

Amstelveen Zuid-Oost 2015

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Geldende bestemmingsplannen	4
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 VISIE PLANGEBIED	5
2.1 Uitgangspunten	5
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking	7
2.3 Motivatie gemaakte keuzes	9
2.4 Beeldkwaliteit voor Middenwaard	9
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	10
3.1 Algemeen	10
3.2 De bestemmingen	10
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	16
4.1 Actuele regionale behoefte	16
4.2 Economische uitvoerbaarheid	17
4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
4.4 Handhaving	19
Hoofdstuk 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED	20
5.1 Ruimtelijke karakteristiek	20
5.2 Functioneel gebruik	29
Hoofdstuk 6 BELEIDSKADER	33
6.1 Inleiding	33
6.2 Rijksbeleid	33
6.3 Provinciaal en regionaal beleid	36
6.4 Gemeentelijk beleid	39
Hoofdstuk 7 OMGEVINGSKWALITEIT	48
7.1 Bodem	48
7.2 Water	50
7.3 Archeologie	53
7.4 Geluid	55
7.5 Luchtkwaliteit	57
7.6 Verkeer en parkeren	58
7.7 Externe veiligheid	59
7.8 Flora en fauna	60
7.9 Duurzaam bouwen en energie	61

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

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

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.

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd om voor de wijken Middenhoven, Waardhuizen, Groenelaan, Langerhuize en Kruitmolen een toekomstbestendige juridisch-planologisch kader te bieden.

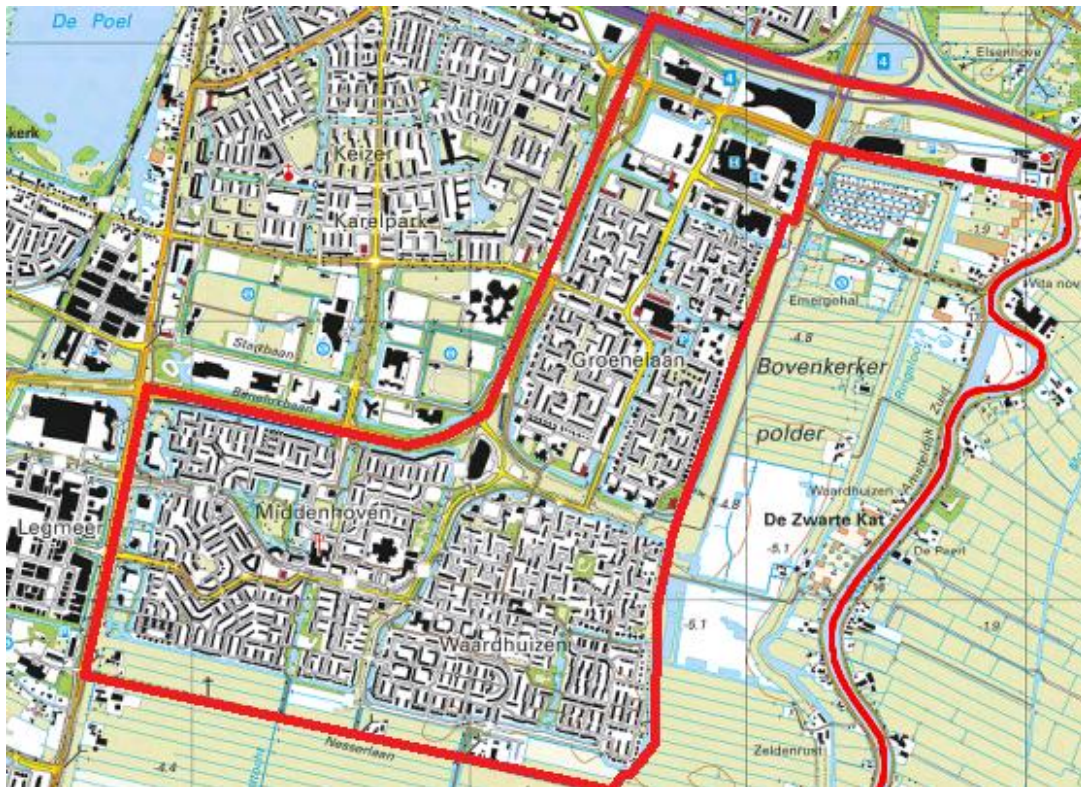
Dit bestemmingsplan is een overwegend conserverend bestemmingsplan met twee nieuwe woningbouwontwikkelingen (in Middenwaard), drie wijzigingsbevoegdheden (2 in Middenwaard en 1 op de Groenelaan).

Alle projecten waarvoor in het verleden vrijstellings-/afwijkingsprocedures zijn doorlopen en enkele kleine wijzigingen/aanpassingen (zie artikel 2.1.1) zijn ook opgenomen in dit bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gesitueerd in het zuidoosten van de bebouwde kom van Amstelveen. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Rijksweg A9, in het oosten door de Amsteldijk Zuid, de Kruitmolen en het voormalige tracé van de Rijksweg A3, in het zuiden door de Nesserlaan en in het westen door de Bovenkerkerweg en de Beneluxbaan. Het plangebied valt uiteen in een vijftal deelgebieden, namelijk van noord naar zuid:

- het gebied tussen de Rijksweg A9, het voormalige tracé van de Rijksweg A3, de Laan van de Helende meesters en de Beneluxbaan, met voornamelijk kantoren, medische- en zorginstellingen: het gebied **Langerhuize**;
- het gebied tussen de Rijksweg A9, de Amsteldijk Zuid, Kruitmolen en het voormalige tracé van de Rijksweg A3 met kantoren en gemengde bedrijven: het gebied **Kruitmolen**;
- het gebied tussen de Laan van de Helende meesters, het voormalige tracé van de Rijksweg A3, Turfschip en de Beneluxbaan: het woongebied **Groenelaan**;
- het gebied tussen Turfschip, het voormalige tracé van de A3, de Nesserlaan en Gondel: het woongebied **Waardhuizen** en
- het gebied tussen Beneluxbaan, Gondel, de Nesserlaan en de Bovenkerkerweg: het woongebied **Middenhoven**.



Begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt geheel de volgende plannen:

- Bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost
- 1e Herziening Amstelveen Zuid-Oost, Olmenhof en Turfschip 31

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 Zuid-Oost 2015 komt overeen met de Structuurvisie 2025+/uitvoeringsparagraaf. In hoofdstuk zes wordt nader ingegaan op de relatie tussen het bestemmingsplan en de structuurvisie. Tevens wordt het overige relevante beleid hier behandeld.

Het bestemmingsplan is grotendeels een consoliderend plan. Voor het consoliderend gedeelte van het bestemmingsplan geldt dat er geen of minimale ruimtelijke wijzigingen zijn.

Er zijn nieuwe ontwikkelingen, die worden meegenomen in het bestemmingsplan (zie daarvoor 2.1.1). Tevens is er één project bekend, maar is de fasering en de besluitvorming nog niet ver genoeg om dit project mee te nemen in het bestemmingsplan.

2.1.1 Ontwikkelingen

Ontwikkelingen die afwijken van het vorige bestemmingsplan

Middenwaard

Tussen de wijken Groenelaan en Waardhuizen ligt een strook grond wat ooit gereserveerd was voor een afslag van de snelweg A3 (deze zou tussen de steden Amsterdam en Rotterdam, dwars door het Groene Hart lopen). De grond is van de gemeente. Nu zit er op deze gronden de bestemming 'Verkeersdoeleinden uit te werken (Vu)

Op twee locaties wordt nu woningbouw mogelijk gemaakt met een directe bouwtitel en er zijn twee stroken met een wijzigingsbevoegdheid naar 'Woongebied' of 'Groen' opgenomen.



Plangebied

Groenelaan

Een voormalig kantoor op de Groenelaan 1 is gesloopt, deze had een kantoorbestemming. Op deze locatie wordt in de nabije toekomst woningbouw, twee appartementencomplexen, gerealiseerd.

Op de begane grond worden de parkeerplaatsen gerealiseerd met daarboven 84 appartementen. Voor dit plan is op 2 juni 2015 een omgevingsvergunning verleend. Deze is onherroepelijk.

Het gebied grenst aan een 'kantoor' bestemming. Deze zal in de toekomst ook getransformeerd worden naar woningen. Om die reden is er een wijzigingsbevoegdheid naar 'Woongebied' op deze locatie gelegd.

Nesserlaan 2

Naar aanleiding van een handhavingsverzoek heeft de eigenaar van het perceel Nesserlaan 2, met een bestemming 'Agrarisch-Agrarisch Bedrijf' op 31 maart 2014 verzocht het bestemmingsplan te verruimen zodat ze hun winkeltje in een voormalige bedrijfsgebouw kunnen behouden. De Nesserlaan zal een nadere aanduiding krijgen op de verbeelding dat kleinschalige detailhandel, van agrarisch gerelateerde producten, is toegestaan.

In de Wolken 232

De nieuwbouw van Olmenstaete is opgenomen in het bestemmingsplan zoals het is gerealiseerd. Daar waar op maaiveld wordt geparkeerd heeft de bestemming verkeer-verblijfsgebied gekregen conform gebruik.

Landtong 2

Een deel van zorgcentrum Olmenhof blijft bestaan, eerder was sprake van sloop en nieuwbouw. Om die reden is het bestemmingsplan weer aangepast conform het gebouw zoals aanwezig is. Het bestaande gebouw zal worden gerenoveerd.

Turfschip 31

De voormalige garages aan de Turfschip 31 hebben een woonbestemming gekregen. Op basis van een regeling die standaard in bestemmingsplannen is opgenomen is het mogelijk een bedrijf/kantoor aan huis te hebben voor maximaal 30% van de oppervlakte van het huis en bijbehorende bouwwerken.

Maritsa

Het bouwvlak met een maatschappelijke bestemming aan de Maritsa is gewijzigd naar groen en verkeer-verblijfsgebied conform bestaand gebruik.

Nicolaas Tulplaan/Laan v/d Helende Meesters/Groenelaan

Het nieuwbouwproject, bekend onder de naam De Ontmoeting, is opgenomen op de verbeelding zoals het is gerealiseerd.

Kruitmolen 2 t/m 8

De strook met een groenbestemming is wonen en tuin geworden conform de kadastrale eigendomssituatie.

Krijgsman 75

Het bestemmingsvlak met de bestemming bedrijf is aangepast conform de kadastrale eigendomssituatie.

Winkelcentrum Middenhoven

Het winkelcentrum wil circa 350 m² uitbreiden om een tweede grote trekker te kunnen faciliteren. Dit wordt gedaan ter plaatse van de huidige binnenplaats (oostzijde). Voor de uitbreiding van circa 350 m² worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Ter plaatse van de noordgevel was al een uitbreidingsmogelijkheid opgenomen in het vorige bestemmingsplan die niet is gerealiseerd. Deze uitbreiding is nu uit het plan gehaald.

Ontwikkeling voor de toekomst

Bovenkerkerweg 2-8

Op de Bovenkerkerweg staan momenteel twee kantoorpanden die op termijn leeg komen te staan. De eigenaren hebben aangegeven deze panden te willen slopen en woningbouw te willen realiseren. Het plan draagt bij aan het verbeteren van de stedelijke kwaliteit door leegstaande kantoren aan de markt te onttrekken en te transformeren naar woningen.

Het plan zal verder uitgewerkt worden.

Bestemmingsverruiming ten opzichte van het vorige bestemmingsplan

Op de **Amsteldijk Zuid 51 t/m 57** is de bestemming wonen gewijzigd in de bestemming gemengd waarbij wonen en kantoor is toegestaan. De kleine woonunits staan al een aantal jaar te koop/te huur. Vanuit de aangrenzende bedrijven/kantoren is er behoefte aan kleine kantoorunits.

Aan het **Galjoen**, op het perceel waar een voormalig munitiedepot heeft gezeten, is de bestemming maatschappelijk gewijzigd naar gemengd-1 aangezien er momenteel al verschillende functies binnen deze bestemming aanwezig zijn.

Het pand aan de **Orion** waar voorheen een bibliotheek zat en waar onder andere een apotheek zit is gewijzigd van wonen en maatschappelijk naar gemengd.

De kantoorbestemmingen op de **Eiger, Dolomieten** en **Alpen Rondweg** is gemengd geworden

Het pand aan de **laan vd Helende meesters 431** waar o.a. Amstelring zit is van maatschappelijk naar gemengd gegaan.

Daar waar binnen wonen ook andere functies waren toegestaan, meestal op de begane grond (plint), is vervangen door de bestemming gemengd.

Deze verruiming is opgenomen om het bestemmingsplan flexibel te houden en daarmee (langdurige) leegstand te voorkomen. De ruimtelijke effecten van de verruiming zijn beperkt, omdat het bouwvolume niet toeneemt. Voor de parkeerbalans en de milieuregelgeving hebben de verruiming van de bestemmingen geen negatieve ruimtelijke invloed.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

In dit hoofdstuk worden alleen de ruimtelijke ontwikkelingen behandeld, die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan. Ontwikkelingen die nog niet voldoende zijn uitgewerkt worden buiten beschouwing gelaten. Deze ontwikkelingen zullen te zijner tijd hun eigen procedure doorlopen.

Ontwikkelingen

Middenwaard

Aanleiding voor de herontwikkeling van de Middenwaard is een motie die op 16 december 2004 is ingediend door de VVD, Groen Links, PvdA en Burgerbelangen. In deze motie wordt het college verzocht de mogelijkheden voor woningbouw ter plaatse van de Middenwaard te onderzoeken. Op 16 december 2009 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de herontwikkeling van Middenwaard/Marne door de gemeenteraad vastgesteld. In september 2012 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie Middenwaard vastgesteld.

