

TOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 10 november 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen de 'Quick Scan Groenelaan 3 en 5' vastgesteld. In deze Quickscan is de haalbaarheid van voorliggend initiatief tot transformatie onderzocht op verschillende beleidsgebieden, milieuaspecten en op financiële haalbaarheid.

Het initiatief betreft de sloop van twee (thans leegstaande) kantoorpanden aan Groenelaan 3 en 5 en de nieuwbouw van twee appartementengebouwen met bijbehorende parkeerplaatsen. Met het vaststellen van de Quickscan is onder voorwaarden ingestemd met voorliggend initiatief.

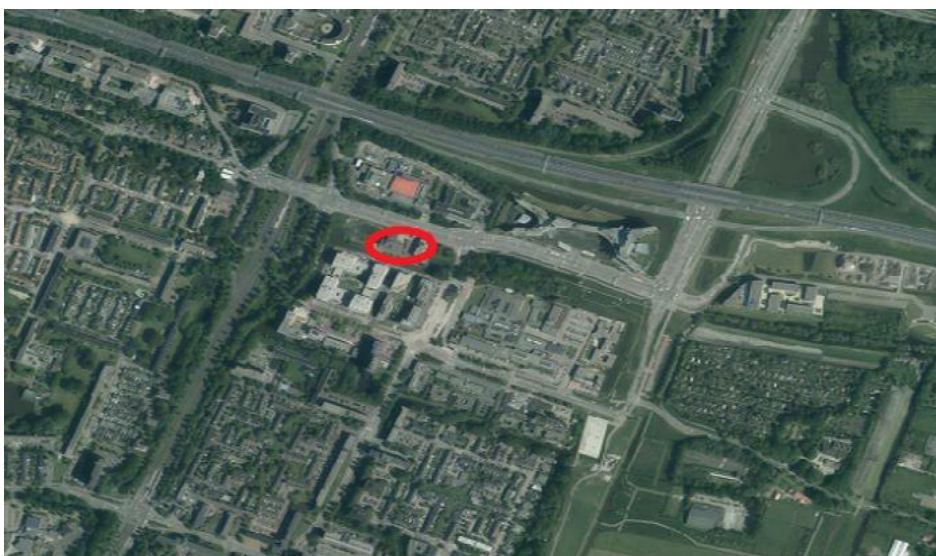
Het perceel heeft in het vigerende 'bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost 2015' de bestemming 'Kantoor' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' met een wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de bestemmingen 'Kantoor' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' te wijzigen naar 'Woongebied'. Met dit wijzigingsplan wordt beoogd de gewenste ontwikkeling van het plangebied juridisch gestalte te geven.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gesitueerd in het zuidoosten van de bebouwde kom van Amstelveen. De locatie wordt globaal begrensd door de A9 in het noorden, de Groenelaan in het noorden en in het oosten, het perceel Groenelaan 1 en de Beneluxbaan in het westen en de waterloop langs de Nicolaas Tulplaan in het zuiden.

Het plangebied is in het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost 2015 gelegen in het deelgebied 'woongebied Groenelaan'. Dit betreft het gebied tussen de Laan van de Helende meesters, het voormalige trace van de Rijksweg A3, Turfschip en de Beneluxbaan.

Op de onderstaande luchtfoto is de ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding 1. Ligging plangebied (rood omcirkeld)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voorliggend wijzigingsplan vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost 2015, vastgesteld op 30 september 2015 en onherroepelijk geworden op 19 november 2015. Dit geldende bestemmingsplan komt met het in werking treden van dit wijzigingsplan gedeeltelijk 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 '1e Wijziging Amstelveen Zuid-Oost 2015, Groenelaan 3-5' 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. Voorliggend bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

In deze paragraaf worden de consequenties omschreven van de uitgangspunten op ruimtelijk en functioneel niveau. Ingegaan wordt op de veranderingen op het gebied van: bebouwingsmogelijkheden en gebruikswijzigingen.

Ruimtelijke uitwerking

De projectlocatie bevindt zich aan de noordzijde van de wijk Groenelaan. De wijk Groenelaan is ontworpen en gebouwd in de jaren '60 en '70. De verkeersstructuur, de groenstructuur en de stempelstedenbouw zijn typerend voor de wijk. Gestapelde bouw komt alleen in reeksen voor, geen solitairen, in daarvoor bedachte zone's: langs de Groenelaan, Sportlaan, Mont Blanc en de zuidrand van de wijk. De architectuur is typisch jaren '60 nieuwe zakelijkheid (vrij sober, veel horizontale geleiding, traditionele materialen), maar per blok anders.

De projectlocatie ligt ten zuiden van de weg Groenelaan. De Groenelaan is een brede ontsluitingsweg voor de wijk en een belangrijke schakel in de verbinding tussen Beneluxbaan, via Laan van Langerhuize, naar de A9. Aan dit deel van de Groenelaan staan verschillende kantoorpanden.

Huidige situatie

Op de locatie Groenelaan 3 en 5 stonden tot voor kort twee kantoorpanden die sinds enige tijd leegstonden. De naastgelegen kavel, Groenelaan 1, waar voorheen 'Nifterlake' was gevestigd, wordt momenteel herontwikkeld. De twee betreffende kantoorpanden van tezamen 9.000 m² (2 x 4.500 m²) zijn in het kader van voorliggende herontwikkeling inmiddels gesloopt en op de locatie zullen twee nieuwe appartementengebouwen worden gebouwd.



Afbeelding 2. Voormalig kantoorpand Groenelaan 3. Aanzicht vanaf de Groenelaan



Afbeelding 3. Voormalig kantoorpand Groenelaan 3. Aanzicht vanaf de Nicolaas Tulplaan



Afbeelding 4. Voormalig kantoorpand Groenelaan 5. Aanzicht vanaf de Groenelaan



Afbeelding 5. Voormalig kantoorpand Groenelaan 5. Aanzicht vanaf de Nicolaas Tulplaan

Beoogde situatie

De twee kantoorpanden aan de Groenelaan 3 en 5 zijn in eigendom bij de ontwikkelaar Paas Vastgoed Ontwikkeling. De voormalige eigenaren zagen geen heil in de verdere verhuur van de kantoorpanden. De ontwikkelaar heeft de twee kantoorgebouwen inmiddels geamoveerd en beoogd deze te vervangen door twee appartementgebouwen met een eigen gebouwde parkeervoorziening (parkeergarage op de begane grondlaag van de twee appartementgebouwen). Het project wordt 'De Terrassen' genoemd.

