



Titel	Appartementen Handelsweg
Nummer	Z-2017/007623 D-2017/130654
Datum	4 mei 2017
Portefeuillehouder	P.A. Bot
Projectmanager	R. Koekenbier
Ambtelijk opdrachtgever	J.A. de Poorter

1. Aanleiding

Deze Startnotitie betreft het initiatief van ASR, eigenaar van het pand waarin voorheen V&D gevestigd was en vanaf 2018 Hudson's Bay, om op de bijbehorende nieuwe parkeergarage ongeveer 55 appartementen te realiseren. Het realiseren van deze appartementen past binnen de gemeentelijke visie om meer woningen toe te voegen in het Stadshart. Met de verkoop van de appartementen komen voor ASR tevens middelen vrij om het warenhuis ingrijpend te verbouwen.

De herontwikkeling van het gebouw van ASR betreft inhoudelijk één integraal project:

- het verbouwen van het pand ten behoeve van Hudson's Bay;
- het slopen van de huidige parkeergarage en het weer opbouwen van een nieuwe parkeergarage;
- het realiseren van appartementen bovenop deze parkeergarage.

Omdat Hudson's Bay zich snel in Amstelveen wil vestigen is voor de eerste twee activiteiten reeds met een reguliere procedure een omgevingsvergunning verleend, zodat kan worden gestart met de verbouwing van het warenhuis en met de sloop en nieuwbouw van de parkeergarage. Voor het realiseren van de appartementen op de parkeergarage is een reguliere procedure niet mogelijk en dient een procedure voor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te worden doorlopen. Voornoemde procedure wordt voorafgegaan door deze Startnotitie.

1.1 Rol Startnotitie

Een Startnotitie loopt vooruit op de procedure voor een bestemmingsplanwijziging óf op de procedure voor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. In dit geval is gekozen voor de laatste optie. Een Startnotitie geeft het ruimtelijk kader en randvoorwaarden op basis waarvan daarna voornoemde omgevingsvergunningprocedure kan worden doorlopen. De Startnotitie geeft inzicht in alle ruimtelijke raakvlakken en maatschappelijke en financiële overwegingen waar het project mee te maken heeft of kan hebben en of het op die basis haalbaar is om verder te gaan met het project. Daarnaast vervult de ontwerp Startnotitie een belangrijke rol bij de participatie van belanghebbenden. Nadat het college ingestemd heeft met de ontwerp Startnotitie, wordt deze vier weken ter inzage gelegd voor belanghebbenden. Vragen en opmerkingen van belanghebbenden worden door het college van een antwoord voorzien in een Nota van Beantwoording en leiden mogelijk tot aanpassingen in de ontwerp Startnotitie, waarna het voorvoegsel "ontwerp" van de Startnotitie afvalt. Vervolgens wordt de, definitieve, Startnotitie samen met de Nota van Beantwoording ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Op deze manier kan de raad de binnengekomen reacties meewegen in haar besluitvorming.

Met de vaststelling van de definitieve Startnotitie stelt de raad het ruimtelijk kader voor dit plan vast. Omdat wordt gewerkt met een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt de raad tevens gevraagd in te stemmen met het afgeven van een



verklaring van geen bedenkingen. Met een dergelijke verklaring is het college gemandateerd om deze vergunningsprocedure in afwijking van het bestemmingsplan verder zelf af te handelen.

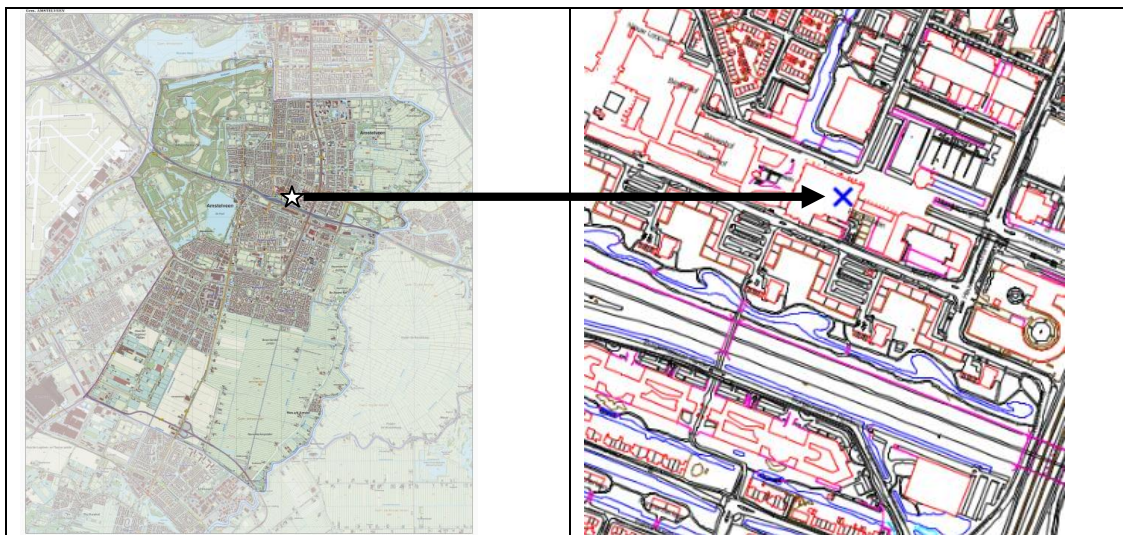
Deze Startnotitie

Deze Startnotitie heeft als ontwerp Startnotitie van 9 maart tot en met 5 april jl. vier weken ter inzage gelegen voor het geven van reacties. Er zijn twee reacties binnengekomen op de ontwerp Startnotitie, waarvan één individueel en één collectief. De beantwoording is opgenomen in een Nota van Beantwoording. Naar aanleiding van de reacties is de Startnotitie in paragraaf 4.2 onder *Bezinning* iets gewijzigd (er zijn referentiebeelden van de huidige situatie opgenomen). Het college heeft ingestemd met deze gewijzigde Startnotitie en voor vaststelling doorgestuurd naar de gemeenteraad.

1.2 Projectdoelstelling

Met de realisatie van een hoogwaardig appartementencomplex met koopappartementen wil het college invulling geven aan haar doelstellingen om het Stadshart als geheel, en in dit geval specifiek de oostzijde, een kwalitatieve impuls te geven. Een en ander in aansluiting op de visie dat de oostkant van het Stadshart getransformeerd wordt naar een hoogwaardig stedelijk woonmilieu waar ruimte is voor 400 tot 800 woningen. De realisatie van deze appartementen in combinatie met de realisatie van de nieuwe Hudson's Bay zorgt ervoor dat het winkelgebied aan deze zijde van het Stadshart aantrekkelijker en levendiger toegang krijgt vanaf het Handelsplein.