Na het vaststellen van de Ontwikkelvisie is het project verder uitgewerkt. Voor de start van het opstellen van het bestemmingsplan is de haalbaarheid van het project opnieuw bekeken en is een tussenrapportage opgesteld. Het resultaat was negatief. Belangrijke hindernis is en blijft de bodemkwaliteit. Een sterk verontreinigd grondlichaam van aanzienlijke omvang. In de periode daarna zijn verschillende alternatieven onderzocht. In januari 2014 is een marktconsultatie uitgezet. Aan marktpartijen is gevraagd mee te denken/met ideeën te komen over de markt, doelgroepen, haalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

De uitkomst van het onderzoek naar alternatieven, optimalisaties en de marktconsultatie heeft geleid tot een aangepast voorstel voor de ontwikkeling van Middenwaard. In hoofdlijnen past het bestemmingsplan binnen het raadsbesluit van september 2012 over de Ontwikkelvisie. Het programma zoals voorgesteld in de Ontwikkelvisie kan nog steeds worden ontwikkeld. De wijze waarop het gebied wordt ingericht wijkt op onderdelen wel af van de Ontwikkelvisie.

Het is nog steeds mogelijk om een flexibel en gevarieerd programma te realiseren. De weg Turfschip blijft op de huidige locatie gehandhaafd. In het oostelijk en westelijk deel is de bodem geschikt voor woningbouw. Deze deelgebieden hebben in dit bestemmingsplan een directe bouwtitel gekregen met de bestemming Woongebied 1 en Woongebied 2. Het grondlichaam zelf, het middengebied, kan worden ontwikkeld naar woningbouw of kan een groene invulling krijgen. De keuze hiervoor is afhankelijk van het financiële resultaat van de aanbesteding voor de sanering en de bieding op de grond. Langs de noordelijke rand van het gebied blijft een grote strook groen gehandhaafd. De voet- fietsverbinding wordt hier doorgetrokken van west naar oost om aan te sluiten op de recreatieve fietsroute in de aan de oostzijde gelegen polder. De bebouwingshoogte is in het westen hoger en loopt naar het oosten toe af; van stedelijk naar landelijk.

De aanpassingen/optimalisaties en het plan van aanpak voor de uitvoering zorgen ervoor dat er tijdens de uitvoering op verschillende momenten nog keuzes kunnen worden gemaakt. Op deze wijze is het project financieel goed uitvoerbaar en wordt te allen tijde een invulling gegeven aan het gebied.

Groenelaan 1

Voor het gehele gebied Langerhuize is een Nota van Uitgangspunten op 1 oktober 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Woonvisie Amstelveen is het gebied aangemerkt als woningbouwlocatie.

Voor dit project is een startnotitie geschreven. In de startnotitie van 12 augustus 2012 heeft de gemeente de uitgangspunten voor het onderhavige project vastgelegd. De raad van de gemeente Amstelveen heeft op 19 september 2012 ingestemd met de inhoud van deze notitie.

De eigenaar van het perceel Groenelaan 1 wil de locatie herontwikkelen naar woningbouw. Het project voorziet in twee woongebouwen met 84 woningen met een bouwhoogte van circa 25 meter boven op een bovengrondse parkeervoorziening met daktuin. Het project wordt bereikt via een nieuwe brug in aansluiting op Nicolaas Tulplaan. Op 2 juni 2015 is de omgevingsvergunning verleend.

Nesserlaan 2

De Nesserlaan zal een nadere aanduiding krijgen op de plankaart dat kleinschalige detailhandel van agrarisch gerelateerde producten zijn toegestaan. Dit is conform bestaand gebruik sinds 1993.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

In relatie tot de vorige bestemmingsplannen Amstelveen Zuid-Oost en 1e Herziening Amstelveen Zuid-Oost, Olmenhof en Turfschip 31 zijn er een aantal wijzigingen in de bestemmingsplanregels doorgevoerd. De belangrijkste wijziging wordt hier genoemd.

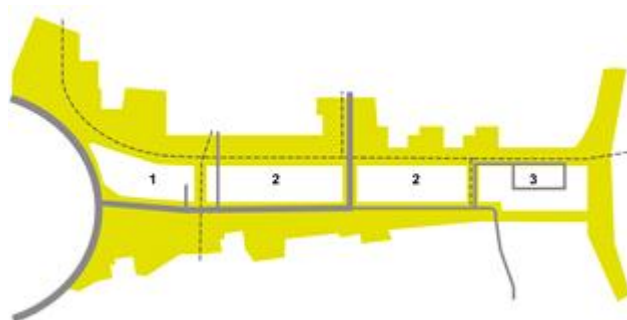
Wonen-1

Binnen deze bestemming is het mogelijk om de uitbreiding ter plaatse van de achtergevel in twee bouwlagen te realiseren.

2.4 Beeldkwaliteit voor Middenwaard

Voor Middenwaard is een beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie Bijlage 1)

Voor Middenwaard wordt uitgegaan van 3 ontwikkelgebieden. Ontwikkelgebied 1 is het meest westelijk gelegen gebied (Woongebied - 1). Ontwikkelgebied 2 is het middengebied waar een wijzigingsbevoegdheid op ligt (Wetgevingszone wijzigingsgebied 1 en 2). Ontwikkelgebied 3 is het meest oostelijk gelegen gebied (Woongebied - 2).



Het beeldkwaliteitsplan Middenwaard geeft kaders voor de inrichting van de openbare ruimte, de aanleg van de minimale infrastructuur en het versterken van het bestaande groene raamwerk. Het ruimtelijke raamwerk is de contante factor.

De te ontwikkelen deelgebieden mogen ieder een eigen identiteit krijgen. Deze identiteit wordt ontleend aan de ligging in het gebied. In het beeldkwaliteitsplan zijn daarom minimale randvoorwaarden voor de bebouwing vastgelegd; aangegeven is wat niet mag en wat onze voorkeur heeft. Middenwaard wordt gefaseerd ontwikkeld. Het beeldkwaliteitsplan geeft duidelijkheid aan ontwikkelaars, maar geeft ook zekerheid aan omwonenden. Het beeldkwaliteitsplan vormt samen met het bestemmingsplan het kader voor de uitgifte van de gronden.

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 planregels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De planregels 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 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

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 bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Agrarisch en Agrarisch-Agrarisch Bedrijf (artikel 3 en 4)

Het betreft hier de gronden ten zuiden van de wijken Middenhoven en Waardhuizen, ten noorden van de Nesslerlaan.

Deze bestemming is gelegd op de nog in de agrarische bedrijfsactiviteiten betrokken gronden en gebouwen. Voor de bedrijfsgebouwen plus woonhuis is gekozen voor de bestemming Agrarisch-Agrarisch Bedrijf. In de beleidsnota "Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB)" wordt een toetsingskader geboden voor nieuwe neven- of vervolgactiviteiten in vrijkomende agrarische bebouwing. De in deze nota opgenomen 'positieve lijst' van functies die kunnen worden toegestaan is in de planregels van dit bestemmingsplan opgenomen. Middels een binnenplanse afwijking is het mogelijk nevenactiviteiten toe te staan. Middels een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk in geval van bedrijfsbeëindiging vervolgactiviteiten in vrijkomende agrarische bebouwing mogelijk te maken.

De weidegronden of graslanden voor agrarische productie zijn onder de bestemmingen Agrarisch gebracht met als doel het huidige karakter en gebruik maximaal te handhaven. Binnen deze bestemming mag in het geheel niet gebouwd worden met uitzondering van terreinafscheidingen en behoudens de mogelijkheid van een binnenplanse afwijking ten behoeve van agrarische bedrijfsbebouwing met een gelimiteerde oppervlakte en een mestopslagplaats ten behoeve van een bestaand agrarisch bedrijf.

Bedrijf t/m Bedrijf-5 (artikel 5 t/m 10)

Deze bestemming geldt voor de in het plangebied zelfstandig voorkomende vormen van bedrijvigheid.

De bedrijvenlijst is opgenomen in Bijlage 1 van de planregels. Het is niet toegestaan om geluidzoneringsplichtige bedrijven en activiteiten die onder Bevi vallen op te richten. In het plan zijn geen bedrijfswoningen aanwezig. Door middel van een afwijkingsbevoegdheid is het mogelijk om de categorie te wijzigen.

Voor de bestemming 'bedrijf 1' is gestreefd naar een samenhangend kleinschalig werkgebied, overwegend bestaande uit de aanwezige, te handhaven monumentale en/of karakteristieke gebouwen, aangevuld met respectvol ingepaste, aan de bestaande gebouwen ondergeschikte, nieuwe gebouwen, aanbouwen, bijgebouwen en verbouwingen.

Voor de bestemming 'bedrijf 2' is gestreefd naar een gebouw waarbij de uitwendige hoofdvorm bouwconstructie, dakvorm en nokrichting afgeleid zijn van, respectievelijk verwant dient te zijn aan, de oorspronkelijk aanwezige gebouwen.

Bedrijf - Nutsvoorziening (artikel 11)

Onder deze bestemming vallen alle nutsvoorzieningen, voorzover deze bouwvergunningsplichtig zijn.

Centrum (artikel 12)

Centrumbestemmingen komen op 3 plekken voor in het plangebied, te weten winkelcentrum Groenelaan, Waardhuizen en Middenhoven. Binnen de centrumbestemming is ook horeca, dienstverlening, kantoren, gezondheidszorg, maatschappelijke voorzieningen en wonen toegestaan.

Voor de horeca 2 is de aantal toegestane m2 gemaximaliseerd.

- Middenhoven 250 m2
- Waardhuizen 320 m2
- Groenhof 600 m2

Gemengd, Gemengd-1 en Gemengd-2 (artikel 13, 14 en 15)

Deze bestemming komt voor op enkele locaties:

- in de wijk Groenelaan aan de Dolomieten, Eiger en Alpenrondweg
- in de wijk Middenhoven aan de Orion
- in de wijk Waardhuizen aan de Galjoen
- in het gebied Langerhuize aan de Laan van de Helende Meesters en
- in het gebied Kruitmolen aan de Amsteldijk Zuid.

Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven, kantoor, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening, al dan niet met de bestemmingen sport, wonen en gezondheidszorg. Aan de Amsteldijk Zuid is het beperkt tot wonen en kantoor.

Groen (artikel 16)

De bestemming omvat het merendeel van de structurele groenvoorzieningen in Amstelveen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om fietsenstallingen te maken bijvoorbeeld nabij perrons en/of bushaltes.

Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair.

Horeca (artikel 17)

De zelfstandige bestemming horeca is bestemd voor een restaurant in Middenhoven en de Kruitmolen. De maximale categorie voor deze horecavoorzieningen is 2 (restaurant). Uitwisseling tussen horecabedrijven mag slechts plaatsvinden naar een lagere categorie.

Voor het restaurant op de Oude Molen 5 (Kruitmolen) geldt dat het pand een rijksmonument is.

Kantoor (artikel 18)

De bestaande kantoorgebouwen zijn per vestiging bestemd. Op elk bestemmingsvlak zijn bouwvlakken aangegeven waarbij de maximale omvang van de toegestane bebouwing is weergegeven.

Maatschappelijk en Maatschappelijk-Gezondheidszorg (artikel 19 en 20)

De voor maatschappelijk aangewezen gronden zijn bestemd voor sociale, religieuze, medische, culturele en (openbare) educatieve voorzieningen. Voor de schooltuinen aan de Grote Beer is een aparte aanduiding voor schooltuin opgenomen.

Het ziekenhuis Amstelveen (in Langerhuize) en de zorginstellingen die daaromheen liggen hebben een de bestemming Maatschappelijk - Gezondheidszorg gekregen.

Recreatie-Volkstuin (artikel 21)

Onder deze bestemming zijn de volkstuinten bestemd die in het zuiden van dit plangebied aan de Nesserlaan zijn gelegen.

Tuin en Tuin-Parkeertuin (artikel 22 en 23)

In de tuinbestemming zijn naast 'bouwwerken geen gebouw zijnde' erkers of entreeportalen toegestaan. Voor een erker is het ook mogelijk om van de bouwregels af te wijken. Daar zijn voorwaarden aan verbonden. Tevens is het mogelijk om een fietsenberging in de voortuin te realiseren wanneer er geen achterom is.

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 en Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 24 t/m 28)

Voor de bestemming verkeer zijn verschillende artikelen opgenomen. Binnen deze bestemming zijn verschillende aspecten van de verkeersbestemming geregeld. Bij Verkeer - Garagebox is in de specifieke gebruikregels bepaald dat garageboxen onder meer niet bestemd zijn voor bewoning en detailhandel. De bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer is opgenomen voor de (snel)tram over de Beneluxbaan. De bestemming Verkeer - Parkeren is bedoeld voor parkeerterreinen en parkeergarages.

Water (artikel 29)

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. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden omgezet in groenvoorziening.

Wonen, Wonen - 1, Wonen - Woonwagendstandplaats en Wonen - Woonzorg (artikel 30 t/m 33)

Binnen de bestemming wonen zijn woningen mogelijk. Naast het bouwen van een hoofdgebouw zijn er regels opgenomen voor aan- en uitbouwen, bijgebouwen, het bouwen onder de grond en bouwwerken geen gebouw zijnde. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor dakkapers. In de specifieke gebruikregels is onder meer opgenomen dat bewonen van bijgebouwen strijdig is met de bestemming.

Aan huis verbonden activiteiten. Hierbij wordt gedacht aan een praktijk voor een (huis)arts of fysiotherapie, dan wel voor een advocaat of een juridisch/financieel adviseur. Het woonkarakter dient het uitgangspunt te blijven. Daarom behoren deze beroepsactiviteiten ondergeschikt te blijven aan het wonen. Dit is geregeld door op te leggen dat maximaal 30 procent van het woonoppervlakte gebruikt mag worden voor aan huis verbonden activiteiten. Het kenbaar maken van de beroepsactiviteiten door middel van een aanduiding op de gevel is in beginsel toegestaan.

Een aantal woningen in de omgeving van Kruitmolen zijn rijksmonumenten.

Wonen - 1 zijn drive-in woningen (in de wijk Groenelaan) waarbij de aanbouw in twee bouwlagen gerealiseerd mag worden. Er was een gemetselde afscheiding op het balkon aanwezig waardoor het stedenbouwkundig akkoord werd bevonden het balkon dicht te zetten. Voor de belendende percelen zijn geen nadelige gevolgen door de al aanwezige hoge erfafscheiding op het balkon.

