

Nota van Beantwoording

ontvangen zienswijzen
op het

*(Ontwerp)Bestemmingsplan
Startbaan 16, en
ontwerpbesluit omgevingsvergunning
woningbouwproject Olympiade (Startbaan),
en overige ontwerpbesluiten inzake locatie
Startbaan 16*

Amstelveen, april 2021



Wijze van beantwoording

De nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties, vooroverlegreacties (ex artikel 3.1.1 Bro) en zienswijzen op onder meer bestemmingsplannen en voor de beantwoording van reacties op startnotities.

De onderhavige nota van beantwoording heeft betrekking op beantwoording van zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan "Startbaan 16", het ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid woningen Startbaan 16, het ontwerpbesluit omgevingsvergunning woningbouwproject Olympiade (Startbaan) en/of de twee Beeldkwaliteitsplannen locatie Startbaan 16.

De ingediende reacties worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de reacties die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld.

De ontvangen zienswijzen worden puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de zienswijze en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het voorstel/plan met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Op deze wijze wordt de beantwoording van de reactie overzichtelijk en transparant.



Samenvatting ingediende zienswijzen	Beantwoording zienswijze per punt	Plan-aanpassing
Mail d.d. 5 maart 2021, met bijgesloten brief (februari) Zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan "Startbaan 16"		
Indieners geven aan eerder een uitgebreide reactie te hebben gegeven op de Startnotitie Startbaan 16 in het voorjaar van 2019. De indieners hebben de reactie van toen vergeleken met het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan en constateren dat op drie punten moet worden ingaan, omdat die drie punten volgens indieners nog nadrukkelijk de aandacht verdienen.		
A. Parkeren niet op de norm van 1,4. In 2019 hebben indieners een punt gemaakt van de parkeeropgave in het projectgebied Startbaan 16. Er werd in de Startnotitie gemeld dat een parkeernorm van 1,4 geldig was volgens de Parkeernota, maar dat op basis van gedegen onderzoek zou worden gestudeerd om de parkeernorm te verlagen. Indieners hebben zich toen in hun reactie afgevraagd wat "gedegen onderzoek" betekent en dat de parkeerdruk in de wijk geen aanleiding geeft om parkeernormen te verlagen. De omwonenden maakten zich daarbij zorgen over de parkeerdruk in de wijk wanneer de wijk een "openbaar eiland" is tussen voor de rest woningbouwprojecten aan de Startbaan waar parkeren "achter de slagboom" plaatsvindt. Bij inspraak tijdens de Commissievergadering van 25 juni 2019 hebben indieners toen van de wethouder vernomen dat zij zou vasthouden aan de geldende parkeernorm van 1,4, maar dat zij ook aangaf dat "de parkeernorm voorlopig niet wordt verlaagd, maar dat we erop gaan studeren". Naar nu definitief uit het bestemmingsplan blijkt dat er toch wordt afgeweken van de parkeernorm en niet de parkeernorm van 1,4 wordt gehanteerd, terwijl dit wel is toegezegd, aldus indieners.	De parkeernorm van 1,4 komt uit de Nota Parkeernormen 2016. Inmiddels heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen 2021 vastgesteld, waarin de betreffende parkeernorm van 1,4 niet meer voorkomt voor middeldure huurappartementen. De parkeernormen zijn naar beneden bijgesteld voor de middeldure ofwel kleinere appartementen. Voor het onderhavige plan en project Startbaan 16 zijn specifieke parkeernormen overeengekomen, waaronder de parkeernorm van 1,0 voor middeldure huurappartementen. Voor de kleinere koopwoningen tot 70 m2 geldt ook een parkeernorm van 1,0. De oude parkeernormen hielden geen rekening met kleinere woningen tot 70 m2. In het parkeerrapport is voor de onderbouw van de parkeernorm onder meer rekening gehouden met de doelgroepen van de woningen, het autobezit en de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.	Nee.



Er is een uitgebreid rapport opgesteld bij het bestemmingsplan, inzake waarom de parkeernorm op deze plek naar beneden kan worden bijgesteld. Dit terwijl volgens indieners dit alles is gebaseerd op de theorie en op deze plek, zonder vergunningparkeren, niet gestaafd wordt door de praktijk. Daarnaast wordt als een van de redenen de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer genoemd, met de haltes Poortwachter (Amsteltram), Bovenkerkerweg (R-Net) en Startbaan (R-Net). Begin dit jaar is volgens indieners echter geruisloos en zonder enige communicatie de halte Startbaan zo goed als verdwenen, met het verdwijnen van het halteren van bus 347, 348 en de nachtbus. Er stopt alleen nog een spitsbus. Dit terwijl er met Startbaan 16 en Startbaan 8 (nu in aanbouw, met ook een verlaagde parkeernorm), nog zo'n 700 woningen worden bijgebouwd. Dit geeft de indieners geen vertrouwen voor een goede afloop van de parkeersituatie in het gebied langs de Startbaan.

Daarom hebben indieners concreet de volgende vragen:

1. Waarom zegt de wethouder tijdens de Commissievergadering [van 25 juni 2019] letterlijk toe aan de raad en inspreker dat zij vasthoudt aan de parkeernorm van 1,4 terwijl nu toch de parkeernorm naar beneden wordt bijgesteld?
2. Wat voor maatregelen neemt de gemeente wanneer de parkeernorm in de praktijk niet toereikend blijkt?
3. Waarom heeft de gemeente ingestemd met het weghalen van de R-Net-halte Startbaan terwijl er nog zo'n 700 woningen in aanbouw zijn met een verlaagde parkeernorm, waarbij mede wordt verwezen naar de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer?
4. Is de gemeente bereid betaald parkeren/ vergunningparkeren in te voeren in de buurt Greenstart wanneer de parkeerdruk hiertoe aanleiding geeft? (Hierbij moet uiteraard ook rekening worden gehouden met de piekmomenten bij de sportverenigingen en open dagen van de verschillende middelbare scholen.)

Ten westen van het plangebied halteren meerdere buslijnen, namelijk 357, 358 en nachtbus N57, aan de Bovenkerkerweg, op korte afstand van het plan Startbaan 16.

Beantwoording vragen:

1. Voor het college was het uitgangspunt inderdaad de norm van 1,4, zoals ook aangegeven bij de beantwoording in de commissie. Deze norm voor middeldure woningen was conform de toen geldende Nota Parkeernormen 2016, zoals die gold voor alle woningen met een oppervlakte van minder dan 100 m². Gedegen onderzoek heeft uitgewezen dat voor de middeldure appartementen in het project Startbaan 16 een parkeernorm van 1,0 volstaat. Inmiddels is ook de gemeentelijke parkeernota herzien. In de Nota Parkeernormen 2021 zijn de parkeernormen voor het gebied waarvan Startbaan 16 onderdeel uitmaakt naar beneden bijgesteld. In deze parkeernota zijn middeldure appartementen aangewezen als een aparte categorie, waarbij ook onderscheid wordt gemaakt tussen middeldure koop- en huurappartementen. Het college kiest er echter voor vast te houden aan de parkeernorm van 1,0 zoals deze specifiek voor de middeldure appartementen voor Startbaan 16 is onderbouwd. Daarbij is in de gesloten anterieure overeenkomst vastgelegd dat er in totaal meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het plangebied dan met de parkeernorm van 1,0 nodig zou zijn. Dit leidt er tevens toe dat er per saldo meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op grond van de Nota Parkeernormen 2021 nodig zouden zijn.
2. Indien nodig, kan de gemeente in de buurt Greenstart vergunningparkeren instellen. Indien vergunningparkeren wordt ingesteld, dan zullen bewoners van Startbaan 16 geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. De parkeersituatie langs de Startbaan en Snelliuslaan zal (nader) worden gemonitord zodra de woningen van het plan Startbaan 16 in gebruik worden genomen.