1.3 Plangebied en gebiedsbegrenzing



Het project is gesitueerd in het Stadshart en meer specifiek in deelgebied Stadshart-Oost. Het project is volledig gelegen bovenop de nieuwe parkeergarage van Hudson's Bay. Omdat de huidige V&D-garage niet meer voldoet aan de hedendaagse eisen die marktpartijen stellen aan exploitatie van openbare parkeergarages, wordt deze gesloopt en opnieuw opgebouwd. Daar bovenop zijn ongeveer 55 appartementen voorzien. Zij worden in trapsgewijze vorm opgebouwd tot een hoogte van 50 meter boven maaiveld. De entree van het pand en de adressen komen aan de Handelsweg. Voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen voor bewoners wordt gebruik gemaakt van een eigen parkeerdek binnen de parkeergarage.



Het totale vloeroppervlak van het voorgenomen appartementengebouw beslaat ongeveer 5.900 m² gebruiksvloeroppervlak verdeeld over zes trapsgewijs oplopende lagen plus een eigen parkeerdek tussen parkeergarage en woongebouw.

2. Analyse huidige situatie

2.1 Omgevingsanalyse

De huidige situatie is door het leegstaan van het V&D-pand niet heel goed te noemen. Rondom het leegstaande pand heerst een desolate sfeer, een onwenselijke situatie die spoedig verbeterd moet worden. Aan de zijde van de Handelsweg, waar de adressen van de nieuwe appartementen zijn gepland, ligt aan de overzijde het wooncomplex van de Stadstuinen. Daarnaast ligt het Handelsplein met het restaurant Kokusai en de eindhalte van tram 5. Het kantoorpand van het Handelsplein ligt daarnaast met daarbinnen enkele grotere bedrijven. De begane grond van dit pand staat leeg. De entree van de nieuwe parkeergarage blijft gesitueerd aan de Meander, net zoals nu. De Meander aan de overzijde betreft in zijn geheel woonbebouwing.

In de directe omgeving zijn enkele (groepen) belanghebbenden te benoemen:

- De omwonenden/ woningeigenaren van de woningen van Stadstuinen en Meander. Zij hebben straks direct zicht op de appartementen.
- De vastgoedeigenaren van zowel de winkels aan het Buitenplein als de kantoren aan het Handelsplein en restaurant Kokusai.

Met voornoemde belanghebbenden zijn de belangrijkste groepen benoemd die zich in de vier windrichtingen van het gebouw bevinden.

Op woensdag 2 november 2016 heeft eigenaar ASR een inloopavond over de herontwikkeling van het pand gehouden voor omwonenden en ondernemers. Hierbij is toegelicht wat er gaat gebeuren met het warenhuis en de parkeergarage. Ook is een impressie gegeven van de op de parkeergarage te realiseren woningen. De reacties die toen hierop zijn gemaakt, zijn verwerkt in het schetsontwerp dat nu is gemaakt en in de randvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in paragraaf 4.2.

De belanghebbenden worden in een participatieperiode over deze ontwerp Startnotitie in staat gesteld om hun reactie kenbaar te maken op dit plan. De omgevingsvergunning staat daarnaast open voor formele zienswijzen en beroep.

2.2 Analyse vastgoed

Het V&D-pand is samen met de parkeergarage gebouwd in 1970. Het warenhuis ondergaat een complete facelift terwijl de parkeergarage geheel gesloopt wordt en opnieuw wordt opgebouwd. De garage voldoet namelijk qua uitstraling, maatvoering van de verkeersruimte, plafondhoogte en bouwkundige staat niet meer aan de eisen van deze tijd. De bebouwing rondom het pand is van veel recenter datum, afgezien van de woonbebouwing van de Meander.

2.3 Stedenbouwkundige analyse

Huidige situatie

Het V&D-gebouw was na oplevering een markant punt in de omgeving en het markeerde een duidelijke entree tot, destijds, het Binnenhof en Plein 1960. De bebouwing van het Buitenplein en Handelsplein en de aanleg van de Stadstuinen tussen 2000 en 2010 hebben het gebouw echter in een heel andere omgeving geplaatst als waarin het aanvankelijk ge-



bouwd was. De omliggende bebouwing is hoger geworden en met meer volume, terwijl de aanleg van de Stadstuinen ook een hoogwaardiger kwaliteit aan de omgeving heeft gegeven. De architectuur van het V&D-gebouw detoneert nu met zijn omgeving.

Nieuwe situatie

De herontwikkeling van het pand past geheel in het hoogwaardiger maken van de omgeving: het gebouw vormt dan weer met recht de oostelijke toegangspoort naar het Stadshart. De appartementen bovenop geven het gebouw (nog) meer volume, maar dit past goed, omdat het Handelsplein een uitgestrekte ruimte is die doorloopt tot in de Stadstuinen. Met de komst van de appartementen bovenop de garage wordt ook de functie van de Burgemeester Haspelslaan als aanloopstraat naar het Stadshart versterkt. De zichtlijn naar het Stadshart wordt nu namelijk gedomineerd door het huidige garagegebouw. Dit anonieme beeld wordt vervangen door een geanimeerd en levendig beeld van een hoogwaardig woongebouw. Het beeld vanaf het Handelsplein wordt eveneens verbeterd door een stevig "landmark", wat zich goed verhoudt tot de stedelijke ruimte op die plek. Ook vanaf de zijde van de Meander wordt het anonieme beeld verbeterd door het toevoegen van de appartementen. Het realiseren van woningen op deze plek past goed in het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Wonen in Amstelveen (vastgesteld in de gemeenteraad van 9 november 2016). In dit Ontwikkelingsperspectief is opgenomen dat aan de oostkant van het Stadshart meer verdichting kan plaatsvinden zodat een hoogwaardig stedelijk woonmilieu kan ontstaan, met een ontwikkelpotentie van 400 tot 800 woningen. Er wordt hierbij uitgegaan van de kwaliteit van de appartementen aan de Stadstuinen. Met de realisatie van de appartementen op de parkeergarage wordt bijgedragen aan deze ambitie en bovendien ontstaat de kans om meer levendigheid rond het Handelsplein te creëren, ook in de avonduren. De bewoners van de nieuwe woningen zorgen tevens voor extra koopkracht en economische dynamiek in het Stadshart.