De woonwagens aan de Galjoen en de Voerman zijn als zodanig bestemd.

Binnen de bestemming woonzorg zijn gebouwen ten behoeve van verschillende soorten zorg mogelijk (medisch en sociaal). Deze zorgwoningen liggen verspreid binnen het plangebied.

Woongebied-1 en Woongebied-2 (artikel 34 en 35)

Binnen deze bestemming worden de toekomstige woningen en de bijbehorende aan- en bijgebouwen als zodanig bestemd. Binnen deze bestemming kunnen ook straten, voetpaden en parkeervoorzieningen met de daarbij behorende groenvoorzieningen, water en straatmeubilair gerealiseerd worden. Een en ander is afhankelijk van de exacte invulling van het plangebied.

Leiding-Gas, Leiding-Water, Waarde-Archeologie, Waarde-Cultuurhistorie en Waterstaat-Waterkering (artikel 36 t/m 40)

Als dubbelbestemmingen zijn opgenomen gas, water, archeologie, cultuurhistorie en waterkering. De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor zijn in de planregels regelingen opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 41)

Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een 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 42)

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.

Luchtvaart verkeerszone LIB (artikel 43 en 44)

In deze artikelen zijn beperkingen opgenomen voor wat betreft het toegelaten gebruik, bouwhoogten en vogelaantrekkende werking.

Wetgevingszone wijzigingsgebied-1, 2 en 3 (artikel 45 en 46)

In deze artikelen staan de voorwaarden om de bestaande bestemmingen binnen het wijzigingsgebied te wijzigen naar woongebied en groen.

Algemene afwijkingsregels (artikel 47)

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

Procedureregels wijzigingsbevoegdheid (artikel 48)

In dit artikel staat aangegeven welke procedure er gevoerd moet worden om de bestemming te kunnen wijzigen.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening (artikel 49)

In dit artikel wordt geregeld dat de aanvullende stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening niet van toepassing zijn. Hetgeen het bestemmingsplan regelt gaat voor datgene wat op dit gebied door de Bouwverordening wordt geregeld. Daarop is echter één uitzondering gemaakt. De parkeernota van de gemeente Amstelveen wordt van toepassing wordt verklaard.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 50)

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 51)

Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Actuele regionale behoefte

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

In 2013 heeft Amstelveen een woningmarkttrapportage door RIGO laten opstellen. Dit kwalitatieve onderzoek naar de lokale woningbehoefte is gebaseerd op gegevens uit het landelijke woningbehoefteonderzoek (WoON 2012). In dit onderzoek is zowel de actuele woningbehoefte als de geprognoseerde woningbehoefte in beeld gebracht.

Uit dit onderzoek blijkt een actueel tekort aan appartementen in het segment onder de twee ton. Voor het segment tussen de twee en tweeën- halve ton is geen actueel tekort, maar de vraag naar dit segment zal de komende jaren weer toenemen.

Verder blijkt dat voor huurappartementen de actuele vraag in elk prijssegment groter is dan het potentiële aanbod. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat in de praktijk de lokale vraag naar vrije sector-appartementen in het dure segment beperkt blijkt te zijn. Naar verwachting kunnen deze appartementen echter wel regionaal afgezet worden. Uit het onderzoek 'Potentiële vraag naar vrije sector huur in Stadsregio Amsterdam' van september 2014 blijkt namelijk dat in de Stadsregio Zuid er lichte tekorten zijn in de vrije sector boven de € 1000,-. Overigens kunnen bij onvoldoende vraag de vrije sector-huur appartementen ook naar koop worden omgezet.

Voor dit bestemmingsplan zijn er ontwikkelingen voor:

Woningbouw Middenwaard

In dit gebied kunnen circa 130 woningen worden ontwikkeld, waarvan circa 30-50 appartementen in een gevarieerd programma: huur tussen de 700 en 1000 euro en koopappartementen in diverse prijs segmenten (onder de 2 ton, tussen 200.000 en 250.000 euro en boven de 250.000 euro) en 50 tot 60 grondgebonden woningen in de middeldure en dure koop. Daarnaast kunnen circa 16 vrije kavels worden ontwikkeld.

Appartementen

De locatie biedt mogelijkheden om voor de senioren uit de omliggende wijken geschikte appartementen te realiseren. De vraag van senioren gaat uit naar alle prijs segmenten, ook onder de twee ton.

Grondgebonden woningen

Op dit moment is de lokale behoefte aan middeldure koopwoningen (tussen de 250.000 en 400.000 euro) beperkt. De verwachting is echter dat de lokale vraag naar dit segment de komende 10 jaar weer gaat toenemen. Het middensegment koopwoningen vervult echter een belangrijke rol in de regionale woningmarkt: regionaal is er sprake van een tekort in dit segment.

Er is een tekort aan koopwoningen van meer dan vier ton. De behoefte aan dit segment blijft de komende jaren ook aanhouden.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

4.2.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bevat een tweetal ontwikkelingen waarop directe bouwtitels zijn voorzien. Voor deze ontwikkelingen dient de economische uitvoerbaarheid te worden onderzocht. De ontwikkelingen zijn het realiseren van woningen aan de Middenwaard.

4.2.2 De financieel-economische haalbaarheid

Voor het conserverende deel van het bestemmingsplan blijkt dat er enkel kosten optreden die verband houden met het opstellen van het bestemmingsplan. Hiervoor staan dekkende fondsen uit de algemene middelen van de gemeente ter beschikking.

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. (Zie artikel 6.2.1. Bro)

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een bouwtitel van een aantal nieuwe woningen in Middenwaard en Groenelaan. Dit betreft bouwplannen waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld.

In afwijking hiervan heeft de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.
- b. het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
- c. het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van niet noodzakelijk is.

Middenwaard

Onderzoek is ingesteld naar de uitvoerbaarheid van woningbouw op deze locatie. Uit marktonderzoek blijkt dat het realiseren van woningen op deze locatie een positieve aanvulling is op de bestaande woningvoorraad in de wijk Groenelaan. Een marktconsultatie heeft daarnaast uitgewezen dat er voldoende belangstelling is om op deze locatie woningen te bouwen.

Ten aanzien van deze nieuwe ontwikkelingen die op basis van het bestemmingsplan mogelijk wordt, is inzicht verkregen in de opbrengsten die gegenereerd worden en de kosten die gemaakt worden. De grond op de te ontwikkelen locatie is in eigendom van de gemeente. Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is zullen de gronden worden verkocht. Op de locatie grenzend aan de Gondel zullen hoogstwaarschijnlijk appartementen worden gerealiseerd. Dit deel dient in één keer ontwikkeld te worden. Op de locatie ten westen daarvan zullen bouw kavels voor grondgebonden woningen worden uitgegeven en is er een mogelijkheid om woningen in Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) te realiseren. Dit deel zal gefaseerd ontwikkeld/uitgevoerd worden. Wanneer de kosten en opbrengsten naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een positief planresultaat/dekkende exploitatie.

Het bestemmingsplan is derhalve economisch en financieel uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Inspraak

Het voorontwerp is gedurende vier weken ter inzage gelegd van donderdag 5 februari tot en met woensdag 4 maart 2015. Hiervan is vooraf kennis gegeven in de Staatscourant en de gemeentelijke website op 4 februari 2015.

Er zijn 4 inspraakreacties binnengekomen. In Bijlage 6 zijn de inspraakreacties zakelijk weergegeven in een Nota van Beantwoording onder de nummers 1 t/m 4 en is het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders neergelegd.

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 14 mei 2015 tot en met woensdag 24 juni 2015.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. In Bijlage 7 zijn de zienswijzen zakelijk weergegeven in een Nota van Beantwoording en heeft het college van burgemeester en wethouders hierop een reactie gegeven.

4.3.2 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 rijksdiensten en andere instanties op 5 februari 2015.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 8 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. Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
3. Waternet
4. Gasunie
5. Stadsregio Amsterdam
6. Brandweer Amstelland
7. Wijkplatform Groenelaan
8. Wijkplatform Waardhuizen/Middenhoven
9. Wijkplatform buitengebied Amstel
10. Vereniging van Amstelveense Detailhandel

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 1, 5, 7 en 9 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 nummer 4 en 10 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 nummers 2, 3, 6 en 8 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In Bijlage 6 volgt een samenvatting van de reacties in een Nota van Beantwoording onder de nummer 5 t/m 8 en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

4.4 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 zijn bestemmingsplannen digitaal toegankelijk via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 **BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED**

5.1 Ruimtelijke karakteristiek

5.1.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied ligt aan de zuidoostkant van Amstelveen, ten zuiden van de snelweg A9. Het noordelijk deel van het plangebied (Langerhuize) bestaat voornamelijk uit kantoren en zorginstellingen, het plandeel Kruitmolen bestaat uit een gemengd bedrijventerrein en de overige plandelen betreffen een drietal woonwijken: Groenelaan, Middenhoven en Waardhuizen.

In de woonwijk Groenelaan staat een hoge torenflat als baken midden in de wijk. Aan de voet ervan ligt het winkelcentrum met direct daaromheen hoogbouw en verder naar de buitenkant laagbouw. De bungalows zijn helemaal aan de rand van de wijk geplaatst. De Groenelaan doorsnijdt de gelijknamige wijk en ontsluit vier woonbuurten. Deze hebben elk in het midden een eigen groenvoorziening. Auto's worden om de woonbuurten heen geleid. Tussen Groenelaan en Waardhuizen is een strook grond vrijgehouden die ooit bedoeld was om een verbinding te maken tussen de Beneluxbaan en de snelweg A3.

In de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw zijn de wijken Waardhuizen en Middenhoven neergezet volgens de toen nieuwste inzichten, woonerven in het groen.

In de zuidoost hoek van Amstelveen ligt Waardhuizen. Het grenst aan de Bovenkerkerpolder. In Waardhuizen is het winkelcentrum centraal in de wijk gelegen. Het is niet groot en bedient voornamelijk mensen die in de wijk wonen. In Waardhuizen zijn voornamelijk eengezinswoningen gebouwd (69%).

Middenhoven heeft naast eengezinswoningen ook een groot aantal meergezinswoningen. Middenhoven heeft een centraal gelegen wijkpark (park Middenhoven). Winkelcentrum Middenhoven is groter en heeft een bredere functie.

Aan de westkant van de woonwijk Middenhoven ligt een kleine kantorenstrook. De kantoren staan op eigen groene eilanden, zodat de tussenruimte die bestond bij de vroegere boerderijen is doorgezet bij de onderlinge ruimte van de kantoren. De elzen in de slootrand demonstreren het landelijk karakter. Zo is met een planmatige aanpak een aangename werkomgeving gerealiseerd.

5.1.2 Beschrijving deelgebieden

Het plangebied omvat de uitleggebieden (deelgebieden) ten oosten en ten zuiden van de Beneluxbaan, respectievelijk van noord naar zuid: het kantoren- en zorggebied 'Langerhuize', de woonwijken 'Groenelaan', 'Waardhuizen' en 'Middenhoven', en aan de noordoostkant van het plangebied, het bedrijvengebied 'Kruitmolen'.

De stedenbouwkundige structuur van het totale plangebied kenmerkt zich door een ligging in de flank van de Beneluxbaan, doorgaande stadsautoweg met breed profiel met een structurele groene begeleiding, met per deelgebied een in principe enkelvoudige gebiedsontsluiting.

Het bedrijvengebied Kruitmolen neemt daarbij een autonome positie in door een meer oostelijke ligging en hoofdontsluiting vanaf de Burgemeester Boersweg. De stedenbouwkundige structuur en functionele opbouw van de genoemde deelgebieden, alsmede het ontwikkelingstijdvak, rechtvaardigen een aparte beschrijving van de stedenbouwkundige structuur en bebouwingskarakteristiek.

Kruitmolen

Op de onverveende strook bovenland tussen de Middelpolder en Bovenkerkerpolder, produceerde de KNSF (Koninklijke Nederlandse Springstoffen Fabriek) lang geleden buskruit. Het KNSF-terrein ligt tussen de rijksweg A9, Amsteldijk-Zuid, Kruitmolen en Burgemeester Boersweg.

De monumentale watertoren, boerderij en dienstwoningen zijn nog altijd bewaard. Vanwege de goede zichtlocatie langs de snelweg is de afgelopen jaren langs de Burgemeester van Sonweg (A9) een bedrijventerrein ontwikkeld.

Ambitie was het creëren van een bedrijventerrein, waarin het oorspronkelijke karakter van het KNSF-gebied in westelijke richting langzaam overgaat in een hoogwaardig bedrijventerrein.

Met een overgang van traditioneel naar modern materiaalgebruik, van kleinschalige naar massieve panden en oplopende bouwhoogten. Vanwege deze overgang kan het gebied grofweg in drie gebieden worden onderscheiden:

1. Oorspronkelijke bebouwing met nieuwbouw.
2. Bedrijfsbebouwing van maximaal drie bouwlagen.
3. Bedrijfsbebouwing uiteenlopend van drie tot vier bouwlagen (aan de oostzijde) tot hogere bebouwing (aan de westzijde).

Er is geen doorgaande weg die het gebied doorkruist. De monumentale bebouwing (1) wordt ontsloten door de Amsteldijk, en de bedrijfspanden (2, 3) vanaf de Burgemeester Boerslaan.

Een ecologische zone ten zuiden van het bedrijventerrein, waarin overblijfselen van het monumentale verdedigingswerk Post 12 zijn ingepast, is bepalend voor de groenstructuur van het gebied. Ook een groene overgangszone tussen de Krijgsman en de rijksweg A9 maakt deel uit van de groenstructuur.

Het bedrijventerrein heeft geen achterkanten; zowel naar de snelweg als naar de ecologische zone presenteren zich representatieve bedrijfspanden. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door de hoogwaardig vormgegeven, paviljoenachtige bebouwing en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte, waarbij de monumentale bebouwing en nieuwbouw zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd. Vanwege de historische karakteristiek van de oorspronkelijke bebouwing is een aantal panden door het Rijk aangewezen als monument. Het gaat daarbij o.a. om de buskruitmolen en complex De Oude Molen. De restanten van het verdedigingswerk Post 12 staan op de lijst van potentiële gemeentelijke, archeologische monumenten. Een volledig overzicht is te zien in paragraaf 5.1.3.