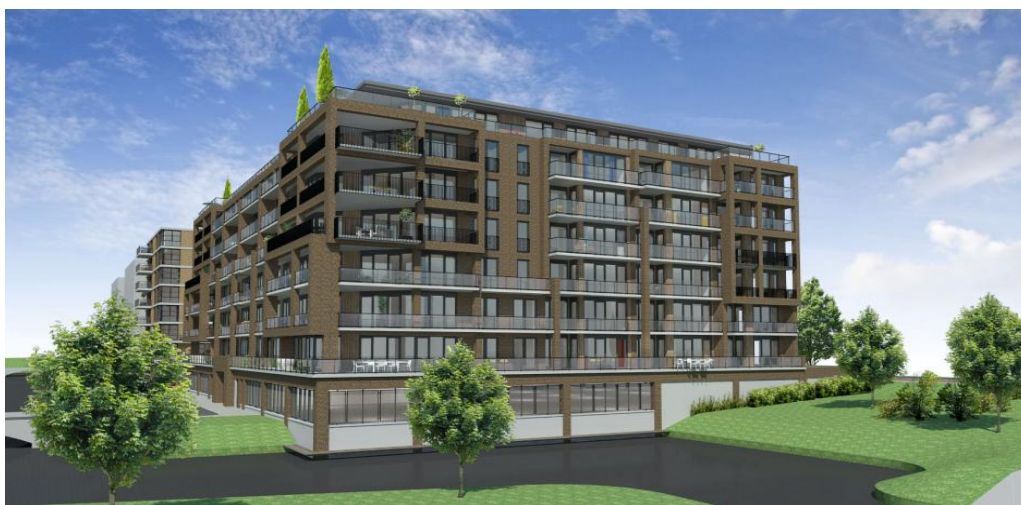
In totaal zullen 134 appartementen worden gerealiseerd, verdeeld over 7 verdiepingen. Het appartementengebouw dat zal worden gerealiseerd op het perceeldeel Groenelaan 5 zal bestaan uit 78 appartementen en het appartementengebouw dat zal worden gerealiseerd op het perceeldeel Groenelaan 3 uit 56 appartementen. Inclusief de gebouwde parkeervoorziening (op maaiveld Maimodineslaan) zullen beide gebouwen bestaan uit 8 bouwlagen.



Afbeelding 6. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen'. Aanzicht vanaf de Groenelaan aan de noordzijde van het plangebied (links: Groenelaan 5 en rechts: Groenelaan 3)



Afbeelding 7. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen'. Aanzicht vanaf de Groenelaan aan de noordoostzijde van het plangebied



Afbeelding 8. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen'. Aanzicht vanaf de Groenelaan aan de oostzijde van het plangebied



Afbeelding 9. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen'. Aanzicht vanaf de Groenelaan aan de zuidoostzijde van het plangebied



Afbeelding 10. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen', perceeldeel Groenelaan 5. Aanzicht vanaf de Nicolaas Tulplaan de zuidzijde van het plangebied



Afbeelding 11. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen', perceeldeel Groenelaan 3. Aanzicht vanaf de Nicolaas Tulplaan de zuidzijde van het plangebied



Afbeelding 12. Impressie nieuwbouwplan 'De Terrassen', perceel delen Groenelaan 3 en 5. Aanzicht vanaf de Nicolaas Tulplaan de zuidzijde van het plangebied

Functionele uitwerking

De twee voormalige gebouwen aan de Groenelaan 3 en 5 deden tot voor kort dienst als kantoor met bijbehorende functies als parkeren.

Voormalige situatie

Het kantoorgebouw aan Groenelaan 3 (zie afbeeldingen 2 en 3) stond bekend als 'Nieuwer Amstel', heeft Japanse invloeden en is omstreeks 1985 gebouwd. Het kantoorgebouw deed dienst als businesscentre en verzamelgebouw voor verschillende bedrijven. Het kantoorgebouw voorzag in een eigen prive parkeerterrein.

Ook het kantoorgebouw aan Groenelaan 5 is gebouwd in 1985 en huisvestte voorheen bedrijven als Philip Morris Holland B.V. en Agilent Technologies Sanigi B.V.

In de meest recente situatie werden de gronden gebruikt ten dienste van de kantoorbestemming.

Beoogde bestemming

In de beoogde situatie zullen de gronden in dienst staan van de bestemmingen Wonen, Verkeer-Verblijfsgebied, Groen en Water.

De bestemming Wonen behelst de onder meer de functies wonen en (gebouwd) parkeren. De bestemming Verkeer-Verblijfsgebied behelst onder meer de functies woonstraten en parkeervoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de bestemming. De bestemmingen Groen hebben betrekking op functies als: groenvoorzieningen, parkeren en fiets- en voetpaden en de bestemming Water behelst functies als waterberging, waterhuishouding en waterlopen, maar ook bruggen en nutsvoorzieningen.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

Aan de Groenelaan 3-5 waren voorheen twee kantoorgebouwen aanwezig die sinds enige tijd leegstonden. De huidige eigenaren hebben, vanwege het gebrek aan interesse van huurders van kantoorruimten, een verzoek gedaan tot transformatie naar woningen. Het verzoek behelst de (inmiddels gerealiseerde) sloop van de kantoorgebouwen en het nieuwbouwen van twee appartementgebouwen.

In het huidig vigerende bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost 2015 is voor het betreffende perceel in artikel 16 de enkelbestemming 'Groen', in artikel 18 de enkelbestemming 'Kantoor', in artikel 28 de enkelbestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' en in artikel 29 de Enkelbestemming Water opgenomen. De beoogde bestemmingen Wonen, Verkeer-Verblijfsgebied, Groen en Water passen niet binnen de thans geldende ruimtelijke regeling.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan geldt voor het betreffende perceel de wijzigingsbevoegdheid 'Wetgevingszone Wijzigingsgebied 3'. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in artikel 46 van het vigerende bestemmingsplan.