3. Toetsingskader (beleid, wetgeving en wensen)

3.1 Juridisch planologisch kader

Voor het project vigeert momenteel het bestemmingsplan "Amstelveen Stadshart" uit 2009. De bestemmingsaanduiding op deze locatie is "Centrum". Hierbinnen zijn functies mogelijk die doorgaans binnen een stadscentrum voorkomen, zoals detailhandel, horeca en dienstverlening aangevuld met de noodzakelijke parkeervoorzieningen. Wanneer er in dit bestemmingsplan een specifieke aanduiding is opgenomen dan is wonen binnen deze centrumbestemming ook mogelijk. Voor dit project ontbreekt die aanduiding en daarom past woningbouw niet binnen de huidige bestemming. Ook de maximale bouwhoogte van 22 meter past, met de beoogde bouwhoogte van bijna 50 meter, niet in het bestemmingsplan.



Kaartonderdeel uit het vigerende bestemmingsplan (het linkerdeel van het roze vlak betreft het huidige V&D-pand, het rechterdeel de huidige parkeergarage. Onder dit vlak is de Meander zichtbaar, erboven de Handelsweg)

3.2 Eigendomssituatie

De grond en het huidige pand is volledig in eigendom bij ASR Dutch Prime Retail Custodian, afgekort tot ASR. Het ontwikkelen van de woningen wordt door dit bedrijf overgedragen aan een aparte ontwikkelaar die de woningen ook zal verkopen. De ontwikkeling van dit project is volledig voorzien op eigen terrein.

3.3 Milieu en veiligheid

Geluid

De nieuw te bouwen appartementen liggen in de omgeving van verschillende geluidbronnen zoals wegverkeer van de A9, de Meander, Stadstuinen/Handelsweg en het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol. Ook zijn het warehouse van Hudson's Bay en de bijbehorende parkeergarage, waar bovenop deze woningen komen, mogelijke geluidbronnen. Alle voornoemde geluidbronnen kunnen het woonmilieu van de woningen belasten.

Voor de nieuw te bouwen appartementen moet voor het aspect wegverkeerslawaaï onderzocht worden of deze voldoen aan de Wet geluidhinder. Het gaat daarbij ten minste om het verkeer op de A9, Meander en Stadstuinen/Handelsweg. Ook van andere wegen in de buurt moet deze beoordeling plaatsvinden voor zover de woningen binnen de zones van deze wegen vallen. Indien de woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dient beoordeeld te worden of het plan voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid dat is vastgelegd in de 'Deelnota Hogere Waarden'. Bij de beoordeling van het geluid wordt getoetst op de toekomstige situatie. Dat is de situatie waarbij wordt uitgegaan van de aanpassingen van de A9 in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere, inclusief de aanpassingen en effecten daarvan op het onderliggend wegennet. In het kader van de planologische procedure dienen door het college zo nodig hogere waarden te worden vastgesteld.

De effecten van het extra verkeer op de geluidbelasting door de nieuwbouw van de woontoren is niet relevant en wordt daarom niet in detail onderzocht. Wel vindt een kwalitatieve beoordeling plaats op basis van de te gebruiken verkeerscijfers.



Het aspect industrielawaai kan relevant zijn voor de bedrijven nabij de nieuwe appartementen. Het gaat daarbij tenminste om het warenhuis Hudson's Bay en de aangrenzende parkeergarage. Beoordeeld moet worden of de nieuwbouw van de appartementen valt binnen de milieucontour voor het aspect geluid. Indien dit het geval is, moet worden beoordeeld of de geluidbelasting op de appartementen voldoet aan de geluidnormen die volgen uit het Activiteitenbesluit. Daarbij is ook het geluid van de aanvoer van goederen relevant voor zover dit niet op de openbare weg plaatsvindt. Daarnaast moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook rekening worden gehouden met geluidbronnen die in het Activiteitenbesluit uitgesloten worden van toetsing. Dit geldt bijvoorbeeld voor laad- en los- activiteiten in de dagperiode.

Luchthavenindelingbesluit

De nieuwe woontoren ligt in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels en beperkingen voor zover deze noodzakelijk zijn voor de veiligheid en beperkingen van de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven. Voor het aspect geluid is woningbouw in dit deelgebied mogelijk, zonder een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart.

Het LIB kent daarnaast regels met betrekking tot de maximaal toegelaten bouwhoogten in de omgeving van Schiphol. Met een voorziene bouwhoogte van het project van 50 meter boven maaiveld (dit betekent 46 meter boven NAP vanwege de maaiveldligging op -4 meter onder NAP) doorsnijdt het gebouw alleen het toetsvlak voor radars rond Schiphol. Bij brief d.d. 4 januari 2017 van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport, die belast is met de handhaving van het LIB, is gemeld dat geen verklaring van geen bezwaar nodig is en dat zij een positief advies uitbrengt om dit plan te realiseren.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van voorgestelde appartementen is ingevolge de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als NIBM-categorie is namelijk aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500- woningen met één ontsluitingsweg. Met dit project worden ongeveer 55 appartementen mogelijk gemaakt. Een luchtkwaliteitonderzoek is daarom niet nodig. Voor de volledigheid is de "NIBM-tool 2016" van het Rijk ingevuld met de gecombineerde ontwikkeling van appartementen, parkeergarage én warenhuis, want het geheel wordt straks gezien als één complex. De invulling van deze "tool" leert dat ook de gecombineerde ontwikkeling niet in betekenende mate is. Er hoeft daarom geen aanvullend onderzoek plaats te vinden naar de effecten voor de luchtkwaliteit.

Risicobronnen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een gasleiding, route vervoer gevaarlijke stoffen, lpg-tankstation of een andere inrichting die valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is niet nodig.

Flora en Fauna

De appartementen worden bovenop de te slopen en nieuw te bouwen parkeergarage geplaatst. De vergunning voor de sloop en nieuwbouw van deze garage is reeds afgegeven. De bouw van de appartementen zoals opgenomen in deze Startnotitie heeft daarmee geen effect op flora en fauna in de omgeving.