Bij de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein streeft de gemeente naar een samenhang tussen de historische gebouwen en nieuwbouw.

Langerhuize

Aan de zuidzijde van de A9 ligt het zorg- en kantorencluster Langerhuize.

Vanaf de jaren zeventig vestigden hier zich met name zorggerelateerde instellingen. Langerhuize is een gebied wat nog steeds in ontwikkeling is. Op sommige plekken zijn bestaande panden gesloopt, zoals een kinderdagverblijf aan de Groenelaan 1 en is nieuwbouw verrezen, zoals de "De Ontmoeting" een woningbouwproject met voorzieningen op de begane grond grenzend aan het Zonnehuis Amstelveen, verpleeg- en behandelcentrum. Ook heeft er een wijziging van de infrastructuur plaatsgevonden. De Groenelaan is in oostelijke richting doorgetrokken als de Laan van Langerhuize en verbreed tot een vierbaansweg.

Aan weerszijden van de noordelijke 'haak' van de Groenelaan staan representatieve kantoorgebouwen. De noordelijke zone kan beschouwd worden als een zichtlocatie langs de A9. Binnen dit plangebied liggen de kantoorgebouwen van ABN AMRO-kantoor en het KPMG-gebouw langs de rijksweg.

Aan beide kanten van de Laan van de Helende Meesters zijn zorgvoorzieningen geclusterd, zoals een ziekenhuis en verpleeghuis, die gericht zijn op de laan. Het gebied kenmerkt zich door vrijstaande, autonome gebouwen op eigen terreinen, overwegend ingericht met de eigen parkeervoorzieningen en een groene omlijsting, veelal aangevuld met waterpartijen.

Er is geen samenhang in de architectuur van de verschillende gebouwen. De gebouwen zijn autonoom vormgegeven, waarbij de eigentijdse karakteristiek overheerst; er is sprake van een grote diversiteit in massa-opbouw, in gevelgeleding en -indeling én in materialisering, waarbij opvalt, dat de recenter gerealiseerde gebouwen 'kleurrijker' zijn. Alle gebouwen zijn plat afgedekt.

Groenelaan

Groenelaan dankt zijn naam aan de weg die ooit door dit gedeelte van de Bovenkerkerpolder liep. De wijk heeft een herkenbare verkeerskundige en stedenbouwkundige structuur en valt grofweg uiteen in vier kwadranten rondom het centrumgebied. Hoogbouw en bijzondere woontorens markeren het centrumgebied. Ook langs de Groenelaan staat hoogbouw. De wijkontsluitingsweg Groenelaan loopt van noord naar zuid, waarbij een 'omtrekkende beweging' wordt gemaakt ter plaatse van het centrumgebied en waar in westelijke richting wordt aangesloten op de Beneluxbaan.

De stedenbouwkundige structuur in het gebied is kenmerkend voor de periode eind zestiger jaren -begin zeventiger jaren. Er is een duidelijke hiërarchie in het ontsluitingssysteem en de bebouwingsopzet.

In de vier buurtkwadranten bepalen eenvormige stempels van eengezinswoningen, drive-in-woningen en aan de randen praktijkwoningen, bungalows en vrijstaande woningen het beeld. Ook aan de zuidelijke rand en in het noordwestelijke kwadrant staat hoogbouw. Groenelaan is voornamelijk een woongebied, met uitzondering van het centrumgebied met de daarnaast gelegen onderwijslocatie (ten oosten van het centrum), onderwijs en een gezondheidscentrum aan de zuidwestkant en kleinschalige kantoren/praktijkruimten, maximaal 2 bouwlagen, aan de noordwestkant van de wijk.

Binnen de te onderscheiden buurtkwadranten zorgt een rondgaande lus voor de buurtontsluiting; vanaf deze lussen wordt de aangelegene bebouwing ontsloten. Alsmede door middel van doodlopende insteken de daar achter gelegen, veelal aan kleine pleintjes gelegen, woningclusters.

Parkeren is opgelost in de woonstraten. Centraal in de verschillende buurten zijn groene 'lopers' met wandelpaden aangebracht. Ook rondom Groenelaan loopt een groene, recreatieve strook met water. Tezamen vormen genoemde structuren een aantrekkelijk en gevarieerd wandelgebied in de directe woonomgeving.

Hoewel de bebouwing in Groenelaan zeer divers is, van meergezinswoningen in het centrumgebied tot eengezinswoningen en bungalows langs het groen, kent de wijk een grote eenvormigheid. De meergezinswoningen hebben een sober karakter met de forse afmetingen, vlakke gevels en strakke details. Ook de eengezins- en drive-inwoningen zijn kenmerkend voor de naoorlogse bouwvisie met een sobere en functionele vormgeving. De bungalows en vrijstaande woningen zijn gevarieerder uitgevoerd in vormgeving en materiaalgebruik, hier en daar versterkt door de individuele verbouwingsinitiatieven.

Waardhuizen

Waardhuizen is eind jaren zeventig, begin jaren tachtig gerealiseerd. Oorspronkelijk werd voor de gehele wijk Waardhuizen één stedenbouwkundig plan gemaakt. Na de realisatie van het noordelijke deel van de wijk stokte de bouw van het zuidelijke deel van Waardhuizen, dat in de gevarenzone van een voormalig munitiedepot viel. Na het ontmantelen van de kruitmagazijnen is het zuidelijke deel van de wijk gerealiseerd. Echter, nieuwe inzichten leidden tot een andere stedenbouwkundige structuur.

Qua stedenbouwkundige structuur en bebouwingskarakteristiek is in het gebied een driedeling te onderscheiden:

- Waardhuizen noord
- Waardhuizen centrum
- Waardhuizen Zuid



Waardhuizen Noord

In dit deelgebied is uitsluitend sprake van een woonfunctie. Het gebied heeft een zeer specifieke structuur: vanaf de wijkontsluitingsweg kronkelen drie wegen het noordelijk deel van Waardhuizen in. Ze geven toegang tot gelijkvormige clusters van eengezinswoningen, gestapelde laagbouw en hoogbouw (4 blokken aan de rand in het noord-westen). De clusters worden omzoomd door groen, vrijwel overal voorzien van voetpaden. Kenmerkend is, dat op de clusterpleintjes het parkeren plaatsvindt en dat in de aanliggende tuinen de bergingen hun plek gekregen hebben. De tuinen aan de groenstructuur zijn veelal ondiep en onbebouwd. Een en ander levert het beeld op van een naar binnen gekeerde woonwijk (een drukke, stenige buitenkant en een rustige, groene binnenkant).

Zowel qua ruimtelijke ontwikkeling als qua bebouwing is sprake van een grote eenvormigheid. De clusters bestaan uit rechte en verspringende reeksen eengezinshuizen in 2 en 3 lagen met een kap en hier en daar een gestapelde woonvorm in dezelfde typologie. De vormgevingskarakteristiek is vrij sober en traditioneel, evenals de materialisering: metselwerk met baksteen en met pannen gedekte daken. Er zijn een paar vrijstaande woonhuizen met een eigen karakteristieke vormgeving. De 4 torenflats worden bekroond door een markante, steile dakvorm (eenzijdig gericht in verband met zonnecollectoren).

Waardhuizen Centrum

Waardhuizen Centrum vormt het centraal gelegen deel van de wijk. In dit gebied bevindt zich aan de Parlevinker het bescheiden buurtcentrum met winkels en bovenwoningen, en een klein woongebied met eenzelfde soort eengezinshuizen in rechte en licht verspringende blokken, overwegend in 'strokenbouw'. De woningen zijn zowel aan de voor- als achterzijde gelegen aan de openbare ruimte.

De winkels in het centrum zijn gesitueerd op de begane grond, met twee bouwlagen woningen erop met een platte afdekking. De winkels zijn naar binnen gekeerd en alleen toegankelijk via de ingang van het winkelcentrum. De bevoorrading vindt plaats aan de buitenzijde van het winkelcentrum. Woningen en winkelcentrum zijn uiterst sober vormgegeven. De eengezinswoningen van twee bouwlagen plus kap zijn betrekkelijk klein en eenvormig. De woningen op de koppen zijn hetzelfde als de rest van de woningen. Vormgeving en materialisering hebben overwegend traditionele kenmerken: metselwerk in baksteen en pannendaken.

Waardhuizen Zuid

Waardhuizen Zuid is voornamelijk ingericht als een woonwijk. Er ontbreekt een zekere samenhang tussen de verschillende buurtjes. Er zijn meerdere woningclusters, die er alle anders uitzien. Dit had te maken met het gefaseerd bouwen van de woningen, wijzigende marktomstandigheden en veronderstelde smaken van de beoogde doelgroep. De wijk bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen, in de vorm van vrijstaande, geschakelde dubbele woonhuizen en rijenhuizen.

Ook zijn er een paar complexen gestapelde laagbouw, overwegend met twee bouwlagen en een kap. De vormgeving is kenmerkend voor eind jaren tachtig, begin jaren negentig op sommige punten meer eigentijds en de materialisering kleurrijker.

De ontsluiting geschiedt vanaf de Gondel via Galjoen, Praam en Valreep. Voor het overige is sprake van een dicht netwerk van woonstraatjes zonder duidelijke hiërarchie. Plaatselijk is een herkenbare samenhang in de stedenbouwkundige opzet aanwezig, maar over het algemeen is sprake van een herhaling van patronen. Met uitzondering van een water- en groenstructuur, welke het oostelijke buurtje rond de Valreep afscheidt van de rest, is ook in dit plandeel het water slechts aan de randen aanwezig.

Middenhoven

Middenhoven dankt zijn naam aan een boerderij die ooit in het gebied stond. De wijk is in de jaren tachtig aangelegd. Middenhoven bestaat uit een aantal kleinere woonbuurtjes. Op zes plekken is de wijk met de auto toegankelijk, vanaf de Beneluxbaan, op twee plekken vanaf de Bovenkerkerweg en op drie plekken vanaf de Gondel. Binnen de wijk gelden de Willem Dreesweg, Poortwachter, Uitvlugt, Noorderkroon, Grote Beer en Jupiter als min of meer doorgaande wegen. Aan deze straten liggen de overige woonstraten en -erven. In tegenstelling tot het eerder gebouwde Waardhuizen is de groenvoorziening in Middenhoven geconcentreerd in een centraal gelegen wijkpark, met groene assen in noordelijke en zuidelijke richting. Het groen en water rondom de wijk maken deel uit van de groenstructuur van de wijk. Direct tegen het wijkpark liggen Winkelcentrum Middenhoven, een school en sporthal. In de groenzone langs de Bovenkerkerweg staat een aantal afzonderlijke kantoorgebouwen en een horecabedrijf. Aan de oostzijde van de wijk zijn voorzieningen als scholen en een bibliotheek gevestigd, die eveneens zijn gericht op Waardhuizen. Aan de Voerman is een kleinschalige woonwagenlocatie aanwezig met 10 woonwagens.

Net als veel wijken uit dezelfde periode wordt in Middenhoven vooral gewoond. De wijk bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen. Gestapelde woonvormen komen voor bij het winkelcentrum en langs de buurtontsluitingswegen. In tegenstelling tot de wooneerbuurten is bij de verkaveling in Middenhoven een duidelijk onderscheid gemaakt tussen openbare en privé delen; voortuinen zijn naar de straat gericht en achtertuinen zijn veelal vanaf de straatkant niet te zien.

Eengezinswoningen bestaan voornamelijk uit twee bouwlagen met een kap, of drie lagen met een (gedeeltelijk) plat dak. Middenhoven kent een verscheidenheid aan verschillende woningtypen en variatie in architectuur, materiaal- en kleurgebruik. Binnen de woningclusters bestaat een grote herkenbaarheid. Het gebruik van traditionele materialen als baksteen en dakpannen komt in grote mate voor. Sober materiaalgebruik, gebrek aan fraaie hoekoplossingen en 'mee-ontworpen' erfscheidingen vormen een illustratie van de toenmalige, moeilijke economische situatie. Ook de gestapelde bouw kent een grote variatie in verschillende woningtypen en architectuur. Ook in bouwhoogten is er veel variatie: gestapelde laagbouw in drie bouwlagen, portiek- en galerijwoningen in vier lagen en hoogbouw van twaalf verdiepingen.

Poldergebied

De zuidelijke strook, grenzend aan de Nesserlaan staat een voormalige munitiedepot. De woning, wachtgebouw en alle magazijnen zijn in gewijzigde toestand nog aanwezig, allen in een bouwlaag met (pannen)dak. Daar zitten nu diverse bedrijfjes in. Ten noorden en oosten van het terrein staan enkele woonwagens.

De rest van de zuidelijke strook is ingericht als weiland met in het oostelijk deel een agrarisch bedrijf met woning en twee loodsen en een burgerwoning. Ten westen van het bedrijf is een volkstuincomplex aanwezig.

Tegen de Bovenkerkerweg aan ligt ook nog een agrarisch bedrijf met woningen en bedrijfsgebouwen. In een van deze bedrijfsgebouwen is een winkeltje aanwezig waar op kleine schaal agrarisch gerelateerde producten, waaronder kaas, worden verkocht.

5.1.3 Cultuurhistorie/archeologie

Cultuurhistorie

Hoe de geschiedenis van Amstelveen verlopen is, is nu nog terug te vinden in de stedenbouwkundige en de landschappelijke structuur. Het huidige grondgebied van de gemeente Amstelveen bestond tot begin vorige eeuw uit een aantal landelijk dorpjes en buurtgemeenschappen, zoals het dorp Amstelveen, Buurt over Ouderkerk, Bovenkerk en Nes aan de Amstel. De belangrijkste bronnen van inkomsten vormden de veenwinning en in een latere fase de land- en tuinbouw. Pas in de jaren twintig is de groei van de gemeente op gang gekomen.