	<p>Een algemene monitoring van de Startbaan staat los van dit plan.</p> <p>3. Het weghalen van de haltering bij de bushalte Startbaan is buiten de gemeente om gedaan, en de gemeente hoeft daar ook geen toestemming voor te geven aan de busmaatschappij. De goede OV-bereikbaarheid blijft voor de locatie Startbaan 16 op peil, nu de buslijnen 357, 358 en nachtbus N57 halteren bij de bushalte Bovenkerkerweg. Deze bushalte ligt op vergelijkbare afstand, ook voor de buurt Greenstart.</p> <p>4. Indien uit monitoring een te hoge parkeerdruk volgt, kan de gemeente in de buurt Greenstart (en langs de Startbaan) vergunningparkeren instellen. Een algemene monitoring van de Startbaan staat los van het plan Startbaan 16.</p>	
<p>B. Verkeersafwikkeling kruispunten problematisch.</p> <p>Indieners geven aan dat in hun reactie op de Startnotitie de indieners zorgen hebben geuit over de verkeersontwikkeling van alle nieuwbouwprojecten, inclusief Startbaan 16, op de kruising Startbaan met de Van der Hooplaan en de kruising Wimbledonpark met de Sportlaan. Beide kruisingen zijn volgens indieners onprettig:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bij de kruising van de Startbaan met de Van der Hooplaan zijn er geen opstelvakken op de Startbaan (dus geen gescheiden verkeerslichten), een lange wachttijd, een onoverzichtelijke situatie in relatie tot het tegenovergestelde verkeer van de andere kant van de Startbaan, en hordes middelbare scholieren in de ochtendspits die van alle kanten lijken te komen en door rood licht rijden en schuin oversteken, aldus indieners.2. In de straat Wimbledonpark staan altijd veel auto's file geparkeerd, waardoor het doorrijden belemmerd wordt, inclusief onduidelijke situaties met tegenliggers, aldus indieners. De kruising met de Sportlaan is vervolgens een uitrit (men staat dus op een drempel) met een druk fietspad dat de weg kruist en veel van de Handweg afkomend autoverkeer. Zeker in de ochtendspits is het hier druk en er ontstaan soms vreemde situaties waarbij verkeer van alle kanten op elkaar wacht en de kruising	<p>Het verkeersonderzoek van december 2020 heeft inderdaad bevestigd dat er sprake kan zijn van een haperende verkeersafwikkeling op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan en in grotere mate een gebrekkige verkeersafwikkeling op het kruispunt Sportlaan – Bovenkerkerweg – Handweg – Noorddammerlaan. Uit dit verkeersonderzoek valt ook af te leiden dat de verkeersafwikkeling bij de Sportlaan ter hoogte van de Handweg hoofdzakelijk een algemeen knelpunt is. Opgemerkt moet worden dat in het verkeersonderzoeksrapport de berekende worst-case cyclustijd is weergegeven; het betreft dus de maximale en niet de gemiddelde berekende cyclustijd.</p> <p>Voor het plan Startbaan 16 (en alle bewoners aan de Startbaan) kan door automobilisten de Sportlaan (aldaar) worden vermeden, zeker met een aanpassing van het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan. Uit het verkeersonderzoek 2020 blijkt dat het plan Startbaan 16 een beperkt (aanvullend) effect heeft op de verkeersafwikkeling bij de Sportlaan en Handweg.</p>	<p>Nee.</p>



<p>geblokkeerd is, terwijl de drukte op de Sportlaan voor voortdurend gevaar zorgt. Dit geeft volgens indieners voor zowel autoverkeer als voor fietsers als voor voetgangers een gevaarlijke situatie.</p> <p>Volgens indieners wordt de praktijk (ervaring van indieners) volledig gestaafd door het theoretische verkeersonderzoek. Letterlijk wordt geconcludeerd in het onderzoek: Met betrekking tot de verkeersafwikkeling is gebleken dat de omliggende kruispunten in de huidige situatie (2018) al aan hun capaciteit zitten. Zowel in de autonome situatie als in de plansituatie hebben de kruispunten onvoldoende capaciteit om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Het planeffect op beide kruisingen is daarbij beperkt. Er zal ongeacht de ontwikkeling van Startbaan 16 iets aan de vormgeving van de kruispunten of de verkeersstromen moeten veranderen om een goede doorstroming te kunnen garanderen.</p> <p>Om voorgaande conclusie in het verkeersonderzoek van december 2020 maken indieners zich zorgen, ook gezien de grote toename van woningen nu. Er wordt gezegd dat de verkeerstoename van deze nieuwe woningen gering is, maar dat er dus in de autonome situatie al iets moet gebeuren. Er worden oplossingen aangedragen door extra opstelvakken te creëren op de Beneluxbaan enerzijds en op de Handweg anderzijds, waardoor de verkeersdruk verlicht zou kunnen worden. Er wordt echter geen enkele actie aan verbonden. Er wordt zelfs afgevraagd "of de aanpassingen wenselijk zijn of dat er eerst een integrale afweging gemaakt moet worden, zoals nu in de mobiliteitsvisie voor Amstelveen gedaan wordt". Dit is een rare conclusie. Er is nu een probleem, maar de oplossing wordt verschoven naar het "doen van een integrale studie". De Mobiliteitsvisie is in februari 2020 door de raad vastgesteld, maar indieners lezen nergens terug welke concrete maatregelen er worden genomen voor voornoemde kruispunten.</p>	<p>De gemeente werkt aan een algemene oplossing voor het kruispunt Sportlaan – Bovenkerderweg – Handweg – Noorddammerlaan.</p> <p>In het kader van de verkeerssituatie op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan is in april 2021 een aanvullend verkeersonderzoek verricht.</p> <p>In het verkeersonderzoek 2020 is als oplossingsrichting voor het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan een 'voorrangsplein' benoemd, en is aangegeven dat een 'standaard rotonde' met fietsers in de voorrang geen geschikte oplossing zou zijn (voor hoofdzakelijk de ochtendspits). Om die reden is onderzoek verricht naar een rotonde met aanvullende oplossingen.</p> <p>In het verkeersonderzoek 2021 is een rotonde voor de kruising Startbaan – Van der Hooplaan onderzocht. Afhankelijk van hoeveel fietsers in de toekomst er over de kruising gaan, kan de rotonde worden gecombineerd met een detectielus/filelus op de Van der Hooplaan (tussen Startbaan en Beneluxbaan). Met de detectielus/filelus, die wordt gekoppeld aan de VRI op de Beneluxbaan, kan de verkeerstoever naar de rotonde Startbaan – Van der Hooplaan worden gecontroleerd en beheerd. Bij teveel verkeer richting de rotonde zal de groentijd op de Beneluxbaan worden ingekort, waardoor er minder verkeer in één keer/ronde vanaf de Beneluxbaan de Van der Hooplaan op kan rijden. Deze aanvullende oplossing is gunstig voor (hoofdzakelijk) de ochtendspits.</p> <p>De conclusie is dat een rotonde, met fietsers in de voorrang, op de kruising Startbaan – Van der Hooplaan mogelijk is. De beoogde rotonde zorgt ervoor dat fietsers voorrang hebben, waardoor er bij de Startbaan geen knelpunt in het fietsnetwerk ontstaat. De rotondes met fietsers in de voorrang zijn in Amstelveen en op de Van der Hooplaan een beproefd recept ofwel een oplossing met een goede werking. Met een rotonde kan het verkeer op de Startbaan beter doorstromen.</p>	
--	--	--



