

TOELICHTING

Bestemmingsplan Herziening Amstelveen Zuid-Oost 2015 - Landtong

Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doelstelling</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Geldende bestemmingsplannen</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Crisis- en herstelwet</u>	<u>6</u>
<u>1.5 Leeswijzer</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING</u>	<u>7</u>
<u>2.1 Huidige situatie en omgeving</u>	<u>7</u>
<u>2.2 De ontwikkeling</u>	<u>9</u>
<u>HOOFDSTUK 3 PLANOPZET</u>	<u>18</u>
<u>3.1 Algemeen</u>	<u>18</u>
<u>3.2 De planregels en bestemmingen</u>	<u>19</u>
<u>HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID</u>	<u>23</u>
<u>4.1 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>23</u>
<u>4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>24</u>
<u>4.3 Handhaving</u>	<u>24</u>
<u>HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER</u>	<u>27</u>
<u>5.1 Inleiding</u>	<u>27</u>
<u>5.2 Rijksbeleid</u>	<u>27</u>
<u>5.3 Provinciaal en regionaal beleid</u>	<u>31</u>
<u>5.4 Gemeentelijk beleid</u>	<u>33</u>
<u>HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSKWALITEIT</u>	<u>39</u>
<u>6.1 Archeologie en cultuurhistorie</u>	<u>39</u>
<u>6.2 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)</u>	<u>40</u>
<u>6.3 Bodem</u>	<u>40</u>
<u>6.4 Duurzaam bouwen en energie</u>	<u>41</u>
<u>6.5 Externe veiligheid</u>	<u>44</u>
<u>6.6 Geluid</u>	<u>45</u>
<u>6.7 Luchtkwaliteit</u>	<u>47</u>
<u>6.8 Natuur en Ecologie</u>	<u>49</u>
<u>6.9 Verkeer en parkeren</u>	<u>50</u>
<u>6.10 Water</u>	<u>50</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Amstelveen is voornemens om het plangebied Landtong, gelegen in het centrum van de wijk Groenelaan, te herstructureren en te transformeren. De directe aanleiding voor dit initiatief komt voort uit de wens om het bijna vijftig jaar oude scholencluster, gelegen aan de Landtong, te vernieuwen. De bebouwing wordt geamoveerd en hiervoor in de plaats wordt één schoolgebouw gerealiseerd, waarin de scholen, de gymzaal en de kinderopvang één onderdak vinden. Deze clustering van functies geeft aanleiding om de inrichting van het gebied te verbeteren, om de (groene) speelfuncties te behouden en maakt het mogelijk om in de vrijkomende ruimte aanvullende woningbouw te realiseren.

De herstructurering en transformatie van het plangebied brengt een kwaliteitsimpuls van de huidige situatie teweeg, die kansen biedt om onderwijs en wonen te combineren in een hoogwaardige leefomgeving. Met het beoogde woningbouwprogramma wordt invulling gegeven aan het gemeentelijke beleid om betaalbare woningen in Amstelveen te realiseren.

De nieuwe school en de aanvullende woningbouw passen niet in het geldende bestemmingsplan. Om de bouw mogelijk te maken dient dan ook een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

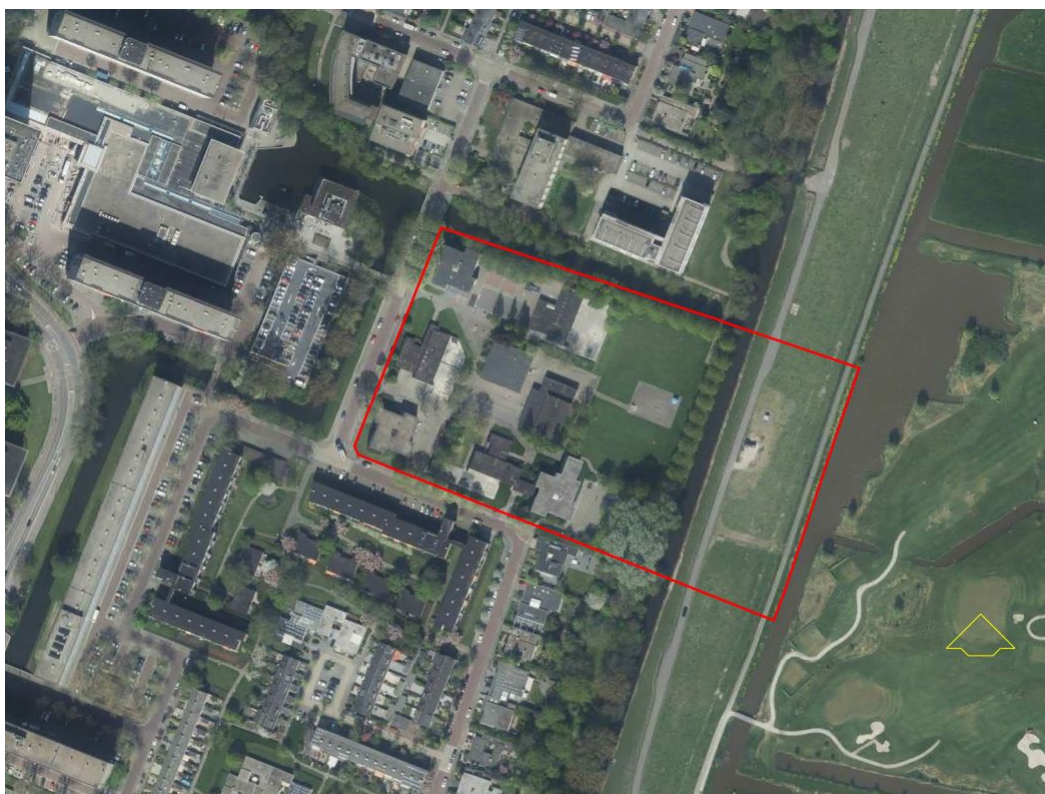
Op 2 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Startnotitie Landtong vastgesteld. Deze notitie vormt de basis van het nu voorliggende bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is ruim 3 hectare groot en is gelegen in het zuidoosten van Amstelveen in het centrum van de wijk Groenelaan tussen winkelcentrum Groenhof en de Bovenkerkerpolder aan de straten Landtong en Kringloop.



