

Amstelveen Noord-Oost

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED	7
2.1 Uitgangspunten	7
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking	9
2.3 Motivatie gemaakte keuzes	10
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	12
3.1 Algemeen	12
3.2 De bestemmingen	12
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	18
4.1 Economische uitvoerbaarheid	18
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
4.3 Handhaving	20
Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	21
5.1 Het plangebied in groter verband	21
5.2 Functioneel gebruik	24
Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER	27
6.1 Inleiding	27
6.2 Rijksbeleid	27
6.3 Provinciaal en regionaal beleid	30
6.4 Gemeentelijk beleid	35
Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT	42
7.1 Bodem	42
7.2 Water	44
7.3 Archeologie	45
7.4 Geluid	47
7.5 Luchtkwaliteit	50
7.6 Externe veiligheid	52
7.7 Flora en fauna	55
7.8 Duurzaam bouwen en energie	57

Bijlagen

Bijlage 1	Nota van beantwoordingontwerp
Bijlage 2	Nota van beantwoordingvoorontwerp
Bijlage 3	Hogere waarden Bako 5, Klaasje Zevenster en Machineweg
Bijlage 4	Bako geluid
Bijlage 5	Bako schaduwberekening
Bijlage 6	Machineweg flora en fauna
Bijlage 7	Machineweg flora en fauna (2)
Bijlage 8	Machineweg bodemonderzoek
Bijlage 9	Machineweg aanvullend bodemonderzoek
Bijlage 10	Machineweg geluid
Bijlage 11	Klaasje Zevenster luchtkwaliteit

Bijlage 12	Klaasje Zevenster bodemonderzoek
Bijlage 13	Klaasje Zevenster Geluid
Bijlage 14	Klaasje Zevenster groepsrisicoberekening
Bijlage 15	Klaasje Zevenster flora en fauna
Bijlage 16	Klaasje Zevenster flora en fauna (2)

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleidingen doelstelling

Het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om ruimtelijke doelstellingen te realiseren.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) behoudt het bestemmingsplan de belangrijke rol in het ruimtelijk planstelsel. Het bestemmingsplan is en blijft een belangrijk – zo niet het belangrijkste – normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid.

Op 4 februari 2003 heeft het college besloten in te stemmen met het 'Plan van Aanpak Actualisatie Bestemmingsplannen', met als doel om te komen tot 10 actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied van de gemeente Amstelveen.

Bij deze inhaalslag gaat het om het conserveren en beheren van de bestaande situatie en eventueel consolideren van het bestaande juridisch-planologisch kader. Vastgesteld beleid wordt doorvertaald en ontwikkelingen waarvoor de planvorming en besluitvorming zijn afgerond, worden meegenomen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht toe te werken naar grotere uniformiteit en daardoor meer rechtsgelijkheid van de bestemmingsplannen.

Binnen het 'Plan van Aanpak' is dit het tiende plangebied en de laatste van de cyclus. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd om de bestaande situatie vast te leggen en enkele ontwikkelingen binnen het plangebied ruimtelijk mogelijk te maken.

1.2 Liggingen begrenzing plangebied

Het plangebied bevat de buurten Bankras, Kostverloren, Uilenstede en Kronenburg. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens met Amsterdam (Kalfjeslaan), in het oosten door het landelijk gebied, in het zuiden door de A9 en in het westen door de Beneluxbaan.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt geheel de volgende plannen:

Bestemmingsplan Bankras en Kostverloren, vastgesteld maart 2005;

Bestemmingsplan Kronenburg, vastgesteld mei 2002;

Bestemmingsplan Uilenstede Oost, vastgesteld 9 februari 2010;

Bestemmingsplan Bankras Kostverloren Deelplan 2, vastgesteld 28 juli 2011.

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan te vervallen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf tot en met zeven geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk vijf wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

Het bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost' sluit grotendeels aan bij de Structuurvisie 2025+ en de daarbij behorende uitvoeringsparagraaf. Het plangebied valt binnen bestaand stedelijk gebied. In hoofdstuk zes wordt nader ingegaan op de relatie tussen het bestemmingsplan en de structuurvisie. Tevens wordt het overige relevante ruimtelijk beleid in dat hoofdstuk behandeld.

Het bestemmingsplan is grotendeels een consoliderend plan. Voor het consoliderende gedeelte van het bestemmingsplan geldt dat er geen of minimale ruimtelijke wijzigingen zijn. Er zijn een aantal nieuwe ontwikkelingen, die worden meegenomen in het bestemmingsplan (zie daarvoor 2.1.1). Tevens zijn voor een aantal gebieden projecten bekend, maar is de fasering en de besluitvorming nog niet ver genoeg om deze projecten mee te nemen in het bestemmingsplan. Voor twee ontwikkelingen geldt dat deze vooruitliepen op het bestemmingsplan (Kostverlorenhof 2 en de WKO van de ABN AMRO aan de Eleanor Rooseveltlaan). De procedure voor het verlenen van de vergunning is afgerond en de ontwikkeling is overgenomen in het bestemmingsplan. Voor een aantal projecten geldt dat de ontwikkeling past binnen de thans geldende ruimtelijk regels. Het bestemmingsplan wordt dus niet gewijzigd.

2.1.1 Ontwikkelingen

Ontwikkelingen die afwijken van het vorige bestemmingsplan

De nieuwbouw van **Klaasje Zevenster** is opgenomen in het bestemmingsplan. Op 28 juni 2011 heeft het college ingestemd met het 'Programma van Eisen Klaasje Zevenster' en de anterieure overeenkomst. Het nieuwe woonzorg-concept wordt gekenmerkt door: de ontkoppeling van wonen en zorg, zorg en dienstverlening naar behoefte en een ontspannen woonensemble in het groen als onderdeel van de stad.

In het bestemmingsplan Kostverloren Bankras uit 2005 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor drie of vier woningen aan de **Machineweg**. Het voormalige wijzigingsplan is nu als direct bouwrecht opgenomen in het bestemmingsplan. De grond is eigendom van de gemeente en wordt uitgegeven. Voor een ondiep hoofdriool dat in de nabijheid van de huizen ligt is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

De **Martin Luther King** school wordt gesloopt en herbouwd op dezelfde locatie. De nieuwbouw wijkt af van het bestemmingsplan 'Bankras Kostverloren 2005', omdat er bouwvlakken zijn opgenomen waarbinnen gebouwd moet worden. De school behoudt de maatschappelijke bestemming. In de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie is de start van de Martin Luther King school gepland in 2014. De oplevering is in 2016.

Bij **Bako 5** (kruising van de **Marathonlaan** met de **Olympiadelaan**) wordt de bestemming 'Wonen - woonzorg' opgenomen. De grond is in eigendom van de gemeente en zal worden uitgegeven voor gebouwen ten behoeve van woondoeleinden en zorgdoeleinden in de vorm van medische en sociale zorg.

Ontwikkelingen die passen binnen het vorige bestemmingsplan

De flats aan de **Carmenlaan** zijn gesloopt met het oog op de toekomstige gebiedsontwikkelingen van de Amstelveenlijn en het A9-trace. Door de fasering in de gebiedsontwikkeling van deze twee grote projecten en de onzekerheid daaromtrent is besloten om het bouwvlak consoliderend op te nemen in het bestemmingsplan.

Bestemmingsverruimingten ten opzichte van het vorige bestemmingsplan

Op de hoek Laan van Kronenburg krijgt de voormalig **Hogeschool** (bestemming maatschappelijk) een gemengde bestemming waar bedrijven tot en met categorie 2 worden toegestaan, ook is een horecabestemming op de begane grond mogelijk. Aangezien het om een verandering van gebruik gaat binnen een bestaand gebouw speelt een aantal omgevingsaspecten een rol. Wonen is niet toegestaan.

Voor de vier nieuwe torens aan de **Veteranenlaan** geldt dat naast de bestemming kantoren, ook de bestemming maatschappelijk is opgenomen. Drie torens zijn reeds in gebruik door een maatschappelijke instelling. Het blijft mogelijk om een kantoor in het pand te vestigen. Ieder gebouw heeft 8 kantoorunits van netto 100 m², bestemd voor het midden- en kleinbedrijf in de dienstverlenende sector. Voor de parkeerbalans en de milieuregelgeving heeft de verruiming van de bestemming geen negatieve ruimtelijke invloed.

Vijf panden die parallel liggen aan de **Eleanor Rooseveltlaan, Westelijk Halfroond** en de **Max Havelaarlaan** hebben een gemengde bestemming gekregen in plaats van de enkelbestemming kantoor. Vier panden kenmerken zich door de garageboxen op maaiveld, het kantoorpand aan de Eleanor Rooseveltlaan heeft geen garageboxen op maaiveld. Voor een pand aan het Westelijk Halfroond was er al een gebruiksvrijstelling verleend voor een maatschappelijke functie (oogziekenhuis). De ruimtelijke effecten van de verruiming zijn beperkt, omdat het bouwvolume niet toeneemt. Voor de parkeerbalans en de milieuregelgeving heeft de verruiming van de bestemming geen negatieve ruimtelijke invloed.

De **huizen in Bankras en Kostverloren die grenzen aan garageblokken** zijn aangeduid. Naast de bestemming wonen zijn of kantoor en praktijkruimte of maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Vanwege de flexibiliteit is besloten om de gemengde bestemming voor kantoor, praktijkruimte en maatschappelijke voorzieningen op te nemen.

Ontwikkeling die tijdens de bestemmingsplanprocedure vergund zijn

Voor **Kostverlorenhof 2** is op 5 februari 2013 een vergunning verleend om de kantoorbestemming om te zetten naar de bestemming wonen. Het kantoorpand stond al geruime tijd (gedeeltelijk) leeg en op deze manier worden kantoorruimtes uit de markt genomen. Deze wijziging past binnen de ontwikkeling, die is voorzien voor winkelcentrum Kostverlorenhof.

OP 29 januari 2013 is een vergunning verleend voor een 'Warmte Koude Opslag' bij het datacenter van de **ABN AMRO** aan de **Eleanor Rooseveltlaan**. Op het dak van het kantoor zal een installatie komen te staan, waardoor de bouwhoogte voor een gedeelte van het dak wordt verhoogd. De verleende vergunning is overgenomen in het bestemmingsplan.

Ontwikkelingen voor de toekomst

De kantorenmarkt is de afgelopen jaren volop in beweging. Dit heeft tot gevolg dat kantoren (gedeeltelijk) leeg (komen te) staan. Dit geldt ook voor het kantorenpark **Kronenburg**. Om de bezettingsgraad en de leefbaarheid van Kronenburg te optimaliseren wordt er nagedacht over de positionering en upgrading van het kantoreengebied. In het 'luchthavensindelingsbesluit Schiphol' (hierna: Lib) zijn normen en regels opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol. Door het Lib worden een aantal functies, zoals wonen en onderwijsvoorzieningen, uitgesloten.

Het **Kostverlorenhof** is een verouderd winkelcentrum. Begin 2000 heeft het een facelift gekregen, maar het voldoet niet meer volledig aan de eisen van deze tijd. Er wordt onderzocht of een supermarkt met ondergrondse parkeergarage kan worden

gevestigd op de locatie van de synagoge. Verder heeft de Dirk van den Broek uitbreidingsplannen. In de 'Detailhandelsnota 2008-2012' is vastgesteld dat er maximaal 2 supermarkten zijn toegestaan.

In de uitvoeringsparagraaf van de Structuurvisie 2025+ wordt als in voorbereiding genomen ruimtelijk project **Pandora** genoemd. Het project bevindt zich nog in de initiatieffase. Er is nog niet bekend hoe het wordt uitgewerkt.

2.2 Functioneleen ruimtelijkuitwerking

In dit hoofdstuk worden alleen de ruimtelijke ontwikkelingen behandeld, mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan, met andere woorden toekomstige plannen worden buiten beschouwingen gelaten.

Klaasje Zevenster

Het ontwikkelprogramma voor Klaasje Zevenster bestaat uit woningen voor senioren, zorgvoorzieningen en commerciële voorzieningen gerelateerd aan de doelgroep, waaronder een restaurant. De vestiging van een kinderdagverblijf is ook mogelijk. Er worden 72 intramurale onzelfstandige woningen met 24-uurs zorg gerealiseerd. Er worden circa 160 zelfstandige woningen gerealiseerd, 50 zorgappartementen in het sociale huursegment, 60 comfortwoningen in het dure huursegment, 50 comfortwoningen in het dure huursegment met een zorg en/of dienstverleningsindicatie en 2000 m² bvo aan voorzieningen. Daarnaast wordt een verdiepte parkeergarage gerealiseerd voor de bewoners en werknemers van Klaasje Zevenster. Parkeren voor bezoekers vindt op maaiveldniveau plaats. De Klaasje Zevensterstraat zal een 30 km/u straat worden met aan de zuidzijde van de straat extra parkeerplaatsen voor bezoekers. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de omgevingsaspecten. De onderzoeken zijn als bijlagen opgenomen.

De nieuwbouw op het plangebied dient bij te dragen aan het verbeteren van de uitstraling van dit stukje stad: één van de entrees van Amstelveen. Dit wordt mogelijk gemaakt door één of twee duidelijke accenten aan de zuidzijde van het plangebied. De mooie ligging van het plangebied in de groenstructuur van de stad dient te worden benadrukt. In het 'Programma van Eisen' wordt nader ingegaan op de ruimtelijke en functionele uitwerking van Klaasje Zevenster.

Machineweg

De locatie van de Machineweg was in het voorgaande plan 'Bankras Kostverloren 2005' opgenomen als een wijzigingsbevoegdheid. Het terrein aan de Machineweg bevindt zich in twee omvangrijke groen- en waterzones. De toekomstige bebouwing is ondergeschikt aan de groen/landelijke sfeer wat met name tot uitdrukking komt door de handhaving en herstel van het oorspronkelijke slotenbeloop met flauwe groene taluds, de bescheiden en gedrukte bouwvolumes, grote onderlinge afstand en grote groene tuinen. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de omgevingsaspecten. De onderzoeken zijn als bijlagen opgenomen.

De voormalige scoutinglokatie had een recreatieve bestemming met een bebouwingspercentage van 20% en een bouwhoogte van 5 meter. In de wijzigingsregels was opgenomen dat het gebied voor 20 % bebouwd mocht worden, met maximaal 20 woningen in 6 bouwvolumes. Per bouwvolume mogen maximaal 4 woningen gerealiseerd. De voorgevelbreedte bedraagt per bouwvolume 11 meter. De maximale goothoogte bedraagt 3,5 meter en de maximale bouwhoogte 9 meter. Deze wijzigingsregels zijn voor wat betreft de bouwhoogte en bebouwingspercentages overgenomen en voor wat betreft het aantal woningen gewijzigd. Er mogen maximaal vier woningen worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan zijn de bouwregels flexibel opgenomen, opdat de ontwerpen niet bij voorbaat vast staan (zie voor meer informatie hoofdstuk 3.2') . Per woning is maximaal 600 m² bruto vloer oppervlakte (bvo) inclusief bijgebouwen toegestaan

(vanwege het vergunningsvrij bouwen is in de regels een bvo van 525 m2 opgenomen).

Martin Luther King

Met de (gerealiseerde en geplande) nieuwbouw in het gebied tussen Oostelijk Halfroond en Suze Groeneweglaan is het oorspronkelijke karakter van het gebied bewaard gebleven. Als uitgangspunt is hierbij 'losse gebouwen in groene setting' gehandhaafd. Dit heeft wel gevolgen voor de positionering van de bebouwing. Vanwege zichtbaarheid en beleefbaarheid van de groene ruimte vanuit zowel de omliggende buurten als vanuit de bebouwing op het plangebied zelf, is gekozen voor een 'dambord' indeling. Dit wil zeggen dat bebouwing altijd rondom aan open, groene ruimte grenst. Bebouwing staat dus nooit direct naast bebouwing. Deze opzet wordt door middel van maximale bouwvlakken per gebouw aangegeven in het bestemmingsplan. De totale hoeveelheid maximale bebouwing staat nu per deel van het plangebied aangegeven, in plaats van één groot vlak voor het hele plangebied met een maximaal bebouwingspercentage.

Carmenlaan

Vanwege de onzekerheid van de fasering van de A9-ontwikkeling is de ruimtelijke en functionele invulling gelijk aan het voorgaande bestemmingsplan Bako.