<p>Daarom hebben indieners concreet de volgende vragen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Het verkeersonderzoek concludeert dat in de huidige situatie de capaciteit van de kruisingen Startbaan – Van der Hooplaan en Wimbledonpark – Sportlaan reeds ontoereikend is. Laat staan nog met de ontwikkeling van Startbaan 16 erbij, aldus indieners. Er wordt verwezen naar een “integrale afweging in het kader van de Mobiliteitsvisie”, maar volgens indieners biedt dit geen enkele houvast en klinkt dit alsof de oplossing op de lange baan wordt geschoven. Welke concrete actie wordt er nu ondernomen om de afwikkelcapaciteit van deze kruisingen te verbeteren en, met nadruk ook, verkeersveiliger te maken?2. Zou de gemeenteraad bij de besluitvorming over dit bestemmingsplan niet direct geld beschikbaar moeten stellen om deze kruisingen aan te passen?3. Een klein deel van de oplossing zou volgens indieners liggen in het verbeteren van de doorstroming en het overzicht in de straat Wimbledonpark. Is de gemeente bereid een parkeerverbod in te stellen voor fileparkeren in de straat Wimbledonpark? Een parkeerverbod verbetert volgens indieners de doorstroming en het overzicht op straat. Er is genoeg plek in de parkeervakken op straat en in de parkeergarage onder de aanpalende appartementen, aldus indieners.	<p>In de huidige situatie is er nog geen directe noodzaak om het kruispunt aan te pakken, zoals is weergegeven in het verkeersonderzoek 2020 (paragraaf 4.1). Het bouwplan Startbaan 16 zal niet eerder dan eind 2023 zijn gerealiseerd.</p> <p>Beantwoording vragen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan kan een rotonde worden gerealiseerd, zoals hiervoor beschreven. Voor het kruispunt Sportlaan – Bovenkerderweg – Handweg – Noorddammerlaan moet een oplossing worden gezocht op basis van een integrale afweging in het kader van de Mobiliteitsvisie. Voor het kruispunt Wimbledonpark – Sportlaan is in het verkeersonderzoek niet geconcludeerd dat de capaciteit ontoereikend is in de huidige situatie, maar de inrichting hangt samen de integrale afweging. De drempel is juist van belang om vaart uit het autoverkeer te halen/houden. De straat Wimbledonpark is in principe niet bedoeld voor de ontsluiting van verkeer gerelateerd aan functies aan de Startbaan. Dat verkeer kan via de Startbaan, Van der Hooplaan en Beneluxbaan rijden.2. De maatregelen komen aan bod in het nog vast te stellen Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP). In de conceptversie daarvan wordt voorgesteld om de genoemde rotonde naar voren te halen en reeds in 2023 te realiseren. De rotonde is ook voorzien in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie tezamen met een kredietaanvraag. De maatregelen zijn in het kader van autonome groei van het verkeer en tevens gunstig voor het project Startbaan 16.3. Een eventueel parkeerverbod in de straat Wimbledonpark staat los van het plan Startbaan 16. De straat Wimbledonpark heeft niet een ‘stroomfunctie’ in het verkeersnetwerk. Indien het wenselijk is voor de verkeersveiligheid, kan een parkeerverbod worden overwogen.	
--	---	--



<p>C. Trapveld niet inpasbaar.</p> <p>Indieners geven aan dat in hun reactie op de Startnotitie de indieners er een punt van hebben gemaakt dat er in hun buurt in het geheel geen trapveld aanwezig is. Genoeg sportvelden, maar deze zijn hermetisch afgesloten. Indieners hebben in 2020, op aangeven van de gemeente en vervolgens op uitnodiging van Provast, mee mogen stemmen over verschillende inrichtingsopties op het terrein van Startbaan 16. Echter, de keuzes die konden worden gemaakt waren dermate klein, dat indieners geen grote wijzingen teweeg hebben kunnen brengen. Het inpassen van een trapveld bleek niet mogelijk, ook geen klein(er) veldje met kleine doeltjes. Binnen het project komen er nu een speelplek voor "de kleintjes", een speelplek voor de volwassen sporter (een "urban gym") en er komt een speelplek voor de "iets oudere sporter" (een jeu de boulesbaan). In het geheel dus geen voorziening voor de leeftijd van ongeveer 8 tot 16 jaar, waarbij een trapveld de meest voorname optie is, aldus indieners. Twee doelen op een stuk gras zou al mooi zijn, maar er is volgens indieners geen stuk gras in de hele zone langs de Startbaan. Indieners kunnen het Provast daarom ook niet kwalijk nemen dat de ontwikkelaar geen trapveld creëert, maar hadden wel een op trapveld gehoopt.</p> <p>Daarom hebben indieners concreet de volgende vragen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Is de gemeente het eens (met indieners) over dat het creëren van een trapveld in de woonzone langs de Startbaan wenselijk is? Mede gezien het feit dat andere leeftijdsgroepen wel bediend worden met voorzieningen in de openbare ruimte.2. Kan de gemeente de indieners, dan wel alle huidige en toekomstige bewoners, niet toezeggen dat er een trapveld wordt gecreëerd ergens in de directe omgeving? Een stuk gras met twee doelen, zoals in Amstelveen vaker voorkomt, is voldoende.	<p>De gemeente onderzoekt (nog steeds) de mogelijkheden voor het realiseren van een trapveldje, met twee doelen of kleine doeltjes.</p> <p>Beantwoording vragen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. De gemeente onderkent de bestaande behoefte aan een trapveldje voor jongeren. In de omgeving van de Startbaan ontbreekt daarvoor echter de ruimte in het openbare gebied. In overleg met de ontwikkelaar is vroegtijdig geprobeerd om het gewenste trapveldje een plaats geven in de nieuwbouwplannen van Startbaan 16, doch zonder het gewenste resultaat. Het is evenwel niet mogelijk om deze opgave dwingend op te leggen aan een privaatrechtelijke partij en een dergelijke voorziening als voorwaarde te stellen voor een nieuwbouwplan. Dat neemt niet weg dat de gemeente voor de bestaande en toekomstige bewoners naar een oplossing blijft zoeken. De ontwikkelaar van Startbaan 16 (Provast) heeft aangeboden de kosten voor een trapveldje voor haar rekening te willen nemen. Het knelpunt betreft echter niet de financiën, maar het ontbreken van de benodigde fysieke ruimte in de omgeving. Deze situatie kan in de toekomst veranderen. De gemeente zal daar alert op zijn en zich blijven inspannen voor een oplossing.2. Of er een trapveldje kan komen in de omgeving hangt af van of er grond beschikbaar (te maken) is. Zie ook het antwoord op vraag 1. Derhalve kan de gemeente geen toezegging doen.	<p>Nee.</p>



Mail d.d. 9 maart 2021, met bijgesloten brief Zienswijze(n) inzake het ontwerpbestemmingsplan "Startbaan 16" en het ontwerpbesluit omgevingsvergunning woningbouwproject Olympiade (Startbaan)		
<p>1. Volgens indiener wordt in de plannen die er nu liggen de hoogte van de bestaande bebouwing, het kantoorgebouw, ruimschoots overschreden. Het is indiener niet duidelijk waarom voor de realisatie van nieuwbouwwoningen niet de contouren van het bestaande gebouw aangehouden kunnen worden en daarmee een transitie te bewerkstelligen waarbij de omgeving nauwelijks wordt aangetast en/of hinder wordt veroorzaakt.</p> <p>Met name door de locatie en hoogte van gebouw A, namelijk aan de noordwestzijde en 37 meter, komt dit gebouw indiener zeer ongelukkig over. Het ontnemt indiener en anderen (volgens indiener) het vrij uitzicht en lichtinval en biedt volgens indiener de mogelijkheid tot inkijk op de balkons en appartementen van Wimbledonpark. Indiener geeft aan niet tegen de bouw van woningen op de genoemde locatie te zijn, maar indiener verzoekt de gemeente om de vergunning niet te verlenen en de plannen nog eens tegen het licht te houden of het daadwerkelijk nodig is zo hoog te bouwen. Of dat wellicht het hele project 180 graden gedraaid kan worden (gebouw A zou dan op de plaats van gebouw F komen).</p>	<p>De gemeenteraad heeft in 2016 de uitgangspunten bepaald voor het transformeren van de locatie Startbaan 16, en andere locaties langs de Startbaan, van kantoren naar wonen. In de beleidsvisie "Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wonen in Amstelveen" is benoemd dat in het middendeel van de Startbaan-strook grondgebonden woningen gebouwd kunnen worden en naar de uiteinden (waaronder richting Bovenkerkerweg), en dus de locatie Startbaan 16, hogere bouwvolumes gerealiseerd kunnen worden. In lijn hiermee is de Startnotitie project Startbaan 16 op 10 juli 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan en woningbouwproject sluiten aan op de uitgangspunten van het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief en de Startnotitie. Het onderhavige plan is conform de Startnotitie opgesteld; het bouwplan sluit laag aan bij Startbaan 12 en stijgt richting de Bovenkerkerweg/Wimbledonflat.</p> <p>Doordat de afstand tot de Wimbledonflat vanaf het hoogste en tevens dichtstbijzijnde woongebouw van het onderhavige bouwplan ten minste 90 meter is, zal van inkijk en schaduw vrijwel geen sprake zijn. In het bezonningsonderzoek is aangetoond dat de schaduwvorming op de Wimbledonflat zich beperkt tot enkele uren in de ochtend in de wintermaanden op de onderste bouwlagen. Bij latere tijdstippen op de dag en hogere zonstanden op andere dagen in het jaar vindt er geen schaduwvorming plaats. De balkons en ramen in de Wimbledonflat en de balkons en ramen in het bouwplan Olympiade (Startbaan 16) zijn niet tegenover elkaar gepositioneerd. Hierdoor zal er van directe inkijk geen sprake zijn.</p>	Nee.