Vanuit de oeverwallen van de Amstel werd het moerassige Amstelland in de 12^{de} en 13^{de} eeuw ontgonnen, in een enigszins onregelmatige strokenverkaveling. Door de veenwinning in de 16^{de}, 17^{de} en 18^{de} eeuw kwamen hele gebieden blank te staan. Tussen deze ontveende gebieden werden enkele openbare looppaden uitgespaard: de zogenaamde loopvelden, waarover men droog kon oversteken. Hiervan zijn de hoger gelegen Ouderkerkerlaan of het Grote Loopveld en de Kalfjeslaan of het Kleine Loopveld tot op heden behouden gebleven. Na elke fase in de verkaveling werd een veendijk aangelegd, van waaruit het volgende gebied weer werd ontgonnen.

Ook het gebied langs de Amstel werd niet ontveend. De strook vormde een natuurlijke barrière tegen het water, en was bovendien van oudsher bebouwd. Deze strook noemen we het onverveende bovenland. Halverwege de 18^{de} eeuw werd besloten de polder, die grotendeels in een plas was veranderd, droog te malen. Ten behoeve hiervan werden een heel aantal molens gebouwd en werd de Ringdijk aangelegd.

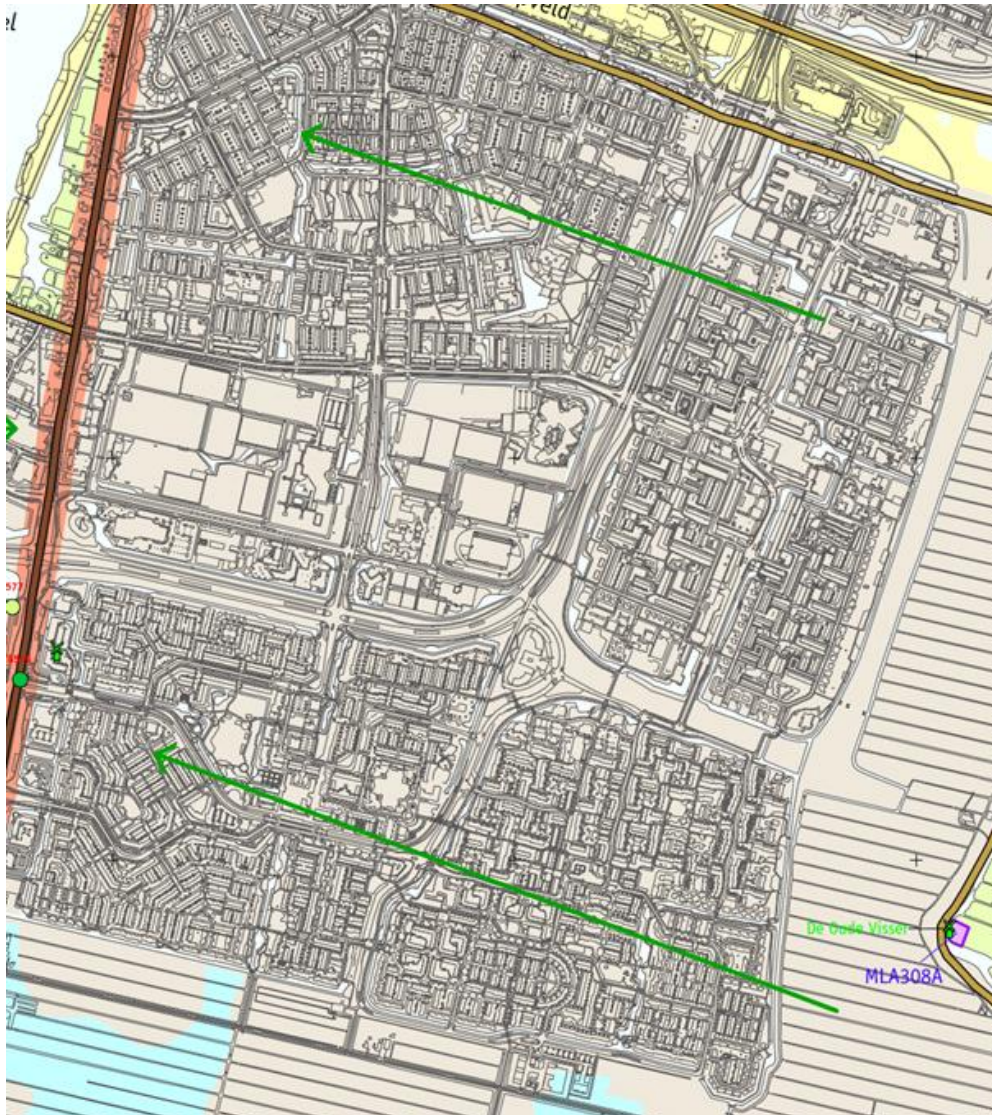
Met name deze niet-ontveende, hoger gelegen gebieden zijn van cultuurhistorische en archeologische waarden, omdat het leven, het wonen, het werken en het vervoer zich hier vroeger afspeelde. De ontveende en laten drooggemalen gebieden zijn nu grotendeels bebouwd. De wijken Langerhuize, Groenelaan, Waardhuizen en Middenhoven zijn hier gebouwd, nadat eerst een flinke laag zand is opgespoten. Deze gebieden zijn ook niet archeologisch waardevol, noch zijn er monumenten te vinden.

Het gebied van het voormalige 'Grote Loopveld' is wel van cultuurhistorische en archeologische waarde. Met name de Rijksmonumentale Kruitfabriek (de KNSF) en het hoger gelegen onverveende bovenland langs de Amsteldijk getuigen hiervan.

Archeologie

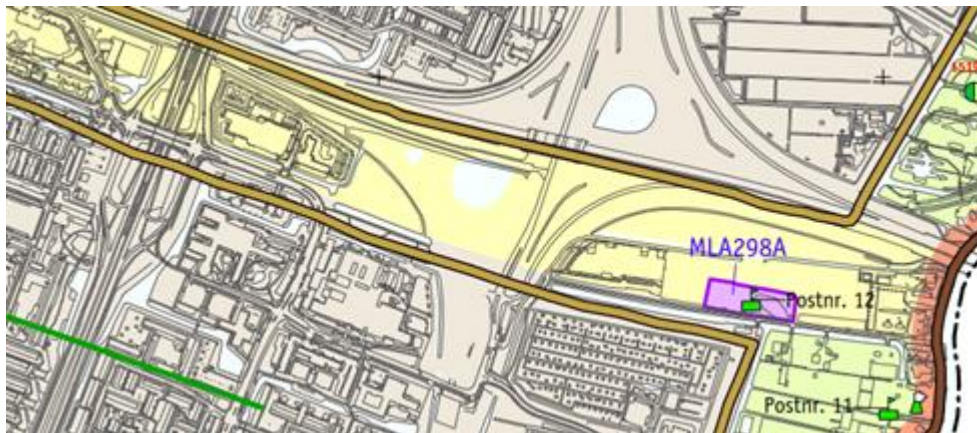
Voor het gehele gemeentelijke grondgebied is een archeologisch beleid van toepassing. Deze is weergegeven in de 'Archeologische Verwachtingskaart van de gemeente Amstelveen' (zie Bijlage 4 van de planregels). Hierop zijn verschillende gebieden ingetekend, elk met een eigen regime ten behoeve van bodemversterking.


Het plangebied in dit bestemmingsplan valt binnen verschillende regimes, zoals aangegeven op de archeologische verwachtingskaart.



Verveend en drooggemaakt

Het overgrote, zuidelijke deel valt in het gebied dat is aangegeven als 'verveend en drooggemaakt' (in grijs aangegeven op de kaart). Daarvoor zijn geen criteria opgenomen omdat de verwachting voor aanwezige archeologische waarden laag is.




 zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden

bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 100 m² vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek

 onverveend bovenland met recente ontwikkelingen

bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 1000 m² vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek

 overige AMK-terreinen

bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek

Onverveend bovenland met recente ontwikkelingen

Het noordelijke gedeelte van het plangebied valt binnen het gebied 'onverveend bovenland met recente ontwikkelingen' (in lichtgroen aangegeven op de kaart). Dit gele gebied betreft het 'Grote Loopveld': een niet-ontveende, en dus hoger gelegen, strook land waarover men kon oversteken van het dorp Ouderkerk naar het dorp Amstelveen, zonder natte voeten te krijgen. Voor dit gebied geldt het regime dat bij bodemingrepen dieper dan 30 cm onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 1000 m² een vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek gedaan moet worden, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden.

Binnen dit gebied ligt de voormalige Rijksmonumentale kruitfabriek. Dit fabrieksterrein ligt op de hoek van de Amsteldijk-Zuid en de Ouderkerkerlaan (gedeeltelijk Kruitmolen genaamd) en is in 1718 gesticht. Het terrein is smal en langwerpig. De voormalige fabriek bestond uit vier delen:

1. de 18de eeuwse entree met enige woningen;
2. het voorterrein,
3. het terrein met de gebouwen voor de productie van schietkatoen (of nitrocellulose) en
4. het terrein met de gebouwen voor de productie van nitroglycerine en dynamiet.

Bij de kruitfabriek behoorden diverse dienstwoningen:

- Amsteldijk-Zuid 59-62;
- Kruitmolen 2-8 en
- Amsteldijk-Zuid 23-40.

Zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden

De strook direct langs de Amstel, de eigenlijke Amsteldijk, is op de kaart aangegeven als 'zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden'. Hiervoor geldt het criterium dat bij bodemverstoring dieper dan 30 cm onder maaiveld, en met een oppervlakte groter dan 100 M², inventariserend archeologische onderzoek dient plaats te vinden, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden.

Overige AMK-terreinen

Tenslotte ligt binnen het plangebied een met paars aangegeven gebied 'overige AMK-terreinen'. Dit is het strengste regime: in dit gebied dient bij bodemverstoring, dieper dan 30 cm onder maaiveld, altijd een inventariserend archeologisch onderzoek gestart te worden. De afkorting AMK staat voor Archeologische Monumenten Kaart. Het gebied echter niet als archeologisch monument aangewezen, maar is wel van hoge archeologische waarde. Het betreft hier namelijk post 12, onderdeel van de Linie van Krayenhoff. Post nr. 12 maakte deel uit van de verdedigingslinie van de Stelling van Amsterdam, die in de periode 1800-1810 door de genieofficier C.R.T. Krayenhoff werd aangelegd. Het is een verhoogde verdedigingspost waarop een of meerdere kanonnen stonden opgesteld, waarmee de oostelijke Ringdijk van de Bovenkerkerpolder werd verdedigd. Bovendien was in de dijk een zogeheten 'stenen beer' opgericht. Dit gemetselde obstakel moest de waterkerende functie van de Amsteldijk in stand houden, maar tegelijkertijd werd de dijk zo smal gemaakt dat het oprukken van vijandelijke troepen over de dijk onmogelijk werd gemaakt. Restanten van deze post en stenen beer zijn nog altijd aanwezig onder het maaiveld. Vandaar dat binnen dit gebied de bodem niet zomaar mag worden verstoord.

Monumenten

De gemeente Amstelveen telt 128 gemeentelijke monumenten, 38 rijksmonumenten, 1 provinciaal monument, 1 rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht (Buurt over Ouderkerk) en 10 gemeentelijke beschermde stads- of dorpsgezichten.

In het plangebied zijn monumenten aangewezen in de zin van de Monumentenwet 1988. Er zijn geen monumenten op grond van een provinciale verordening dan wel een gemeentelijke verordening aanwezig.

Rijksmonumenten:

- Amsteldijk Zuid 54-58 (511979), buskruitmolen met 4 woningen inclusief poort (ca. 1720);
- Amsteldijk Zuid 59-62 (511976), dienstwoningen genaamd 'Ruimzicht' (1940, architect J.F. Berghoef);
- Kruitmolen tegenover 21 (524293,) transformatorhuisje (1918, architect J.B. van Lochem).
- De Oude Molen 1 (511965), laboratorium (1910, architect B.J. Ouendag)
De Oude Molen 1 (511967), watertoren (1895, architect J.F. Klinkhamer en B.J. Ouendag)
- De Oude Molen 1A (511968), werkplaats annex timmerwinkel (1913, B.J. Ouendag)
- De Oude Molen 1B (511969), salpeter- en katoenmagazijn (1903)
- De Oude Molen 1C (511970), salpetermagazijn (1896, B.J. Ouendag)
- De Oude Molen 2 (511971), salpeterzuurgebouw (circa 1918, J.F. Klinkhamer)
De Oude Molen 2 (511972), salpeterzuurgebouw (circa 1907, B.J. Ouendag)
- De Oude Molen 4 (511973), magazijn (1925, Rigter en van Bronkhorst)
- De Oude Molen 5 (511974), koestal en wagenschuur (1913, B.J. Ouendag)
De Oude Molen 5 (511975), kapberg (1913, B.J. Ouendag)
- Kruitmolen 2-4 (511977), dienstwoningen (omstreeks 1940)
- Kruitmolen 6-8 (511978), dienstwoningen (omstreeks 1940)

Er is geen beschermd stads- of dorpsgezicht aangewezen. Uit het provinciaal en het gemeentelijk inventarisatieplan en selectieplan zijn geen toekomstige monumenten dan wel een aanwijzing tot een beschermd stads- of dorpsgezicht te verwachten voor het plangebied.

5.2 Functioneel gebruik

5.2.1 Wonen

In 2013 telde Amstelveen 41.677 woningen en 84.377 inwoners.

In de wijk Groenelaan zijn 6.688 inwoners met 3899 woningen aanwezig waarvan 27% eengezinswoningen en 71% meergezinswoningen.

In de wijk Waardhuizen zijn 6.071 inwoners met 2780 woningen aanwezig waarvan 66% eengezinswoningen en 33% meergezinswoningen.

In de wijk Middenhoven zijn 7.041 inwoners met 3269 woningen aanwezig waarvan 61% eengezinswoningen en 39% meergezinswoningen.