Bako 5

De structuur van de uitgewerkte bebouwingsopzet dient een logische voortzetting te zijn van de structuur van het voormalig A3-tracé aan de oostzijde van de woonwijk Bankras-Kostverloren tussen de Saskia van Uilenburgweg en de Oranjebaan. De bebouwingsopzet van het uitbreidingsgebied is gericht op het realiseren van een duidelijke stadsrand met een sterke relatie met het landschap.

Er is een bouwvlak opgenomen dat voor 90% bebouwd mag worden met een maximale bouwhoogte van 90%.

2.3 Motivatiegemaakte keuzes

In relatie tot de vorige bestemmingsplannen Bankras Kostverloren en Kronenburg zijn er een aantal wijzigingen in de bestemmingplanregels doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen worden hier genoemd.

Bestemming Wonen

In het bestemmingsplan is gekozen om binnen de bestemming '**Wonen 2**' de mogelijkheid om een uitbouw boven de begane grondlaag op te nemen. In het bestemmingsplan 'Bako 2005' was deze bouwmogelijkheid wegbestemd. In de praktijk werden nog steeds vergunningen verleend, voor het bouwen op de laag boven de begane grondlaag. Om geen ongelijke gevallen te krijgen is deze lijn bestendig in dit bestemmingsplan. Door de mogelijkheid weer op te nemen in de bouwregels.

Kantoor

In bestemmingsplan Kronenburg was bepaald dat 178.050 m2 bruto vloeroppervlakte voor kantoren toegestaan was in Kronenburg. Deze afspraak tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Amstelveen is in juli 1989 in een convenant vastgelegd. Vervolgens is het aantal m2 is zeer nauwkeurig in het bestemmingsplan Kronenburg bestemd, waardoor het bestemmingsplan weinig flexibiliteit kende. Op dit moment is het aantal m2 in gebruik geringer dan 178.050 m2 bvo, omdat de grond van de voormalige GAK-torens braak ligt. Inmiddels zijn er in regionaal verband afspraken gemaakt over hoe om te gaan met de ontwikkelingen kantorenmarkt.

In de afgelopen 10 jaar (in 2002 is het bestemmingsplan Kronenburg vastgesteld) is er veel veranderd op de kantorenmarkt. Kronenburg kampt met leegstand en er wordt nagedacht over gemengde bestemmingen. Met deze wetenschap zijn de percelen op Kronenburg flexibeler bestemd qua bouwvlakken en - hoogtes. Het is dus niet de bedoeling om extra m2 kantoor toe te voegen, maar om te voorkomen dat voor iedere kleine verandering een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd.

Hoofdstuk 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader / interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Amstelveen. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

3.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1

Begrippen

hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten en berekenen (artikel 2)

hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingsregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2

Bedrijf (artikel 3)

Binnen de bestemming bedrijf zijn de bedrijfscategorieën aangeduid op de verbeelding. De bedrijvenlijst is opgenomen als bijlage 3 van de planregels. Het is niet toegestaan om geluidzoneringsplichtige en activiteiten die onder het Bevi vallen te ontplooiën. In de specifieke gebruiksregels zijn onder meer bepalingen opgenomen voor het gebruik van de bedrijfsgronden voor zelfstandige detailhandel, bewoning en kantoor. Er komen in het gebied geen bedrijfswoningen voor. Door middel van een afwijkingsbevoegdheid is het mogelijk om te wijzigen van categorie-indeling.

Bedrijf - Nutsvoorzieningen- Veiligheidszone Bevi - Veiligheidszone Lpg (artikel

vastgesteldbestemmingsplan Amstelveen Noord-Oost,

4, artikel 42, artikel 43)

De Bedrijfs-Nutsvoorzieningen zijn binnen het plangebied aangeduid. Voor één tankstation is het toegestaan om Lpg te verkopen. Voor deze activiteit is een gebiedsaanduiding Lpg-veiligheidszone opgenomen. Binnen deze veiligheidszone vallen ook de bestemmingen verkeer en groen. Deze gronden zijn tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico voor kwetsbare objecten. Voor het gastontvangstation bij Uilenstede is veiligheidsafstand van 15 meter opgenomen voor kwetsbare objecten. Deze veiligheidszone is geregeld in artikel 42 van de planregels.

Centrum (artikel 5)

De centrumbestemming komt op twee plekken voor in het plangebied, te weten winkelcentrum Kostverlorenhof en Bankrashof. In het winkelcentrum Kostverlorenhof is het aantal m2 dat voor horecacategorieën I en II is toegestaan gelimiteerd op 1000 m2. Voor Bankrashof geldt een maximum van 150 m2. Dit is in een nadere eis vastgelegd. Binnen de centrum bestemming is naast horeca ook detailhandel en dienstverlening toegestaan. De supermarkten zijn apart aangeduid.

Cultuur en ontspanning(artikel 6)

De bestemming Cultuur en Ontspanning komt eenmaal voor in het plangebied en betreft de gronden van het Uilenstede - theater. De gronden zijn bestemd voor culturele en sociale voorzieningen. Tevens zijn toegestaan een horecavoorziening en verenigingsruimte.

Gemengd 1 (artikel 7)

Een deel van Uilenstede en de voormalige Hogeschool heeft de bestemming gemengd 1. Horeca en bedrijven tot en met categorie II , maatschappelijke dienstverlening en kantoren zijn toegestaan. Wonen mag wel in de GD-1 bestemming, waar het niet is uitgezonderd. Als nadere eis is gesteld dat 100% van de woningen in de sociale huur dient te vallen. Ter plaatse van de aanduiding doorbraak mag over een breedte van 10 meter een doorbraak worden gerealiseerd.

In de verklaring van geen bezwaar van 23 december 2009 is door Vrom-inspectie toestemming gegeven voor het realiseren van het masterprogramma Uilenstede dat bestaat uit 25 extra woningen (totaal van 3423 woningen) en 4000 m2 extra voorzieningen (sociaal-maatschappelijk, horeca, detailhandel, kantoren en bedrijven). Dit programma kan zowel gerealiseerd worden in de bestemming Gemengd 1 als in Wonen6 en Wonen 7. De voormalige Hogeschool maakt geen onderdeel uit van het masterprogramma van Uilenstede voor de extra voorzieningen en woningen. Voor de voormalige Hogeschool is in verband met het Lib wonen uitgesloten. Hier is ook een aanduiding voor opgenomen.

Gemengd 2 (artikel 8)

De gronden voor gemengd 2 zijn bestemd voor de vier kantoren aan de Veteranenlaan. De gronden zijn bestemd voor kantoor, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en bedrijven.

Gemengd 3 (artikel 9)

De gronden zijn bestemd voor wonen, detailhandel, kantoren en dienstverlening. Dit geldt voor de begane grond en de eerste verdieping. De overige lagen zijn uitsluitend bedoeld voor woningen.

Gemengd 4 (artikel 10)

De gronden voor gemengd 4 zijn bestemd voor de supermarktvestiging of detailhandel op de begane grond laag op de straat van Messina. Een bedrijf (zie voor categorie de bedrijvenlijst behorende bij de regels) is eveneens toegestaan.

Gemengd 5 (artikel 11)

De gronden voor gemengd 5 zijn bestemd voor panden met de kantoorbestemming, waar eveneens maatschappelijke dienstverlening en bedrijven zijn bestemd.

Groen (artikel 12)

De bestemming omvat het merendeel van de structurele groenvoorzieningen in Amstelveen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om fietsenstallingen te maken tot een maximum van 140 m². Deze bouwregel is opgenomen, omdat het nog niet duidelijk is waar de fietsenstallingen voor de nieuwbouw van Uilenstede precies komen. Het overkappen van een hangplek aan de Carmenlaan is in de regels mogelijk gemaakt. Binnen deze bestemming is een aanduiding opgenomen voor volkstuinen. Binnen de bestemming Groen is ook een aanduiding opgenomen voor een skeelerbaan.

Horeca (artikel 13)

De zelfstande bestemming horeca is bestemd voor het restaurant in Kronenburg. De maximale categorie voor deze horecavoorziening is II (restaurant).

Kantoor (artikel 14)

De bestaande kantoorgebouwen/complexen zijn per vestiging bestemd. Op elk bestemmingsvlak zijn bouwvlakken aangegeven, waar van de bebouwingsnormen, de maximale omvang van de toegestane bebouwing is weergegeven. Ter plaatse van de maatvoeringsaanduiding maximum aan m² is geregeld dat maximaal 38.000 m² mag worden teruggebouwd op het voormalig terrein van de Gak torens.

Maatschappelijk (artikel 15)

De voor maatschappelijk aangewezen gronden zijn bestemd voor sociale, religieuze, medische, culturele en (openbare) educatieve voorzieningen. Voor de schooltuinen aan de Jeanne D'Arclaan is een aparte aanduiding voor volkstuin opgenomen. Voor het klooster aan het Westelijk Halfrond is aangeduid dat wonen is toegestaan.

Sport - sporthal (artikel 16)

De bestemming sport-sporthal is toegekend aan de Bankrashal en de sporthal in Uilenstede. Ondersteunende horeca en detailhandel aan de sportbestemming is toegestaan. Tevens zijn er afwijkende regels opgenomen voor erf - en terreinafscheidingen.

Tuin (artikel 17)

In de tuinbestemming zijn naast 'bouwwerken geen gebouw zijnde' erkers en entreeportalen toegestaan. Voor erker is het ook mogelijk om van de bouwregels af te wijken. Daar zijn wel voorwaarden aan verbonden. Tevens is het mogelijk om een fietsenberging in de voortuin te realiseren wanneer er geen achterom is. Indien er een inritconstructie aanwezig is, mag er ook worden geparkeerd in het verlengde van de voortuin.

Tuin 1 (artikel 18)

De bestemming Tuin 1 komt voor in het ontwikkelgebied aan de Machineweg en is bedoeld ter bescherming van een riool dat op die plek ondiep ligt. Derhalve is het verboden om te bouwen en is er een aanlegvergunningstel opgenomen.

Tuin Parkeerterrein (artikel 19)

De gronden die zijn aangewezen voor de bestemming 'Tuin Parkeerterrein' zijn naast de tuinbestemming ook bedoeld voor parkeren.

Verkeer, Verkeer - Garagebox, Verkeer - Openbaar vervoer, Verkeer - Parkeren, Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 20 - 24)

Voor de bestemming verkeer zijn verschillende artikelen opgenomen, te weten verkeer, verkeer-garagebox, verkeer-openbaar vervoer, verkeer-parkeerterrein en verkeer-verblijfsgebied. Binnen deze bestemming zijn verschillende aspecten van de verkeersbestemming geregeld. Binnen de bestemming Verkeer is het mogelijk om fietsenstallingen te maken tot een maximum van 140 m². Deze bouwregel is opgenomen, omdat het nog niet duidelijk is waar de fietsenstallingen voor de nieuwbouw van Uilenstede precies komen. Bij Verkeer - Garagebox is in de specifieke gebruiksregels bepaald dat garageboxen onder meer niet geschikt zijn voor bewoning en detailhandel. De bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer is opgenomen voor de tram en sneltram over de Beneluxbaan. De bestemming Verkeer - Parkeren is bedoeld voor parkeerterreinen en parkeergarages, die voornamelijk bij Kronenburg voorkomen.

Water (artikel 25)

De bestemming water is bedoeld voor waterberging, waterhuishouding en waterlopen. In de specifieke gebruiksregels is onder meer bepaald dat het aanleggen van woon- en bedrijfsschepen in strijd is met de bestemming. Binnen de bestemming water is de aanduiding brug opgenomen. Deze aanduiding komt voor bij de Machineweg.

Wonen (artikel 26)

Binnen de bestemming wonen zijn woningen mogelijk. Binnen de bestemming wonen zijn er verschillende aanduidingen opgenomen voor onder meer detailhandel en kantoor- en praktijkruimte op de begane grond of voor het hele pand. Tevens is er een aanduiding voor kinderdagverblijf opgenomen. Naast het bouwen voor een hoofgebouw zijn er regels opgenomen voor aan- en uitbouwen, bijgebouwen, het bouwen onder de grond en bouwwerken geen gebouw zijnde. Er is een afwijkingmogelijkheid opgenomen voor dakkapels. In de specifieke gebruiksregels is onder meer opgenomen op welke manier bewonen van bijgebouwen strijdig is met de bestemming.

Wonen -1 (artikel 27)

In Wonen - 1 zijn aparte regels opgenomen voor de aan- en uitbouwen. Deze regels zijn overgenomen van de erfbestemming uit het voorgaande bestemmingsplan Bankras Kostverloren.

Wonen - 2 (artikel 28)

Voor Wonen - 2 geldt dat er ook op de eerste verdieping 1 meter mag worden uitgebouwd (zie voor meer informatie paragraaf 2.3).

Wonen - 3 & 4 (artikel 29 & 30)

Bij Wonen - 3 zijn de bouwregels overgenomen van het plan Bankras Kostverloren Deelplan 2. In de bouwregels worden onder meer eisen gesteld aan oppervlaktes. Niet alle woningen zijn gerealiseerd, om die reden zijn er afwijkende en specifieke bouwregels opgenomen.

Wonen - 5 (artikel 31)

De gronden aan de Machineweg hebben geleid tot een apart artikel met specifieke (bouw)voorschriften. Er mogen maximaal 4 woningen gebouwd worden met een maximale goot van 3,5 meter en een nokhoogte van maximaal 9 meter, waarbij de dakvlakken elkaar in de nok snijden en een dakhelling van maximaal 50° (geen platte daken) en van de goothoogte slechts 30% tot een hoogte van maximaal 6 meter afgeweken mag worden. De ligging van het transportriool wordt in een groenzone vrijgehouden van bebouwing. Het gaat om een zone van 10 meter aan de zijde van de Machineweg en een zone van 7 meter aan de overige zijden. Binnen Wonen-5 dient 10% van het plangebied met water te worden ingericht.

Wonen - 6 (artikel 32)

In Wonen - 6 is als nadere eis opgenomen dat 100% van de woningen uit sociale huurwoningen moet bestaan. Deze nadere eis is overgenomen uit 'bestemmingsplan Uilenstede Oost'. Binnen Wonen - 6 zijn aanduidingen opgenomen voor detailhandel en kantoor. Voor het aantal woningen en voorzieningen zie ook Gemengd 1.

Wonen - 7 (artikel 33)

In Wonen 7 is als nadere eis opgenomen dat 100% van de woningen uit sociale huurwoningen moet bestaan. In het masterplan Uilenstede is bepaald dat 500 m² sociaal-maatschappelijke voorzieningen, 1500 m² horeca en podium, 1000 m² detailhandel en 1000 m² kantoren en bedrijven. In totaal gaat het om 4000 m² voorzieningen. Een deel daarvan is al gerealiseerd. Voor het aantal woningen en voorzieningen zie ook Gemengd 1.

Wonen - Woonzorg (artikel 34)

Binnen het grote centrale bouwvlak van Klaasje Zevenster waar de verschillende hoogtescheidingslijnen zijn aangebracht, is de bebouwing overal te situeren. Het percentage is dus niet gekoppeld aan de vlakken van de hoogtescheidingslijnen. Binnen de bestemming woonzorg zijn gebouwen ten behoeve van verschillende soorten zorg mogelijk (medisch en sociaal). Verder is er een specifieke aanduiding opgenomen voor een kinderdagverblijf bij Klaasje Zevenster. Voor geluidsluwe binnenruimte(s) bij Klaasje Zevenster is een specifieke aanduiding opgenomen. Deze maatregel komt voort uit het akoestisch onderzoek. Onder geluidluw wordt een geluidsbelasting (Lden) van ten hoogste 48 dB verstaan. Binnen de bestemming is ook een (half)verdiepte parkeergarage onder de bebouwing mogelijk. Een losse parkeergarage of bovengrondse parkeergarage is niet toegestaan. Deze bestemming geldt ook voor de ontwikkellocatie Bako 5. Daar is het ook mogelijk om een ondergrondse parkeergarage te realiseren.

Leiding - Gas, Waterstaat - Waterkering (artikel 35 & 36)

Als dubbelbestemming zijn opgenomen Leiding-Gas en Waterstaat-Waterkering. De primaire bestemmingen mogen de belangen die worden behartigd door de dubbelbestemming niet onevenredig schaden.

Anti-dubbeltelbepaling(artikel 37)

Een anti-dubbeltelbepaling; deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 38)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen

overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons. In dit artikel worden tevens criteria gegeven als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van een omgevingsvergunning en het wijzigen van het plan. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kunnen bijvoorbeeld nadere eisen gesteld worden aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

LIB (artikel 39, 40 & 41)

In artikel 39 en 40 zijn beperkingen opgenomen voor wat betreft het toegelaten gebruik, bouwhoogten en vogelaantrekkende werking.