	<p>Tevens is de zone aan de Startbaan in de Hoogbouwvisie aangemerkt als hoogbouwzone. In deze zone mag er maximaal tot de LIB-bouwhoogtegrens gebouwd worden. Daaraan wordt bij het onderhavige bouwplan voldaan. Het plan Startbaan 16 sluit aan bij de Hoogbouwvisie.</p>	
<p>Mail en brief d.d. 10 maart 2021, Rijsterborgh Vastgoed B.V.</p> <p>Zienswijze(n) inzake het ontwerpbestemmingsplan "Startbaan 16", het ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid woningen Startbaan 16, het ontwerpbesluit omgevingsvergunning woningbouwproject Olympiade (Startbaan) en twee Beeldkwaliteitsplannen locatie Startbaan 16</p>		
<p>Algemeen</p> <p>Rijsterborgh maakt zich al langere tijd zorgen over de zeer grote hoeveelheid nieuwbouwplannen in de gemeente die veelal ten koste gaan van bestaande kantoorruimtes. Rijsterborgh is van mening dat veel van de kantoorgebouwen die getransformeerd worden tot woningbouw (puur met het oog op transformatie) opzettelijk zijn verwaarloosd door de eigenaren. Daarnaast is Rijsterborgh van mening dat veel van de woningbouwplannen te massaal zijn en voorzien in veel (te veel) van hetzelfde. Rijsterborgh heeft hierover ook brieven gezonden aan de raad en het college. Uit die brieven volgt ook wel dat Rijsterborgh niet per sé tegen ieder nieuwbouwplan afzonderlijk is maar dat Rijsterborgh zich meer grote zorgen maakt over de plannen in onderlinge samenhang bezien. Het vigerende beleid is volgens Rijsterborgh verouderd en voorkomt ten onrechte niet dat aan al die plannen medewerking wordt verleend. De gemeente moet volgens Rijsterborgh simpelweg keuzes maken zowel qua programma als locatie. Een-en-ander neemt niet weg dat bepaalde plannen ook Rijsterborgh en haar huurders individueel kunnen raken.</p>	<p>De herontwikkeling van de locatie Startbaan 16 is reeds in 2016 benoemd in het "Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wonen in Amstelveen". De gemeenteraad heeft op 9 november 2016 de uitgangspunten bepaald voor het transformeren van de locatie Startbaan 16, en andere locaties langs de Startbaan, van kantoren naar wonen. In de beleidsvisie Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wonen is benoemd dat in het middendeel van de Startbaan-strook grondgebonden woningen gebouwd kunnen worden en naar de uiteinden (waaronder richting Bovenkerkerweg), en dus de locatie Startbaan 16, hogere bouwvolumes gerealiseerd kunnen worden. In lijn hiermee is de Startnotitie project Startbaan 16 op 10 juli 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan en woningbouwproject sluiten aan op de uitgangspunten van het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief en de Startnotitie.</p> <p>Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid, parkeren en woningbehoefte wordt verwezen naar de hierna volgende reacties.</p>	<p>Nee</p>



<p>Dat laatste is in onderhavige situatie het geval, aldus Rijsterborgh. Denk daarbij aan verminderde bereikbaarheid, zowel qua (verkeers)doorstroming als parkeren. Dit is volgens Rijsterborgh in onderhavige situatie – mede gelet op de andere ontwikkelingen aan de Startbaan – ook het geval. Door volgens Rijsterborgh te voorzien in te weinig parkeerplaatsen zal sprake zijn van parkeeroverlast in de omgeving van het vastgoed van Rijsterborgh. Dat is niet alleen in strijd met de goede ruimtelijke ordening maar eveneens met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur, aldus Rijsterborgh. Van een zorgvuldige voorbereiding en/of deugdelijke motivering is volgens Rijsterborgh geen sprake. Met de belangen van Rijsterborgh alsmede haar huurder(s) en de maatschappelijke/recreatieve organisaties/gebruikers in de buurt van het project is/wordt onvoldoende rekening gehouden, aldus Rijsterborgh. Overigens is Rijsterborgh ook van mening dat er geen actuele behoefte bestaat aan de 552 te realiseren appartementen.</p>		
<p>A. Het ontwerpbestemmingsplan "Startbaan 16" (hierna 'ontwerpbestemmingsplan').</p>		
<p>1. Het bestaand kantoorgebouw had volgens Rijsterborgh (indiener) prima kunnen worden verbouwd naar de standaarden van vandaag de dag.</p> <p>De 552 appartementen die, na sloop, worden gerealiseerd, zullen zijn onderverdeeld in huur en koop. Rijsterborgh geeft aan dat volgens het ontwerpbestemmingsplan in totaal 358 huurappartementen worden voorzien, waarvan 270 in het middeldure lage segment (EUR 711-900, prijspeil 1/1/2018) en 88 in het middeldure hoge segment (EUR 900-1.100, prijspeil 1/1/2018). In totaal zullen volgens het ontwerpbestemmingsplan 194 koopwoningen worden gerealiseerd waarvan 102 in het middeldure segment (tot 363.000 euro) en 92 in het dure segment (vanaf 363.000 euro).</p> <p>Indien gekeken wordt naar de verkoopbrochure op de site van de projectontwikkelaar dan volgen daar volgens Rijsterborgh andere aantallen uit voor de koopwoningen. Volgens Rijsterborgh bestaan er</p>	<p>Indien er een concrete behoefte aan kantoorruimte zou zijn geweest, dan had de eigenaar van het kantoorgebouw het gebouw wel verbouwd. Er is behoefte aan woningen. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het gebouw diep is waardoor er weinig daglicht naar binnen treedt. Dit sluit niet aan bij de huidige wensen van kantoorgebruikers. Installaties en isolatie zouden moeten worden vervangen. Het toekomstbestendig maken van het gebouw weegt niet op tegen de beperkte vraag naar kantoorruimte.</p> <p>De prijsinformatie in het ontwerpbestemmingsplan betreft het prijspeil 1-1-2018. De Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018 gaat als vertrekpunt ook uit van het prijspeil 2018. De vermelde huurprijzen in het bestemmingsplan zijn correct.</p>	<p>Nee</p>