Middenhoven is op Westwijk-Oost na de grootste wijk qua inwoners maar in Groenelaan staan de meeste woningen. De woningen in Groenelaan kennen ook een relatief lage bezettingsgraad, 1,7 personen per woning. Voor Waardhuizen en Middenhoven is dit 2,2 personen per woning.

Momenteel wordt er onderzocht of een kantoorgebouw aan de Bovenkerkerweg op de hoek met de Beneluxbaan, in de wijk Middenhoven, getransformeerd kan worden naar woningen.

Op het terrein Groenelaan 1 (Langerhuize) is recentelijk een omgevingsvergunning verleend om 84 woningen te realiseren. Ook in Middenwaard (tussen Groenelaan en Waardhuizen) wordt op termijn woningbouw ontwikkeld. Deze ontwikkeling is al verder in de procedure en worden om die reden meegenomen in dit bestemmingsplan.

Binnen het plangebied zijn diverse Woonzorgcomplexen aanwezig. In Middenhoven, Middenhof, aan de Dr. Willem Dreesweg. In Waardhuizen, Goedereede, aan de Praam. Vier complexen in Groenelaan namelijk Seine, aan de Seine, De Landtong aan de Landtong, Woonvoorziening Groenhof en Olmenstaete aan In De Wolken. In het gebied Langerhuize zitten aan de Laan van de Helende Meesters het complex de Ontmoeting, Woonvoorziening Mozaïek, Belmonte, Belvédère en Zonnehuis Amstelveen met daarin ondergebracht Beth Shalom.

5.2.2 Detailhandel

De gemeente ambiert een goed voorzieningenniveau te bieden aan haar inwoners en tegelijk economisch gezonde bedrijven te hebben die kunnen voorzien in de behoefte van de bewoners van Amstelveen.

Binnen het plangebied bevinden zich 3 winkelcentra

Middenhoven

Winkelcentrum Middenhoven functioneert redelijk, er is nauwelijks sprake van leegstand.

Waardhuizen

Winkelcentrum Waardhuizen functioneert momenteel niet goed. Veel winkelruimtes blijven onverhuurd. Het centrum oogt gedateerd en is klein van opzet. Uitbreiding is zowel markttechnisch als fysiek niet aan de orde, anders dan de ruimte die het huidige bestemmingsplan biedt. De gemeente zal zich echter in faciliterende zin positief opstellen ten opzichte van verbeterplannen vanuit de eigenaar en de winkeliers. Dit kunnen ook ontwikkelingen zijn met een andere bestemming.

Groenelaan

Winkelcentrum Groenhof functioneert zagezegd prima en de gemeente zal het tot dusver gevoerde (faciliterend, voorwaardenscheppend) beleid voortzetten. Vooralnog is er geen sprake van grote uitbreidingsplannen. Wel is er een wens van de eigenaar om het winkelcentrum te vernieuwen en daar is wellicht mogelijk een verbeterslag te maken door enkele extra meters toe te voegen. Wanneer dit geen aanzienlijke toevoeging van winkelmeters betreft, maar een kwalitatieve verbetering, dan staat de gemeente hier positief tegenover. Tevens juicht de gemeente toe dat de omgeving wordt verbeterd door bijvoorbeeld het parkeerdek op te knappen.

5.2.3 Bedrijven

De bedrijven zijn geconcentreerd in het gebied Kruitmolen, een gemengd bedrijventerrein met kantoren. Verder is er in de wijk Groenhof, aan de Sportlaan, nog een bedrijf (tankstation) gevestigd.

5.2.4 Kantoren

Een toename van zelfstandige kantoren in de woonwijken binnen het plangebied dient te worden tegengegaan aangezien hierdoor de leefbaarheid van die woonwijken kan worden aangetast. Het Stadshart, het terrein Bovenlanden (strook langs de A9) en het plangebied Kronenburg zijn daar (meer) speciaal voor bedoeld. Dat is ook passend, omdat die gebieden zijn gesitueerd in de directe omgeving van een regionaal knooppunt voor openbaar vervoer in combinatie met de nabijheid van Rijksweg A9.

Kantoren zijn te vinden in het gebied Langerhuize, langs en in de nabijheid van de A9, in het gemengd bedrijventerrein van het gebied Kruitmolen.

Aan de Gondel zit een kantoorpand van ruim 13.000 m², hiervan staat circa 3/4 leeg.

Aan de Bovenkerkerweg staan vijf kantoorpanden waarbij de eigenaar van de twee meest noordelijk gelegen kantoorpanden een gezamenlijk plan hebben opgevat om op deze locatie woningbouw te realiseren.

5.2.5 Agrarisch

Binnen het plangebied zit in een zuidelijke deel een strook grond met een agrarische bestemming.

5.2.6 Maatschappelijke functies

Binnen het plangebied zijn de volgende maatschappelijke functies te vinden: scholen en (kinder)dagverblijven, schooltuinen (in Middenhoven), en een werkplaats van een energiebedrijf, gezondheidscentra (met bv huisartsen, tandartsen, (fysio)therapeuten en apotheken) en een kledingbank (Galjoen). Het ziekenhuis valt onder Maatschappelijk-gezondheidszorg.

5.2.7 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Amstelveen kent een vrij uitgebreid lokaal wegennet waarbij de wegen met een ontsluitende functie voor het verkeer goed vertegenwoordigd zijn, zoals de Beneluxbaan.

De volgende drie categorieën wegen worden onderscheiden:

- Stroomweg (vrijwel altijd alleen snelwegen);
- Gebiedsontsluitingsweg (50 of 70 km/u binnen de bebouwde kom, 80 of 100 km/u buiten de bebouwde kom). Deze wegen verzamelen verkeer uit wijken of bieden de verbinding tussen wijken en gebieden onderling;
- Erftoegangsweg (30 km/u binnen de bebouwde kom, 60 km/u buiten de bebouwde kom). Dit zijn de zogenaamde verblijfsgebieden (waaronder woonstraten en woonerven).

Binnen het plan zit een stroomweg (Rijksweg A9)

Gebiedsontsluitingsweg binnen het plangebied

Doorgaande wegen

- Beneluxbaan
- Laan van Langerhuize/Groenelaan
- Burgemeester Boersweg

Verkeer tussen wijken

- Sportlaan
- Groenelaan/Turfschip west
- Dr. Willem Dreesweg
- Gondel/Galjoen
- Ouverture zuid

Wijkontsluitende (verzamel)wegen

- Poortwachter
- Krijgsman
- Praam

Bus

Amstelveen is per bus goed bereikbaar. Verschillende vervoerders rijden met hun bussen door Amstelveen. In het stadshart ligt een busstation waar de meeste lijnen langskomen. Ook rijden tram 5 en (snel)tram 51 door de stad.

Tram

De sneltram (lijn 51) komt vanaf Amsterdam bij Kostverloren Amstelveen binnen. Hij rijdt langs de Beneluxbaan tot aan Waardhuizen. Door de wijken Waardhuizen en Middenhoven rijdt hij tot de eindhalte Westwijk.

De R Net lijn 300 is een snelle openbaar vervoersverbinding die Amstelveen met Haarlem CS en Amsterdam Bijlmer verbindt. Er zit een halte in Langerhuize.

Langzaam verkeer

De drie woonwijken worden doorkruist door fietsroutes. Er zijn zowel vrijliggende fietspaden als fietspaden gecombineerd met overig verkeer.

Parkeren

Het beleid met betrekking tot parkeren is als volgt: in geval van nieuwbouw moet de initiatiefnemer zorgen voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de ontwikkelingen in het gebied Langerhuize wordt extra aandacht besteed aan dit aspect.

In Waardhuizen en Middenhoven zijn een deel van de woningen ontworpen met parkeren op eigen grond (voortuin). Hier is de parkeertelling ook op gebaseerd.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Het is van belang dat een verblijfsgebied goed bereikbaar is voor nood- en hulpdiensten. Toegangen tot gebouwen tot een afstand van 10 meter moeten bereikbaar zijn voor brandweervoertuigen. Paden dienen minimaal 3.5 meter breed te zijn en moeten voldoen aan verkeersklasse 30 (geschikt voor een asbelasting van 10 ton en een totaalgewicht van 15 ton)

5.2.8 Horeca

In het plangebied is, buiten de winkelcentra, een restaurant gevestigd nabij de Amsteldijk Zuid, De Oude Molen 5, en een restaurant nabij de Bovenkerkerweg aan de dr. Willem Dreesweg 1. Deze 2 horecagelegenheden zijn als zodanig bestemd. De horeca is per winkelcentrum aan een maximum aantal m² gebonden.

Binnen de bestemming "Woonzorg" is ter plaatse van de zorginstelling Zonnehuis een (afhaal)restaurant toegestaan. Ook bij andere functies is ondergeschikte horeca ten dienste van de hoofdbestemming toegestaan.

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 Infrastructuur en 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 spoorboekloos 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 moet de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040 vervangen.

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.

Rijkswaterstaat verbreedt over enkele jaren de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht naar vier rijstroken per rijrichting en gedeeltelijk een wisselstrook.

Op 21 maart 2011 is er een tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld. Voor Amstelveen betekend dit dat er een tunnel aangelegd zou worden en dat de rijbanen van 2x2 naar 2x4 vergroot zou worden. Deze plannen zijn ondertussen alweer achterhaald. Er is een nieuwe overeenkomst gesloten met Rijkswaterstaat waarbij de tunnel is komen te vervallen (te duur/te weinig opbrengsten). Nu zal Rijkswaterstaat ter hoogte van Amstelveen de A9 over een lengte van 1,3 kilometer verdiept aanleggen, met een overkapping ter hoogte van het Oude Dorp, dit om de leefbaarheid te vergroten. De verbreding van 2x4 blijft gehandhaafd. De extra rijstroken zorgen ervoor dat de doorstroming verbetert en daarmee ook de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad. Voor deze verbreding met een gedeeltelijke overkapping zal een nieuw tracébesluit genomen worden. De vaststelling van het tracébesluit (TB) staat gepland in 2016.

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 Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit 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 Luchthavenindelingbesluit 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.luchtvaartbeleid.nl

Tevens zijn er in het kader van het Luchthavenindelingbesluit 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.

Het project valt binnen de hoogtebeperkingen en binnen de beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen van het LIB. Er mogen geen gebouwen of bouwwerken worden gerealiseerd die hoger zijn dan op Bijlage 5 van de planregels staat aangegeven, hier wordt aan voldaan. Tevens zijn binnen het plangebied geen bestemmingen aanwezig die een vogelaantrekkende werking hebben.

Het Luchthavenindelingbesluit heeft geen consequenties voor dit bestemmingsplan.

6.3 Provinciaal en 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.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. 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.

Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden.

Het plangebied is grotendeels bestemd als bestaand bebouwd gebied behalve een kleine strook grond ten zuiden van het plangebied.

Samen met de regionale partijen werkt de Provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam, het MRAnet. Het MRAnet vormt de ruggengraat van het OV in de regio, en bestaat uit HOV-bus, -tram, -metro en heavy rail. Amstelveen maakt onderdeel uit van dit MRAnet. De Beneluxbaan is ingedeeld als Regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV). Ook is de Beneluxbaan aangeduid als plek voor een nieuwe Regionaal HOV traject.

Langs de A9 in het gebied Langerhuize geldt dat de gronden zijn bestemd voor vastgestelde of bestaande kantoorlocatie.

In de periode tussen 1990 en 2018 moet in Nederland een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden gerealiseerd; een samenhangend netwerk van (inter-)nationaal belangrijke, duurzaam te behouden ecosystemen. Dit netwerk vormt de basis voor de Nederlandse bijdrage aan het behoud van de mondiale biodiversiteit, zoals bevestigd in het Verdrag van Rio de Janeiro (1992). Daarnaast moet de EHS in samenhang worden gezien met het Europese Natuurnetwerk Natura2000, dat is aangewezen om het voortbestaan van de kwetsbaarste soorten en habitattypen te verzekeren. Een strook ten noorden van de van Hattumweg is aangewezen als onderdeel van de EHS. Op de verbeelding is dit nader aangeduid.

6.3.2 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 cultuurhistorische waarde binnen het plangebied zijn als zodanig opgenomen en beschermd.

6.3.3 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 beïnvloeden 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 netwerk niveau die daarvoor nodig zijn.

De Stadsregio Amsterdam heeft verschillende corridorstudies verricht waarvan hier van belang de Openbaar vervoerscorridor Amstelveen-Uithoorn (COVAU), intussen verder opgepakt door de provincie Noord-Holland. Deze tracé studie richt zich op de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Voorsnog wordt bestuurlijk uitgegaan van een tracé via het spoortracé door de Noorder Legmeerpolder, de Wiegelweg en Poortwachter/vd Hooplaan. .

Daarnaast loopt de stadsregionale toekomst naar de toekomst van de Amstelveenlijn, voor Amstelveen van groot belang.

Ten slotte is vanuit het RVVP het busstation Amstelveen, als belangrijk onderdeel van het Stadshart, een aandachtspunt. Het busstation is benoemd als regionaal OV knooppunt van een aantal hoog frequente RegioNet lijnen waarvoor op de aanvoerroutes voorzieningen ten behoeve van een betrouwbare en snelle doorstroming gewenst zijn.

De Amstelveenlijn is één van de belangrijkste slagaders van het openbaar vervoer in de regio. Op 9 februari 2012 hebben de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en stadsdeel Zuid besloten te investeren in een nieuwe hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam. Ook het rijk zal financieel bijdragen aan het project. Op 12 maart 2013 heeft de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid, het nieuwe tracé van de Amstelveenlijn vastgesteld. De nieuwe Amstelveenlijn (lijn 51) wordt een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Station Zuid. Lijn 5 zal blijven rijden op het huidige traject. Daarnaast blijft er een metroverbinding tussen stations Zuid en Amstel. De nieuwe Amstelveenlijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler dan de huidige sneltram.

De Amstelveenlijn zit binnen dit plan op de Beneluxbaan en gaat via de Gondel door Middenhoven naar Westwijk toe. Belangrijk uitgangspunt is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op belangrijke kruisingen in Amstelveen en Buitenveldert. Drie kruisingen zullen ongelijkvloers worden ingericht, alle drie gelegen in Amstelveen.