Bodem, kabels en leidingen en archeologie

Voor het project geldt dat er op de begane grond in de bodem geen werkzaamheden worden uitgevoerd, hooguit voor het maken van de juiste aansluitingen op de kabels en leidingen. Ook worden er geen woningen of verblijfsruimten gerealiseerd op de begane grond, zodat er ten aanzien van de omgevingsvergunning geen bodemonderzoek of archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Energie en duurzaamheid

De mogelijkheid bestaat dat dit bouwplan gebruik zal maken van bodemenergie, bijvoorbeeld met warmte-koude-opslag (WKO) of anderszins. 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. Hierbij is het Stadshart en omgeving als interferentiegebied aangewezen. Bij de realisatie van een WKO dienen daarom de regels, zoals opgenomen in de verordening Bodemenergie Amstelveen 2014, gevolgd te worden. Voor het verwarmen van de nieuwe appartementen is in het Stadshart overigens ook het bestaande warmtenet beschikbaar.

3.4 Beleidskaders

De volgende beleidskaders zijn voor het project van belang:

Woonagenda 2015-2018 (2016)

Op 9 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Woonagenda Amstelveen 2015-2018 vastgesteld. 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 bij binnenstedelijke transformatie de kosten dermate hoog kunnen zijn dat de uitbreiding van de voorraad vooral in het middeldure en dure segment zwaar plaatsvinden, zowel koop als huur. Op 30 september 2016 is op de woonagenda Amstelveen 2015-2018 een aanvullende motie ingediend, die unaniem door de gemeenteraad is aangenomen. In deze motie is opgenomen dat gestimuleerd moet worden dat er meer middeldure huur of koopwoningen gerealiseerd worden en dat het percentage te realiseren woningen in het dure segment lager is dan 25% van het bouwvolume en alleen in uitzonderingsgevallen daarvan af te wijken.

Energie en duurzaamheid (2016)

De nieuwe kaders voor duurzaamheid Amstelveen zijn vastgesteld in de gemeenteraad van 15 juni 2016. Hiermee heeft de gemeenteraad aangegeven dat Amstelveen streeft naar duurzaam beleid in alle keuzes die zij maakt. Hierbij zijn een drietal focusgebieden benoemd:

Amstelveen is een fossielonafhankelijke stad in 2040;

Amstelveen is een circulaire stad (circulaire economie) in 2040;

En iedereen kan meedoen in Amstelveen (inclusieve stad).

Een duurzaam gebouw verbruikt onder andere minder energie, is ecologisch verantwoord, en maakt gebruik van duurzame materialen. Belangrijk aandachtspunt bij nieuwbouw en renovatie is dat energiegebruik zoveel mogelijk gereduceerd wordt door o.a. isolatie en efficiënt inzetten van installaties. Daarnaast is aandacht voor duurzame energie-opwek gewenst. Dit wordt binnen het Bouwbesluit getoetst. De gemeente hecht er aan dat voor be-



woners de mogelijkheid wordt geboden zelf verdergaande maatregelen te treffen waarmee energieneutraliteit te bereiken is.

De gemeente stimuleert het realiseren van duurzame en energiezuinige gebouwen door middel van de GPR. GPR-gebouw is een digitaal instrument dat ontwerpgegevens omzet in prestatiegetallen per module. Amstelveen streeft naar nieuwbouwwontwikkelingen met een gemiddelde GPR van 7,5 met een score van 10 op de module energie.

De gemeente stelt haar licentie beschikbaar aan ontwikkelaars waarmee deze op basis van voorlopig ontwerp kunnen toetsen waar nog verbeteringen mogelijk zijn. Het thema milieu van de GPR voldoet aan de indieningsvereisten die op grond van de Omgevingsvergunning worden gesteld bij het indienen van een bouwaanvraag volgens artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012. Aanvrager van een vergunning voor het bouwen moet met een berekening aangeven wat het duurzaamheidsgehalte van het te realiseren bouwwerk is. Hij dient een berekening te overleggen conform de bepalingmethode "Materiaalgebonden milieuprestatie van gebouwen en GWW" en daarmee aan te geven dat de milieubelasting is overwogen. Wanneer dit is gebeurd, dan is aan artikel 5.9 voldaan.

Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Wonen 2016 (2016)

Bij het vaststellen van de woonagenda op 9 maart 2016 is geconstateerd dat Amstelveen nog ongeveer 1800 woningen kan bouwen als regulier programma. Verwacht mag worden dat daar uit transformatieprojecten nog eens 1000 woningen, met name appartementen, aan kunnen worden toegevoegd. Het antwoord op welke wijze deze programmatische opgave neerdaalt in de stad is beschreven in het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief dat op 9 november 2016 is vastgesteld in de gemeenteraad. Het stuk beoogt een beeld te geven van het concrete ontwikkelperspectief van woningbouwlocaties in Amstelveen, beredeneerd vanuit wat vanuit huidige regelgeving, de huidige stedenbouwkundige structuur en de huidige woonwensen mogelijk wordt geacht.

Voor de oostkant van het Stadshart is in dit stuk bepaald dat hier een hoogwaardig stedelijk woonmilieu kan ontstaan, waar met een verdere verdichtingsopgaven ruimte is voor de bouw van 400 tot 800 woningen. De kwaliteit van de Stadstuinen is hierbij uitgangspunt voor de ontwikkeling, waarbij parkeren als gebouwde voorziening gerealiseerd wordt.

Structuurvisie Amstelveen 2025 (2011)

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. De structuurvisie geeft aan dat de positie van het Stadshart versterkt moet worden maar dat er ook ruimte is voor het zogenoemde "Centrumstedelijk Wonen".

De Nota parkeernormen 2016 (2015)

Op 16 december 2015 heeft de gemeenteraad deze nota vastgesteld. Hierin regelt de raad het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen bij o.a. voorzieningen, winkels en woningen. Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Maatwerk per situatie en locatie blijft mogelijk. Voor woningen gelden deze normen:

- Woning > 140 m² heeft 2 pp per woning;
- Woning tussen 100 en 140 m² heeft 1,7 pp per woning;
- Woning < 100 m² heeft 1,4 pp per woning;



waarvan 0,3 voor bezoekers.

Een nieuwbouwontwikkeling moet zelf voorzien in de parkeerbehoefte.

Ladder voor duurzame verstedelijking (2012)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het gaat om een nadere motiveringseis die in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Eerst dient te worden aangegeven dat er een actuele regionale behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling, daarna dient te worden aangegeven of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en daarna dient te worden aangegeven of de nieuwe locatie goed kan worden ontsloten of valt te ontsluiten. Deze stap hoeft uiteraard niet meer te worden onderzocht omdat deze ontwikkeling kan worden opgenomen door het intensiveren van het grondgebruik in bestaand stedelijk gebied.