Het project past binnen de beleidslijnen van de gemeente, te weten: het toevoegen van woningen op deze locatie. Met het oog hierop en gezien het overaanbod van kantoorruimten (ook in Amstelveen) en de ligging naast Groenelaan 1 (een perceel dat onlangs is getransformeerd naar 'Wonen', 'Verkeer-Verblijfsgebied' en 'Groen'), kan voorliggend, beoogde plan worden gezien als een wenselijke ontwikkeling.

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

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

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

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

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

3.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel 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

Groen (artikel 3)

In dit artikel wordt de bestemming Groen geregeld. Gronden met de bestemming Groen zijn bestemd voor: groenvoorzieningen, met daaraan ondergeschikt onder andere: parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen en water, waterlopen en waterpartijen.

Verkeer-Parkeren (artikel 4)

In dit artikel wordt de bestemming Verkeer-Parkeren beschreven. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor een parkeergarage, daktuinen en daarbij behorende ontsluitingswegen, straten en paden.

Verkeer-Verblijfsgebied (artikel 5)

In dit artikel wordt de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied geregeld. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor onder andere woonstraten en parkeervoorzieningen.

Water (artikel 6)

In dit artikel wordt de bestemming Water geregeld. Gronden voorzien van deze bestemming zijn bedoeld voor onder meer waterberging, waterhuishouding, waterlopen en bruggen.

Wonen (artikel 7)

Deze bestemming wordt geregeld in artikel 6. De gronden die zijn voorzien van deze bestemming zijn voor onder meer woningen, als dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf tot maximaal 30 % van de vloeroppervlakte van de woning (met inbegrip van de daarbij behorende aan - en/of bijgebouwen), tuinen en erven.

Waterstaat - Waterkering (artikel 8)

Als dubbelbestemming is in in artikel 8 Waterstaat-Waterkering opgenomen. De primaire bestemmingen (in casu zijn dit de bestemmingen: Wonen, Water, Verkeer-Parkeren, Verkeer-Verblijfsgebied en Groen) mogen de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 9)

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 10)

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.

Algemene afwijkingsregels (artikel 11)

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

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening (artikel 12)

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 13)

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 14)

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 ruimtevraag 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).

Woonagenda Amstelveen

Op 9 maart 2016 is de gemeentelijke woonagenda 2015-2018 vastgesteld door de gemeenteraad. De grootste opgave die in de nieuwe woonagenda wordt geformuleerd is te zorgen voor voldoende woningen in het dure en middeldure segment als voorwaarde om de doorstroming te stimuleren. Onderkend wordt dat, gezien de kosten die aan transformatie zijn verbonden, dit een uitbreiding van de voorraad zal meebrengen in het middeldure en dure segment, vooral in de huursector.

Regionaal onderzoek vrije sector huur

De Stadsregio Amsterdam heeft in september 2014 onderzoek laten doen naar de potentiële vraag naar vrije sector huurwoningen in de Stadsregio. Uit het onderzoek blijkt dat de potentiële vraag naar vrije sector huurwoningen sterk toeneemt en groter is dan het jaarlijks vrijkomende aanbod. Niet alleen in Amsterdam maar ook in alle 16 andere regiogemeenten. Vrije sector huur voorziet in een behoefte van een groter wordende doelgroep en draagt bij aan doorstroming van de bestaande woningvoorraad. Zo levert het een gerichte bijdrage aan de versterking van de regionale woningmarkt. De belangrijkste doelgroepen voor de regio zuid zijn de bovenmodale huishoudens van 55 – 75 jaar, de bovenmodale doorstroomgezinnen en de bovenmodalen van 35 – 55 jaar zonder kinderen. Het jaarlijkse tekort aan vrije sector huurwoningen in Amstelveen is in dit onderzoek berekend op 150 a 250 woningen. Naar verwachting komen er medio april 2016 nieuwe woningbehoefte-gegevens beschikbaar.

Woningbouw Groenelaan 3 - 5: appartementen

In het kader van dit project worden 134 appartementen gerealiseerd in uiteenlopende prijscategorieën (van € 711 tot 1100 euro). De appartementen worden verspreid gerealiseerd over 8 bouwlagen (inclusief de begane grondlaag voor parkeren). Op de locatie Groenelaan 5 worden 78 appartementen gerealiseerd en op de locatie Groenelaan 3, 56 appartementen.

Conclusie

Gelet op de Woonagenda Amstelveen, het Regionaal onderzoek vrije sector huur en het berekende tekort aan vrije sector huurwoningen in Amstelveen, voorziet de voorstaande stedelijke ontwikkeling in een actuele, regionale behoefte binnen bestaand, stedelijk gebied. Bestaande, beschikbare gronden worden opnieuw benut en kantooroppervlakten worden weggenomen uit een markt waarin een overschot hieraan is.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

4.2.1 Inleiding

De beoogde ontwikkeling bevat directe bouwtitels voor de verwezenlijking van een woningbouwproject van twee woongebouwen boven op een bovengrondse parkeervoorziening die kunnen worden bereikt via een nieuw te realiseren oversteek.

De gemeente is verplicht om de grondexploitatiekosten, die toewijsbaar zijn aan particuliere gronden en die nodig zijn om de voorgenomen bouwplannen mogelijk te maken, te verhalen op de ontwikkelaar.

De gronden van de beoogde nieuwbouwontwikkeling zijn in eigendom van initiatiefnemer.

4.2.2 De vorm van het kostenverhaal

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 Wijzigingsplan voorziet in de bouw van 134 woningen en betreft derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld.

In afwijking hiervan behoeft de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan (of in dit geval een wijzigingsplan), 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.

Ten behoeve van onderhavige grondexploitatie heeft de gemeente met de ontwikkelende partij een overeenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op deze ontwikkelende partij. Het is niet nodig een tijdvak of fasering of regels danwel een uitwerking van regels publiekrechtelijk op te leggen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer noodzakelijk.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Inspraak

Er is een informatieavond gehouden op 15 maart 2016. Op deze avond zijn omwonenden en geïnteresseerden geïnformeerd over het nieuwbouwplan, zijn aanwezigen geïnformeerd over de planning en is een ieder in de gelegenheid geweest tot het stellen van vragen en het naar voren brengen van reacties.