Eén ongelijkvloerse kruispunt zit op het kruispunt met de Sportlaan. De andere twee zitten noordelijker namelijk op de kruising met de Rembrandtweg en Zonnestein. Op korte termijn zullen voor deze 3 kruispunten een aparte bestemmingsplanprocedure doorlopen worden. Om die reden wordt de bestaande verkeersbestemming op dit traject conserverend opgenomen.

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 vervoersverbindingen met de omliggende stations ontstaan.

Door de geplande verbreding van de A9 en de komst van het nieuwe tracé van de Amstelveenlijn, kruisingsvrij, zal de bereikbaarheid sterk worden verbeterd.

Wonen

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: onder andere Groenelaan.

Kenmerkend aan deze wijk 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'.

Er zal meer ruimte worden gegeven aan (collectief) particulier opdrachtgeverschap o.a in het project Middenwaard. 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.

Werken

Amstelveen biedt veel werkgelegenheid. Commercepark (in Langerhuize) is naast Kronenburg de belangrijkste kantorenlocaties.

Voorzieningen

Bij voorzieningen gaat het om alle zaken die het beleven van wonen en werken in Amstelveen aangenaam 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 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.

Amstelveen kent op het terrein van zorg, onderwijs en welzijn een rijke traditie van hoogwaardige voorzieningen, goed verspreid over de stad. Bijna elke wijk kent een compleet palet aan voorzieningen waardoor iedereen deze relatief gemakkelijk kan bereiken. Naast zorg op wijkniveau is er een ziekenhuis en zijn er diverse zorginstellingen. In elke wijk is basisonderwijs te vinden.

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.

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 toekomstvast 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 hoofdwegennet. 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 6: Doorgaand verkeer buiten Amstelveen

Het Amstelveense verkeersnetwerk functioneert primair voor de Amstelveense samenleving. Dit komt niet alleen ten goede aan de doorstroming maar beperkt ook de schadelijke milieu-effecten.

Ambitie 7: Verkeerseducatie voor alle leeftijden

De gemeente streeft ernaar om ongevallen met ernstige afloop te voorkomen. Het aantal verkeersdoden 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 auto parkeerbeleid 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 parkeer vraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

Parkeerregulering

In het beleidskader wordt onderscheid gemaakt naar drie gebieden: Stadshart, Woongebieden en Werkgebieden. Bij het reguleren van het parkeren wordt per gebied een andere prioriteit gegeven aan doelgroepen.

In het stadshart wordt de prioriteit gegeven aan bewoners en consumenten. Dit resulteert in vergunninghoudersparkeren voor bewoners en betaald parkeren voor consumenten.

In de woongebieden ligt de prioriteit bij de bewoners. Indien regulering noodzakelijk is, wordt ernaar gestreefd de bewoners zoveel mogelijk met vergunninghoudersparkeren te faciliteren.

In de werkgebieden ligt de prioriteit bij werknemers. Indien regulering noodzakelijk is, wordt ernaar gestreefd de werknemers zoveel mogelijk met vergunninghoudersparkeren te faciliteren.

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 dreigen te ontstaan.

Parkeernormen en nieuwbouw

Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functie wijziging. 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 parkeerkencijfers van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk.

Verschijningsvorm

De parkeercapaciteit in de gemeente Amstelveen bevindt zich grotendeels op maaiveld. Alleen in het Stadshart zijn parkeergarages aanwezig die openbaar en permanent toegankelijk zijn voor consumenten. Het doel is om in de toekomst parkeerplaatsen vooral onder te brengen in gebouwde voorzieningen (minder blik in het zicht) en om parkeerplaatsen meer te concentreren (minder zoek verkeer).

Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functie wijziging. 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 behoeften 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 detailhandelsaanbod in Amstelveen is hiërarchisch opgebouwd: het Stadshart heeft een functie als centrum voor de hele gemeente, maar ook voor de regio. Daarnaast bestaat er een tiental winkelcentra met een buurt- of buurtverzorgende functie. De detailhandel is geconcentreerd in de winkelcentra. Grootschalige of perifere detailhandel is niet toegestaan. Deze perifere detailhandel kan voor wat betreft de gebruikelijke branches (auto, boten, caravans, sanitair, keukens, bouwmarkten, tuincentra en meubels) een plaats krijgen binnen het bedrijventerrein Bovenkerk.

De winkels voor dagelijkse artikelen in Amstelveen functioneren over het algemeen goed.

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 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 (patiowoning), 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.

De nota is geïmplementeerd in dit bestemmingsplan.

6.4.9 Evenementennota, Uitvoeringskader 2009-2013

Het doel van de evenementennota is om de visie op evenementen van de gemeente weer te geven en tevens een beleidskader voor de regulering van evenementen in de gemeente Amstelveen te bieden.

Deze doelstelling kan nader uitgewerkt worden in vijf subdoelstellingen, als volgt:

- Het stimuleren van economische activiteit;
- Beschermen van de leef- en werkomgeving en het waarborgen van de rechtsbescherming van bewoners en ondernemers;
- Eenduidige besluitvorming rond het verlenen van vergunningen door middel van bijbehorend uitvoeringskader;
- Duidelijkheid aan organisatoren van evenementen, ondernemers en bewoners;
- Het bieden van randvoorwaarden zodat veiligheid gewaarborgd is.

Het beleid dient in eerste instantie als toetsingskader voor vergunningverleners. Zij kunnen op een voor ieder navolgbare wijze beoordelen of een vergunningaanvraag in behandeling kan worden genomen om tot verlening te komen. Wanneer een aanvraag wordt behandeld, dan zullen de hulpdiensten en diverse beleidsmedewerkers van de gemeente e.a. de aanvraag vanuit hun eigen expertise beoordelen.

In de evenementennota wordt de stad in drie gebieden ingedeeld en wordt per gebied ingegaan op de mogelijkheden en beperkingen en de beschikbare locaties.

De buurt – en wijkwinkelcentra vervullen een belangrijke rol in de wijken. Het is van belang dat er ruimte wordt gecreëerd voor activiteiten en evenementen. Anderzijds moet rekening worden gehouden met de overlast voor bewoners en winkeliers. In de volgende centra heeft de gemeente een maximumstelsel opgesteld aan het aantal evenementen: Middenhoven, Waardhuizen en Groenhof. Dit maximumstelsel geldt niet voor kleine evenementen (<500 bezoekers).

6.4.10 Erfgoedverordening 2010 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 verstorende activiteiten in een archeologisch monument of verwachtingsgebied.

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

6.4.11 Nota Fiets 2006-2015, maart 2006

De Nota Fiets (maart 2006) verwoordt het fietsbeleid tot 2015. De nota bevat beleidsuitgangspunten, beleidsvoornemens en concrete maatregelen om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verhogen, alsmede het gebruik ervan.

De doelstellingen van het Amstelveense fietsbeleid zijn:

- Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Vergroting van de sociale- en verkeersveiligheid;
- Verbetering van de volksgezondheid;
- Vergroten van de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen;
- Vergroten ontplooiingsmogelijkheden, en;
- Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen.

In de Nota Fiets is het hoofdnetwerk voor het fietsverkeer vastgesteld. De gemeente Amstelveen geeft prioriteit aan de kwaliteitsverbetering van de hoofdfietsroutes. Tevens zijn in de Nota fiets eisen en normen gesteld ten aanzien van fietsparkeervoorzieningen.

6.4.12 Nota Vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing, maart 2005;

In de *nota Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB), maart 2005* is een specifiek beleid voor het buitengebied van Amstelveen ontwikkeld, waardoor negatieve gevolgen van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing worden weggenomen. De nota biedt een toetsingskader voor nieuwe neven- of vervolgactiviteiten.

In het agrarisch buitengebied van Amstelveen wordt de gemeente steeds vaker geconfronteerd met nieuwe bedrijfsmatige activiteiten. Deze veelal niet-agrarische activiteiten vinden dikwijls plaats in voormalige agrarische bedrijfspanden, hetgeen veelal volgens de geldende bestemmingsplannen in strijd is met de bestemming ter plaatse.

Aangezien de agrariërs (ook) in Amstelveen moeite hebben om 'economisch het hoofd boven water te houden', worden steeds vaker nevenactiviteiten ontwikkeld om een aanvulling op het inkomen te genereren.

De provincie Noord-Holland heeft in de notitie 'Nieuwe kansen voor vrijkomende agrarische bebouwing in Noord-Holland' globaal een aanzet gegeven voor versoepeling van beleid en regelgeving. In de beleidsnota 'Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB) is een nadere uitwerking voor de gemeente Amstelveen gemaakt, met als doel om een duidelijk toetsingskader te bieden voor nieuwe neven- of vervolgvacatures in vrijkomende agrarische bebouwing. De in deze nota opgenomen 'positieve lijst' van functies die kunnen worden toegestaan is opgenomen in de planregels van dit bestemmingsplan.

Detailhandel is niet wenselijk in het landelijk gebied. De vestiging van bedrijven in het landelijk gebied kan ten koste gaan van de uitgifte van een bedrijventerrein, indien bedrijven worden toegelaten die naar aard en omvang bij voorkeur op een bedrijventerrein gevestigd dienen te worden. Bij vestiging in het landelijk gebied, weliswaar in VAB, is mede daarom het kleinschalige karakter van de nieuwe functie een belangrijk criterium. Op het moment dat dergelijke bedrijven willen groeien, zal verplaatsing naar een bedrijventerrein noodzakelijk zijn. Bij besluit van 4 september 2007 heeft het college besloten de nota VAB te verruimen in die zin dat de mogelijkheid wordt geboden sloop en vervangende nieuwbouw te plegen. In geval van nieuwbouw wordt slechts medewerking verleend aan herbouw van het op dat moment aanwezige oppervlak van de bedrijfsbebouwing met een marge van maximaal 10%.

De nota is geïmplementeerd in dit bestemmingsplan.

6.4.13 Energiebeleidsplan 2013-2016

Het energiebeleidsplan (27 mei 2009) gaf 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 vanaf de beleidsperiode 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. Met het op 24 april 2013 vastgestelde Energiebeleidsplan 2013-2016 is deze ambitie herbevestigd waarbij in activiteiten meer focus is aangebracht.

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 zonodig 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 is vastgelegd in de Nota bodembeheer en de bijbehorende ontgravingskaart, bodemfunctiekaart en toepassingskaart

Plangebied

Middenwaard

Op 9 augustus 2007 is door gemeente Amstelveen aan Wareco opdracht gegeven een verkennend bodemonderzoek uit te voeren (zie Bijlage 2 kenmerk At70.003hg.rap) op de onderzoekslocatie aan de Middenwaard te Amstelveen.

Op de locatie is een groenstrook met grondhopen aanwezig tussen twee woonwijken. De grondhopen zijn ontstaan doordat in het verleden puin is gestort en grond in depot is gezet. De aanleiding van het onderzoek is de voorgenomen bestemmingswijziging tot woningbouwlocatie. Voor de realisatie van de woningen zullen de aanwezige grondhopen ontgraven moeten worden.

Doel van het onderzoek is driedig, te weten:

- het bepalen van de aanwezigheid, de omvang en de kwaliteit van de puinstort, de kleikaden, de (kleine) grondhopen, afdeklaag;
- het bepalen van het dempingmateriaal van de gedempte sloten;
- het bepalen van de zetting onder de grondhopen.

Er is onderzoek verricht t.p.v. de 4 locaties:

Deelgebied A (= woongebied 1)

De puinhoudende zand en kleilagen ter plaatse van deellocatie A zijn maximaal licht verontreinigd met PAK en minerale olie. De overige gemeten parameters zijn niet in verhoogde gehalten aangetroffen.

Deelgebied B (= wijzigingsgebied 1)

De puinhoudende grond is licht verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. Een matige verontreiniging met PAK en een lichte verontreiniging met zware metalen zijn aangetroffen in het kade materiaal.

Deelgebied C (= wijzigingsgebied 2)

De sterk puinhoudende grond in de kern van het grondlichaam en het afdek materiaal is licht verontreinigd met PAK en minerale olie. Het kademateriaal van deelgebied C is licht verontreinigd met zware metalen en minerale olie.

Deelgebied D (= woongebied 2)

In de boven- en ondergrond van locatie D zijn geen van de gemeten parameters in verhoogde gehalten aangetroffen.

Asbest

Het asbestgehalte is bepaald in de meest verdachte bodemlaag. Het asbestgehalte ligt onder de restconcentratienorm (indicatieve bepaling).

Dempingmateriaal sloten

Bij de boringen ter plaatse van de gedempte sloten is geen afwijkend dempingmateriaal aangetroffen, met uitzondering van het sterk puinhoudende materiaal in de ondergrond van boring B02. Deze puinhoudende grond is sterk verontreinigd met zink en matig verontreinigd met koper en lood.

Zetting

Het oorspronkelijke maaiveld is in de boorprofielen niet goed te onderscheiden. Op basis van de oorspronkelijke aanleghoogten van de grondlichamen en hoogten, gemeten in voorliggend onderzoek, is op te maken dat indien de grondlichamen in 1969 op een juiste hoogte zijn aangelegd er sprake is geweest van een zetting van 1,19 m voor grondlichaam B en 1,0 m voor grondlichaam C.

Vervolgens is er in 2009 een milieukundig grondwateronderzoek uitgevoerd omdat er bij het aanleggen van het grondlichaam mogelijk verontreinigd stortmateriaal is toegepast.

Met dit onderzoek is een indicatie verkregen van de bodemopbouw en de kwaliteit van de grond in de grondlichamen aan de Middenwaard te Amstelveen.

Voor het verwijderen van de grondlichamen zal een plan van aanpak worden opgesteld waarin het ontgraven, het onderscheiden van de diverse grondstromen en het inkeuren van deze grondstromen in diverse subdepots (op de locatie) wordt beschreven. Deze aanpak zal worden voorgelegd aan de provincie Noord-Holland.