Algemene afwijkingsbevoegdheid (artikel 44)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De regel geeft invulling aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan. De Woningwet regelt primair dat de bouwverordening buiten toepassing blijft voor zover deze niet overeenstemt met het desbetreffende bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan geen regels bevat ten aanzien van een onderwerp dat in de bouwverordening is geregeld, is de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt. De bepaling voorkomt dat de bouwverordening onbedoeld aanvullend werkt bij onderwerpen die in het bestemmingsplan bewust niet zijn geregeld.

Overgangsbepaling (artikel 46)

Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 47)

Voor de duidelijkheid is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

4.1.1 Financieel-economische haalbaarheid

Het bestemmingsplan bevat een viertal ontwikkelgebieden waarop directe bouwtitels zijn voorzien. Voor deze vier ontwikkelgebieden dient de economische uitvoerbaarheid te worden onderzocht.

Op drie van de vier locaties is de gemeente eigenaar van de gronden van die locatie. Dit zijn de locaties Machineweg, Martin Luther Kingschool en Bako 5.

Op de locatie Martin Luther King zal de bestaande school worden gesloopt en worden vervangen door een nieuw schoolgebouw. Om de gewenste ontwikkeling te verwezenlijken zal de gemeenteraad voor de dekking van de bouwkosten van het gebouw een bouwkrediet verlenen en voor de dekking van de ruimtelijke kosten (grondexploitatiekosten) wordt een tweede raadscrediet verleend. Het is dus niet nodig ten behoeve van het wettelijk kostenverhaal een exploitatieplan vast te stellen.

De locaties Bankras-Kostverloren deelplan 5 en Machineweg zullen beiden worden ontwikkeld als woningbouwlocatie. Voor deze locaties geldt dat de voorziene grondexploitatiekosten gedekt zullen worden door de verwachte opbrengsten van de gronduitgifte. Het is dus ook niet nodig een exploitatieplan vast te stellen voor de ontwikkeling van deze twee locaties.

Voor de locatie Machineweg is een grondexploitatieopzet opgesteld. Deze is als vertrouwelijk bijlage toegevoegd. Deze exploitatieopzet kan door de gemeenteraad worden vastgesteld.

De vierde locatie is die van Klaasje Zevenster. Deze ontwikkeling omvat de gefaseerde sloop en nieuwbouw van een wooncomplex voor ouderen. De gemeente heeft op deze locatie geen grondeigendom waarop bouwplannen zijn voorzien. Deze locatie wordt ontwikkeld met facilitair grondbeleid en over het wettelijk verhaal van de grondexploitatiekosten is een overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Het kostenverhaal is niet verzekerd daar de grondexploitatiekosten hoger zijn geraamd dan de te ontvangen exploitatiebijdrage van de ontwikkelaar. Dit tekort kan worden gedekt door het voorziene nadeel ten laste van een voor dit doel gevormde bestemmingsreserve te brengen. Na een overeenkomstig besluit behoeft voor de ontwikkeling van deze locatie geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Voor alle vier de locaties geldt dat het niet nodig is om een exploitatieplan vast te stellen om een tijdvak of een fasering publiekrechtelijk vast te stellen. Ook is het niet nodig eisen, regels of een uitwerking van regels vast te stellen voor de ontwikkeling van deze locatie.

Voor de locatie Klaasje Zevenster is een grondexploitatieopzet opgesteld. Deze is als een tweede vertrouwelijke bijlage toegevoegd. Deze exploitatieopzet kan door de gemeenteraad worden vastgesteld.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Inspraak

Het voorontwerp is gedurende vier weken ter inzage gelegd van 25 oktober 2012 tot en met 15 november 2012.

Er is een informatieavond gehouden op 6 november 2012, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het voorontwerp bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen en reacties naar voren te brengen. In bijlage 2 zijn de inspraakreacties zakelijk weergegeven en is het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders neergelegd.

4.2.2 Zienswijzen

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 24 januari tot en met 7 maart 2013. Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 7 reacties binnengekomen. De 'Nota van Beantwoording' is als bijlage 1 toegevoegd.

4.2.3 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijkdiensten en andere instanties op 25 oktober 2012.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen vier weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. Waternet
3. Rijkswaterstaat
4. Kamer van Koophandel voor Amsterdam e.o
5. Gasunie
6. Luchthaven Schiphol Group
7. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio
8. Brandweer Amstelland
9. Duwo
10. wijkplatform Bankras Kostverloren
11. wijkplatform buitengebied amstel
12. Dienst ruimtelijke ordening Amsterdam

De instanties welke staan vermeld onder de 1, 4, 6, 7, 8, 10, 11 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties welke staan vermeld onder de 12 hebben te kennen gegeven, dat zij geen opmerkingen hebben, dan wel dat het voorontwerp geen onderwerpen raken waarbij deze instanties belang hebben.

De instanties welke staan vermeld onder de 2, 3, 5, 9 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In bijlage 2 volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

4.3 Handhaving

Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken wordt er naar gestreefd om bestemmingsplannen digitaal toegankelijk te maken via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling. Het totaal aantal gemeentelijke toezichts- en handhavingstaken is te groot om ze allemaal direct op te pakken. Daarvoor is beleid nodig en moeten prioriteiten worden gesteld. Het beleid en de prioriteiten voor de periode 2011- 2014 zijn vastgelegd in het Strategisch meerjarenprogramma integrale handhaving.

Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

5.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied is gelegen aan de oostflank van het Amstelveens grondgebied en was indertijd onderdeel van de uitbreiding van Amstelveen in de Middelpolder. Het omvangrijke plangebied is opgezet volgens de stedenbouwkundige tradities van de vijftiger en zestiger jaren.

5.1.1 Beschrijving deelgebieden

Bouwperiode

De wijk **Bankras Kostverloren** is ontworpen en gebouwd in de jaren '60. Het is het eerste uitbreidingsplan dat werd vastgesteld als uitwerking van het door de Stadsrandcommissie opgestelde structuurplan. In de jaren '90 is het ten oosten van de wijk liggende A3 tracé bij de wijk betrokken en ontwikkeld ten behoeve van woningbouw.

In het door de gemeenteraad in januari 1960 aanvaarde structuurplan van de Stadsrandcommissie werd gestreefd naar een zo evenwichtig mogelijke verdeling van de werkgebieden in de regio. Gezien de gunstige ligging ten opzichte van bestaande en geplande verkeersvoorzieningen, werd **Kronenburg** aangewezen als locatie voor werkgebied en bijzondere voorzieningen. Kronenburg is in de jaren '70 gebouwd als kantoorwijk. Vanaf de jaren '90 zijn er kantoren vernieuwd en bijgekomen, o.a. door uitbreiding van de kantoorwijk richting het oosten.

Uilenstede is hoofdzakelijk in de jaren '60-'70 gebouwd, met toevoegingen uit de jaren '80 en '90, als studenten campus voor (oorspronkelijk) de VU. Inmiddels is herstructurering gestart en zijn de eerste sloop-nieuwbouw projecten in het oosten van de buurt in 2011 opgeleverd.

Landschap

De wijk **Bankras Kostverloren** ligt in de Amstelveense Middelpolder, drooggelegd in 1885. De bodem bestaat uit klei. Aan de noordzijde grenst de wijk aan Kronenburg, aan de westzijde aan de Beneluxbaan, aan de oostzijde aan het buitengebied in de polder en aan de zuidzijde aan de A9. De verkaveling van de wijk is gebaseerd op de richting van de Beneluxbaan. De middelste twee kwadranten hebben daarmee een richting die erg dicht aansluit bij de oorspronkelijke kavelrichting van de polder, de andere twee kwadranten wijken af. Alleen de nieuwbouw op het voormalige A3-tracé is gebouwd in de kavelrichting van de polder. Binnen de wijk zijn vrijwel geen elementen uit het oorspronkelijke landschap terug te vinden. Enkele populieren die vroeger langs de middenweg van de polder stonden zijn bij de aanleg van de wijk gehandhaafd, maar inmiddels zijn ook die verdwenen.

Kronenburg/Uilenstedel liggen eveneens in de Amstelveense Middelpolder. In het noorden grenst de wijk aan de Kalfjeslaan, aan de westzijde aan de Beneluxbaan, aan de zuidzijde aan de wijk Kostverloren en aan de oostzijde ligt het buitengebied van de polder met daarin het sportcomplex 'Het Loopveld'. De bebouwingsrichting is deels gebaseerd op de oorspronkelijke polderverkaveling, deels op de richting van de Saskia van Uylenburgweg.

Bebouwingstypen

De wijk **Bankras Kosverloren** bestaat uit een menging van laagbouw en gestapelde bouw. De gestapelde bouw komt in verschillende vormen voor. Er zijn galerijgebouwen van 4 lagen hoog, maar ook van meer dan 10 lagen, en er zijn meer dan 15 lagen hoge appartementengebouwen rond een centraal stijgpunt. Ook de

laagbouw kent diverse verschijningsvormen en varieert van 1 tot 3 bouwlagen, plat en met kap, vrijstaand, geschakeld en in rijtjes. Behalve woningen zijn er relatief veel gebieden met voorzieningen in de wijk, zoals scholen, kerken en winkelcentra, met hun eigen bebouwingstypen.

De bebouwingshoogte van de woningen in **Uilenstede** varieert van 3 tot 14 bouwlagen. De woonbebouwing bestaat voornamelijk uit studentenkamers, samengevoegd tot kleine en grote complexen. In de jaren '90 zijn enkele appartementen gebouwen toegevoegd. Naast woonbebouwing zijn er ook voorzieningen in Uilenstede. Die zijn in twee clusters gebouwd. De sportvoorzieningen vormen het ene cluster. Culturele-, maatschappelijke-, administratieve- en horeca voorzieningen vormen het andere cluster. Het tweede cluster bestaat uit een groot gebouw van twee lagen met half besloten binnenruimte ongeveer in het midden van Uilenstede.

In **Kronenburg** zijn diverse kantoorpanden gebouwd. Ieder gebouw heeft zijn eigen vormgeving en uitstraling en de ruimte zich te presenteren. De bouwhoogte varieert van enkele bouwlagen tot ongeveer 15 bouwlagen. Daarnaast zijn er enkele parkeergarages, bestaande uit meerdere verdiepingen. Langs de Beneluxbaan ligt een tankstation.

Ruimtelijke opzet

De oorspronkelijke wijk **Bankras Kostverloren** bestaat uit vier gestempelde woonbuurten met daartussen wigvormige voorzieningengebieden. De woonbuurten worden ontsloten middels een rondweg, waaraan langs de buitenrand de (middel)hoogbouw is gesitueerd. Vanaf de rondwegen prikken woonstraatjes de woonbuurt in, veelal uitkomend op een groen pleintje. Midden tussen de woonbuurten loopt de hoofd groen- en waterstructuur van noord naar zuid door de hele wijk. De centrale groenstructuur is ingericht als sierpark met wandelpaden, karakteristiek vormgegeven vijvers, bruggetjes en bankjes, en met insteken in de woonbuurten eindigend met een speelplek. De woonbuurten lopen van buiten naar binnen in hoogte af: langs de ringwegen middelhoogbouw, via gestempelde rijtjes drive-in woningen en eengezinswoningen tot eenlaags geschakelde en vrijstaande bungalows aan de centrale groenstructuur. Deze bungalows staan daarmee in het park en hebben slechts een beperkte eigen buitenruimte. De hoogbouwflats staan als repeterende elementen langs de (oorspronkelijke) wijkranden aan de oost-, zuid- en westkant. Aan de oostkant is in de jaren '90 op het tracé van de nooit gerealiseerd snelweg A3 een woongebied toegevoegd. Bij de vormgeving van deze nieuwe buurt is gekozen de oorspronkelijke stadsrand (met de hoogbouw elementen) niet aan te tasten door vooral laagbouwoningen toe te voegen.

De drie in de wijk oost-westlopende voorzieningengebieden hebben een duidelijk andere vormgeving dan de gestempelde woonbuurtjes. In de voorzieningscheggen is de bebouwing grootschaliger, maar compact, en staat als losse elementen in een zoveel mogelijk groene omgeving. Het groen loopt hiermee als het ware van de polder de stad in, tot waar in de scheggen de winkelcentra zijn gebouwd. Hier worden de scheggen steniger en het gebruik (inherent aan de functie) intensiever. Beide winkelcentra, Bankrashof en Kostverlorenhof, zijn introvert met de bevoorrading aan de buitenkant. In beide gevallen is de bevoorrading gecombineerd met parkeerterrein en is de bebouwing op de winkelcentra beduidend hoger en intensiever dan in de rest van de wijk. Hierdoor worden beide winkelcentra duidelijk gemarkeerd. De middelste scheg tussen de woonbuurten heeft geen winkelfunctie maar een parkfunctie. Deze scheg loopt daarmee van oost naar west van het buitengebied door de hele wijk tot aan de Beneluxbaan.

Zuid-, west- en (oorspronkelijke) ooststrand van de wijk zijn duidelijk gemarkeerd door hoogbouwelementen maar ook afgeschermd van resp. A9, Beneluxbaan en niet gerealiseerde A3 door brede stroken met opgaand groen. Later is de oostzijde opener gemaakt naar de nieuwbouw op het A3-tracé. Bij de opzet van de nieuwbouw op het A3-tracé is aansluiting gezocht bij het buitengebied, door de kavelrichting over te nemen en paden vanuit het buitengebied op te nemen in de wijk. Tussen de nieuwbouw en de vroegere stadrand is het voormalige afschermende groen omgevormd tot een wandelpark met nadruk op natuurlijk groen en waterpartijen. Langs de Beneluxbaan is rondom de gestapelde bouw relatief veel groene ruimte aanwezig. De bebouwing heeft uitzicht naar de Beneluxbaan en het ruime groen rondom de flats geeft de bewoners een tegenwicht voor de overlast van

het drukke verkeer.

De rondwegen in de wijk worden begeleid door groenstroken en boombeplanting. Deze boombeplanting is gevarieerd van karakter. Een meer solide en samenhangende begeleiding door bomen zou meer ondersteunend kunnen werken voor de herkenbaarheid van deze rondwegen.

Kenmerkend voor de woonstraten is de opzet van haaks parkeren onderbroken door herhaalde groenvakjes. In deze groenvakjes staan bomen met een wisselend sortiment. Meestal wel een hoofdsoort per straatje.

Centraal in de westzijde van de wijk ligt een buurtpark met siergroen en wandelpaden op een voormalige vuilstort. Hieraan zijn twee kerken gesitueerd

Uilenstede is gebouwd als studentencampus met groepen studentenwoningen in een groene setting. De buurt ligt tegen de gemeentegrens met Amsterdam en wordt begrensd door de Kalfjeslaan in het noorden, de Beneluxbaan in het westen, gedeeltelijk de straat Uilenstede in het zuiden en de Laan van Kronenburg. Ontsluiting van de buurt vindt plaats via de straat Uilenstede.

De verschillende gebouwen op Uilenstede staan min of meer lukraak over de campus verspreid. Alleen de hoogbouw staat altijd in dezelfde richting, met de studentenkamers op het oosten en westen gericht. Ondanks een flink aantal grote bouwvolumes, kent met name de westkant van de campus een zekere mate van kleinschaligheid. Het voorzieningencluster in het midden van Uilenstede vormt met het gesloten volume een uitzondering op het overwegend open karakter van de buurt. In de toekomst zal dit gebied anders worden vormgegeven zodat ook hier meer openheid ontstaat en de oost- en westkant van de campus beter op elkaar aansluiten.

Het deel ten zuiden van de straat Uilenstede is kleiner van omvang en bevat geen laagbouw met studentenkamers, maar enkel hoogbouw. In de jaren '90 zijn er twee appartementenblokjes in drie lagen tussengevoegd.

De openbare ruimte op de campus heeft een overwegend groen en autoluw karakter. Het overgrote deel bestaat uit gazon met bomen en hagen. De oorspronkelijke overvloedige heesterbeplanting is in de jaren '90 voor een groot deel verwijderd ter verbetering van de sociale controle. De groene ruimte is bepalend voor het karakter van de campus, en biedt ruimte voor spel en recreatie. Het parkeren is geconcentreerd op enkele grotere parkeerclusters aan de randen van het gebied en langs de straat Uilenstede. Alleen het centrumgebied heeft een stedelijk, steniger karakter. De straat Uilenstede wordt begeleid door een vijver en bomenrijen, voornamelijk essen en wilgen.