Het ontwerpwijzigingsplan is, samen met het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet Geluidhinder, gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 16 juni 2016 tot en met woensdag 27 juli 2016. Gedurende de termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld (schriftelijk) zienswijzen kenbaar te maken.

Er zijn naar aanleiding van de tervisielegging van het wijzigingsplan en van het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet Geluidhinder geen zienswijzen naar voren gebracht.

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 12 april 2016.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. Waternet
3. Gasunie
4. Stadsregio Amsterdam
5. Brandweer Amstelland
6. Wijkplatform Groenelaan

De instanties welke staan vermeld onder de nummer 1, 2, 4 en 6 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instantie welke staat vermeld onder nummer 3 heeft te kennen gegeven, geen opmerkingen te hebben, dan wel dat het voorontwerp geen onderwerpen raken waarbij deze instantie belang heeft.

De instantie welke staat vermeld onder nummer 5 heeft inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. De opmerkingen en aanbevelingen betreffen het ontwerp van het bouwplan en heeft geen directe ruimtelijke relevantie. Het bestemmingsplan behoeft naar aanleiding van deze reactie geen aanpassing. Verder zal de reactie worden betrokken bij de uitwerking van het bouwplan.

4.4 Handhaving

Toespitsen op de keuzes die zijn gemaakt. Waarom bepaalde zaken niet zijn gelegaliseerd. Kijk in het handhavingsbeleid of het past in het programma. Wel afstemmen met de collega's van handhaving bij de inventarisatie. .

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 (Amstelveen Zuid Oost)

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 (Amstelveen Zuid Oost) 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.

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 aangelegen 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.

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 12de en 13de eeuw ontgonnen, in een enigszins onregelmatige strokenverkaveling. Door de veenwinning in de 16de, 17de en 18de 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 18de 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.

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 Groenelaan staan de meeste woningen. De woningen in Groenelaan kennen ook een relatief lage bezettingsgraad, 1,7 personen per woning.

Op het terrein Groenelaan 1 (Langerhuize) worden twee woongebouwen met in totaal 84 woningen gerealiseerd.

In de wijk Groenelaan zijn vier woonzorgcomplexen aanwezig, 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 Verkeer en vervoer

Ontsluiting (huidig en toekomstig)

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).

In de omgeving van het plangebied is aanwezig:

- Een stroomweg (Rijksweg A9)
- Gebiedsontsluitingswegen:

Doorgaande wegen

1. Beneluxbaan
2. Laan van Langerhuize/Groenelaan
3. Burgemeester Boersweg

Verkeer tussen wijken

1. Sportlaan
2. Groenelaan/Turfschip west
3. Dr. Willem Dreesweg
4. Gondel/Galjoen
5. Ouverture zuid

Wijkontsluitende (verzamel)wegen

1. Poortwachter
2. Krijgsman
3. Praam

Relevantie plangebied

In de meest recente situatie werd de projectlocatie ontsloten vanuit het noorden via de bestaande ontsluitingsweg ter hoogte van het adres op de Groenelaan. De aansluiting werd als verkeersonveilig ervaren. In de toekomstige situatie zal de locatie vanuit het zuiden worden ontsloten via een nieuw aan te leggen weg, de Maimonideslaan (op de onderstaande kaart de meest noordelijke bruinkegekleurde weg). De Maimonideslaan zal via twee nieuw te realiseren oversteken in verbinding staan met de (reeds bestaande) Nicolaas Tulplaan (de zuidelijk gelegen, bruinkegekleurde weg). De meest recente aansluiting zal, zodra de nieuwe ontsluiting gerealiseerd is, volledig worden opgeheven en op de Nicolaas Tulplaan zal naar verwachting een eenrichtingsverkeersregime worden ingevoerd, waardoor de verkeersveiligheid verder zal toenemen.

Op de onderstaande kaart is het inrichtingsplan weergegeven, met de nieuw aan te leggen Maimonideslaan, de twee nieuw te realiseren oversteken en de geplande rijrichting.



Afbeelding 13. Inrichtingsplan

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.

De bij het plangebied gelegen bushaltes zijn: Amstelveen Ziekenhuis en Amstelveen Ouderkerkerlaan. Op / langs de Groenelaan rijden de buslijnen 146 en 199.

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.

Het plangebied is goed bereikbaar per tramlijn 51 (halte Ouderkerkerlaan).

Parkeren

Het beleid met betrekking tot parkeren is als volgt: in geval van nieuwbouw moet de initiatiefnemer zorgen voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor de parkeernormen binnen Amstelveen wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen 2016 (Afdeling Realisatie en Beheer- Verkeer en vervoer, vastgesteld in de raad van 16 december 2015).

Voor de parkeernormen en de parkeeroplossing voor dit project wordt verwezen naar paragraaf 6.4.3.

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).

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.

Relevantie plangebied

Op 21 maart 2011 is er een tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld. Voor Amstelveen betekent 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 (Hierna: 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.

Relevantie plangebied

Het project valt binnen de hoogtebeperkingen en binnen de beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen van het Lib. Aangezien de maximale bouwhoogte conform dit bestemmingsplan 26 meter is, wordt voldaan aan deze hoogtebeperking. 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

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.

6.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs)

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.

Relevantie plangebied

Het voorliggende plangebied ligt binnen het door de Provincie aangewezen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Binnen een dergelijk gebied geldt op basis van de Prvs geen beperking ten aanzien van het realiseren van woningen en parkeervoorzieningen. De Prvs heeft verder geen gevolgen voor het project.

6.3.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Noord-Holland heeft een grote variëteit aan landschappen en een rijke cultuurhistorie. De lange ontwikkelingsgeschiedenis van de provincie is goed terug te zien in de verschillende landschappen met hun kenmerkende elementen, patronen en structuren. De historische objecten en structuren zijn uniek en geven identiteit aan het gebied: molens, stolpen, droogmakerijen, de Westfriese Omringdijk en de Stelling van Amsterdam, maar ook vele honderden archeologische vindplaatsen uit allerlei 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.

Relevantie plangebied

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.

Voorliggend plangebied bevat geen cultuurhistorische en archeologische waarden.