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 nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan

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

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 wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Watergebiedsplannen buitengebied

De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het buitengebied zijn door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht vastgelegd in de watergebiedsplannen WesterAmstel (2005) respectievelijk Middenpolder (2008). Een deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd.

Plangebied

Waterkering

Een klein deel van het plangebied ligt binnen een waterkering. De waterkering is als zodanig bestemd. Deze gronden zijn primair bestemd voor de waterhuishouding door middel van dijken, dijksloten en kaden.

Waterleiding

Het tracé Waterleiding Rijn Kennemerland loopt in dit plangebied door de wijk Groenelaan, van oost naar west. De waterleiding is als zodanig bestemd.



Riolering en hemelwaterafvoer

De woningen en gebouwen zijn aangesloten op een gemengd stelsel onder vrijverval.

Er wordt extra aandacht geschonken aan het voorkomen van verontreiniging van het regenwater, zoals:

- het vermijden van onbehandelde uitlopende materialen zoals koper, zink en lood;
- teerhoudende dakbedekking (PAK's);
- met verontreinigende stoffen verduurzaamd hout in de bouw en bij de inrichting van de openbare ruimte.

Watercompensatie

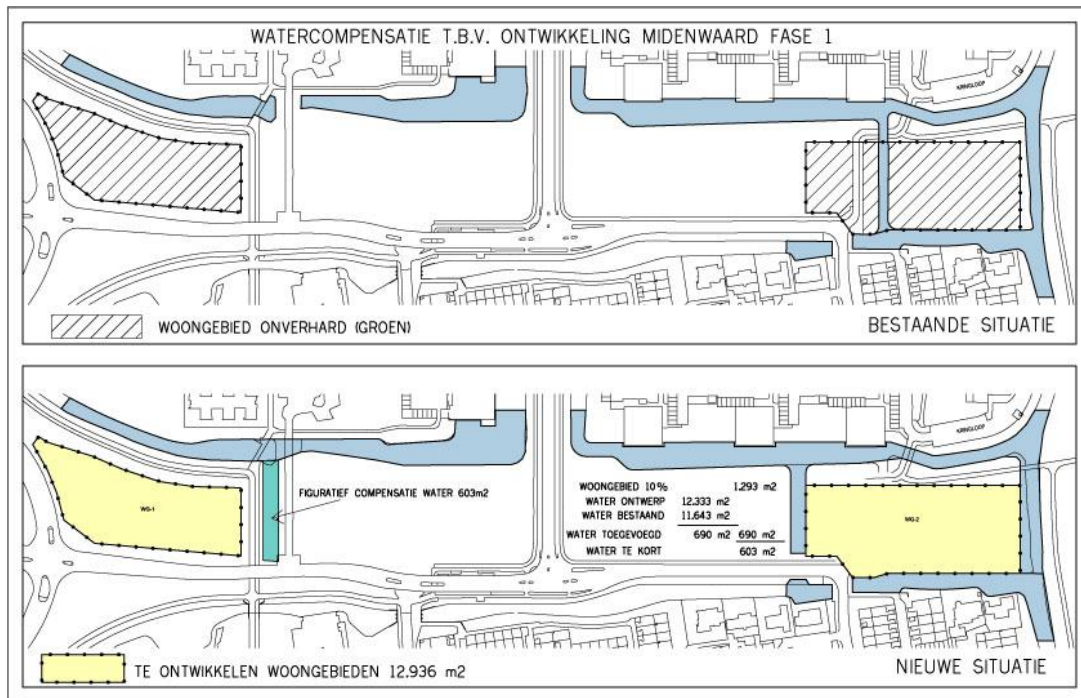
Op de gronden is de Keur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Bij de beoogde ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met het beleid van het AGV. Een van de beleidsregels betreft het aanleggen van verhard oppervlak. Deze beleidsregels vormen het afwegingskader voor vergunningverlening: in dit geval voor Watervergunningen op het gebied van aanleggen van verhard oppervlak waardoor hemelwater niet in de bodem kan infiltreren.

Deze beleidsregels gelden voor situaties met aanleg van verhard oppervlak van meer dan 1000 vierkante meter. In de keur is bepaald, dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van nieuwe verharding naast de bestaande wateroppervlakte extra open water zal worden toegevoegd ter grootte van 10% van die verharding. Dat houdt in dat bij iedere nieuwbouwontwikkeling voldoende oppervlaktewater gerealiseerd moet worden. Deze uitbreiding kan niet alleen in de openbare ruimte gezocht worden, maar zal bij voorkeur (in ieder geval gedeeltelijk) op eigen terrein opgelost moeten worden. Indien dit niet mogelijk is kan waterberging worden afgekocht via de Amstelveense waterbank. De Amstelveense waterbank (Waterbalans) is inmiddels operationeel, maar moet nog bestuurlijk worden bekrachtigd.

Middenwaard

Toename verharding

Er wordt een groot deel verhard door woningbouw, wegen en parkeerplaatsen mogelijk te maken. Ook worden er watergangen gedempt en nieuw water gegraven in verband met de herinrichting van het gebied.



Woongebied 1 en 2 hebben een totale oppervlakte van 12936 m².

Aangezien het nog niet bekend wordt hoe dit ingevuld gaan worden gaan we uit van 100% verharding. Dit betekent dat er 1293 m² gecompenseerd dient te worden. Dit is al deels in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen door een deel van het bestaande water te vergroten met 690 m². Dit betekent dat er nog 603 m² water gezocht moet worden binnen het peilgebied. gedacht wordt om dit ten oosten van woongebied 1 te realiseren.

Voor de wijzigingsgebieden 1 en 2 is nog niet bekend of ze ook daadwerkelijk worden ontwikkeld naar woongebieden. Indien hier sprake van is zal de watercompensatie van dit gebied onderdeel zijn van de wijzigingsprocedure.

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 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 Bovenkerkervolder 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, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde dusdanig laag dat er geen criteria aan zijn verbonden.

Plangebied

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Zie ook 5.1.3 Cultuurhistorie/archeologie.

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:

1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zoning 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, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.

Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzoning 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 o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidzone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Plangebied

Middenwaard

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege wegverkeer ten behoeve van de bouwkavels in het plan Middenwaard door M+P raadgevende ingenieurs BV (zie Bijlage 3 rapportnummer M+P.GWA.11.06b.1 31 maart 2015).

In het kader van de ruimtelijke procedure is een geluidsonderzoek benodigd naar alle relevante geluidsbronnen in de directe omgeving. De relevante geluidsbronnen zijn de volgende wegen:

- Beneluxbaan
- Gondel
- Turfschip (deels)
- Groenelaan

Verder is de toekomstige woningbouw in het plan nabij de 30 km/uur weg Punter gelegen. Deze geluidsbron is ook opgenomen in het onderzoek. Aan de Oostrand van het bestemmingsplan is een ontsluitingsweg 30 km/uur weg naar het Golfterrein gelegen, de verkeersintensiteit op deze weg is dermate laag (e.e.a. is vastgesteld in eerder onderzoek) dat vanwege deze weg geen relevante geluidsbelasting bij de woningen aanwezig is.

De geluidsbelastingen zijn berekend met rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 [2] en bepaald met behulp van het programma Winhavig versie 8.53. De grenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij nieuw te bouwen woningen bedraagt $L_{den} = 48$ dB. De maximale grenswaarde die kan worden verleend is afhankelijk van de situatie en is in beginsel voor stedelijke situaties maximaal 63 dB.

Aangezien de verkaveling nog niet bekend is, is de maximaal te verwachten geluidsbelasting per weg per bouwkveld bepaald. Hierbij is uitgegaan van de twee mogelijke realisatievarianten:

- 2 kavel variant: De meest oostelijke en westelijke delen van Middenwaard worden bebouwd. Het middendeel (wijzigingsbevoegdheid) blijft onbebouwd.
- 4 kavel variant: Alle vier de delen worden bebouwd.

Kavel Woongebied 1

- vanwege de Beneluxbaan $L_{den} = 50$ dB
- vanwege Gondel $L_{den} = 57$ dB
- vanwege Turfschip $L_{den} = 60$ dB

Kavel Uitwerkingsgebied 1

- vanwege Turfschip $L_{den} = 61$ dB
- vanwege de Groenelaan $L_{den} = 62$ dB

Kavel Uitwerkingsgebied 2

- vanwege Turfschip $L_{den} = 57$ dB
- vanwege de Groenelaan $L_{den} = 63$ dB

Voor de kavel Woongebied 2 staat er in het rapport dat vanwege Turfschip $L_{den} = 56$ dB. In het onderzoek is er nog vanuit gegaan dat de Turfschip gelegen voor de woningbouwlocaties in z'n geheel een 50 km weg is. Dit wordt aangepast voor het gedeelte vanaf de Groenelaan richting het oosten. Dit gedeelte van de weg zal, voordat de woningen opgeleverd worden, een 30 km weg worden. Dit betekent dat er, anders dan ik het rapport staat aangegeven, geen hogere grenswaarde hoeft te worden verleend voor Woongebied 2. De geluidsbelasting op de gevel zal ook minder worden dan in het rapport staat aangegeven.

Onderzoek naar de geluidswering is nodig bij die delen van de uitwendige scheidingsconstructie, waar de grenswaarde wordt overschreden, en waarachter een geluidsgevoelige verblijfsruimte is gepland. De eisen met betrekking tot de minimale geluidswering van de gevel zijn opgenomen in het Bouwbesluit. De woningen die gerealiseerd worden moeten altijd voldoen aan het bouwbesluit.

Uit de berekeningen is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde als gevolg van wegverkeer wordt overschreden. In geen van de gevallen wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Er zal een procedure ontheffing hogere grenswaarde moeten worden doorlopen. Deze heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen tegen het ontwerpbesluit ingediend. Op 25 augustus 2015 heeft het college de hogere grenswaarde vastgesteld voor Middenwaard. Zie Bijlage 4 voor het besluit Hogere Grenswaarde.

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 (39 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 bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' 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.

Plangebied

Middenwaard

Gezien het bouwplan van circa 170 nieuwe woningen kan gesteld worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. In principe kan het plan zonder belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit gerealiseerd worden.

Uit de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plaatse blijkt dat zowel in de huidige situatie, als in de toekomstige situatie tot 2020 geen grenswaarden worden overschreden, ter plaatse van het bouwplan.

Dit betekent dat volgens Artikel 5.16 Wm en op basis van een goede ruimtelijke ordening er geen bezwaren zijn om het bouwplan op deze locatie te realiseren.

7.6 Verkeer en parkeren

Middenwaard

Verkeer

Voor woongebied 1 geldt dat er 1 ontsluiting mogelijk is vanaf de Turfschip. Het infrastructurele knooppunt tussen woongebied 1 en het naastgelegen ontwikkelgebied met een wijzigingsbevoegdheid is door het hoogteverschil complex. Hier bevindt zich een fietstunnel en fietspad. Tevens is naast het fietspad een ontsluitingsweg naar het gezondheidscentrum Marne. Dit is destijds voor bestemmingsverkeer aangelegd. De gemeente Amstelveen biedt de ontwikkelaar van woongebied 1 de ruimte om met een verkeersveilige ontsluiting te komen voor dit verkeersknooppunt.

Voor het fietsverkeer geldt dat het fietspad langs de singel wordt doorgetrokken.

Parkeren

Het parkeren dient binnen elk plangebied te worden opgelost. Voor woongebied-1 geldt dat de parkeervoorziening niet zichtbaar is vanaf de Gondel en het Turfschip.

Bij voorkeur worden er ook geen parkeerstraten/parkeerplaatsen langs de Turfschip en de Groenelaan gerealiseerd. Er dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd conform parkeernota.

7.7 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 op 1 april 2015 de circulaire opgevolgd zal worden door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). 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 bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Plangebied

Middenwaard

Het plangebied ligt niet in de invloedsfeer van een weg waarover gevaarlijk transport plaats vindt of in de invloedsfeer van een inrichting of leidingentracé dat een gevarezone rond zich heeft.

7.8 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 beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen 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.

Plangebied

Middenwaard

Het projectgebied bestaat uit een groene strook tussen de bebouwing in. Het midden van deze strook bestaat grotendeels uit een ruig begroeid oud zandlichaam. In het noorden en het zuiden wordt het projectgebied begrensd door watergangen met een beschoeide oever. Langs deze watergangen staan stroken van bomen en struweel. In het zuiden en aan de westkant van het projectgebied zijn autowegen aanwezig. De oostkant van het gebied wordt begrensd door een deel van de Bovenkerkerpolder.

Bij de ingreep gaat mogelijk habitat van middels Flora- en faunawet beschermde soorten verloren. Om inzicht te verkrijgen in de huidige natuurwaarden en een inschatting te maken welke invloed de plannen op beschermde natuurwaarden hebben is aanbevolen om aanvullend onderzoek naar enkele soort(groep)en te laten plaatsvinden. Er zijn aanvullende onderzoeken aanbevolen voor broedvogels, beschermde vissoorten, ringslang, beschermde flora en vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen.

Het kappen van bomen en struweel dient buiten het broedseizoen van vogels uitgevoerd te worden (globaal 15 maart- 15 juli) om overtreding van de flora- en faunawet te voorkomen. Bij de werkzaamheden als kappen van bosschages, bomen en struweel is het van belang om in één richting te werken waardoor de aanwezige algemene beschermde soorten voor de werkzaamheden uit kunnen vluchten. Tevens is het wenselijk overige werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels te doen.

De rugstreepd is bekend voor te komen in de naastgelegen Bovenkerkerpolder. Het wordt aanbevolen om bij de ontwikkeling van het gebied de bouwlocatie uit te rasteren met een amfibiewerend scherm om zo kolonisatie van de bouwlocatie door de rugstreepd te voorkomen.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op delen van de PEHS of Natura2000 gebieden worden niet verwacht.

7.9 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 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.

Windenergie

Bij het inventariseren van het plangebied is er gekeken naar mogelijkheden van kleine windturbines op daken. Gebieden die hier doorgaans geschikt voor zijn, zijn bedrijventerreinen, agrarische bebouwing en kantoorparken. Via de planregeling zijn kleine windturbines mogelijk gemaakt.