De dijk langs de ringvaart is beplant met een gevarieerd sortiment aan soms zeldzame boomsoorten, als overblijfsel van het vroegere arboretum van de VU.

Kronenburg is het kantoren deel van de wijk ten zuiden van Uilenstede. Alle kantoren zijn vrij grote, zelfstandige elementen in een ruim opgezette verkaveling met veel (semi) openbare ruimte rondom en ruime straatprofielen. De straten hebben een laankarakter met lindebomen in berm met gazon. Langs de wegen wordt veel geparkeerd, wat het beeld sterk domineert, tenminste tijdens kantooruren. Ieder kantoor staat op een 'hoekkavel' ten opzichte van de verkeersstructuur of groen-/waterstructuur. De richting van de straat bepaalt de richting van het gebouw. In het midden van de wijk ligt een groen- en waterstructuur, in het verlengde van de centrale groenstructuur van de zuidelijk liggende woonwijk Bankras-Kostverloren, en die vormt daarmee een koppeling tussen woonwijk en kantorenwijk.

De Saskia van Uylenburgweg heeft een zeer ruim en groen profiel, dat oorspronkelijk was bemeaten op een belangrijke verkeersfunctie. De weg zou namelijk een schakel zijn tussen de vroeger geplande A3 en de Beneluxbaan, en doorlopen naar de Europaboulevard in Buitenveldert.

5.1.2 Cultuurhistorie/archeologie

Bankras Kostverloren

De naam van de wijk Kostverloren is ontleend aan de Kostverlorenbocht in de

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

Amstel. Het gebied ten westen van deze bocht kreeg ook de naam Kostverloren, naar een buitenplaats die vroeger heeft gelegen. De wijk Bankras is vernoemd naar het Bankrasmeertje, dat even ten oosten van deze wijk heeft gelegen. Beiden wijken waren voordat zij bebouwd werden (eind jaren '50) onderdeel van de Middelpolder. Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van deze polder. Slechts fragmenten hiervan zijn nog herkenbaar in de wijken Bankras en Kostverloren. De verkaveling is sterk aangepast, maar de genetische samenhang met de ringdijk, -vaart en -sloot is nog enigszins herkenbaar. Het overgrote gedeelte van de droogmakerij is opgenomen in de stedelijke bebouwing. Op de provinciale cultuurhistorische waardekaart staan de volgende onderdelen als 'van waarde' aangegeven: de ringdijk (CHW-code MLA116G en MLA117G), de polderweg (CHW-code 157G) en de droogmakerij van de Middelpolder als geheel (CHW-code MLA053G).

De in de buurten Bankras en Kostverloren aanwezige **monumenten** zijn:

Westelijk Halrond 1	Titus Brandsmakerk	gemeentelijk monument
Westelijk Halfrond 3a	Karmelietenklooster	gemeentelijk monument
Straat van Mozambique 1	Woonhuis met garage	gemeentelijk monument

Kronenburg

In 1960 is het structuurplan Kronenbrug aanvaard door de Stadsrandcommissie. De wijk Kronenburg was voordat deze bebouwd werd (vanaf de jaren '60) onderdeel van de Middelpolder. Herkenbare onderdelen van deze polder en droogmakerij zijn ringdijken, ringvaarten en een verkaveling gevormd door afwateringsloten. Er bestaat een ruimtelijke en genetische samenhang tussen het bovenland in het westen, en de Kalfjeslaan in het noorden van de wijk Kronenburg. Op de provinciale Cultuurhistorische Waardekaart zijn de Ringvaart en -dijk als 'van waarde' aangegeven (CHW-code MLA116G en MLA117G)

5.2 Functioneelgebruik

Per subparagraaf de hoofdlijnen van de betreffende functies aangeven. Als een bepaalde functie niet voorkomt of niet relevant is hoeft deze ook niet opgenomen te worden.

5.2.1 Wonen

Zoals hiervoor al beschreven wordt Bankras, Kostverloren en Uilenstede gekenmerkt door een scheiding van woon- en werkvoorzieningen. Dit betekent dat in de besloten woonbuurten slechts in beperkte mate bedrijven, kantoren of praktijkruimten voorkomen. Het wonen gebeurt zowel in eengezinswoningen als in appartementen. In Uilenstede komt hoogbouw voor, die door studenten wordt gebruikt. Binnen het plangebied zijn vier plekken voor Woonzorg, te weten Klaasje Zevenster, twee complexen aan de Maccabiadelaan een complex aan de Laan van Kronenburg.

5.2.2 Kantoren

Het kantorenmilieu is in principe hoogwaardig en pluriform. De kantoorgebouwen, parkeeraccomodaties en buitenruimten zijn veelal zorgvuldig vormgegeven c.q. ingericht en hebben alle een eigen nadrukkelijk van elkaar te onderscheiden karakteristieke verschijningsvorm. Het gaat hier zowel om zogenoemde verzamelkantoren als om individuele kantoren. Er zijn in hoofdzaak grote (multi-)nationale ondernemingen/stichtingen gevestigd.

5.2.3 Detailhandel

Bankras

Het verzorgingsgebied van dit winkelcentrum is beperkt. De gemeente acht het wenselijk om het winkelcentrum voor de buurt te behouden. Dit neemt niet weg dat de gemeente de vinger aan de pols wil houden wat betreft het functioneren van dit centrum. Dit wil zij doen door jaarlijks een gesprek met de eigenaren/ondernemers te voeren over het functioneren. Verandering van functie of vernieuwende initiatieven op deze locatie kunnen worden ondersteund, indien de betrokkenen de

gemeente hiertoe een verzoek indienen.

De kleine winkels in dit centrum zijn op een enkeling na opgedoekt. Dit is niet vreemd gezien de omvang van de wijk (nog geen 5.000 inwoners) en de nabijheid van het Stadshart en Kostverlorenhof. Het winkelcentrum moet het dan ook voor een niet onbelangrijk deel hebben van mensen van buiten de wijk die speciaal voor de Lidl komen.

Kostverlorenhof

Gelet op de slechte ruimtelijke structuur van dit winkelcentrum, de omvang van de supermarkten en de parkeerproblematiek, is een verbetering wenselijk. Een vergroting van de omvang van de Dirk van den Broek tot 1.800 m² bvo betekent daarbij een keuze voor kwaliteit en is de beste manier om dit winkelcentrum toekomstbestendig te maken. Voorwaarde daarbij is het oplossen van de parkeerproblematiek en het werkelijk verbeteren van de ruimtelijke structuur, middels het creëren van logische looproutes van het overdekte gedeelte van het winkelcentrum naar de supermarkt en omgekeerd. Dit goed functionerende winkelcentrum heeft een slechte structuur, oftewel routing. Deze wordt veroorzaakt door de ligging van de Dirk van den Broek met de achterkant naar het winkelcentrum toe. De opening van Albert Heijn in 2006 heeft ook geen positieve bijdrage aan de structuur geleverd, gezien de doorgaande weg (Straat van Messina) tussen deze winkel en de rest van het centrum in. Er is een te kort aan parkeerplaatsen in het gebied als geheel. De supermarkten zijn voor Amstelveense begrippen redelijk, maar niet al te groot in het perspectief van de landelijke schaalvergroting.

Uilenstede

Omdat het verzorgingsgebied van Uilenstede te klein is, is grootschalige uitbreiding van winkels op Uilenstede niet wenselijk. De door kantoorlocatie Kronenburg afgezonderde buurt Uilenstede heeft haar eigen voorziening in de vorm van een kleine supermarkt van ongeveer 250 m². Deze voldoet aan een lokale vraag.

Er zijn vijf standplaatsen binnen dit plangebied: vier bij Kostverlorenhof en één bij Uilenstede.

5.2.4 Bedrijven

Binnen het plangebied zijn een aantal bedrijven. Op de Beneluxbaan zijn twee tankstations, die ook als zodanig zijn aangeduid. Op de kruising van de Straat van Messina en Westelijk Halfrond is ook een tankstation gevestigd. Bij de Oranjebaan (Bankrashof) zijn twee garagebedrijven gevestigd. In het plangebied zitten nog diverse mogelijkheden voor kleinere bedrijven. Alleen het tankstation aan de Beneluxbaan met een LGP installatie heeft een milieucategorie van 3.1. De overige bedrijven vallen binnen de milieucategorie 2.

5.2.5 Horeca

In het plangebied is de horeca voornamelijk geconcentreerd in de winkelcentra. In winkelcentrum Kostverloren is een grote verscheidenheid aan restaurants. In Kronenburg zit een restaurant dat zich richt op de zakelijke markt van de omliggende kantoren. Cafe restaurant Uilenstede trekt voornamelijk studenten. In de nabijheid van winkelcentrum Bankrashof zit een eetcafe/snackbar.

5.2.6 Maatschappelijke functies

De openbare en/of bijzondere gebouwen zoals scholen, kerk en culturele, maatschappelijke en recreatieve instellingen zijn geconcentreerd in de tussen de woonbuurten liggende voorzieningszones. Voorts zijn er werkplaatsen van de gemeente en is er een schoolwerktuinencomplex aan de Jeanne d'Arclaan.

5.2.7 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Het ontsluitingssysteem is als principe eenvoudig. De woonbuurten in Bankras en Kostverloren hebben buurtontsluitingen, die onderling via de gebieden met de voorzieningen met één of twee wegen zijn verbonden. Vanaf deze interne ringwegen dringen de woonstraten de binnenste kern van de verkaveling in zonder doorgaande oost-westverbinding. Dit ontsluitingssysteem wisselt (regelmatig) met de, in de beide wijken in noord-zuidrichting aanwezige, dominante groen- en waterstructuur. Hierin zijn uitsluitend langzaam verkeersverbindingen aanwezig. Vanaf de interne ringwegen worden aan de buitenzijde veelal direct de aanliggende meergezinshuizen en voorzieningen ontsloten. Het woongebied is via de Saskia van Uylenburgweg en de Straat van Messina verbonden met de Beneluxbaan. Het woongebied van Bankras is vooral aangesloten op de Oranjebaan. Het sportcomplex en de Middelpolder zijn vanuit Bankras respectievelijk Kostverloren bereikbaar via Escapade en de Machineweg.

De ontsluiting van Kronenburg en Uilenstede is éénzijdig vanaf de Beneluxbaan: een volledige kruising met de Saskia van Uylenburgweg. De Saskia van Uylenburgweg en Uilenstede zijn onderling verbonden door de Prof. J.H. Bavincklaan en de Laan van Kronenburg. Deze twee wegen zijn weer onderling verbonden door de Prof. E.M. Meijerslaan.

De Beneluxbaan is de belangrijkste verbinding van het gehele plangebied met de overige delen van Amstelveen, maar geeft ook verbinding met Amsterdam en het regionale en landelijke wegennet. De Oranjebaan geeft in oostelijke richting verbinding met de autosnelweg A9.

In het midden van de Beneluxbaan ligt de railbaan van de sneltram 51 en tram 5. Hiermee wordt het plangebied geflankeerd door een behoorlijk hoogwaardige openbaar-voerslijn. Over de Saskia van Uylenburgweg gaat buslijn 165 en over de Beneluxbaan buslijnen 65 en 165.

Parkeren

De parkeercapaciteit ten behoeve van de woonfunctie in Uilenstede is beperkt, mede door de veronderstelling dat het autobezit van studerende jongeren geringer is. Tussen het woongebied en Uilenstede en de Beneluxbaan ligt een relatief groot parkeerterrein, dat voldoende ruimte biedt om het 'tekort' in het woongebied op te vangen.

De parkeercapaciteit van het in de jaren zestig gerealiseerde kantorengedebieden is in het algemeen voldoende. Desalniettemin wordt er veel gebruik gemaakt van de beperkte parkeeraccommodatie op de openbare weg. Ook wordt geconstateerd dat werkenden parkeren langs de weg in verband met een kortere loopafstand tot de toegang van hun bedrijf.

In Bankras en Kostverloren wordt het parkeren zoveel mogelijk in de eigen omgeving opgelost.

Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

6.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuren Ruimte en Amvb Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet'). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rol provincies en gemeenten bij ruimte en mobiliteit

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, aansluitend op de woonwensen van mensen. Bij beheer en ontwikkeling van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Bij gebiedsontwikkeling wordt de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Het Rijk vindt de stedelijke regio's van mainports, brainport, greenports en valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas en Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in

samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

Bereikbaarheid verbeteren

Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zo veel mogelijk gescheiden. In de Randstad wordt voor snelwegen de standaard 2x4 rijstroken. Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboeloos reizen (op de drukste trajecten 6 intercity's en 6 sprinters per uur). Verder wordt veel geld uitgetrokken voor wegenonderhoud. Daarnaast wordt er innovatief omgegaan met benutting van infrastructuur, zoals ruimere openstelling spitsstroken, introductie intelligente transportsystemen en afspraken met werkgevers over terugdringen woon-werkverkeer.

Juridische doorwerking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040.

De nationale belangen uit de structuurvisie worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb komt in de plaats van de eerdere ontwerp-Amvb Ruimte die in 2009 aan de Tweede kamer is aangeboden. De Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Amvb is deels opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' Amvb en deels uit nieuwe onderwerpen.

De Amvb is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. De Amvb Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte.

Het plangebied is in de Structuurvisie aangegeven als concentratiegebied van de topsector Schiphol. Hoofdkantoren vormen belangrijke internationale besluitvormings- en ontwikkelingscentra van multinationale ondernemingen. Het is van belang dat Nederland haar positie voor internationaal opererende bedrijven verder uitbouwt. Van nationale betekenis zijn daarbij de Zuidas in Amsterdam als het grootste internationale zakendistrict en Den Haag Internationale stad als vestigingsplaats van hoofdkantoren van internationale organisaties.

Het Rijk werkt in het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) aan de versterking van de Mainport Schiphol met bijhorend netwerk in samenhang met overige ruimtelijke opgaven, waarbij ook actualisatie van de 20KE-contour wordt meegenomen. De 20KE contour geldt ook voor het noordelijke gedeelte (Uilenstede en Kronenburg) van het plangebied.

6.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Lib. Het Lib bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Lib gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het Lib is in werking getreden op 2 september 2004.

Op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van een evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen die liggen in de $IR 10^{-7}$ contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de $IR 10^{-7}$ contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de $IR 10^{-8}$ contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve $IR 10^{-8}$ contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.bezoekbas.nl

Tevens zijn er in het kader van het Lib gebieden waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Voor artikel 2.2.1 nr. 4 van het Lib is een gebiedsaanduiding op de verbeelding opgenomen waarvoor beperkingen gelden. Er zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijs- of gezondheidsfunctie toegestaan. Dit geldt niet voor bestaand gebruik. Vanuit het Lib gelden voor het plangebied beperkingen voor wat betreft hoogtelijnen (artikel 2.2.2). Deze zijn als bijlage 1 opgenomen bij de regels. Er geldt eveneens een beperking voor het aantrekken van vogels (overeenkomstig bijlage 2 Lib als bedoeld in art 2.2.3).

6.3 Provinciaal regionaal beleid

6.3.1 Structuurvisie Noord Holland 2040

De structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Het plangebied is grotendeels bestemd als bestaand bebouwd gebied. Voor Kronenburg, Kostverlorenhof en het kantoorcomplex aan de kruising Eleanor Rooseveltlaan en Straat van Messina geldt dat de gronden zijn bestemd voor vastgestelde of bestaande kantoorlocatie. De Beneluxbaan is ingedeeld als Regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV). Ook is de Beneluxbaan aangeduid als plek voor een nieuwe Regionaal HOV traject. Op de Beneluxbaan ter hoogte van de Carmenlaan is aangegeven dat hier 'Verdichting OV-knooppunt' mogelijk is. Ondanks het niet doortrekken van de Noord-Zuid lijn zijn er wel kansen voor intensivering van de Amstelveenlijn.

Op de risicokaart van de provincie Noord-Holland staat een LPG tankstation aangeduid. Op de verbeelding is hiervoor een contour opgenomen en in de regels is een veiligheidszone LPG opgenomen.