<p>duidelijk verschillen tussen de informatie van de projectontwikkelaar en hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven ten aanzien van het programma. Hoe de verschillen zich verhouden tot het onderzochte programma is voor Rijsterborgh onduidelijk. Strijd met een goede ruimtelijke ordening en de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur zijn hiermee volgens Rijsterborgh niet uit te sluiten.</p>	<p>De verkoopprijzen op de website van de ontwikkelaar verschillen eigenlijk vanzelfsprekend van de prijzen van de koopwoningen zoals vermeld in de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan. Dit vanwege verschil in het prijspeil. Het prijspeil van 1-1-2018 betreft het vertrekpunt, en is daarom vermeld in het bestemmingsplan. De vermelde woningaantallen van het project Olympiade (Startbaan 16) in het (ontwerp)bestemmingsplan zijn correct.</p> <p>Op basis van het prijspeil 1-1-2020 mogen de middeldure koopwoningen een verkoopprijs V.O.N. van maximaal € 378.397 hebben. Op basis van het prijspeil 1-1-2021 mogen de middeldure koopwoningen een verkoopprijs V.O.N. van maximaal € 383.316 hebben.</p> <p>De duurste middeldure koopwoningen in het project Olympiade kennen een verkoopprijs V.O.N van € 378.350. Deze verkoopprijs is ruim onder de toegestane maximale verkoopprijs, zowel ten tijde van de verkoop als ten tijde van de oplevering.</p> <p>Het onderhavige bestemmingsplan schrijft overigens niet voor hoeveel middeldure koopwoningen er dienen te worden gerealiseerd; dat kan niet in het bestemmingsplan. Het aantal te realiseren middeldure woningen is geregeld in de anterieure overeenkomst, zoals te doen gebruikelijk. Daarin is ook het prijspeil 1-1-2018 opgenomen.</p> <p>Derhalve is er ook op dit punt geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en/of de beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	
<p>2. <u>Middeldure huur- en koopwoningen voldoen niet aan Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018.</u> In het ontwerpbestemmingsplan wordt volgens Rijsterborgh (indiener) ten onrechte gesteld dat er in totaal 358 huurwoningen (laag en hoog) als bedoeld in de Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen</p>	<p>Op basis van de regels van het bestemmingsplan mogen er maximaal 552 woningen worden gerealiseerd. Aangezien er op grond van de regels minimaal 64,8% van deze woningen als middeldure huurwoning dienen te worden gerealiseerd, zullen er bij 552 woningen in totaal 358 huurwoningen worden</p>	<p>Nee</p>



2018 worden gerealiseerd. Dit zijn er volgens Rijsterborgh (mogelijk) een stuk minder. Met als gevolg dat alle onderzoeken waarin van dit (verkeerde) uitgangspunt is uitgegaan, niet juist zijn en op onzorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen, aldus Rijsterborgh. Van een deugdelijke motivering en goede ruimtelijke ordening is volgens Rijsterborgh geen sprake.

Ter toelichting geeft Rijsterborgh het volgende mee.

Uit de Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018 volgt (zie artikel 2 lid 1 onder c en d) dat de maximale prijs voor middeldure huurwoningen in het lage segment ten hoogste EUR 900 bedraagt en voor middeldure huurwoningen in het hoge segment ten hoogste EUR 1.100 bedraagt. In het onderhavig geval blijkt echter dat bij de huurprijs rekening wordt gehouden met een prijspeil 1/1-2018. Dit maakt dat de in het plan benoemde huurwoningen in het lage segment ten tijde van de datum van eerste verhuur feitelijk (voor in ieder geval een deel) terecht kunnen komen in het hoge segment en de middeldure huurwoningen in het hoge segment ten tijde van de datum van eerste verhuur (in ieder geval voor een deel) kunnen vallen binnen het vrije/dure segment. Zelfs als een-en-ander niet zou kloppen dan is in het ontwerpbestemmingsplan een-en-ander ten onrechte niet nader onderbouwd en toegelicht. Eenzelfde probleem als hiervoor geschetst voor de onderverdeling van de huurwoningen speelt bij de grens voor het bepalen of een woning valt onder de grens van EUR 363.000 en daarmee in het middeldure segment valt. Ook hier wordt gewerkt met een prijspeil van 1/1-2018. Daarnaast is sprake van prijzen met een V.O.N.-prijs. De werkelijke aanschafwaarde van de woningen ligt dus hoger dan de opgegeven prijzen. Ook hier is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte niet op ingegaan. Gelet daarop geldt hiervoor hetzelfde als gesteld voor wat betreft de middeldure huurwoningen (Met als gevolg dat alle onderzoeken waarin van dit (verkeerde) uitgangspunt is uitgegaan niet juist zijn en op onzorgvuldige wijze tot stand gekomen. Van een deugdelijke motivering en een goede ruimtelijke ordening is geen sprake, aldus Rijsterborgh.

gerealiseerd. Op basis hiervan kunnen er maximaal 194 koopwoningen worden gerealiseerd. Indien er minder dan 358 middeldure huurwoningen zouden worden gerealiseerd, dan zouden er tevens minder dan 194 koopwoningen worden gerealiseerd.

In de onderzoeken is rekening gehouden met het maximale aantal woningen. In het parkeeronderzoek is rekening gehouden met 358 middeldure huurwoningen en de maximaal 194 koopwoningen.

Het aantal te realiseren woningen is geregeld in de anterieure overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente en de grondeigenaar. De verdeling van de type woningen (segment en grootte) in de overeenkomst is gehanteerd in het parkeeronderzoek.

Het prijspeil beweegt mee in de segmenten. Als de huurprijs hoger wordt conform consumentenprijsindex (CPI) ofwel de toegestane huurprijsstijging in de Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018, dan ligt het hogere prijspeil nog steeds in het betreffende middeldure huursegment (laag of hoog).

In de Toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan is bewust het prijspeil van 1-1-2018 vermeld, zodat de duidelijk is dat de huurprijzen in de toekomst hoger (kunnen) liggen (of eventueel lager). Gezien de toepassing van de Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018, blijven de segmenten(categorieën) hetzelfde.

De koopprijs van woningen betreft over het algemeen de V.O.N.-prijs. Aangezien in de Toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan het prijspeil van 1-1-2018 is vermeld, is duidelijk dat de kooprijzen in de toekomst hoger (kunnen) liggen (of eventueel lager) Er is geen sprake van onjuiste informatie.



<p>Rijsterborgh verwijst hier nog een keer expliciet naar de informatie van de ontwikkelaar in de verkoopbrochure. Daaruit volgt dat er veel meer dure koopwoningen worden gerealiseerd dan in het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld en is onderzocht, aldus Rijsterborgh. Dit is volgens Rijsterborgh in strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	<p>Over de mate van stijging van de koopprijzen van de middeldure koopwoningen (oppervlakte tot 70 m2) zijn afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst. De stijging mag maximaal de stijging conform CPI bedragen. Nu de prijzen (c.q. beperkte prijsstijgingen) van de middeldure koopwoningen, en de oppervlaktes van de woningen, via de overeenkomst zijn geborgd, zijn ook de parkeernormen/-analyses in de parkeeronderbouwing correct.</p> <p>De parkeernorm voor de middeldure koopwoningen is in het onderhavige bestemmingsplan gerelateerd aan de oppervlakte van deze woningen, namelijk tot 70 m2. Er kunnen geen koopprijzen in de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen.</p> <p>De informatie van de ontwikkelaar in de verkoopbrochure past binnen de toegestane prijsindexaties/prijsstijgingen.</p> <p>Derhalve is er ook op dit punt geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en/of de beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	
<p>3. <u>Parkeren en verkeer voorziet niet in goede ruimtelijke ordening en is in strijd met geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur</u> Het plan zoals dat middels het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt voorziet in 617 parkeerplaatsen. 480 plaatsen komen in de garage en 137 op maaiveld.</p> <p>Van de aan te leggen parkeerplaatsen zijn er volgens de bij Rijsterborgh bekende informatie 249 exclusief gereserveerd voor koopwoningen (dit aantal, althans het bestaan van gereserveerde parkeerplaatsen, is overigens – ten onrechte – nergens juridisch verankerd in het ontwerpbestemmingsplan). Om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te onderbouwen wordt er in het bestemmingsplan gewerkt met een – ten opzichte van het vigerende</p>	<p>Bij het woningbouwproject Olympiade (Startbaan 16) worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan volgens de parkeernormen in het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 zou moeten. Derhalve is er de mogelijkheid om parkeerplaatsen exclusief te reserveren; er hoeven namelijk minder parkeerplaatsen in aanmerking te komen voor dubbelgebruik zijnde het gebruik door bezoekers.</p> <p>De voorgaande Nota Parkeernormen 2016 hield geen rekening met de parkeervraag bij kleinere woningen, en op basis van de parkeeronderbouwing zijn in de regels van het onderhavige bestemmingsplan wel parkeernormen gerelateerd aan woningoppervlakte van kleinere woningen opgenomen.</p>	Nee