6.3.4 Regionale economische samenwerking

Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka)

Plabeka richt zich binnen de MRA specifiek op de bedrijventerreinen en kantoren. In juni 2011 hebben bestuurders van gemeenten, stadsregio en provincies uit de MRA commitment gegeven aan de Uitvoeringsstrategie 2010 – 2040. De aanpak moet bijdragen aan het versterken van de economische toppositie van de MRA in Europa. Het doel van de uitvoeringsstrategie is om 2.200 ha verouderde bedrijventerreinen te herstructureren, 1,5 miljoen m² aan bestaande kantoren duurzaam te herontwikkelen en nog eens 1,5 miljoen m² aan incourante kantoorpanden aan de kantorenmarkt te onttrekken voor andere functies. Daarnaast zijn afspraken gemaakt om in de periode tot 2040 van het planaanbod van nieuwe kantoren 1,9 miljoen m² te schrappen en meer dan 500 ha aan nieuwe bedrijventerreinontwikkelingen te bevriezen. Er wordt ingezet op het beter benutten van de bestaande voorraad kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Ook zijn scherpe keuzes nodig over nieuwe ontwikkelingen in de

MRA. Zuinig en duurzaam ruimtegebruik staan daarbij hoog in het vaandel. Samenwerking met private partijen is hierbij noodzakelijk en onmisbaar. De overheid wil initiatieven vanuit de markt optimaal faciliteren. De gemeente Amstelveen heeft de uitvoeringsstrategie onderschreven. Een van de acties waaraan Amstelveen werkt is om samen met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn te komen tot een regionale bedrijventerreinenstrategie waarvan ook De Loeten en Amstelveen-Zuid van deel uitmaken.

Relevantie plangebied

Voorliggend initiatief ligt in lijn met bovenstaande visie, aangezien bestaande kantoren duurzaam worden herontwikkeld en een oppervlakt aan incurante kantoorpanden aan de kantorenmarkt worden onttrokken voor andere functies (Wonen)

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.

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. In de nota wordt per gebied (stadshart, woon- en werkgebied) ingegaan op verschillende thema's. Thema's als parkeercapaciteit, parkeernormen en verschijningsvorm/parkeerlocatie zijn het meest ruimtelijk relevant. De parkeernota bestaat uit een beleidsmatig deel en een deel met een beschrijving van het beschikbare instrumentarium.

Met de Parkeernotitie 2012 zijn een aantal maatregelen van kracht geworden om de parkeerregulering in goede banen te leiden zoals digitaliseren vergunningparkeren, parkeren op kenteken, blauwe zones en handhaving. Deze notitie vervangt de Parkeernota voor wat betreft het thema parkeerregulering.

Daarnaast heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen 2016 vastgesteld. Deze nota bevat de parkeernormen die voor Amstelveen gelden en de bijbehorende toepassingsregels. Deze nota vervangt de Parkeernota voor wat betreft het thema parkeernormen.

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.

Versrijningsvorm en parkeerlocatie

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). Uitgangspunt is dat doelgroepen zo dicht mogelijk bij hun bestemming moeten kunnen parkeren en dat dit bij voorkeur op eigen terrein gebeurt.

Relevantie plangebied

In onderstaande bijlage uit de Nota Parkeernormen 2016 zijn de thans geldende parkeernormen af te leiden.

Bijlage 1. Parkeernormen

Wonen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Woning groot >140m ²	Per woning	2,0
Woning middel 100m ² -140m ²	Per woning	1,7
Woning klein < 100m ²	Per woning	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig	Per kamer	0,7
Kamerverhuur, studenten	Per kamer	0,3
Aanleunwoning & serviceflat	Per woning	1,1

In het kader van dit project zullen er in totaal 134 appartementen worden gerealiseerd. 128 appartementen hebben een maximale oppervlakte van 100 m² en 6 (middelgrote) van maximaal 140 m². De geldende parkeernorm is hiermee 1,4 parkeerplaatsen per woning voor de 128 appartementen en 1,7 parkeerplaatsen per woning voor de 6 appartementen. In totaal zullen er 190 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, waarvan 40 parkeerplaatsen (0,3 bezoekersparkeerplaatsen X 134 appartementen) bestemd zijn voor bezoekers. Voor het nieuwbouwplan wordt het parkeren opgelost op de begane grondlaag (plint) van de gebouwen. In deze parkeergarage worden 178 parkeerplaatsen gerealiseerd, welke bestemd zijn voor bewoners (150 parkeerplaatsen) en deels voor bezoekers (28 parkeerplaatsen). Het bezoekersparkeren in de garage wordt geregeld door middel van een intercomsysteem. De overige 12 bezoekersparkeerplaatsen zullen worden gevonden op maaiveld, meer concreet zullen dit langspaarkeerplaatsen worden aan de Maimonideslaan.

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.

Woonagenda Amstelveen

Op 9 maart 2016 is de gemeentelijke woonagenda 2015-2018 vastgesteld door de gemeenteraad. De grootste opgave die in de nieuwe woonagenda wordt geformuleerd is te zorgen voor voldoende woningen in het dure en middeldure segment als voorwaarde om de doorstroming te stimuleren. Onderkend wordt dat, gezien de kosten die aan transformatie zijn verbonden, dit een uitbreiding van de voorraad zal meebrengen in het middeldure en dure segment, vooral in de huursector.

Relevantie plangebied

In paragraaf 4.1 (Actuele regionale behoefte) wordt omschreven op welke wijze het voorliggende project aansluit bij de bovengenoemde visie.

6.4.6 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.

6.4.7 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 versturende 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.

6.4.8 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.

6.5 Conclusie

De beoogde nieuwbouw van woningen met parkeervoorzieningen past binnen de vigerende beleidslijnen van het Rijk, de provincie en de gemeente Amstelveen.

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 potentieel 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.

Relevantie plangebied

Op 13 mei 2016 heeft Grondslag bodemkwaliteitsbureau het 'Verkennd bodemonderzoek Groenelaan 3-5 te Amstelveen' (Projectnummer: 25357) opgeleverd (zie bijlage 1 van bijlagen toelichting). De aanleiding voor het indicatieve bodemonderzoek is de voorgenomen herontwikkeling van deze locaties. De daaruit volgende grondruil heeft ook aanleiding gegeven tot het uitvoeren van dit bodemonderzoek ter plaatse van het nog niet eerder onderzochte terreindeel van Groenelaan 3. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de milieuhygienische bodemkwaliteit.