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2015) en provinciale ruimtelijke verordening (2016).

De provincie stuurt de ruimtelijke ontwikkelingen met een structuurvisie en een ruimtelijke verordening. In het bestaande bebouwd gebied heeft de gemeente echter een zeer ruime mate van beleidsvrijheid. Voor dit project is ook geen provinciaal belang aan de orde dat geborgd zou moeten worden in onderhavige ruimtelijke procedure. Er hoeft derhalve geen verdere toetsing plaats te vinden aan het provinciaal beleid.

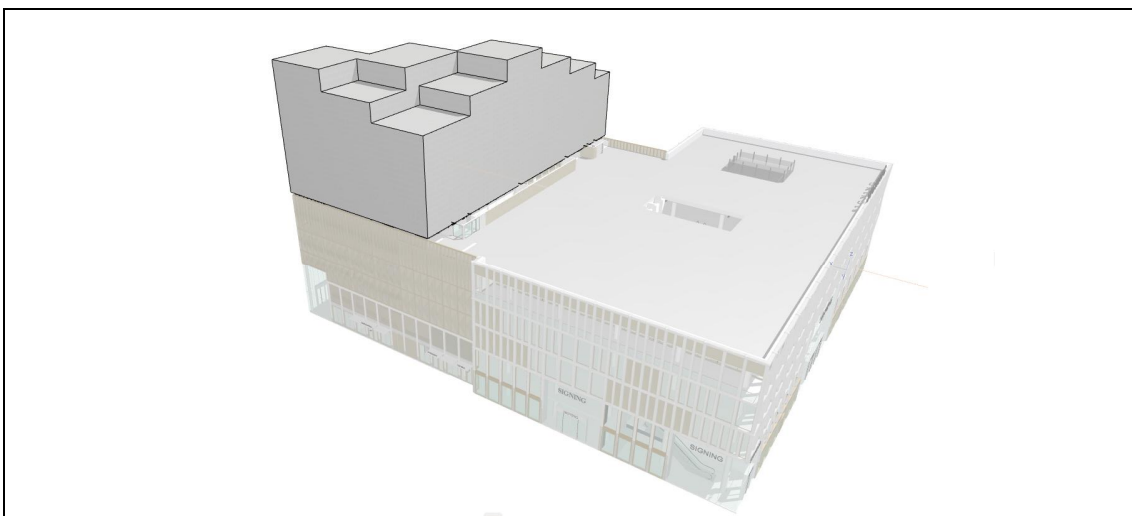
4. Projectdefinitie

4.1 Beschrijving plan

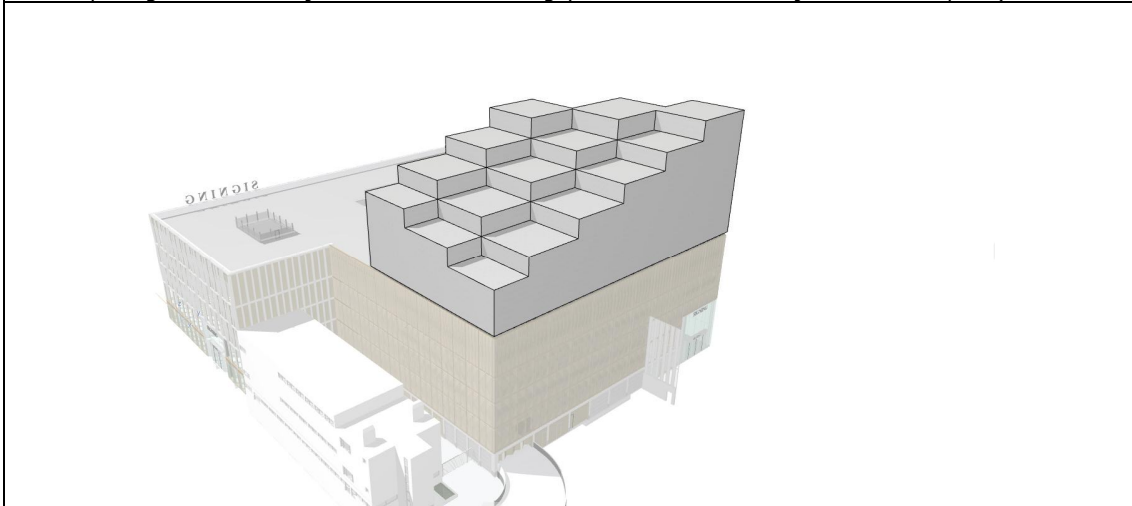
Het plan omvat het realiseren van een appartementengebouw bovenop de na sloop nieuw op te richten parkeergarage van Hudson's Bay. Het gebouw start met een eigen parkeerdek bovenop de bestaande parkeergarage en vervolgens worden de appartementen in trapsgewijze vorm gerealiseerd, waarbij over de verschillende verdiepingen terrassen voor de appartementen ontstaan. Aan de hoogste zijde van de trapsgewijze opbouw (aan de kant van de Handelsweg) zijn er zes woonlagen tot een hoogte van 50 meter boven maaiveld, aan de laagste zijde (aan de kant van de Meander) is er sprake van twee woonlagen tot een hoogte van 36 meter boven maaiveld. Er worden ongeveer 55 appartementen gerealiseerd waarvan de meeste appartementen 90 tot 100 m² groot zullen zijn. Eerdere schetsen van het plan zijn reeds enkele malen besproken met ambtenaren van de gemeente alsook enkele malen met de stadsbouwmeester. In de afweging is vooral rekening gehouden met de inpassing van de appartementen in de omgeving, zowel voor bijvoorbeeld het effect van de bezonning op de naastgelegen bebouwing (zie volgende paragraaf) als de uitstraling van de appartementen naar de omgeving.

Impressies van het plan

Op deze en de volgende pagina's zijn enkele impressies opgenomen van het gebouw en de vorm van het gebouw en de impact op de omgeving. De massa en vorm zijn hierin vastgelegd, de gevel en woningen moeten nog nader worden uitgewerkt.