<p>beleid – aangepaste parkeernorm voor middeldure huurwoningen en kleine middeldure koopwoningen. Daarnaast wordt – mede door de door de ingeschakelde verkeerskundige ir. Sj Stienstra (Adviesbureau stedelijk verkeer bv) – volgens Rijsterborgh op diverse andere punten ‘gespeeld’ met cijfers en percentages om de parkeervraag maar zo laag mogelijk te krijgen. Dat is volgens Rijsterborgh ook niet zo gek, want (het realiseren van) parkeren kost geld.</p> <p>Omdat Rijsterborgh geen vertrouwen heeft in de berekening/onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen dat nodig zou zijn voor onderhavig plan is een adviesbureau gevraagd te reageren op het rapport van Stienstra.</p> <p>Samengevat komt de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur tot de volgende conclusies:</p> <ul style="list-style-type: none">• “Stienstra stelt dat de realisatie van 617 parkeerplaatsen ruim voldoende is voor het bouwplan. Maar zoals wij hebben aangetoond, zijn op de zaterdagavond 736 parkeerplaatsen nodig. En zelfs in het geval wordt gerekend met een lager parkeercijfer van 0,7 parkeerplaats voor de middeldure huurwoningen met een lage huur, dan zijn nog altijd 643 parkeerplaatsen nodig ofwel 26 meer dan in het bouwplan zijn opgenomen.• Ten aanzien van de stelling van Stienstra dat met een lagere parkeernorm voor middeldure huur- en koopwoningen van 0,7 in plaats van 1,1 parkeerplaatsen per woning kan worden volstaan, merken wij op dat zeer regelmatig is vastgesteld dat juist woningen met een middeldure huur tot €1.100,= per maand door tweeverdieners worden bewoond, die tussen de 1,5 en 2 auto’s bezitten. Bovendien krijgen de middeldure koopwoningen een parkeerplaats toegewezen. Wij stellen dus vast dat een parkeercijfer van 0,7 per woning absoluut te laag is.• Met daarbij het gegeven dat er in de parkeergarage een aantal plaatsen slechts 2,45 meter breed zijn met aan tenminste één zijde een wand of kolom, waardoor deze plaatsen vaak te krap zijn om de auto redelijk te kunnen parkeren: dat gaat dus ten koste van het aantal werkelijk te gebruiken parkeerplaatsen. Dan versterkt dit het tekort.	<p>Inmiddels is de gemeentelijke parkeernota herzien. In de Nota Parkeernormen 2021 zijn de parkeernormen voor het gebied waarvan Startbaan 16 onderdeel uitmaakt naar beneden bijgesteld voor de middeldure ofwel kleinere appartementen. Er is in de gesloten anterieure overeenkomst echter vastgelegd dat er in totaal meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het plangebied dan er per saldo met de plan parkeernormen en op grond van de Nota Parkeernormen 2021 nodig zouden zijn.</p> <p>Reactie op de conclusies van de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur inzake het parkeerrapport van Stienstra:</p> <ul style="list-style-type: none">• De berekende behoefte aan 736 parkeerplaatsen is gerelateerd aan de Nota Parkeernormen 2016 en niet meer aan de orde, en op basis van onjuiste woningoppervlaktes. Bij de berekende 643 parkeerplaatsen is tevens met onjuiste woningoppervlaktes gerekend door de adviseur van indiener. Volgens de definitie van woning vloeroppervlakte in het bestemmingsplan, hoeft de buitenruimte niet bij de woningoppervlakte te worden meegerekend.• De adviseur van indiener meent dat een lagere parkeernorm voor middeldure woningen niet realistisch zou zijn, met een verwijzing naar ‘diverse onderzoeken’ die een hoger autobezit suggereren. Er wordt echter niet aangegeven welke onderzoeken dat zijn en in welke situatie die onderzoeken zouden zijn gedaan. Het is sterk de vraag of deze onderzoeken vergelijkbaar zijn met de situatie in Amstelveen (bijvoorbeeld qua locatie, stedelijkheidsgraad, etc.). Dit is van belang omdat de hoge mate van stedelijkheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Amsterdamse agglomeratie (waarvan Amstelveen deel uitmaakt) leiden tot een ander patroon van autobezit dan in minder stedelijke gebieden. De conclusies van Adviesbureau Stienstra daarentegen zijn gebaseerd op een gedegen analyse van de specifieke Amstelveense situatie.	
--	---	--



<ul style="list-style-type: none">• Met daarbij ook nog eens het gegeven, dat moderne auto's steeds breder worden (SUV's, Tesla's), waardoor deze niet meer in een parkeervak passen. Opnieuw stellen wij vast dat daardoor het aantal parkeerplaatsen nog verder tekortschiet.• Stienstra stelt dat uit digitale bezoekersregelingen is gebleken dat met een lagere norm voor bezoekersparkeren kan worden volstaan. Waar Stienstra hierbij aan voorbij gaat, is dat bij die digitale regelingen steeds sprake is van betaald parkeren voor de bezoekers. En deze bezoekers wijken dan vaak uit naar de openbare ruimte in de omgeving, waar geen sprake is van betalen of van lagere tarieven. En op datzelfde moment belasten deze bezoekers de openbare ruimte elders.• En tenslotte zou door de komst van deelauto's met minder parkeerplaatsen kunnen worden gerekend: volgens Stienstra kan één deelauto vier auto's, dus vier parkeerplaatsen vervangen. Maar als dat al het geval zal zijn, dan komt dat mede omdat de bewoners van de huurappartementen gebruik maken van een deelauto. Dus of men rekent met 1,1 parkeerplaats per woning en vermindert het benodigde areaal met 3 parkeerplaatsen per deelauto, of men rekent met 0,7 parkeerplaats per woning en past geen korting toe vanwege de aanwezigheid van deelauto's. <p>Gelet op de conclusies van de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur kan volgens Rijsterborgh niet anders dan worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan niet voorziet in een goede ruimtelijke ordening en als gevolg daarvan een parkeertekort zal ontstaan. Dit zal nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid, aldus Rijsterborgh. De bereikbaarheid is volgens Rijsterborgh in de huidige situatie al niet denderend maar zal mede door onderhavige ontwikkeling zodanig worden verslechterd dat diverse maatregelen – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – noodzakelijk zijn. Dit wordt door de door de gemeente inschakelde deskundige (Goudappel Coffeng) onderkend maar deze maatregelen zijn ten onrechte niet verankerd als voorwaardelijke verplichting in (de regels van) het ontwerpbestemmingsplan, aldus Rijsterborgh.</p>	<ul style="list-style-type: none">• De betreffende parkeerplaatsen zijn te gebruiken. De parkeerplaatsen voldoen aan de normen van het Bouwbesluit.• De parkeergarage voldoet aan het Bouwbesluit, en niet aan de normen uit NEN 2443. Er hoeft niet te worden voldaan aan de NEN-normen. Wel is bij het ontwerp van de parkeergarage rekening gehouden met de NEN-normen.• Stienstra noemt inderdaad dat met een lagere norm voor bezoekersparkeren kan worden volstaan, maar er is voor de parkeerbalans niet gerekend met een lagere norm voor bezoekersparkeren.• Stienstra noemt inderdaad deelauto's, maar er is voor de parkeerbalans niet gerekend met het gunstige effect van deelauto's. <p>Het aantal parkeerplaatsen zal naar verwachting geen nadelige invloed op de bereikbaarheid hebben. De verkeersmaatregelen hoeven niet te worden verankerd als voorwaardelijke verplichting in (de regels van) het bestemmingsplan. De mogelijk benodigde maatregelen zijn ook niet te verbinden aan het onderhavige plan en project Startbaan 16, vooral ook omdat uit het verkeersonderzoek blijkt dat het planeffect beperkt is.</p> <p>Reactie op de conclusies van de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur inzake het verkeersrapport van Goudappel Coffeng:</p> <ul style="list-style-type: none">• Allereerst wordt opgemerkt dat het planeffect beperkt is. Uit het verkeersonderzoek valt af te leiden dat de verkeersafwikkeling bij de Sportlaan ter hoogte van de Handweg hoofdzakelijk een algemeen knelpunt is. Mogelijke maatregelen voor het kruispunt aldaar staan los van het plan Startbaan 16. Voor het kruispunt Sportlaan – Bovenkerderweg – Handweg – Noorddammerlaan moet een oplossing worden gezocht op basis van een integrale afweging in het kader van de Mobiliteitsvisie.	
--	--	--