6.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

6.3.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Noord-Holland heeft een grote variëteit aan landschappen en een rijke cultuurhistorie. De lange ontwikkelingsgeschiedenis van de provincie is goed terug te zien in de verschillende landschappen met hun kenmerkende elementen, patronen en structuren. De historische objecten en structuren zijn uniek en geven identiteit aan het gebied: molens, stolpen, droogmakerijen, de Westfriese Omringdijk en de Stelling van Amsterdam, maar ook vele honderden archeologische vindplaatsen uit allerhande perioden. Het Noord-Hollandse landschap leeft en blijft zich voortdurend ontwikkelen. De provincie wil de kwaliteit en diversiteit van het Noord-Hollands landschap en de dorpen behouden en ontwikkelen. Het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' heeft een belangrijke plek gekregen in de nieuwe Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Nieuwe functies en eisen brengen met zich mee dat de inrichting en het gebruik van het stedelijke en landelijke gebied voortdurend moet worden aangepast. Nieuwe elementen en structuren worden aan het landschap toegevoegd terwijl oude verdwijnen. Soms gaan deze ontwikkelingen ten koste van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, het 'gebiedseigene'. De Provincie Noord-Holland wil verantwoord met het verleden omgaan en tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook 'behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving als uitgangspunt hanteren. Meetpunt hiervoor is deze beleidsnota, waarin de eisen voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit zijn vastgelegd.

Aansluitend op de uitgangspunten van de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, bestaat ook in Amstelveen de wens de kenmerkende kwaliteiten, de diversiteit en identiteit van de gemeente te koesteren en te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het Ruimtelijk Kwaliteitskader van de gemeente Amstelveen biedt hier een goed startpunt toe. De meest karakteristieke objecten, die ons doen herinneren aan vroeger tijden, zijn aangewezen als monument of beschermd gezicht. Voor grotere landschappelijke structuren die karakteristiek zijn voor de gemeente kunnen ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitplannen en structuurplannen als beoordelingskader gebruikt worden.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie kent geen waarden aan dit gebied toe.

6.3.4 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het doel van het provinciale milieubeleid is dat al haar activiteiten in de komende vier jaar er toe moeten leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren.

Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dieren en planten;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

In het voorjaar van 2012 heeft de provincie het Provinciale Milieubeleidsplan 2009-2013 geëvalueerd. Deze tussentijdse evaluatie heeft de provincie inzicht verschaft in hoeverre de doelstellingen tot nu toe zijn gerealiseerd. Uit de evaluatie blijkt dat het beleid nog actueel is en dat de provincie grotendeels op schema ligt met de uitvoering. Hiermee kan de provincie tijdig voldoen aan de normen die door het Rijk en Europa worden opgelegd. Luchtkwaliteit is hierbij - ook de komende jaren - een belangrijk aandachtspunt voor de provincie.

Naar aanleiding van de evaluatie heeft de provincie het Milieuverlag 2010-2011 opgesteld. Dit Milieuverlag geeft de belangrijkste resultaten weer van de uitvoering van het Provinciaal Milieubeleidsplan in de afgelopen periode. Daarnaast gaat het Milieuverlag in op de speerpunten in het provinciale milieubeleid voor de komende twee jaar.

De provincie heeft het milieubeleid voor 2012-2013 aangescherpt op de volgende vier punten:

- extra inzetten op het verminderen van geurhinder;
- extra inzetten op het verbeteren van de luchtkwaliteit;
- aansluiten bij actuele landelijke ontwikkelingen door mee te werken aan een nieuw stelsel van
- omgevingsrecht;
- het actief volgen van de landelijke transitie van het bodembeleid.

In het provinciaal milieubeleidsplan geldt er voor dit plangebied geen apart beschermingsregime.

6.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Het beleid gaat uit van een combinatie van benutten, beprijzen en bouwen. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is bij de grote projecten de Amstelveenlijn opgenomen.

6.3.6 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Stadsregio Amsterdam, december 2004

Eind 2004 is het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor de regio vastgesteld. Het RVVP is door het Stadsregio Amsterdam gemaakt in samenspraak met gemeenten, andere overheden en een aantal betrokken belangenorganisaties. Het RVVP is het beleidskader voor het verkeer- en vervoerbeleid in de regio tot 2015 en geeft de visie van de regio op mobiliteitsvraagstukken. Het is richtinggevend voor de uitvoering van het openbaar vervoer (exploitatie, RegioNet), voor de aanleg en verbetering van infrastructuur en voor verhoging van de verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig). Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het beiden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;

- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkkniveau die daarvoor nodig zijn.

6.3.7 Amstelveenlijn

Het doel in 2020 is dat er vanuit Amstelveen twee tramlijnen rijden: één vanaf Westwijk naar de omgeving van het Leidseplein en één vanaf Binnenhof naar Station Amstel. Net als nu kunnen tramreizigers zonder overstap naar het Leidseplein of Station Amstel. Beide tramlijn rijden via Station Zuid. Dit station groeit uit tot een tweede Centraal Station van Amsterdam. Station Zuid wordt dan ook omgebouwd naar een moderne terminal voor openbaar vervoer. Dit betekent bredere perrons, meer trappen en betere voorzieningen. Als de zuidelijke rijbaan van de A10 straks onder de grond ligt, komt bovenop die autotunnel een bus- en tramstation te liggen. Trein, metro, bus, fiets en taxi staan dan dicht bij elkaar. Vanaf de halte van de hoogwaardige tram is het tot zo'n 100 tot 150 meter lopen naar de perrons van de trein en de Noord-Zuidlijn.

Wat betekent dat voor Amstelveen?

- Belangrijk voor Amstelveen is dat op deze manier een rechtstreekse verbinding met Amsterdam behouden blijft.
- Ook de overstapmogelijkheden op station Zuid zijn van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van Amstelveen met het openbaar vervoer.
- Acceptabele reistijden op de tramlijnen door haltes te laten verdwijnen en door de tram voorrang te geven op het overige verkeer.

Aanpassing kruispunten

Veiligheid heeft voor het gemeentebestuur hoge prioriteit. Voor de Amstelveenlijn is het van belang dat we kruisingen zo veilig mogelijk maken. Dit betekent bijvoorbeeld het plaatsen van hagen en hekken. Er zijn echter kruisingen waar andere oplossingen nodig zijn. Dit geldt voor de kruisingen van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg, Zonnestein en Sportlaan. Hier zijn ongelijkvloerse kruisingen gepland. De kruisingen Rembrandtweg en Zonnestein liggen in dit plangebied.

6.3.8 Amstelscheg

Er spelen grotere of kleinere ontwikkelingen en transformaties die het ruimtelijke beeld en gebruik van de Amstelscheg veranderen. Het Gebiedsperspectief Amstelscheg, vastgesteld door provincie, waterschap en betrokken gemeenten/stadsdelen, geeft richting aan deze ontwikkelingen, zodat de samenhang van de Amstelscheg als geheel bewaard blijft en de ruimtelijke kwaliteit waar mogelijk wordt versterkt. Hiermee kunnen betrokken overheden gezamenlijk beoordelen of bepaalde ontwikkelingen gewenst zijn.

In het Gebiedsperspectief wordt aan de hand van vier ruimtelijke hoofdogaven een stip aan de horizon geschetst. De positie van de Amstelscheg ten opzichte van de stad en de landschappelijke karakteristieken zullen worden versterkt, de toegankelijkheid voor recreanten wordt vergroot en het voorzieningsprogramma zal zich verder ontwikkelen. Deze vier ruimtelijke hoofdogaven zijn per gebied uitgewerkt. Voor Amstelveen zijn drie deelgebieden relevant: Amstel en Bovenlanden, de Bovenkerkerpolder en de Middelpolder. In Beeldkwaliteitplannen worden de projecten en ontwikkelingen per deelgebied nader benoemd en doorvertaald naar ontwerpprincipes.

In het bestuursakkoord Amstelscheg (21 dec. 2011) is het voornemen vastgelegd om de inspirerende nieuwe spelregels een plek te geven in de lokale ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen, beeldkwaliteitplannen, welstandsbeleid).

Het plangebied valt voor een klein gedeelte binnen de Amstelscheg. Er zijn echter geen projecten, die binnen dit bestemmingsplangebied plaatsvinden. Er zijn wel verbeteringen voorzien met betrekking tot de aansluiting van het stedelijk gebied met landelijk gebied (wandel- en fietspaden).

6.3.9 Regionale economische samenwerking

Amsterdam Economic Board (AEB)

De AEB voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het belangrijkste regionale adviesorgaan op economisch gebied. De AEB is samengesteld uit representanten van overheid, bedrijfsleven en kenniswereld. Amstelveen is via de Stadsregio vertegenwoordigd in de AEB. In november 2010 is het convenant ondertekend. Deelnemende partijen committeren zich aan het gezamenlijk investeren in de economie van de Amsterdamse regio om ondernemerschap, innovatie en werkgelegenheid te bevorderen. Zeven economische clusters zijn belangrijk en kansrijk: ICT, Creatieve Industrie, Rode Life Sciences, Zakelijke/Financiële Dienstverlening, Logistiek & Handel, Flowers & Food en Toerisme & Congressen. Voor elk van de clusters wordt een eigen strategie opgesteld.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 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 wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Bereikbaarheid

Amstelveen kent een vrij uitgebreid lokaal wegennet waarbij de wegen met een ontsluitende functie voor het verkeer goed vertegenwoordigd zijn. De hoge verkeersdruk op de Beneluxbaan zorgt voor het naderen van de kritische grens wat betreft de luchtkwaliteit voor omwonenden. Amstelveen heeft geen NS-station daarom is het van groot belang dat er hoogwaardige en toekomstvast openbaar vervoerverbindingen met de omliggende stations ontstaan. Bij nieuwbouwplannen (in principe) en bij bestaande herstructurerings en -transformatieprojecten zal ondergronds of onder gebouwen worden geparkeerd. Openbaar vervoer wordt gezien als de ruggengraat van de mobiliteitsstructuur. Er wordt gepleit voor een goede koppeling en wisselwerking tussen verkeer en ruimtelijke ontwikkeling. Amstelveen blijft zich inzetten voor een busdoorsteek naar Amsterdam aan de noordzijde van Amstelveen via de Prof. Keesomlaan. Deze doorsteek is ook opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Amsterdam. Zo kan worden ingezet op een rechtstreekse openbaar vervoersverbinding tussen het HOV-station en NS-station Amstel.

Wonen

Bestaande suburbane woonmilieus aanpakken.

Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar meer comfort en kwaliteit in het wonen blijft toenemen. Bij een aantal gebieden in Amstelveen heeft deze vernieuwing prioriteit: de wijken Keizer Karel Park, Elsrijk Oost, Bankras-Kostverloren en Groenelaan. Kenmerkend aan deze wijken is dat er veel appartementencomplexen staan uit de jaren vijftig en zestig die niet voldoen aan de eisen die de huidige woonconsument stelt. Grootschalig ingrijpen is niet noodzakelijk, er zal dan ook eerder sprake zijn van kleinschalige herstructurering. Het plangebied is aangeduid als suburbaan met

de aanduiding 'slim ruimtegebruik/kwaliteitsverbetering bestaande woning.

Werken

Grote kantorenvoorraad, hoge leegstand

Kronenburg is één van de belangrijkste kantoorlocaties van Amstelveen. Vanwege een fors aanbod aan nieuwe en bestaande kantoorpanden in de Metropoolregio Amsterdam zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over kantoorontwikkeling. Nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen zijn ongewenst. De ambitie is om de leegstand van kantoren terug te dringen. De positie van de Amstelveense kantorenmarkt is sterk afhankelijk van de ligging ten opzichte van de Zuidas en Schiphol. Deze positie wil Amstelveen graag behouden. Amstelveen ambieert een sterke terugdringing van de leegstand op de kantorenmarkt. Maar omdat kantoorpanden in eigendom zijn van beleggers en investeerders heeft de gemeente weinig directe invloed op de kantorenmarkt. Amstelveen staat open voor initiatieven van marktpartijen. De primaire verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de leegstand ligt bij de eigenaren van de leegstaande panden. Voor het plangebied staat aangegeven 'versterken relatie tussen Kronenburg en Uilenstede'.

Met de herontwikkeling van de Hogeschool wordt hier invulling aangegeven. Verder wordt er nagedacht over meer studentenhuisvesting bij Uilenstede. Een probleem hierbij zijn de beperkingen uit het Luchthavenindelingsbesluit.

Voorzieningen

Bij voorzieningen gaat het om alle zaken die het beleven van wonen en werken in Amstelveen aagenaam maken en het leven vergemakkelijken. Om de wijken aantrekkelijk en leefbaar te houden en de lokale economie te behouden, is het belangrijk dat een aantal winkelwijkvoorzieningen (winkelcentrum Bankras/Kostverloren) in stand blijft. Hiertoe wordt gestimuleerd dat het aanbod op een aantal plekken in de stad wordt geconcentreerd. Daarnaast kan gedacht worden aan het nog meer combineren van functies op centrale locaties in de wijken.

Energie

Het doel is dat Amstelveen door optimale energiebesparing en met zoveel mogelijk eigen duurzame energie-opwekking, in 2040 deel uitmaakt van een energieneutrale regio. De Beneluxbaan is aangemerkt als bundelingsmogelijkheid infrastructuur, energietransport en ecologie. Verder zijn er mogelijkheden voor doorontwikkeling van het stadsverwaringsnet. Voor het gebied bij Kronenburg is een zonering voor warmte-koude opslag opgenomen.

Thema's uit de structuurvisie

Versterken bestaande kwaliteiten

Amstelveen wil dat allereerst doen door haar bestaande kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang.

Grijpen van nieuwe kansen

Amstelveen wil nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bijvoorbeeld door een toekomstvaste openbaar vervoer verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Of met een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt. Ook liggen er kansen in de ontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder, waar een combinatie van duurzaam wonen, werken en kassen is voorzien

6.4.2 Amstelveense verkeers en vervoersvisie (oktober 2008)

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008) telt acht ambities voor de mate van bereikbaarheid, kwaliteit van de leefbaarheid en gewenste verkeersveiligheid. De gemeente werkt er aan om deze ambities tussen nu en 2025 gestalte te geven.

Ambitie 1: Kwetsbare verkeersdeelnemers centraal in woonwijken

Woongebieden kenmerken zich door hun prettige verblijfskarakter. De inrichting van buurten en wijken maakt dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, (sociaal) veilig en comfortabel de openbare ruimte kunnen gebruiken

Ambitie 2: Amstelveen beschikt in 2025 over een hoogwaardige OV-verbinding

OV wordt een volwaardig systeem van transport, dat bijdraagt aan de in- en externe bereikbaarheid van Amstelveen. We streven naar een systeem van ontsluitende en verbindende hoogwaardige (doorgaande) lijnen, dat onderdeel uitmaakt van het regionale netwerk. Een kwalitatief goede aansluiting op het landelijk spoornet maakt onderdeel uit van een volwaardig OV-systeem.

Ambitie 3: Fietsers krijgen zoveel mogelijk voorrang

Een kernnet van hoogwaardige, herkenbare, comfortabele, directe en (sociaal) veilige fietsroutes, dat aansluit op het regionale fietsnetwerk, maakt de reistijd van verplaatsingen binnen Amstelveen concurrerend met die van het OV en de auto

Ambitie 4 en 5: Speciale routes voor vrachtverkeer

Logistieke routes bewerkstelligen dat goederenvervoer snelle en directe verbindingen heeft tussen de Amstelveense bestemmingen en het hoofdwegenet. Speciale aandacht gaat uit naar het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een binnen regionaal kader functionerend (stads)distributiecentrum ondersteunt de detailhandel in haar logistiek proces. Tegelijkertijd vermindert dit het aantal verkeersbewegingen wat ten goede komt aan milieu, verkeersveiligheid en bezetting van parkeervoorzieningen.

Ambitie 7: Verkeerseducatie voor alle leeftijden

De gemeente streeft ernaar om ongevallen met ernstige afloop te voorkomen. Het aantal verkeerdoden of weggebruikers dat als gevolg van een ongeval in het ziekenhuis moet worden opgenomen is minimaal. Verkeerseducatie en verkeersvoorlichting gaan hand in hand met infrastructurele maatregelen en handhaving. De principes van Duurzaam Veilig vormen hiervoor de leidraad.

Ambitie 8: milieuvriendelijke voertuigen

Strikte toelatingseisen en een bijpassend maatregelenpakket voor milieubelastende voertuigen leveren een forse en structurele bijdrage aan een goede luchtkwaliteit

6.4.3 Parkeernota 2005-2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het autoparkeerbeleid voor de periode 2005-2010. Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Amstelveen. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

Parkeercapaciteit

In het algemeen is de parkeercapaciteit in Amstelveen toereikend. Aangezien de ontwikkelingen in de toekomst per gebied verschillend kunnen zijn, zal de gemeente per gebied monitoren of de parkeercapaciteit toereikend blijft of waar problemen

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

dreigen te ontstaan.