Uit het rapport kan worden opgemaakt dat de gestelde hypothese, dat ter plaatse van de onderzoekslocatie maximaal lichte verhogingen in de grond en grondwater worden verwacht op basis van voorgaand bodemonderzoek en de bodemkwaliteitskaart, is bevestigd. In de bovengrond is plaatselijk een lichte verhoging aan lood aangetoond. In de ondergrond zijn hooguit lichte verhogingen aangetoond aan enkele zware metalen. De bovengrond wordt indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit en is beoordeeld als 'Altijd Toepasbaar' en plaatselijk als klasse 'Wonen'. De ondergrond wordt indicatief beoordeeld als klasse 'Industrie' en plaatselijk als klasse 'Wonen' en 'Altijd Toepasbaar'.

Geconcludeerd kan worden dat deze resultaten geen aanleiding vormen tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek en de onderzoeksresultaten vormen geen belemmering voor de voorgenomen grondruil.

De locatie is geschikt voor de geplande woonfunctie.

Verordening Bodemenergie Amstelveen 2014 en interferentiegebied

Bodemenergie is een duurzame vorm van energie die bijdraagt aan besparing van fossiele brandstoffen en op de uitstoot van CO₂.

Een aantal kantoren en woon/zorggebouwen in de omgeving van de Groenelaan 3-5 past de techniek van bodemenergiesystemen al toe. Omdat bestaande fossiele energiebronnen niet onuitputtelijk zijn, zal deze techniek bij nieuwbouw of renovatie alleen maar toenemen.

Toepassing van bodemenergie leidt tot een ondergrondse ruimteclaim. Omdat de druk op de beschikbare ruimte in dit deel van Amstelveen groot is, wil de gemeente het gebruik sturen. Door het opstellen van regels en het in kaart brengen van de koude- en warmtebronnen en de systemen in de ondergrond wordt de ondergrondse ruimte zo efficiënt mogelijk verdeeld. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 1 oktober 2014 de Verordening Bodemenergie Amstelveen 2014 vastgesteld.

Dit geeft de Provincie als bevoegd orgaan voor het afgeven van vergunningen voor open bodemenergiesystemen ook meer houvast. Voor open bodemenergiesystemen in Amstelveen is het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag. Voor open bodemenergiesystemen is namelijk een vergunning vereist op grond van de Waterwet, omdat in een dergelijk systeem grondwater wordt onttrokken aan de bodem.

Relevantie plangebied

Met vaststelling van de Verordening Bodemenergie Amstelveen 2014 heeft de gemeente het Stadshart en omgeving (inclusief gebied Groenelaan 3-5) als interferentiegebied aangewezen. Wanneer bij de realisatie van voorgenomen woningen bodemenergie gebruikt gaat worden, dienen daarom de regels zoals opgenomen in de verordening Bodemenergie Amstelveen 2014 gevolgd te worden.

<http://www.amstelveen.nl/web/Bestuur-en-organisatie/Gemeentelijke-Wet-Regelgeving/Verordeningen/cvdr/Verordening-Bodemenergie-gemeente-Amstelveen-2014-1.htm>

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.

Relevantie plangebied

Waterkering

Het noordelijke deel van het plangebied is gelegen binnen een waterkering. De Waterkering is als zodanig bestemd (artikel 8 Waterstaat - Waterkering); deze gronden zijn primair bestemd voor de waterhuishouding door middel van dijken, dijksloten en kaden.

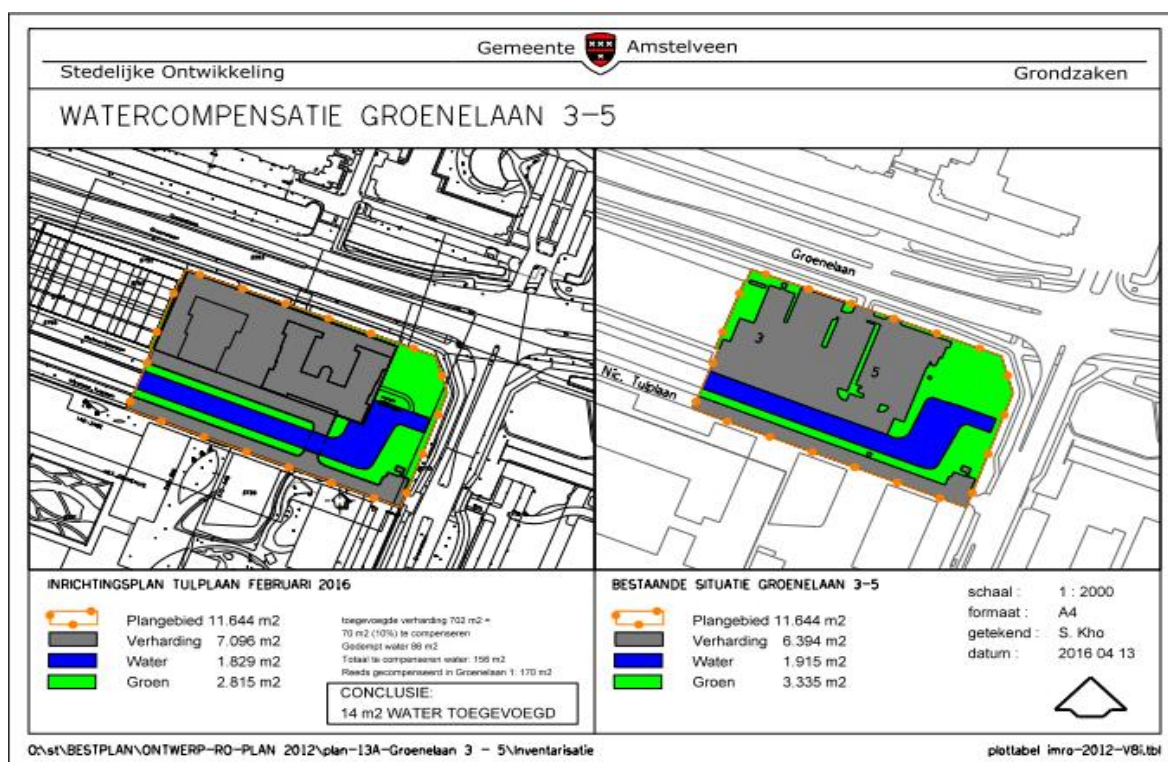
Riolering en hemelafvoer

De gebouwen zijn aangesloten op een gemengd stelsel onder vrijverval.