Zicht op de gevel aan de zijde van de Handelsweg (met aan de rechterzijde het Buitenplein)



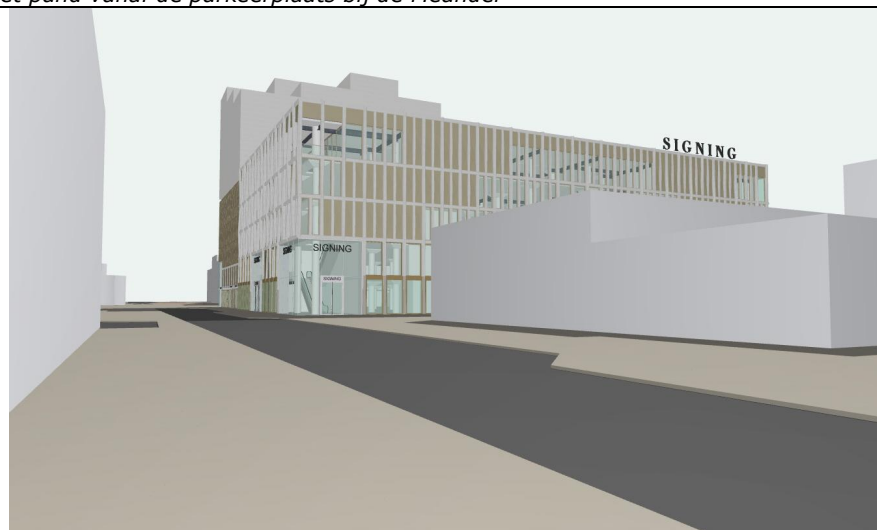
Zicht op de gevels aan de zijde van het Handelsplein (met aan de linkerzijde de Meander)



Zicht op het pand vanaf de Van Heuven Goedhartlaan over de Stadstuinen (langs restaurant Kokusai)



Zicht op het pand vanaf de parkeerplaats bij de Meander



Zicht op het pand vanaf de Handelsweg met links het politiebureau



Zicht op het pand vanaf de Burgemeester Haspelslaan



4.2 Randvoorwaarden

Stedenbouw

Met de komst van een aantal markante ontwikkelingen in het Stadshart verandert de skyline in een snel tempo. Eén van deze ontwikkelingen is onderhavig plan met het realiseren van appartementen op de nieuwe parkeergarage van Hudson's Bay. Dit nieuwe gebouw vormt een onderdeel van de skyline van Amstelveen, een ensemble van hedendaagse gebouwen in en om het Stadshart. Het woongebouw dient in hoogwaardige architectuur te worden vormgegeven als een icoon waar Amstelveen trots op is. Een belangrijke eis is dat alle zijdes van het gebouw zorgvuldig worden ontworpen. Dat wil zeggen dat er geen galerijen of achterkanten in het zicht liggen, maar overal representatieve voorkanten zijn. Het woongebouw dient ook ten opzichte van het parkeergebouw een eigen identiteit te hebben en herkenbaar te zijn als woongebouw. Het woongebouw dient daarom ook op de begane grond een eigen herkenbare entree te hebben. De entree van het eigen parkeerdek voor bewoners valt samen met de entree van de openbare parkeergarage. De rooilijnen van het woongebouw volgen de contouren van de garage, afgezien van uitstekende delen zoals balkons. De architect is vrij om de bouwmassa over de kavel te verdelen maar wel zodanig dat de omgeving zo min mogelijk last heeft van de slagschaduw van de bouwmassa (zie hierna onder *Bezonning*). Een ingetogen en rustige gevelindeling heeft de voorkeur van de gemeente.

Bezonning

De initiatiefnemer heeft een zonnestudie gemaakt waaruit blijkt hoe de schaduwwerking van de nieuw te bouwen appartementen is op de omgeving. De bezonningsstudie heeft er onder andere toe geleid dat gekozen is voor een gesloten bouwblok en bijvoorbeeld niet een hoge toren. De bouwmassa loopt trapsgewijs omhoog, is laag aan de zonnige zijde en loopt op aan de zijde van de grootschalige openbare ruimte van het Handelsplein. Tijdens de inloopavond over de herontwikkeling van het pand op 2 november 2016 zijn door bewoners van het tegenoverliggende complex aan de Stadstuinen/ Handelsweg zorgen geuit over de bezonning van de nieuwbouw op hun wooncomplex. Om deze reden zijn de appartementen aan de zijde van de Handelsweg op de bovenste verdiepingen deels terugliggend gemaakt, zodat de schaduw op het betreffende complex aanzienlijk minder effect heeft. Door de nu ontstane bouwvorm blijft er op de hoek aan het Handelsplein een markant punt aanwezig, zodat het gebouw haar status als stedelijk "landmark" waarmaakt, terwijl de slagschaduw op gevoelige plekken beperkt is.

Onderstaand de uitgevoerde zonnestudie. Het nieuwe appartementengebouw is te herkennen de groene blokjes (de terrassen). Te zien is dat op maatgevende momenten in het jaar het schaduweffect meevalt; enerzijds van de bouwhoogte op de omgeving en anderzijds ten opzichte van de slagschaduw van omliggende bebouwing. Ter referentie zijn aan de onderzijde ook enige afbeeldingen opgenomen van de schaduw in de huidige situatie met de huidige bebouwing op 21 maart/ 21 september.