Parkeernormen en nieuwbouw

Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is direct gelieerd aan de te hanteren parkeernormen: het verhogen van de norm leidt tot een toename van de automobilititeit, terwijl toepassing van een te krappe norm parkeerproblemen tot gevolg kan hebben. Met de vaststelling van de Parkeernota zijn nieuwe parkeernormen vastgesteld. Hierin wordt aansluiting gezocht met de parkeerkcijfers van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk.

6.4.4 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

In september 2008 is het geactualiseerde Groenstructuurplan 'Ruimte voor Groen' vastgesteld. Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in ontwikkeling. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur.

In plan Ruimte voor Groen zijn de volgende zaken vastgelegd:

- De ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- De bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen. De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Ligt het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit. De landschappelijke elementen zoals dijken, waterlopen en de Bovenlanden vormen belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het buitengebied.

6.4.5 Woonvisie 2011-2015

In oktober 2011 heeft de raad de Amstelveense woonvisie 'Wonen in Amstelveen, doorstroming en duurzaamheid' vastgesteld. Deze Woonvisie vormt voor de komende vijf jaar het richtinggevende kader voor Amstelveen.

De volgende speerpunten staan centraal in de nieuwe Woonvisie:

Doorstroming

Amstelveen wil bouwen voor de doorstroming door in het middeldure en dure segment meer woningen toe te voegen, in diverse woonmilieus (centrumstedelijk, landelijk en suburbaan). Dat zorgt ervoor dat de meeste mensen hun woonwensen kunnen realiseren. Daarnaast zal Amstelveen ook segmenten (middeldure huur, sociale en betaalbare koop) aan de woningmarkt toevoegen die nodig zijn om midden- en hogere inkomens te verleiden uit de sociale huurvoorraad te verhuizen.

Verduurzaming van de woningvoorraad.

Verduurzaming is hoogst noodzakelijk omdat binnen niet al te lange periode de

energielasten mogelijk hoger zullen zijn dan de huurlasten. Voor lagere inkomens is het van groot belang om in een energiezuinig huis te wonen. Met de corporaties is afgesproken dat zij meer gaan investeren in de verduurzaming van hun woningvoorraad. Voor het woonbeleid betekent dit dat er meer gestuurd wordt op woonlasten en minder op huurniveaus.

Ondernemerschap en zeggenschap

In de Politieke agenda is een aantal belangrijke kernwaarden van Amstelveen opgenomen: internationaal, ondernemend, duurzaam en betrokken. Amstelveen wil breken met een lange traditie van woningbouw, waarbij projectontwikkelaars nieuwbouwwijken realiseren en de bewoners woonconsumenten zijn. De tijd is hier rijp voor: de verhoudingen tussen verschillende partijen zijn veranderd, als gevolg van de huidige economische recessie. Er wordt meer ruimte gegeven aan (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Hierdoor kan beter ingespeeld worden op de effectieve vraag naar woningen. Bewoners meer zeggenschap geven en ruimte bieden de stad 'te bouwen', sluit naadloos aan op de ambitie om uit te groeien tot een duurzame, betrokken en ondernemende stad.

6.4.6 Detailhandelsnota 2008-2012, maart 2008

De Amstelveense ambitie met betrekking tot de detailhandel is vastgelegd in de Detailhandelsnota (maart 2008) en vloeit voort uit de missie die is geformuleerd in de Nota Economisch beleid (maart 2004). Hierin is geformuleerd dat de gemeente zich verder wil ontwikkelen tot een dynamische, kennisintensieve en kwaliteitsvolle stad, waarbij één van de richtpunten is het instandhouden van de bestaande detailhandelsstructuur, zonder daarbij uitbreiding van winkelcentra en herstructurering onmogelijk te maken. Deze missie kan worden uitgewerkt in de volgende ambities met betrekking tot de winkelcentra voor dagelijkse en frequent benodigde artikelen:

- De gemeente ambieert een goed voorzieningenniveau te bieden aan haar inwoners, opdat mensen in hun eigen omgeving de dagelijkse benodigdheden kunnen verkrijgen en de wijken leefbaar blijven en
- economische gezonde bedrijven te hebben die kunnen voorzien in de behoefte van de bewoners van Amstelveen.

Het detailhandelsbeleid is er op gericht een aantal wijkwinkelcentra op lange termijn minimaal te behouden om de voorzieningenstructuur voor de bewoners van de stad te waarborgen. Het Stadshart is het centrumgebied waar de hele stad en omgeving gebruik van kan maken voor recreatief winkelen en uitgaan.

6.4.7 Notitie speelruimtebeleid, juni 2003

In de notitie speelruimtebeleid (juni 2003) is inzichtelijk gemaakt hoe de huidige stand van zaken ten aanzien van de inrichting van speelplaatsen in Amstelveen, het beleid en de mening van bewoners hierover is. Onder speelruimte wordt verstaan de ruimte binnen de bebouwde kom ingericht voor de jeugd van 0 tot 18 jaar, om er veilig en ongestoord te kunnen spelen.

De notitie speelruimtebeleid kent de volgende beleidsuitgangspunten:

- het aantal bestaande speelplaatsen (excl. Schoolpleinen en nieuwe wijken) niet te verruimen; dus niet meer, maar kwalitatief beter.
- De huidig gehanteerde (cirkel)normering met meeweging van barrières te handhaven en het element speeldruk bij hoogbouw te introduceren.
- Bij nieuwbouwwijken tevens het element introduceren, dat 3% van het per hectare uitgegeven gebied voor speelruimte gereserveerd wordt.

6.4.8 Nota heroriëntatie gemeentelijk sportbeleid 2004-2009

In de nota heroriëntatie gemeentelijk sportbeleid 2004-2009 (juli 2004) kiest de gemeente Amstelveen voor kwaliteit, kwantiteit, spreiding en doelmatigheid.

Het sportbeleid kent de volgende algemene uitgangspunten:

- Sport en bewegen is van (groeïende) betekenis voor de Amstelveense samenleving als zinvolle vrije tijdsbesteding en bijdrage aan de sociale cohesie en participatie. (Toekomstvisie Amstelveen 2020+).
- Sport is niet alleen een doel op zichzelf, maar sport is ook verweven met andere beleidsterreinen als onderwijs-, ouderen- en jongerenbeleid. De sport kan hierbij gezien worden als bindmiddel en instrument.
- Ambitie van de gemeente: "Amstelveen, ook sportstad!"

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk sportbeleid is:

- Het stimuleren van en voorwaarden scheppen voor sportdeelneming door de Amstelveense bevolking. De gemeente wil het mogelijk maken dat zo veel mogelijk inwoners van Amstelveen aan sport kunnen doen, omdat sport goed is voor de gezondheid en het welbevinden van mensen en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid en sociale cohesie.

6.4.9 Nota Fiets 2006 - 2015

Met de Nota Fiets 2006-2015 geeft de gemeente een beleidsrichting aan, die gevolgd gaat worden om enerzijds het fietsnetwerk kwalitatief te verbeteren en anderzijds het gebruik ervan te verhogen. De nota gaat verder in op maatregelen om de fietsinfrastructuur en de stallingsvoorzieningen te verbeteren. De gemeente streeft naar verkeersveilige, directe, aantrekkelijke en comfortabele routes die eindigen bij goede stallingsvoorzieningen

Verder heeft de gemeente – halverwege de looptijd van de Nota Fiets in 2011 – een overzicht gemaakt van de inmiddels uitgevoerde maatregelen en de maatregelen die nog in de planning staan. Er zijn onder andere veel nieuwe stallingsvoorzieningen gerealiseerd (overdekte stallingen bij de meeste tramhaltes, nieuwe en veel extra stallingen in het Stadshart en bij diverse winkelcentra). Ook zijn een aantal fietsroutes aangelegd en opgeknapt/verbreed/geasfalteerd (o.a. Beneluxbaan).

6.4.10 Nota ondergronds bouwen, maart 2005

De nota ondergronds bouwen is in de raadsvergadering van 30 maart 2005 vastgesteld. Deze nota regelt het ondergronds bouwen welke zijn gelegen buiten het bouwvlak. Voorschriften worden gegeven voor het realiseren van kelders bij woningen, kantoren, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, centrumvoorzieningen etc. Bij woningen is het mogelijk om een kelder te realiseren onder gronden welke zijn omschreven als 'te bebouwen erven' bij de bestemming Wonen. Wanneer een woning geen erf heeft maar alleen een tuinbestemming (patiwoning), is het mogelijk om een kelder te realiseren binnen de bestemming 'Tuin'. Bij de overige bestemmingen is het mogelijk om ondergrondse bouwwerken te realiseren gelegen buiten het bouwvlak. Het gebruik van de ondergrondse bouwwerken moet overeenkomen met het gebruik boven de grond en een ondergronds bouwwerk mag niet visueel waarneembaar zijn.

6.4.11 Erfgoedverordening 2008 gemeente Amstelveen

De instandhoudingbepaling met betrekking tot archeologische terreinen vloeit voort uit de Wet op de archeologische monumentenzorg (tot stand gekomen op grond het Verdrag van Malta) en komt neer op het feit dat gemeenten hun bestemmingsplannen moeten actualiseren en uitbreiden met een archeologische paragraaf, zodat voldoende rekening kan worden gehouden met archeologische waarden en het behoud daarvan. Omdat de actualiteit van bestemmingsplannen 'an sich' al voor problemen kan zorgen, is het opnemen van een archeologische paragraaf voor veel gemeenten ook niet eenvoudig of snel te realiseren. De verordening voorziet daarom in een overgangssituatie door het college de bevoegdheid te geven nadere regels te stellen voor versturende activiteiten in een archeologisch monument of verwachtingsgebied.

Voor het gehele grondgebied van de gemeente Amstelveen is in 2008 een

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

archeologische verwachtingskaart opgesteld en vastgesteld. Hierop zijn aan de verschillende archeologische verwachtingsgebieden criteria gekoppeld, die bij het overtreffen van de maximale aangegeven bodemverstoring (diepte en oppervlakte) vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek verplicht stellen.

In de modelverordening zijn geen bepalingen opgenomen met betrekking tot de gemeentelijke beschermde stads- en dorpsgezichten, ondanks dat hiervan in de gemeentelijke praktijk wel gebruik wordt gemaakt. In de Erfgoedverordening gemeente Amstelveen is er voor gekozen om wel bepalingen op te nemen over gemeentelijke stads- en dorpsgezichten.

Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Bodem

Wet bodembescherming

Het bodembeleid is gebaseerd op een balans tussen maatschappelijke dynamiek en gezondheidsrisico's. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico voor de gebruiker mag vormen. Is dat wel het geval, dan spreken wij van een ernstig en spoedeisend geval van bodemverontreiniging. Deze gevallen moeten op korte termijn worden gesaneerd of het gebruik en/of de functie moet worden gewijzigd zodat de verontreiniging geen risico vormt.

De bodemkwaliteit kan ook een acceptabel risico vormen. We spreken dan van een ernstig geval en een potentiële risico. Een ernstig geval met potentiële risico's hoeft niet gesaneerd te worden, omdat het opheffen van potentiële risico's niet kosteneffectief is.

Het loont wel te saneren wanneer er toch al grondwerk plaatsvindt. Daarom is het verboden om in ernstig verontreinigde grond te werken zonder saneringsdoel. De saneringshandeling dient gemeld te worden bij het bevoegd gezag (de Provincie Noord-Holland).

Procedures en normen voor onderzoek en sanering van de bodem zijn nader uitgewerkt in de Circulaire bodemsanering 2012. De norm voor een ernstig geval is de interventiewaarde; de norm voor spoedeisendheid is het saneringscriterium.

Bij handelingen en activiteiten op of in de grond dient een historisch bodemonderzoek conform NEN5725 te worden uitgevoerd om na te gaan of de bodem op een locatie mogelijk verdacht is. Een locatie is verdacht als er aanwijzingen zijn dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (puntbronnen) of als er sprake is van achtergrondconcentraties die hoger zijn dan het bodemgebruik toestaat.

Bij puntbronnen kan gedacht worden aan (voormalige) bedrijfsactiviteiten, ondergrondse brandstoftanks en sloop van asbesthoudende bouwwerken. Verhoogde achtergrondconcentraties worden in Amstelveen aangetroffen in het "bovenland", het niet verveende landschap. De ontgravingskaart (zie hierna) wordt bij ruimtelijke onderbouwingen voor bestemmingsplannen en bij aanvragen voor omgevingsvergunningen geaccepteerd als bewijsmiddel ten aanzien van achtergrondconcentraties.

Is de locatie verdacht, dan dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 te worden uitgevoerd en zo nodig een nader onderzoek conform NTA 5755 om vast te stellen of er sprake is van een ernstig geval en of er sprake is van een verontreiniging die met spoed gesaneerd dient te worden.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt onder andere regels voor grondverzet voor grond die geen risico's vormt voor de gebruiker. In de Regeling bodemkwaliteit zijn richtwaarden (kwaliteitsklassen) opgenomen voor verschillende gebruiksfuncties, die zijn gerelateerd aan bodemgebruik. Doel van de regels is om de bodemkwaliteit en bodemfunctie via grondverzet met elkaar in overeenstemming te brengen. Hulpmiddel hiervoor zijn de bodemkwaliteitskaarten zoals die zijn opgenomen in de regionale Nota bodembeheer.

De bodemfunctiekaart is verdeeld in zones waarvan het huidige en toekomstige gebruik is weergegeven. De bodemfuncties zijn "Industrie", "Wonen" en "Overig". De bodemfuncties bepalen de toepasbaarheid van grond, omdat de functie is gekoppeld aan een kwaliteitsklasse.

De ontgravingskaart geeft de aanwezige bodemkwaliteit aan via zones van bodemkwaliteitsklassen "Industrie", "Wonen" en "Overig". Amstelveen hanteert gebiedsspecifiek beleid, waarin naast de maximale waarden uit het generieke beleid de lokale maximale waarden "Wonen (gebiedsspecifiek)" en "Landbouw/natuur (gebiedsspecifiek)" gedefinieerd zijn.

De toepassingskaart geeft aan aan welke bodemkwaliteitsklasse toe te passen grond moet voldoen. Grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is altijd toepasbaar. Grond verontreinigd tot boven de (lokale) maximale waarde is niet toepasbaar in de desbetreffende zone en moet elders worden toegepast of verwerkt. De overige grond moet bij toepassing voldoen aan de (lokale) maximale waarde en aan de bodemfunctie van de toepassingslocatie.

Provinciale milieuverordening

Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort.

De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de (toekomstige) functie en mag in principe niet verslechteren door grondverzet. De invulling van het beleid voor de gemeente Amstelveen zal vastgelegd worden in de Nota bodembeheer en de bijbehorende ontgravingskaart, bodemfunctiekaart en toepassingskaart.

Klaasje Zevensterstraat

Bij het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek voor de herontwikkeling van het Klaasje Zevensterzorgcentrum is in eerste instantie een sterk verhoogd gehalte aan arseen in het grondwater aangetroffen (rapport "Verkennend bodemonderzoek Klaasje Zevenster te Amstelveen", Wareco Ingenieurs, 27 juni 2008). Herbemonstering heeft deze sterk verhoogde concentratie niet bevestigd. De overige onderzochte componenten in grond en grondwater zijn maximaal aangetroffen in licht verhoogde gehalten.

De oorspronkelijke aangetroffen sterke grondwaterverontreiniging met arseen ter plaatse van de bossage in de zuidwest hoek van het plangebied is waarschijnlijk van natuurlijke herkomst. Aangezien de arseenverontreiniging bij herbemonstering niet meer is aangetroffen en omdat op de locatie geen verdachte activiteiten bekend zijn met betrekking tot het voorkomen van arseen, wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht. In Noord- en West-Nederland kunnen in het grondwater lokaal matig tot ernstig verhoogde arseengehalten voorkomen ten gevolge van uitspoeling uit in zee gevormde afzettingen. Bij onttrekking van het grondwater ter plaatse van het onderzoeksgebied, kan het voorkomen dat het grondwater een verhoogd arseengehalte bevat. Hierbij zal ervoor gezorgd moeten worden dat het grondwater op dezelfde diepte terug gebracht dient te worden.

Het asbestgehalte is bepaald in de meest verdachte bodemlaag (indicatieve bepaling). Er is analytisch geen asbest aangetroffen.

Op basis van de bodemkwaliteit zijn geen bezwaren tegen de voorgenomen plannen.

Machineweg

Op 22 augustus 2006 is er een verkennend bodemonderzoek verricht voor het terrein aan de Machineweg. In 2007 is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. In de grond zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen van de onderzochte componenten. Op het maaiveld en in de grond is geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Het asbestgehalte is bepaald in de bovengrond. Analytisch is er geen asbest aangetroffen (indicatieve bepaling). De aangetroffen verontreinigingen geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen de voorgenomen herontwikkelingsplannen.