Watercompensatie

Op de betreffende 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 m². 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.



Afbeelding 14. Watercompensatie

Uit bovenstaande afbeelding is af te leiden dat de verharding in de beoogde situatie toeneemt met 702 m² en dat 14 m² aan water wordt toegevoegd ter compensatie. Geconcludeerd kan worden dat hiermee voldaan wordt aan beschreven voorschriften.

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 ontgravingen en om vergunningen inzake beschermde archeologische monumenten die voorkomen op de monumentenlijst van het rijk. Aan deze vergunningen kunnen dezelfde archeologische voorschriften worden verbonden.

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

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

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

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

Relevantie plangebied

Voor het gehele gemeentelijke grondgebied is een archeologisch beleid van toepassing. Deze is weergegeven in de 'Archeologische Verwachtingskaart van de gemeente Amstelveen' (zie bijlage 2 van bijlagen toelichting). Hierop zijn verschillende gebieden ingetekend, elk met een eigen regime ten behoeve van bodemverstoring.

Het plangebied in dit bestemmingsplan - Groenelaan 3-5 - valt binnen het regime 'archeologie-vrij gebied', zoals aangegeven op de archeologische verwachtingskaart. Er hoeft dus geen rekening gehouden te worden met archeologische waarden en er hoeft geen inventariserend onderzoek verricht te worden.

Het valt net buiten het gebied van het onverveende bovenland, zoals je ziet op de onderstaande kaart (in geel).



Afbeelding 14. 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 wegverkeerslawaaï en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaaï 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 zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, 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 geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer

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

Relevantie plangebied

Wegverkeerslawaa

Onderhavige locatie valt binnen de zones van de Beneluxbaan, de Groenelaan, de Laan van Langerhuize en de Rijksweg A9.

Daarom is op 15 februari 2016 een akoestisch rapport opgesteld door M+P raadgevende ingenieurs (zie bijlage 3 van bijlagen toelichting: 'Woontorens Groenelaan 3 en 5 te Amstelveen, onderzoek geluidsbelasting vanwege wegverkeer', rapportnummer: M+P.ABH.15.01.1 Revisie 0). Verder zijn maatregelen onderzocht om te voldoen aan de voorwaarden zoals de gemeente Amstelveen deze stelt in haar beleid teneinde een hogere geluidsbelasting te kunnen toestaan. Voor het onderzoek is uitgegaan van het ontwerp met projectnummer 7231 gedateerd januari 2016.

De geluidsbelasting vanwege weg- en railverkeer (metro/tram) wordt bepaald conform het gestelde in de Wet geluidhinder. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage III (weg) en bijlage IV (spoorweg), van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De berekende geluidsbelastingen worden getoetst aan de grenswaarden, die op grond van de Wet geluidhinder worden gesteld bij geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen. Verder is het plan getoetst aan het geluidsbeleid van de gemeente Amstelveen.

Conclusie

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer is bepaald bij de nieuw te bouwen appartementen aan de Groenelaan 3 en 5 te Amstelveen. De geluidsbelasting vanwege wegverkeer bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde. Om die reden wordt een ontheffing aangevraagd, welke kan worden verleend door Burgemeester en Wethouders van Amstelveen (zie bijlage 4 van bijlagen toelichting; ontheffing hogere waarden Wet Geluidhinder). Geen van de in het rapport genoemde bron- en overdrachtsmaatregelen zijn effectief genoeg om de geluidsbelasting bij de woningen terug te dringen tot de grenswaarde. Daarnaast is vooralsnog niet duidelijk of bron- en overdrachtsmaatregelen kosteneffectief zullen zijn.

Om te voldoen aan de voorwaarden uit het geluidsbeleid dienen bij de Groenelaan 3 balkonschermen te worden toegepast en bij de Groenelaan 5 wordt de binnentuin afgesloten door middel van een glasfaçade. Ook zijn er schermen nodig rond het dakterras van de penthouse op de 7e verdieping. Verder zullen de gevels geluidwerend moeten worden uitgevoerd om te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit 2012.

De volgende maximale geluidsbelastingen zijn van toepassing:

Groenelaan 3:

- Rijksweg A9: 52 dB
- Beneluxbaan: 51 dB
- Groenelaan: 60 dB
- Laan van Langerhuize: 49 dB

Groenelaan 5:

- Rijksweg A9: 53 dB
- Groenelaan: 61 dB
- Laan van Langerhuize: 54 dB

Op de gevels is een verhoogde geluidsbelasting aanwezig vanwege twee of meer wegen, de gecumuleerde geluidsbelasting (L_{cum}) bedraagt maximaal 66 dB zowel bij de Groenelaan 3 als 5. De gecumuleerde geluidsbelasting is niet meer dan 3 dB hoger dan de benodigde hogere waarde (excl. aftrek artikel 110g Wgh) vanwege 1 bron. Dit betekent dat de hierboven weergegeven hogere waarden met 2 of 5 dB worden opgehoogd alvorens de waarden worden gecumuleerd. Daarmee is de Groenelaan de maatgevende bron en wordt aan de cumulatievoorwaarde in het gemeentelijk beleid (maximale toename 3 dB) voldaan.

Industrielawaai, spoorweglawaai en luchtvaartlawaai

In de Wet geluidhinder zijn de grenswaarden gegeven voor railverkeerslawaai. Binnen de geluidszone van een spoorweg (in dit geval de gezoneerde sneltram 51) wordt de hoogte van de geluidsbelasting vastgesteld en getoetst aan de grenswaarde voor railverkeerslawaai. Deze waarde bedraagt voor woningen in nieuwe situaties L_{den} = 55 dB. Indien de grenswaarde wordt overschreden kan in veel gevallen door Burgemeester en Wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De maximale grenswaarde die wettelijk voor spoorweglawaai kan worden verleend bedraagt bij nieuwe woningen L_{den} = 68 dB.

Vanwege de sneltram 51 bij de Beneluxbaan is geen overschrijding te verwachten van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeer. Deze is dan ook verder buiten beschouwing gelaten.

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 zeezoutaftrek);
- voor PM2,5, 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.