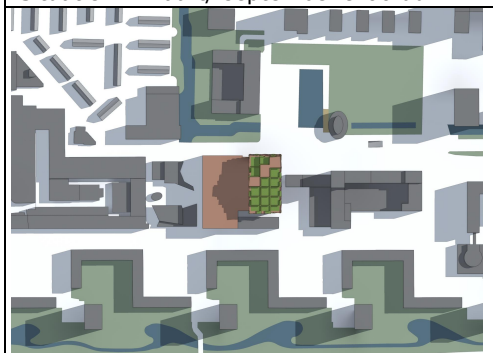
Situatie 21 maart/ september 9.00 uur



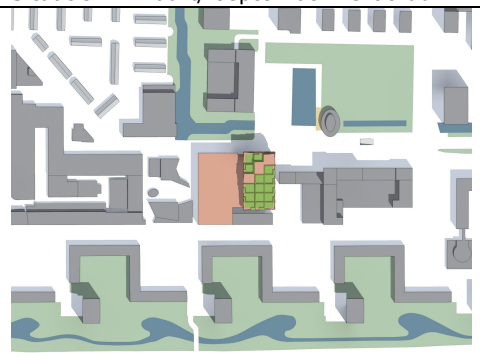
Situatie 21 maart/ september 13.00 uur



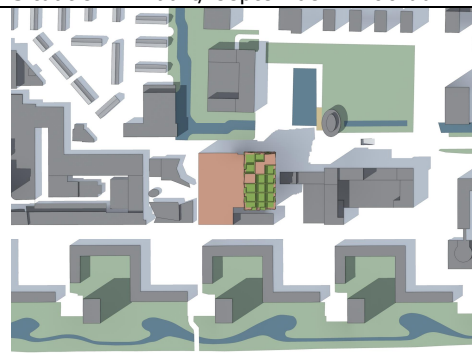
Situatie 21 maart/ september 17.00 uur



Situatie 21 juni 9.00 uur



Situatie 21 juni 13.00 uur



Situatie 21 juni 17.00 uur



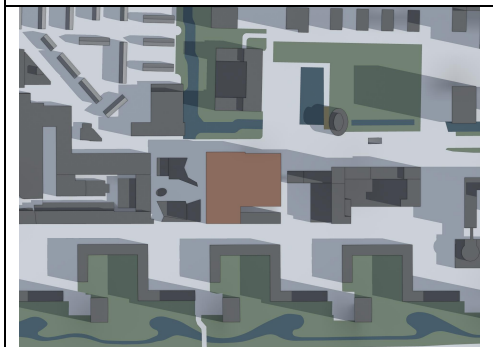
Situatie 21 december 9.00 uur



Situatie 21 december 13.00 uur



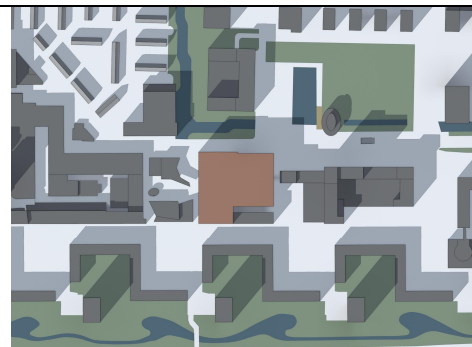
Situatie 21 december 15.00 uur



Referentie: Huidige situatie 21 maart/ 21 september 9.00 uur



Referentie: Huidige situatie 21 maart/ 21 september 12.00 uur



Referentie: Huidige situatie 21 maart/ 21 september 16.00 uur



Woningbouwprogramma

De nieuw te realiseren appartementen worden gerealiseerd in de koopsector. Van de appartementen heeft ongeveer 75% een woonoppervlakte tussen 90 en 100 m². Meerdere appartementen zijn kleiner, rond 80 m² en enkele appartementen zijn groter, rond de 150 m². Ook wordt door de ontwikkelaar bekeken of binnen het gebouw maisonnettes (tot 100 m²) inpasbaar zijn.

Het realiseren van deze appartementen in de koopsector voldoet aan de regionale woningbehoefte. Er is doorgaans voldoende vraag naar kwalitatief hoogwaardige appartementen in centrumgebieden waar alle voorzieningen binnen handbereik zijn. Om deze reden is tevens de verwachting dat de appartementen aantrekkelijk zullen zijn voor Amstelveense senioren alsook voor expats van de in of nabij Amstelveen gevestigde internationale bedrijven.

Verkeer en Parkeren

De (ongeveer) 55 appartementen genereren een toename van het aantal verkeersbewegingen van ongeveer 350 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een geringe toename in vergelijking met de huidige situatie, die goed is op te vangen op het huidige wegennet rondom het plangebied.

Voor het realiseren van parkeerplekken voor deze appartementen wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals die zijn geschetst in paragraaf 3.4. Hierbij zijn drie aantekeningen te maken:

- Het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats hoeft niet separaat gerealiseerd te worden. Uitgangspunt is namelijk dat er in de directe omgeving, lees ook de publieke parkeergarage van Hudson's Bay, voldoende parkeerplekken voorhanden zijn waar bezoekers kunnen parkeren. Dit betekent dat de te realiseren parkeerplekken per woning, exclusief bezoekersparkeren, als volgt zijn: Voor een woning groter dan 140 m² 1,7 parkeerplek per woning, voor een woning tussen 100 en 140 m² 1,4 parkeerplek per woning en voor een woning kleiner dan 100 m² 1,1 parkeerplek per woning.
- Om aan voorgaande praktisch handen en voeten te geven voor dit project is bepaald dat ieder appartement beschikt over één onvervreemdbare eigen vaste parkeerplaats in de bewonersgarage en tevens dat iedere woning recht heeft op het huren (abonnement) van een tweede (zwurf)parkeerplaats in de algemene garage.
- Voor dit project en de nieuw te realiseren adressen zullen geen parkeervergunningen op straat worden afgegeven. De parkeerruimte op straat is te krap om dit op te vangen.

Energie en duurzaamheid

Voor dit project wordt aanbevolen om aansluiting op het nabijgelegen warmtenet te overwegen en het aanbrengen van zonnepanelen en zonwering mee te ontwerpen in de gebouwen. Aansluiting op het warmtenet of een "all-electric" uitvoering van het plangebied dragen bij aan de ambitie fossielonafhankelijk zoals geschetst in paragraaf 3.4.

Daarnaast kan, vanwege de hoge gebouwdichtheid in het plangebied, het zogeheten "hitte-eilandeffect" optreden waardoor een toenemende behoefte aan koeling ontstaat. Door middel van toepassing van groene daken in combinatie met goede isolatie is dit effect te verminderen. Groene daken dragen bovendien bij aan het verminderen van fijnstof in de omgeving en zorgen voor een vertraagde afvoer van hemelwater.

Tot slot geldt voor nieuwbouwwoningen dat vanaf 1 januari 2015 een EPC van maximaal 0,4 vereist is volgens het Bouwbesluit. Een hogere ambitie kan worden bereikt door extra isolatie, energiezuinige systemen, warmte - koude opslag gecombineerd met lage tempe-



ratuurverwarming, en het benutten van de zon als energiebron. De gemeente Amstelveen zoekt graag met de ontwikkelaar naar opties waarmee voor de bewoners een lagere EPC gehaald kan worden. Gedacht wordt hierbij aan in het ontwerp geïntegreerde zonnepanelen, zonneboilers, extra isolatie en/of warmteterugwininstallaties in douchewaterretour. Tot slot zou gebruik gemaakt kunnen worden van de verschillen in warmte- en koude-behoefte bij kantoren, winkelruimten en woningen.