Bako 5

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in april 2005 door Oranjewoud BV (kenmerk 135085). Daaruit bleek dat er geen sprake was van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op basis daarvan zou de bodem geschikt zijn voor de beoogde bestemming. Naderhand is de locatie gebruikt als opslagplaats voor bouwmaterialen ten behoeve van de bouw van het complex ten noorden van de Maccabiadelaan. Sinds 5 jaar ligt het terrein braak. Aangezien het terrein niet is afgesloten is het noodzakelijk voorafgaand aan de Omgevingsvergunning opnieuw een verkennend bodemonderzoek uit te voeren om zodoende de bodemkwaliteit te beoordelen.

7.2 Water

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan

Het stedelijk waterplan (2008-2015) bevat maatregelen om het stedelijk water

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

minimaal te laten voldoen aan de wettelijke eisen. In het kader van een inventarisatie is gebleken dat er geen tekort aan waterberging is in de huidige situatie. Het is echter wel wenselijk om meer waterberging te realiseren om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Hierop vooruitlopend is binnen de bestemming 'Groen' ook water mogelijk.

De ecologische waterkwaliteit voldoet niet aan de eisen. Het is wenselijk meer oevers te voorzien van een milieuvriendelijke oever en nieuwe oevers ecologisch in te richten. De ecologische kwaliteit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van gebiedsvreemd water. Als eerste aanzet voor de oplossing van dit probleem wordt in de Middenpolder naast de afvalwaterzuiveringsinstallatie een biologische nazuivering gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat voor het desbetreffende gebied geen beperkende bestemmingen mogen gelden.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015

Op basis van de Waterwet heeft de gemeente een zorgplicht voor het transport van afvalwater, voor hemelwaterafvoer en voor grondwateroverlast en -onderlast. In het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Machineweg

Algemeen geldt dat 10-20% van de toename van verharding als open water moet worden gerealiseerd. In de ontwerpopgave door de marktpartijen dient aan dit aspect aandacht te worden geschonken door een berekening c.q. een ontwerp indien van een dergelijke toename sprake is.

Er is toename van verharding door de ontwikkeling van dit plan. Er wordt 10% gecompenseerd in het plangebied. Watercompensatie kan plaatsvinden op de locatie zelf, en wel door het graven van sloten in het noorden van het plangebied.

Klaasje Zevenster

Algemeen geldt dat 10-20% van de toename van verharding als open water moet worden gerealiseerd. De toename van het verhard oppervlak is 773 m². Dit zal via de waterbank gecompenseerd worden in hetzelfde peilgebied.

Bako 5

Aan weerszijden van de locatie (deel van het voormalige A3 trace) zijn reeds watergangen gerealiseerd die compenseren voor het extra verhard oppervlak dat in de toekomst zou worden gerealiseerd. Hiervoor is in 1992 al een vergunning verleend door de waterbeheerder, waarbij 10% is gecompenseerd. Door de aanleg van de waterpartij bij de brandweerkazerne ten zuiden van de locatie is de hoeveelheid water vergroot. Op basis hiervan kan worden gesteld dat de watercompensatie voor het beoogde bouwplan reeds is gerealiseerd.

7.3 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt, te weten: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Verder wordt het verrichten van opgravingen aan de markt overgelaten.

Door de wet heeft de gemeente een nieuwe wettelijke taak gekregen: bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied. De aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten moet zelf de kosten dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, uitgaande van het principe 'De verstoorder betaalt'. De aanvrager heeft recht op nadeelcompensatie van de gemeente wanneer de kosten onredelijk hoog zijn.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

De provincie of het rijk kunnen in plaats van de gemeente bevoegd zijn om beslissingen te nemen over terreinen met archeologische resten. Het gaat daarbij om vergunningen voor ontgrondingen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

Het rijk is ook het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen. Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 haar archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria zijn verbonden.

De gebieden met de hoogste verwachting zijn vermeld als AMK-terrein (Archeologische Monumentenkaart). Dit zijn de op kaart paars gekleurde gebieden (Amsterdamseweg, oude dorp en voormalige buitenplaatsen langs de Amstel). Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 50 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. In de zones waar historische bebouwing heeft plaatsgevonden (Amsterdamseweg, Handweg en Legmeerdijk, het gehele verhoogde dijklichaam langs de Amstel) geldt verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoringen groter dan 100 m². In de zone van het onverveend bovenland (langs de Amstel) en in de kreekruggen in de Bovenkerkerpolder en de Noorder Legmeerpolder geldt dit bij bodemverstoringen groter dan 500 m², en in het onverveend bovenland met recente ontwikkelingen bij 1000 m². Het overgrote deel van Amstelveen bestaat uit verveend, drooggemaakte of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde dusdanig laag dat er geen criteria aan zijn verbonden.

Klaasje Zevensterstraat, Bako 5 en Machineweg

Voor de wijk Kostverloren staat op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland niets vermeld ten aanzien van archeologische waarden. Uit de gemeentelijke archeologische waardenkaart blijkt dat het plangebied op verveende en drooggemaakte gronden ligt. Voor dergelijke gronden geldt een lage verwachting voor alle (archeologische) perioden. Er zijn daarom geen regels ten

aanzien van archeologie in het bestemmingsplan nodig.

7.4 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden 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.

Industriealgemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer streefwaarden ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen.

Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om onder andere een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Een deel van het plangebied ligt in het beperkingengebied geluid van het LIB.

Klaasje Zevensterstraat

In 2010 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de herontwikkeling van het Klaasje Zevensterzorgcentrum (rapport "Akoestisch onderzoek, herontwikkeling locatie Klaasje Zevensterstraat te Amstelveen, onderzoek geluidsbelasting", M+P – raadgevende ingenieurs, 5 maart 2010). De nieuwe appartementen en de zorgwoningen bij het nieuwbouwplan Klaasje Zevenster zullen een relevante geluidsbelasting ondervinden vanwege wegverkeer over de omliggende wegen. De geluidsbelasting is het hoogste vanwege wegverkeer over de Oranjelaan, namelijk $L_{den} = 61$ dB (inclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) ter plaatse van de zuidgevel van het zuidelijke bouwblok. In de binnenstedelijke situatie kan voor deze woningen een ontheffing worden verleend. De vast te stellen hogere grenswaarden zijn vastgelegd in het eerder genoemde rapport van M+P.

De geluidsbelasting bij het gesloten bouwblok met psycho-geriatrie verpleegfunctie bedraagt maximaal $L_{den} = 56$ dB. Bij deze woningen is een geluidsluwe binnengevel en een geluidsluw binnenterrein aanwezig.

Om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid inzake hogere grenswaarden worden maatregelen getroffen. Deze maatregelen bestaan uit onder andere:

1. het aanleggen van geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag type A) op de Klaasje Zevensterstraat en de Camera Obscuralaan;
2. optimalisatie in de oriëntering van de woningen;
3. geluidsbelaste buitenruimten uitgevoerd met absorberend plafond en verhoogde borstwering van 1,2 m. Indien nodig worden, bij de woningen waar geen geluidsluwe gevel aanwezig is, de zijkanten van het balkon gesloten uitgevoerd;
4. collectieve buitenruimte(n) op de geluidsluwe gedeelten van het buitenterrein;
5. buitenruimte intra-murale zorg aan geluidsluwe zijde.

Verder is de optie onderzocht indien er geen geluidsreducerend asfalt wordt toegepast op de Camera Obscuralaan en de Klaasje Zevensterstraat maar de wettelijke snelheid op de Klaasje Zevensterstraat teruggebracht wordt naar 30 km/u. Concreet is het effect langs de Klaasje Zevensterstraat vergelijkbaar met het toepassen van een stil wegdek bij 50 km/u rijnsnelheid. Voor twee gevels bij de nieuwbouw (zie figuur 5 en figuur 6 in het M+P-rapport) is geen hogere waarde meer nodig. De geluidsbelasting langs de Camera Obscuralaan neemt wel fors toe ten opzichte van de situatie met stil asfalt. Ook ondervinden twee zijgevels nu ook een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de toekomstige situatie is de invloed van het bouwplan op de bestaande woningen aan de Klaasje Zevensterstraat berekend. Hierbij is uitgegaan van zowel geluidsreducerend asfalt op de Camera Obscuralaan en de Klaasje Zevensterstraat als het verlagen van de snelheid op deze weg. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie iets zal afnemen ten opzichte van de ongewijzigde situatie. Het toepassen van geluidsreducerend asfalt en het verlagen van de snelheid hebben vergelijkbare effecten.

Het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de Oranjebaan is uit civieltechnisch oogpunt niet wenselijk. Een geluidsscherm langs de Oranjebaan zal weliswaar kosteneffectief zijn, maar stuit op bezwaren uit oogpunt van de stedelijke inrichting.

Zie bijlage 3 voor ontwerpbesluit Hogere waarden.

Machineweg

Op 12 maart 2012 heeft M+P-raadgevende ingenieurs een rapport van het akoestisch onderzoek 'Geluidsbelasting herontwikkeling locatie Machineweg van de Middelpolder te Amstelveen' (rapportnummer: M+P.GWA.12.03.1 Revisie 1) opgeleverd. Uit dit rapport blijkt het volgende. De geluidsbelasting is bepaald op de bouwgrenzen van het plangebied Machineweg van de Middelpolder in Amstelveen. De geluidsbelasting is bepaald vanwege de relevante gezoneerde wegen. Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ($L_{den} = 48$ dB) wordt

overschreden. De maximale geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Machineweg van de Middelpolder is $L_{den} = 50$ dB (na aftrek). De maximale ontheffingswaarde vanwege binnenstedelijke gezondeerde wegen ($L_{den} = 63$ dB) wordt hiermee niet overschreden. De maximaal benodigde hogere waarde bij de woningen bedraagt dus $L_{den} = 50$ dB. De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van de overige gezondeerde wegen is ruim lager en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet.

Bij toepassing van een stil wegdek op de Machineweg van de Middenpolder kan de geluidsbelasting met 3 dB worden gereduceerd. De maximale geluidsbelasting op de bouwrens bedraagt dan 47 dB. In dit geval wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Gezien het geringe aantal woningen dat gebouwd gaat worden kan gesteld worden dat de aanleg van een stille deklaag (dunne deklaag B) op de Machineweg van de Middenpolder niet kosteneffectief is. Bij toekenning van hogere waarden zal, volgens het gemeentelijk beleid voor elke woning met een geluidsbelaste zijde, een geluidsluwe zijde moeten worden gecreëerd (geluidsbelasting is kleiner dan of gelijk aan 48 dB). De verwachting is dat het creëren van een geluidsluwe zijde in deze situatie eenvoudig te realiseren is. Verder zal bij een verhoogde geluidsbelasting ook de geluidswering van de gevel van de woningen beschouwd moeten worden. Er zijn naar verwachting geluidsisolerende gevelvoorzieningen nodig om te voldoen aan het Bouwbesluit 2012.

Zie bijlage 3 voor ontwerpbesluit Hogere waarden.

Vliegtuiglawaai / Luchtverkeer

Het plan valt buiten het beperkingengebied volgens het Luchthavenindelingbesluit. Vliegtuiggeluid speelt derhalve geen rol in het plangebied.

Industrie- en overig lawaai

Binnen het plangebied is geen sprake van industrie; industrielawaai is derhalve niet van toepassing.

Het plan ligt tussen twee sportcomplexen in. De sportcomplexen liggen op respectievelijk 580 en 640 meter van het plan. In de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" wordt voor veldsportcomplexen een richtafstand van 50 meter aangegeven. De aanwezige sportcomplexen leveren derhalve geen belemmering op voor de woningbouw.

Bako 5

Op 3 december 2012 heeft M+P raadgevende ingenieurs een rapport van het akoestisch onderzoek 'Woonzorgcentrum Maccabiadelaan Amstelveen' (rapportnummer M+P. GWA 12.13.1 revisie 1) opgeleverd. Uit de berekeningen blijkt dat op de westelijke en noordwestelijke gevels sprake is van een verhoogde geluidsbelasting afkomstig van de Marathonlaan/Olympiadelaan. Deze geluidsbelasting bedraagt maximaal $L_{den} = 52$ dB na aftrek. Er zijn hogere waarden nodig om hier een woon(zorg)functie mogelijk te maken. Bij verlening van hogere waarden zal tevens de geluidswering van de gevel moeten worden onderzocht.

Vanwege de Marathonlaan / Olympiadelaan is sprake van grenswaardeoverschrijdingen. Eventueel kan hier gedacht worden aan een dunne deklaag B, welke een reductie oplevert van maximaal 3 dB. Hiermee is de geluidsbelasting echter niet volledig terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Overdrachtsmaatregelen zoals schermen langs deze weg zijn in stedenbouwkundig opzicht niet gewenst en niet effectief aangezien het gebouw dicht op de weg staat en het scherm erg hoog moet zijn om alle bouwlagen effectief te kunnen afschermen.

Zie bijlage 3 voor ontwerpbesluit Hogere waarden.

Vliegtuiglawaai / Luchtverkeer

Het plan valt buiten het beperkingengebied volgens het Luchthavenindelingbesluit. Vliegtuiggeluid speelt derhalve geen rol in het plangebied.

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

Industrie- en overig lawaai

Binnen het plangebied is geen sprake van industrie; industrielawaai is derhalve niet van toepassing.

7.5 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (41 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaf trek);
- voor PM_{2,5} deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen(luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀. Binnen dit bestemmingsplan kan het Klaasje Zevensterzorgcomplex beschouwd worden als een gevoelige bestemming. Zoals hierna zal blijken is daar echter geen sprake van een (dreigende) overschrijding van luchtkwaliteitsnormen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een

bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 en heeft een looptijd tot 2015.

Klaasje Zevensterstraat

Vanwege de herontwikkeling van het Klaasje Zevensterzorgcentrum dient de plaatselijke luchtkwaliteit getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarom zijn berekeningen gemaakt om inzicht te geven in de lokale luchtkwaliteit (rapport "Onderzoek luchtkwaliteit, herontwikkeling locatie Klaasje Zevensterstraat te Amstelveen", M+P-raadgevende ingenieurs, 24 februari 2010).

Met name het verkeer op de Oranjebaan, Camera Obscuralaan en Klaasje Zevensterstraat hebben gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit. De berekeningen zijn gemaakt met versie 8.1 van het CARI-rekenmodel. Uit de berekeningen blijkt dat zowel in 2010 als in de toekomstige situaties 2015 en 2020 de grenswaarden voor zowel NO₂ als PM₁₀ niet worden overschreden. Tevens is er geen sprake van een dreigende overschrijding; de concentraties zullen als gevolg van overheidsmaatregelen naar de toekomst toe afnemen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen bezwaren zijn tegen de plannen voor de locatie Klaasje Zevenster.

Machineweg

Het onderhavige plan voorziet momenteel in de nieuwbouw van drie of vier vrijstaande woningen. In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is het oprichten van 1500 woningen aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Het oprichten van drie woningen wordt derhalve ook beschouwd als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt. Er hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens gekeken naar de huidige en geprognosticeerde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in de omgeving. Uit de zogenoemde monitoringstool van de rijksoverheid blijkt dat in 2011, 2015 en 2020 wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. (De dichtst bijzijnde toetspunten liggen op de Beneluxbaan in Amstelveen.)

Geur

Op 305 meter van het plangebied ligt een rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). Volgens de verleende vergunning op grond van de Wet milieubeheer is voor deze rioolwaterzuivering een capaciteit van tussen de 100.000 en 300.000 inwonerequivalenten (i.e.) toegestaan. Dit houdt volgens de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" in dat er op een afstand van 300 meter en verder nieuwbouwwoningen gebouwd mogen worden. De RWZI vormt dus geen belemmering voor de planontwikkeling.

Rioolwaterzuivering	Afstand tot woningbouw
< 100.000 i.e.	200
100.000 - 300.000 i.e.	300
> 300.000	500

Bron: "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG

Bako 5

De verkeersaantrekkende werking van deze woon-zorgcombinatie zal dusdanig laag zijn, dat sprake is van een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. (Ter vergelijking: het oprichten van 1500 woningen met één ontsluitingsweg wordt beschouwd als niet in betekenende mate.) Dit betekent dat niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Bovendien blijkt uit de zogenoemde Monitoringstool van de rijksoverheid dat in 2020 bij de dichtstbijzijnde rekenpunten, ter plaatse van de Oranjebaai en de Beneluxbaai, noch voor stikstofdioxide noch voor fijn stof overschrijdingen te verwachten zijn van de grenswaarden voor die stoffen.