<p>Ook ten aanzien van het rapport (d.d. 7 december 2020) van Goudappel Coffeng heeft de adviseur van Rijsterborgh bevindingen gedaan.</p> <p>Samengevat komt de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur tot de volgende conclusies:</p> <ul style="list-style-type: none">• Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat drie kruispunten, die direct belast gaan worden door autoverkeer van het bouwplan, onvoldoende capaciteit hebben om dat verkeer redelijk te kunnen afwikkelen. Dat betekent dat het bouwplan pas gerealiseerd kan worden, nadat de genoemde kruispunten zodanig zijn gereconstrueerd, dat zij voldoende capaciteit hebben. Ten onrechte stelt de gemeente deze eis niet.• Daarbij is ook onduidelijk of ontwikkelingen in de omgeving van het bouwplan in de prognoses voor de autonome situatie zijn meegenomen.• Tenslotte is niet duidelijk, of de ontworpen parkeergarage voldoet aan de normen uit NEN 2443. <p>Gelet op de conclusies van de door Rijsterborgh ingeschakelde adviseur kan volgens Rijsterborgh niet anders dan worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan niet voorziet in een goede ruimtelijke ordening en als gevolg daarvan een bereikbaarheidsprobleem zal ontstaan. Dit raakt de belangen van Rijsterborgh en haar huurder(s), maar ook die van de andere relevante maatschappelijke voorzieningen in de omgeving van het plangebied, direct. Van een zorgvuldige en/of deugdelijke motivering is geen sprake, aldus Rijsterborgh.</p>	<p>Op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan kan een rotonde worden gerealiseerd, zoals hiervoor beschreven. Er wordt een voorstel gedaan om de rotonde in 2023 te realiseren.</p> <ul style="list-style-type: none">• De ontwikkelingen in de omgeving van het bouwplan zijn in de prognoses voor de autonome situatie meegenomen. In hoofdstuk 2 van het rapport van Goudappel Coffeng staat aangegeven dat in de actualisatie van het verkeersmodel voor 2030 ook de autonome ontwikkeling en daarmee de andere reeds vastgestelde plannen zijn verwerkt.• De parkeergarage hoeft niet te voldoen aan de NEN-normen. Dat er niet aan de NEN-normen hoeft te worden voldaan, hoeft niet te worden vermeld in het verkeersrapport. Een parkeergarage dient te voldoen aan het Bouwbesluit en de onderhavige parkeergarage voldoet aan het Bouwbesluit. <p>Derhalve is er ook op dit punt geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en/of de beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	
<p>4. <u>Behoeft aan 552 woningen is niet aangetoond en derhalve in strijd met ladder voor duurzame verstedelijking</u> Middels het ontwerpbestemmingsplan wordt de realisatie van zowel koop- als huurappartementen mogelijk gemaakt. Voor een groot deel daarvan wordt (volgens Rijsterborgh ten onrechte) gesteld dat deze tot het middeldure segment zullen behoren. De rest (lees het overgrote deel) zal tot het dure segment behoren, aldus Rijsterborgh.</p>	<p>Zoals hiervoor inzichtelijk gemaakt blijven de woningen die nu onder het middeldure segment vallen in de toekomst ook onder het middeldure segment vallen. Het grootste deel van de woningen van het onderhavige plan betreffen middeldure woningen.</p>	Nee



<p>Hoewel Rijsterborgh niet wil ontkennen dat er een behoefte bestaat aan middeldure appartementen, staat niet vast dat er op deze plek in dit project – mede in relatie tot alle andere projecten die de gemeente op stapel heeft staan – ook daadwerkelijk behoefte bestaat aan deze mix. Nergens in het ontwerpbestemmingsplan wordt de behoefte aan woningen die er bestaat uitgesplitst naar sociaal, middelduur en duur. Dat is volgens Rijsterborgh wel nodig om in het kader van de ladder toets aan te tonen dat er behoefte bestaat aan de woningen die hier planologisch worden toegestaan. Daarbij komt ook dat gekeken moet worden naar de overige harde en zachte plannen en het daarin voorziene woningbouwprogramma. Er kunnen namelijk niet overal middeldure en dure woningen/appartementen worden gerealiseerd zonder dat bijvoorbeeld ook voorzien wordt in sociale woningbouw. Daar komt nog bij dat er voor de categorie middelduur onderscheid wordt gemaakt in twee segmenten (laag en hoog). Ook hieraan wordt volgens Rijsterborgh in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen aandacht besteed en/of onderzoek naar gedaan. Dit alles is niet alleen in strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur, maar maakt ook dat niet uitgesloten kan worden dat er geen behoefte bestaat (is aangetoond) aan het programma zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Daarmee staat een goede ruimtelijke ordening niet vast, aldus Rijsterborgh.</p>	<p>In de Toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt dat de woningbehoefte dusdanig hoog is, dat er behoefte aan woningen over vele segmenten te verwachten is. De harde plancapaciteit in de relevante marktregio is veel lager dan de totale woningbehoefte in de marktregio, zoals ook weergegeven in de Toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan.</p> <p>Het algemene woonbeleid van Amstelveen richt zich op doorstroming vanuit sociale naar middeldure woningen, waarmee er sociale woningen beschikbaar komen voor de daadwerkelijke doelgroep voor die woningen. Met het realiseren van een substantieel middeldure woningen in het onderhavige plan, wordt voorzien in de behoefte aan de middeldure woningen en komen naar verwachting tevens buiten het plangebied sociale woningen beschikbaar.</p> <p>Gelet op de resterende woningbehoefte, kan de gemeente in andere plannen andere segmenten bedienen. De gemeente zal in andere plannen sociale woningen (laten) realiseren.</p> <p>Voorts wordt vermeld dat reeds 90% van de koopwoningen zijn verkocht.</p> <p>Ook op dit punt is de goede ruimtelijke ordening niet in het geding.</p>	
<p>5. <u>Regels zijn in strijd met goede ruimtelijke ordening en geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur</u> In lijn met hetgeen hiervoor reeds is opgemerkt ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en het daarin mogelijk gemaakte project, wijst Rijsterborgh erop dat de regels van het ontwerpbestemmingsplan ook niet voorzien in een goede ruimtelijke ordening. Zo is er volgens Rijsterborgh in artikel 11 ten onrechte een 10% afwijkingsbevoegdheid opgenomen die op geen enkele wijze is onderzocht en of onderbouwd. Dit is volgens Rijsterborgh tevens in</p>	<p>De in artikel 11 opgenomen afwijkingsbevoegdheid ziet niet toe op afwijkingen in het programma/gebruik. De maximaal 10% afwijking is uitsluitend mogelijk indien de afwijking nodig is voor een technische betere realisering van het plan. De betreffende in het bestemmingsplan gehanteerde Algemene afwijkingsregel in artikel 11, wordt algemeen toegepast in bestemmingsplannen, ten behoeve van het voorkomen van uitvoeringsproblemen voor het plan. De omgevingsvergunning voor afwijking kan ook niet zonder meer worden verleend.</p>	Nee