Relevantie plangebied

Gezien het bouwplan van 134 nieuwe woningen kan gesteld worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Uit de resultaten uit het monitoringstool wordt geprognoseerd dat er ter plaatse van het bouwplan geen overschrijdingen van grenswaarden te verwachten zijn in 2020 voor fijnstof en stikstofdioxide.

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. In principe kan het plan zonder belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit gerealiseerd worden.

7.6 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

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

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

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op de vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

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 belemmeringsstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Relevantie plangebied

- *Transport van gevaarlijke stoffen over de weg*

Op iets meer dan 200 meter is de A9 (waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt). Voor deze weg is geen veiligheidszone aangemerkt, waardoor het Plaatsgebonden risico (PR) geen belemmering vormt voor het project. Daarnaast is de locatie buiten het plasbrandaandachtsgebied (PAG) gelegen. Ten aanzien van het Groepsrisico (GR) is een kwantitatieve bepaling van de hoogte formeel niet verplicht, aangezien het plangebied niet binnen de 200 meter is gelegen. Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg levert geen belemmeringen op voor de ontwikkeling van het plan, in het kader van externe veiligheid.

- *Transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen*

De projectlocatie is op circa 90 meter van een hogedruk gasleiding van Gasunie gelegen. Hierdoor ligt de beoogde locatie binnen het invloedsgebied van deze leiding. Aangezien de bijdrage van het plan aan het groepsrisico buiten de 100%-letaliteitsgrens klein is, dient bevoegd gezag te bepalen of een nadere kwantitatieve bepaling van de hoogte van het GR noodzakelijk is. In ieder geval dient

invulling gegeven te worden aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

In het kader van het project Groenelaan 1 heeft DPA Cauberg-Huygen B.V. op 19 december 2014 het rapport 'Groenelaan te Amstelveen: Kwalitatieve risicoanalyse buisleidingen' (zie bijlage 5 van bijlagen toelichting: Referentie: 20140174-10) opgeleverd. Het doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken of de beoogde nieuwbouw, die niet past binnen het vigerende bestemmingsplan, gevolgen heeft voor het groepsrisico van een groot ongeval als gevolg van de nabijgelegen hogedruk aardgasleiding. In het rapport wordt geconcludeerd dat de genoemde leiding geen PR-contour van 10-6 per jaar heeft en het plaatsgebonden risico derhalve geen belemmeringen voor het plangebied oplevert. Wat betreft het Groepsrisico (GR) kan worden geconcludeerd dat ten opzichte van de huidige situatie geen sprake is van een toename van het groepsrisico. Het bouwplan 'Groenelaan 1' te Amstelveen heeft, uit rekenkundig oogpunt, geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Wat betreft het project Groenelaan 3-5 kan worden gesteld dat de locatie verder van de gasleiding is gelegen dan Groenelaan 1. Om deze reden kan ook voor dit project worden geconcludeerd dat het groepsrisico niet zal toenemen.

- *Risicovolle bedrijven*

Op een afstand van circa 200 meter is het LPG-tankstation Texaco Wendels BV gelegen. Op basis van de afstand ligt de beoogde locatie buiten de PR10-6-contour en buiten het invloedsgebied van het tankstation. Zowel het PR als het GR leveren geen beperkingen op voor het plan, uit het oogpunt van externe veiligheid.

- *Advies veiligheidsregio*

Advies Brandweer Amstelland (d.d. 3 mei 2016)

Het plangebied is vanaf meerdere zijden bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten. De aanwezigen kunnen ook meerdere kanten op vluchten. Geadviseerd wordt om de (nood)uitgangen van de appartementen van de risicobron (A9) af te richten.

Binnen in de appartementen heeft men over het algemeen voldoende bescherming tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen op de rijksweg A9.

Binnen 40 meter van de brandweeringang van de appartementencomplexen moet een primaire bluswatervoorziening (brandkraan) aanwezig zijn. Uit de aangeleverde gegevens is het niet duidelijk geworden waar deze gerealiseerd worden. Verzocht wordt dit in het ontwerp mee te (laten) nemen.

7.7 Flora en fauna

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

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

Relevantie plangebied

Op 23 februari 2016 heeft het bureau Blom Ecologie Advies en Onderzoek het rapport 'Oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna aan de Groenelaan 3 en 5 te Amstelveen' opgeleverd (zie bijlage 6 van bijlagen toelichting).

Uit dit oriënterende onderzoek vloeien de volgende conclusies en aanbevelingen voort.

Conclusies

- In het plangebied of de directe omgeving daarvan komen algemeen beschermde diersoorten van de Flora- en faunawet voor. Het plangebied heeft aannemelijk geen essentiële betekenis voor zwaardere en strikt beschermde soorten (tabel 2 & 3). Jaarrond beschermde nesten zijn niet aangetroffen. De aanwezigheid van passerende en foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels is niet uit te sluiten.
- De ruimtelijke ingrepen leiden, mits maatregelen getroffen worden ten aanzien van vleermuizen en broedvogels slechts tot een tijdelijke verstoring van algemene voorkomende en licht beschermde soorten. Beschermde soorten waarvoor geen vrijstelling geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen en conform de Flora- en faunawet worden niet verwacht. Nader onderzoek naar het voorkomen van soorten wordt daarom niet nodig geacht.
- Mits gewerkt wordt zoals aanbevolen leiden de werkzaamheden niet tot overtreding van de Flora- en faunawet. Er hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet (art. 75) aangevraagd te worden.
- De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000 - gebied, Beschermd natuurmonument, Wetland, Nationaal Park of Ecologische Hoofdstructuur. Gezien de aard van de werkzaamheden is van externe werking op beschermde gebieden geen sprake.

Aanbevelingen:

- Tijdens de werkzaamheden moet voorzichtig worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Zorgplicht).
- Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige.
- Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken) gefaseerd verwijderen. Dit om bodembewonende dieren de kans te geven in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten.
- Er wordt gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.

- De planlocatie tijdens de werkzaamheden bij voorkeur minimaal verlichten en hierbij een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze toepassen (rood/groen licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel) en de werkzaamheden in de periode april-oktober tussen zonsopgang en zonsondergang uitvoeren (buiten schemerperiodes).

7.8 Duurzaam bouwen en energie

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

De 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.