7.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10⁻⁶ per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. De verwachting is dat in 2012 de circulaire opgevolgd zal worden door het Besluit transportroutes

externe veiligheid (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Klaasje Zevensterstraat en Bako 5

Vanwege de herontwikkeling van het zorgcomplex aan de Klaasje Zevensterstraat zijn zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico berekend.

Plaatsgebonden risico

Ten zuiden en ten westen van het zorgcomplex liggen hogedrukaardgasleidingen, W-540-01 (diameter 12 inch en druk 40 bar) en W-540-03 (diameter 6 inch en druk 40 bar). Het zorgcomplex ligt grotendeels in het invloedsgebied van deze leidingen. Bako 5 ligt in het invloedsgebied van de hogedrukaardgasleiding van de W-540-03.

Voor de gastransportleidingen is een plaatsgebonden risicoberekening uitgevoerd (notitie "Risicoberekening gastransportleidingen W-540-01-KR-012 t/m 019 en W-540-03-KR-001 t/m 003", KEMA, 66912927-GCS 10-50543). Uit deze berekening volgt dat voor de beschouwde situatie geen 10^{-6} per jaar contouren aanwezig zijn.

Groepsrisico

De volgende twee figuren tonen de segmenten van de twee gasleidingen met het hoogste groepsrisico in de nieuwe situatie. In dit geval betekent de nieuwe situatie de realisatie van Klaasje Zevenster, Pandora en Bako 5.



Worst-casesegment van de W-540-01-KR-012 t/m 019, weergegeven in rood. Dit segment levert het hoogste groepsrisico op in de nieuwe situatie.



Worst-casesegment van de W-540-03-KR-001 t/m 003, weergegeven in rood. Dit segment levert het hoogste groepsrisico op in de nieuwe situatie.

Voor de worst-case segmenten zijn zogenaemde FN-curves berekend, die de cumulatieve kansen op aantallen doden tonen. Deze curves worden afgezet tegen de zogenaemde oriëntatiewaarde via de overschrijdingsfactor. De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

tabel met overschrijdingsfactoren

FN-curve worst-casesegment	Bestaande situatie	Nieuwe situatie
W-540-03-KR-001 t/m 003	0,04	0,05
W-540-01-KR-012 t/m 019	0,07	0,07

Het groepsrisico voor de bestaande en nieuwe situatie is nagenoeg gelijk en blijft ruimschoots binnen de in Nederland geaccepteerde norm. Een alternatieve locatie voor het Klaasje Zevenstercomplex is geen reële optie, mede gezien de eigendomsrechten van de gronden. Het complex staat al sinds 1974 op de desbetreffende locatie.

Ondanks de kleine kans op incidenten met een ondergrondse aardgasleiding, kunnen de gevolgen zeer groot zijn. Indien er een leidingbreuk optreedt en hierbij een fakkel ontstaat, zal door de hittestraling een gebied met een straal van circa 200 meter onbereikbaar worden voor de hulpverleningsdiensten. Bovendien heeft een aantal slachtoffers direct behandeling nodig en moeten aangestralde objecten gekoeld of geblust worden. De capaciteit van de hulpverleningsdiensten is voldoende om het getroffen gebied af te zetten, secundaire branden te blussen en slachtoffers af te voeren of te behandelen. Doordat de objecten niet of nauwelijks benaderbaar zijn voor de hulpverleningsdiensten zijn de slachtoffers echter aangewezen op zelfredzaamheid of hulp van al aanwezig personeel.

Om de kansen en gevolgen zo veel mogelijk te beperken kunnen er een aantal maatregelen getroffen worden, zowel voor het Klaasje Zevenstercomplex als voor Bako 5:

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

1. Toezicht houden op graafwerkzaamheden rond het leidingtracé.
2. Creëren van een veilige vluchtroute aan de achterzijde van de locaties.
3. Verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde van de aardgasleiding.
4. Opstellen van een bedrijfsnoodplan, specifiek gericht op het scenario "breuk aardgasleiding".
5. Opleiden van personeel tot bedrijfshulpverlener om de interne hulpverlening te coördineren en eventuele slachtoffers direct te kunnen helpen.
6. Inrichten van in pandige verzamelplaatsen aan de achterzijde van het gebouw om bewoners tijdens een incident veilig op te kunnen vangen en eventueel te behandelen.

Machineweg

Binnen het plangebied bevinden zich geen bedrijven met risicovolle activiteiten. Er zijn ook geen hoofdtransportleidingen voor aardgas aanwezig. De dichtstbijzijnde leiding ligt op ruim 540 meter van het plangebied. De plaatsgebonden risicocontour voor deze leiding bedraagt 0 meter en vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Het plangebied valt buiten het invloedsgebied van de leiding en daarom hoeft het groepsrisico niet nader onderzocht te worden.

Over de rijksweg A9 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het plangebied ligt op meer dan 1,5 kilometer van de A9 en valt daarmee ruim buiten het invloedsgebied. Het groepsrisico hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.

Het plangebied is tevens gelegen buiten de risicozone van de spoorlijn Amsterdam-Amstel naar Abcoude.

Hoek Laan van Kronenburg

De locatie op de hoek Laan van Kronenburg, de voormalige locatie van een hogeschool, krijgt een andere bestemming. Dit gebied ligt buiten het beperkingengebied veiligheid van het Luchthavenindelingbesluit, maar ligt wel binnen het invloedsgebied van twee hogedrukaardgasleidingen. Dit betekent dat het groepsrisico beschouwd moet worden.

In 2009 is door de Gasunie een risicoberekening uitgevoerd vanwege de ontwikkelingen in het noordoosten van Amstelveen (memo "Risicoberekening gastransportleidingen W-534-01-KR-062 t/m 072, W-534-39-KR-013 t/m 025, W-540-01-KR-018 t/m 022", d.d. 16 februari 2009, van T.T. Sanberg, N.V. Nederlandse Gasunie). Uit deze berekening bleek dat door één van de twee gasleidingen een overschrijding van de zogenoemde oriëntatiewaarde optrad. De overschrijdingsfactor was 10,87. Er is destijds rekening gehouden met de aanwezigheid van 205 personen overdag in de hogeschool.

Aangezien uit de berekening ook bleek dat er een plaatsgebondenrisicocontour bestond die ver buiten de leiding lag, is de leiding veiliger gemaakt door het aanbrengen van betonnen platen. Deze maatregel heeft ook het groepsrisico verlaagd.

Door de bestemmingswijziging zal het aantal personen niet toenemen. Het aantal personen 's nachts blijft gelijk aan 0. Diverse bedrijven in het pand zullen ook niet leiden tot meer personen dan aanwezig in een school. Bovendien geldt voor de personen aanwezig in de horecagelegenheid dat hun verblijfsduur kort zal zijn. Ook is niet onaannemelijk dat deze personen afkomstig zijn uit het gebied, waardoor de populatiedichtheid in het invloedsgebied van de gasleidingen niet zal toenemen. Kortom, een toename van het groepsrisico is niet aannemelijk.

7.7 Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten in Nederland. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en Verdrag van Bern).

De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermd

als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van EL&I. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

De gemeente Amstelveen beschikt over een eigen gedragscode in het kader van de Flora- en faunawet. Zowel bij bestendig beheer en onderhoud als bij ruimtelijke ingrepen dient men zich te houden aan deze code.

Klaasje Zevensterstraat

In 2008 en 2010 hebben flora- en fauna-inventarisaties plaatsgevonden op de locatie Klaasje Zevensterstraat (rapport "concept Beschermd flora en fauna op diverse locaties – Amstelveen 2010", b&d Natuuradvies, F. van der Vliet,



E.C.O.Logi

sch, maart 2011). Op de afbeelding is te zien welk gebied is onderzocht.

Er werden in de bebouwing geen vogelsoorten aangetroffen met jaarrond beschermde nesten. In de bebouwing zijn waarschijnlijk wel schuilplaatsen aanwezig van enkele vleermuizen. Een paar vleermuisschuilplaatsen op een locatie waar verder bijna nooit vleermuizen aanwezig lijken te zijn, kunnen niet worden aangemerkt als van belang voor de functionaliteit van het leefgebied. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is daarom niet nodig. De sloop kan het beste plaatsvinden in het voorjaar of de zomer en het liefst gefaseerd. Bij voorkeur worden in de nieuwbouw voorzieningen voor vleermuizen ingebouwd. De werkzaamheden dienen plaats te vinden onder begeleiding van een deskundige.

Er zijn beschermde plantsoorten aangetroffen, namelijk daslook en zomerklokje. Dit zijn zogenoemde tabel 2-soorten in de Flora- en faunawet. Als de werkzaamheden aantoonbaar worden uitgevoerd conform de Amstelveense gedragscode Flora- en faunawet, dan hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden voor deze soorten.

Machineweg

In 2007 en 2008 zijn flora- en faunaonderzoeken verricht. In deze onderzoeken wordt geconcludeerd dat als de groensingel gehandhaafd blijft, een ontheffing van de Flora- en faunawet niet nodig is voor foeragerende vleermuizen. Stroken grond aan de noordkant en de westkant van het plangebied zijn bestemd voor groen. Hiermee blijven de mogelijkheden voor foeragerende vleermuizen in stand. Indien groen gekapt of verwijderd moet worden, dient dit te gebeuren conform de

vastgesteldbestemmingsplanAmstelveen Noord-Oost,

Amstelveense gedragscode voor de Flora- en faunawet.

Verder is het mogelijk dat door de ontwikkelingen rugstreeppadden aangelokt zullen worden. Dit moet voorkomen worden door de locatie zo lang mogelijk begroeid te laten. Eventueel moeten amfibieënschermen geplaatst worden vanaf het moment dat het terrein kaal en braak komt te liggen.

Bako 5

Het gebied is momenteel begroeid met kort gemaaid gras. De kans op de aanwezigheid van beschermde flora en fauna lijkt klein. Er zal daarom hoogstwaarschijnlijk geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig zijn, waarmee geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan optreden. Bij werkzaamheden dient in ieder geval aantoonbaar gewerkt te worden volgens de Amstelveense gedragscode voor de Flora- en faunawet.

7.8 Duurzaam bouwen en energie

De nota 'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten' geeft een kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van dit kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het kader vindt zijn basis in de eigen praktijk van duurzaam bouwen. Een belangrijke impuls gaat naar verwachting uit van de nieuwe werkwijze voor duurzaam bouwen: prestatiegericht werken met het instrument GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Deze werkwijze verbreedt de reikwijdte van het beleid naar kwaliteitsthema's: gezondheid en woonkwaliteit. Tevens verbeteren de mogelijkheden voor monitoring van beleid en voor communicatie van de resultaten naar ontwikkelaars en consumenten. Beide worden gezien als belangrijke succesfactoren voor effectief beleid. De gemeente Amstelveen streeft voor de periode 2007-2012 een ambitieniveau na van 7,5.

De doelstelling van de gemeente Amstelveen is om door middel van duurzaam bouwen in de woningbouw en utiliteitsbouw (nieuwe en bestaande voorraad) een bijdrage te leveren aan het terugbrengen van de milieubelasting en het verhogen van de bouw- en leefomgevingskwaliteit.

Het Energiebeleidsplan (27 mei 2009) geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen. Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten in 2040 een energieneutrale regio gerealiseerd te hebben, door integraal en maximaal in te zetten op alle gerelateerde onderwerpen die binnen haar invloedssfeer liggen. Hiertoe zet zij gedurende de periode 2009-2012 en verder, waar mogelijk, maximaal in op het terugdringen van het energiegebruik en de CO₂-uitstoot. Tegelijk stimuleert de gemeente het opwekken en benutten van duurzame energie, wil ze een voorbeeldfunctie vervullen en een nauwe samenwerking met regiogemeenten, inwoners, bedrijven en andere organisaties aangaan op het bereiken van de doelen.

Windenergie

De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, inmiddels opgevolgd door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, bevatte doelstellingen voor het windenergiebeleid. In de Vijfde Nota en de Provinciale Milieu Verordening gaat de voorkeur expliciet uit naar gebundelde plaatsing van windturbines in plaats van solitaire plaatsing. Hierbij wordt gedacht aan het bundelen van de turbines zelf tot lijnen of parken, of aan de bundeling met verkeer- en vaarwegen. Solitaire plaatsing wordt niet onmogelijk gemaakt.

De plaatsing van windturbines nabij de hoofdinfrastructuur mag niet conflicteren met de inrichting van vrijwaringszones en met de zonering in verband met de externe veiligheid en het milieu. Bij plaatsing nabij een waterkering moet rekening worden gehouden met de veiligheidsfunctie.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is Nationaal belang 2 opgenomen: "ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en

energietransitie". In de structuurvisie is aangegeven dat het primair de taak van provincies en gemeenten is om voldoende ruimte te bieden voor duurzame energievoorziening. Alleen het grootschalig mogelijk maken op land en op zee van windenergie valt onder het rijksbeleid. Rijk en provincies zorgen voor het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Daarnaast moet er op termijn ruimte zijn voor 6000 MW windenergie op zee.

De gemeente heeft als beleid om uitbreiding van het geplaatste vermogen te stimuleren.

Energieopslag

Door de recente aandacht voor warmte -koude opslag (WKO) ook wel energieopslag genoemd, is aandacht voor de ruimtelijke consequenties wenselijk. WKO maakt gebruik van de constante temperatuur van diep grondwater uit het 2e of 3e watervoerend pakket. Het water wordt op een plaats onttrokken en elders geïnfiltreerd op dezelfde diepte. Bovengronds wordt warmte aan het grondwater toegevoegd of onttrokken. Er ontstaan op deze wijze twee lokale zones in het grondwaterpakket, waarvan de een kouder en de ander warmer is dan het omringende grondwater. De omvang van de zones is afhankelijk van het debiet en de hoeveelheid warmte.

Een potentieel probleem ontstaat wanneer de aanleg van systemen niet wordt geregisseerd. Zonder regie bestaat de kans dat de ondergrond niet efficiënt wordt benut, omdat de systemen niet op elkaar aansluiten of de aanleg van toekomstige systemen belemmeren. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het grondwater onder de Waterwet. De provincie heeft momenteel het beleid om bij toenemende vraag naar deze systemen de krachten te bundelen en in samenwerking met de betrokkenen een masterplan energieopslag op te stellen.

In de loop van 2013 worden door de gemeente Amstelveen beleidsregels opgesteld conform het Besluit bodemenergie (1 juli 2013). Doel is de aanleg van bodemenergie te reguleren.

Klaasje Zevensterstraat

Voor het project Klaasje Zevenster wordt specifiek aandacht gevraagd voor verduurzaming door middel van aansluiting op het nabij gelegen Warmtenet. Aansluiting op het warmtenet wordt in de GPR- en EPC(energieprestatiecoëfficiënt)-berekeningen pas gewaardeerd wanneer er een gelijkwaardigheidsverklaring beschikbaar is.

De gemeente Amstelveen hanteert ten aanzien van energie zeer nadrukkelijk de trias energetica: begin met het beperken van de energievraag, gebruik duurzame energie en pas energiezuinige installaties en technieken toe. Bij het toetsen van de GPR wordt hiermee nadrukkelijk rekening gehouden.

De trias energetica dient tot uiting te komen in het ontwerp van het gebouw en inrichting van de omgeving door bij te dragen aan uitwisselbaarheid van functies en ruimtes toegespitst op levensbestendigheid. (Denk hierbij aan op eenvoudige en materiaal-arme wijze veranderen van de inrichting van het gebouw, gezamenlijke ruimten die van functie kunnen wisselen, etc.)

Wanneer het financieel niet haalbaar blijkt bepaalde vormen van duurzame energie toe te passen wordt in ieder geval de constructie en/of de uitvoering zodanig toegepast dat duurzame energievoorzieningen later toegepast kunnen worden. Denk hierbij aan constructie, oriëntatie en hellingshoek van het dak, toepassen van lage temperatuur systemen, flexibele indeling, etc.

Water nabij een gebouw draagt bij aan verkoeling van gebouwen in de zomer en koudematiging in de winter. Water verbetert het microklimaat rond de gebouwen. Het water zorgt voor verkoeling en bindt het stof uit de lucht. Bovendien neemt de luchtvochtigheid toe. Bij de watercompensatie dient hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden te worden.

Tot slot dient het ontwerp van de gebouwen en inrichting van de omgeving uit te nodigen tot gebruik van langzaam verkeer (fiets en wandelen).