<p>strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Daarnaast sluit het overgangsrecht niet aan op hetgeen daarover is bepaald in artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Bro, aldus Rijsterborgh.</p> <p>Voor wat betreft artikel 6 van de regels dat ziet op de bestemming 'Wonen' is volgens Rijsterborgh onduidelijk hoe artikel 6.1 en 6.3 zich tot elkaar verhouden. Daarnaast is artikel 6.3.1 van de regels onduidelijk geformuleerd, aldus Rijsterborgh. Duidelijker moet worden vastgelegd dat de genoemde percentages gelden voor ieder bouwplan waarvoor vergunning wordt aangevraagd. Daarnaast ontbreekt volgens Rijsterborgh ten onrechte een instandhoudingsverplichting voor de te realiseren woningen per type/segment.</p> <p>Volgens Rijsterborgh zijn in artikel 6.3.2 ten onrechte afwijkende parkeernormen opgenomen voor middeldure huur en (kleine) koopwoningen (1,0 in plaats van 1,4). Ook wordt volgens Rijsterborgh ten onrechte gewerkt met het vloeroppervlak als grondslag voor het bepalen van de parkeervraag. De wijze van meten in artikel 2 voor het vloeroppervlak van een woning sluit daarbij ten onrechte diverse zaken uit zoals in ieder geval balkons en loggia's. Ook mist volgens Rijsterborgh artikel 6.3.2 ten onrechte een bepaling die voorziet in het werken met gereserveerde parkeerplaatsen versus het gebruik van aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik. Tot slot ontbreekt er in artikel 6 ten onrechte een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de te treffen verkeersmaatregelen, aldus Rijsterborgh.</p>	<p>Het artikel (14) inzake het overgangsrecht in het bestemmingsplan bestaat uit 7 delen ('leden'). Daarmee ziet het overgangsrecht er anders uit dan in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), maar inhoudelijk is het overgangsrecht in overeenstemming met artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Bro.</p> <p>De regels van artikel 6.3.1 gelden voor elk bouwplan. De verplichting tot instandhouding is zonder meer van toepassing. De regels gelden voor de gehele looptijd van het bestemmingsplan.</p> <p>De gehanteerde parkeernormen in het plan zijn onderbouwd. De parkeernormen van het plan wijken weliswaar af van de normen in het parkeerbeleid, maar zijn zoals hiervoor (en in de Toelichting van het bestemmingsplan) reeds inzichtelijk gemaakt passend voor het plan.</p> <p>De gehanteerde definitie van vloeroppervlak (exclusief buitenruimte) in het onderhavige plan wordt door de gemeente algemeen gebruikt. De grondslag voor de oppervlakte van een woning (voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen) is daarmee hetzelfde als voor andere woningbouwplannen.</p> <p>Gelet op het beperkte effect van het plan op de verkeersafwikkeling, is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het plan ten aanzien van verkeersmaatregelen niet nodig en niet passend. Tevens is voldoende aannemelijk dat tijdig een verkeersmaatregel in het kader van autonome ontwikkelingen en ook het plan, zal worden gerealiseerd door de gemeente.</p> <p>Derhalve is er ook op dit punt geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening en/of de beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	
--	---	--



<p>B. Ontwerp-omgevingsvergunning woningbouwproject Olympiade</p> <p>Gelet op het voorgaande moet volgens Rijsterborgh worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet voorziet in een goede ruimtelijke ordening en in strijd is met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Dit maakt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld en daarmee niet kan dienen als grondslag voor de verlening van onderhavige ontwerp-omgevingsvergunning, aldus Rijsterborgh.</p> <p>Allereerst merkt Rijsterborgh op dat de ontwerp-omgevingsvergunning ten onrechte niet digitaal ter inzage is gelegd. Dit sluit niet aan bij de kennisgeving en is uiterst onzorgvuldig. Namens Rijsterborgh is hierover contact opgenomen met de gemeente en is de ontwerp-omgevingsvergunning ontvangen.</p> <p>Na bestudering van de ontwerp-omgevingsvergunning komt Rijsterborgh tot de conclusie dat de parkeergarage niet voldoet aan de daarvoor geldende normen.</p> <p>Voorts ontbreken er volgens Rijsterborgh ten onrechte voorschriften aan de ontwerp-omgevingsvergunning ten aanzien van het vergunde woningbouwprogramma en de instandhouding daarvan inclusief eventuele indexering etc.</p> <p>Overigens volgt volgens Rijsterborgh uit de ontwerp-omgevingsvergunning ook niet dat het aangevraagde woningbouwprogramma voldoet aan hetgeen planologisch mogelijk wordt gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan. Rijsterborgh verwijst in dat kader zekerheidshalve nog eens op de zienswijze die tegen dat ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend. Meer in het bijzonder ten aanzien van het programma, maatvoering en relatie met de verordening inzake middeldure woningen.</p>	<p>Hiervoor is reeds toegelicht waarom er wel degelijk sprake is van een goede ruimtelijke ordening en van behoorlijk bestuur. Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld, en daarmee kan daarna aansluitend de omgevingsvergunning worden verleend.</p> <p>De ontwerp-omgevingsvergunning is digitaal ter inzage gelegd, namelijk op ruimtelijkeplannen.nl en RoPubliceer.</p> <p>De parkeergarage voldoet aan het Bouwbesluit en daarmee aan de van toepassing zijnde normen.</p> <p>Hiervoor is reeds toegelicht waarom het woningbouwprogramma van de omgevingsvergunning voldoet aan het bestemmingsplan.</p>	Nee
--	---	-----



<p>C. Overige ontwerpbesluiten Net als voor de ontwerp-omgevingsvergunning geldt dat ook de overige ontwerpbesluiten niet digitaal ter inzage zijn gelegd. Deze ontwerpbesluiten zijn ook niet gedeeld na het namens Rijsterborgh ingediende verzoek daartoe. Dit is in strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Rijsterborgh stelt zich op het standpunt dat de ter visie legging van de ontwerpbesluiten nogmaals zal moeten plaatsvinden.</p>	<p>De ontwerpbesluiten zijn gepubliceerd, oftewel digitaal ter inzage gelegd op ruimtelijkeplannen.nl en op RoPubliceer. De ontwerpbesluiten zijn bekend gemaakt in de Staatscourant en in het Gemeenteblad, met een vermelding/verwijzing naar de publicatie/plaatsing van de stukken. Er is geen aanleiding om de ontwerpbesluiten nogmaals ter visie te leggen.</p>	Nee
<p>D. Conclusie Gelet op het voorgaande is Rijsterborgh van mening dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (en dus met het bepaalde in de Wro en het Bro) en de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Gelet op de geconstateerde strijdigheden kan het ontwerpbestemmingsplan volgens Rijsterborgh niet worden vastgesteld en niet dienen als grondslag voor de ontwerp-omgevingsvergunning. Deze ontwerp-omgevingsvergunning dient dan ook te worden geweigerd wegens strijd met de Wabo en het Bor, alsmede de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur, aldus Rijsterborgh. Los daarvan voldoet de ontwerp-omgevingsvergunning volgens Rijsterborgh ook niet aan de eisen die daaraan gesteld worden voor parkeergarages en ontbreken divers noodzakelijke voorschriften/voorwaarden. Rijsterborgh verzoekt de Raad en het College in de rest van onderhavige procedure op juiste en zorgvuldige wijze rekening te houden met de door haar aangedragen punten en deze op de juiste wijze in het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning te verwerken en te waarborgen.</p>	<p>Uit de voorgaande beantwoording blijkt dat de conclusie van Rijsterborgh niet klopt. Er is geen aanleiding om het onderhavige bestemmingsplan aan te passen. Er is tevens geen aanleiding om de omgevingsvergunning aan te passen; de aangevraagde omgevingsvergunning kan worden verleend zodra het bestemmingsplan is vastgesteld.</p>	Nee