Milieu

Ten aanzien van de milieuaspecten geldt datgene wat in paragraaf 3.3 benoemd is. Het in kaart brengen van de geluidbelasting is hierbij het belangrijkste aspect en daarbij het mogelijk noodzakelijk vaststellen van hogere waarden. Een hogere waardenprocedure moet gelijk oplopen met de ruimtelijke procedure voor de omgevingsvergunning. Ten aanzien van de andere milieuaspecten zoals flora en fauna, bodem, water, externe veiligheid, luchtkwaliteit en archeologie zijn er geen aanvullende vereisten te benoemen. Hieruit spreekt dat het bouwen van appartementen bovenop bestaande bebouwing efficiënt is en relatief weinig extra milieubelasting met zich meebrengt. Dit is ook een positief gegeven gezien de Ladder voor duurzame verstedelijking, die benoemd is in paragraaf 3.4.

5. Financiën

Voor de ontwikkeling van het plan voor deze appartementen sluiten de exploitant en de gemeente Amstelveen een anterieure overeenkomst tot kostenverhaal. Daarmee is kostenverhaal verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. In dit kostenverhaal worden de plankosten opgenomen die het gemeentelijk ambtenarenapparaat moet maken om de bestemmingswijziging te realiseren. Tevens dienen de kosten voor aanpassingen in de openbare ruimte ten gevolge van dit plan vergoed te worden, bijvoorbeeld het aanpassen van het straatprofiel of het vergroten van de rioleringscapaciteit.

Omdat de Startnotitie vooruit loopt op de procedure voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan, heeft de gemeente met de initiatiefnemer reeds een voorovereenkomst gesloten. In deze voorovereenkomst is afgesproken dat de gemeente de Startnotitie opstelt en in procedure brengt en dat de initiatiefnemer de kosten hiervoor vergoedt. Wanneer de omgevingsvergunningprocedure definitief wordt doorgezet zal een anterieure overeenkomst tot kostenverhaal worden gesloten en dan zullen de reeds betaalde kosten in het kader van de voorovereenkomst hiervan worden afgetrokken.

Kortom; met het regelen van het kostenverhaal op deze manier heeft de gemeente verzekerd dat er sprake is van volledig kostenverhaal van alle gemeentelijke kosten.

6. Planproducten en planning

De procedure voor de Startnotitie loopt vooruit op de procedure voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Verwachting is dat de Startnotitie op 21 juni aanstaande in de gemeenteraad wordt behandeld ter besluitvorming. Daarna kan de procedure voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan starten. Deze procedure bestaat uit een Fase 1-vergunning voor de afwijking van het bestemmingsplan en een Fase 2-vergunning voor het bouwen zelf. In de indicatieve planning in de ontwerp Startnotitie was het uitgangspunt om de Fase 1- en Fase 2-vergunning gelijk met elkaar op te laten lopen. Inmiddels is bekend dat dit niet lukt, doordat de bouw aanvraag voor de Fase 2-vergunning op een later moment zal worden ingediend. De hiernavolgende indicatieve planning is daarop aangepast.



Uitgangspunt van de initiatiefnemer is om na het bouwen van de nieuwe parkeergarage direct door te bouwen aan het realiseren van de appartementen. Gezien de opbouw van de garage en bouwoverlast voor de omgeving is dit een logisch streven.

De indicatieve planning ziet er als volgt uit:

Product	Planning
<i>Collegebesluit ontwerp Startnotitie</i>	<i>28 februari 2017</i>
<i>Ontwerp Startnotitie ter visie</i>	<i>9 maart tot en met 5 april 2017</i>
<i>Collegebesluit definitieve Startnotitie</i>	<i>Half mei 2017</i>
<i>Informeren belanghebbenden over antwoord op hun reacties</i>	<i>Direct na collegebesluit</i>
<i>Raadsbesluit definitieve Startnotitie</i>	<i>21 juni 2017</i>
<i>Collegebesluit ter visielegging omgevingsvergunning Fase 1 (na raadsbesluit Startnotitie)</i>	<i>Juni/ juli 2017</i>
<i>Omgevingsvergunning Fase 1 ter visie</i>	<i>Juli-Augustus 2017</i>
<i>Verlenen omgevingsvergunning Fase 1</i>	<i>September-Oktober 2017</i>
<i>Beroepsperiode omgevingsvergunning Fase 1</i>	<i>Tot 6 weken na verlening vergunning</i>
<i>Aanvragen omgevingsvergunning Fase 2</i>	<i>September 2017</i>
<i>Toetsen aanvraag omgevingsvergunning Fase 2</i>	<i>September - November 2017</i>
<i>Omgevingsvergunning Fase 2 ter visie</i>	<i>November - December 2017</i>
<i>Verlenen omgevingsvergunning Fase 2</i>	<i>December - Januari 2017</i>
<i>Beroepsperiode omgevingsvergunning Fase 2</i>	<i>Tot 6 weken na verlening vergunning</i>

7. Communicatie en participatie

De ontwerp Startnotitie is door de gemeente voorgelegd aan belanghebbenden in het kader van de gemeentelijke participatie op ruimtelijke projecten. De participatieperiode duurde vier weken van 9 maart tot en met 5 april jl. De reacties zijn van een antwoord voorzien in de Nota van Beantwoording. De Startnotitie is samen met deze Nota van Beantwoording aangeboden aan de gemeenteraad voor besluitvorming. De raad kan zo haar besluit tot vaststelling nemen inclusief het meewegen van de participatiereacties.

Wanneer de raad haar besluit over de Startnotitie heeft genomen wordt de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verder in procedure gebracht. Zoals gemeld in de vorige paragraaf verloopt de omgevingsvergunningprocedure in twee fases; de eerste fase is voor de bestemmingswijziging en de tweede fase is voor het bouwen zelf. De omgevingsvergunning voor de eerste fase en tweede fase kennen beiden een aparte wettelijke tervisielegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen voorafgaand aan het besluit tot verlenen van de vergunning. Na dit besluit bestaat de mogelijkheid tot het aantekenen van beroep bij de rechtbank. De beroepsperiode duurt dan zes weken. Wanneer het tot een beroep komt, zal de gehele omgevingsvergunning (eerste en tweede fase) bij de rechtbank worden behandeld. Wanneer niemand beroep aantekent is de omgevingsvergunning na zes weken onherroepelijk.

De gemeente is verantwoordelijk voor de communicatie en participatie over publiekrechtelijke aangelegenheden. De initiatiefnemer is uiteraard ook zelf aan zet om zoveel mogelijk draagvlak te creëren bij belanghebbenden en direct omwonenden, zodat het bouwplan zo goed mogelijk in de bestaande omgeving wordt ingepast. De communicatie van de initiatiefnemer duurt gedurende de bouw voort, tot en met de oplevering van het project.