Figuur 1: Ligging plangebied



Figuur 2: Begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen:

1. Amstelveen Zuid-Oost 2015 (vastgesteld 30 september 2015);
2. Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en parkeernormen (vastgesteld 22 maart 2017);
3. Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie (vastgesteld 28 maart 2018);
4. Paraplubestemmingsplan Wonen (vastgesteld 26 maart 2019).

Ter plaatse van het onderhavige plangebied geldt het bestemmingsplan "Amstelveen Zuid-Oost 2015". De geldende bestemmingen en de nieuwe geprojecteerde bebouwing zijn in onderstaande figuur weergegeven. De gronden hebben overwegend de bestemmingen "Maatschappelijk" en "Groen". De nieuw te bouwen school ligt voor het overgrote deel binnen de maatschappelijke bestemming en voor een klein deel in de groenbestemming. Dit geldt eveneens voor de nieuw te bouwen woningen. Binnen de groenbestemming mogen scholen en woningen niet worden gebouwd. Binnen de maatschappelijke bestemming geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter en een maximum bebouwingspercentage van 50%. Onderwijs, kinderopvang en aanverwante functies zijn toegestaan, maar woningbouw niet. Om het nieuwe schoolgebouw van ca. 13 meter hoog en woningbouw mogelijk te maken, is aanpassing van het bestemmingsplan dus noodzakelijk.

In het oostelijk plangebied is een strook grond van ongeveer 1 hectare groot met de bestemming "Agrarisch" opgenomen, omdat in dit zoekgebied een fietspad is voorzien. De exacte ligging daarvan is op dit moment nog niet bekend.



Figuur 3: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan met projectie nieuwe bebouwing

De drie hiervoor genoemde paraplubestemmingsplannen regelen gemeentebreed een aantal onderwerpen. In dit bestemmingsplan wordt daar inhoudelijk bij aangesloten.

1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen en stimuleert vernieuwende en duurzame projecten. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. Een belangrijke maatregel uit de Chw is de vermindering en versnelling van beroepsprocedures. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Chw.

In bijlage I van de Chw is als categorie van gevallen, die vallen onder de werking van de Chw, onder andere genoemd de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied. Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk en valt daardoor in deze categorie.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied en van de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In hoofdstuk drie wordt uitgelegd hoe het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingen zijn vertaald in juridische zin. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk vijf gaat verder in op de beleidskaders en in het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie en omgeving

2.1.1 Het plangebied in groter verband

Het plangebied Landtong is een gebied van ruim 3 hectare groot, waarvan in het oostelijk plandeel ca. 1 hectare agrarische grond. De overige 2 hectare zijn gelegen in het centrum van de wijk Groenelaan in het zuidoosten van de bebouwde kom van Amstelveen. De wijk heeft een herkenbare verkeerskundige en stedenbouwkundige structuur en valt grofweg uiteen in vier kwadranten rondom het centrumgebied. Hoogbouw en bijzondere woontorens markeren het centrumgebied. Ook langs de Groenelaan staat hoogbouw. De wijkontsluitingsweg Groenelaan loopt van noord naar zuid, waarbij een 'omtrekkende beweging' wordt gemaakt ter plaatse van het centrumgebied en waar in westelijke richting wordt aangesloten op de Beneluxbaan. De stedenbouwkundige structuur in het gebied is kenmerkend voor de periode eind zestiger jaren/begin zeventiger jaren. Er is een duidelijke hiërarchie in het ontsluitingssysteem en de bebouwingsopzet.

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

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

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

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



Figuur 4: Opzet kwadranten stempelwijk Groenelaan

2.1.2 Huidige situatie plangebied

De stedenbouwkundige structuur van de wijk Groenelaan gold in de jaren '70 als een voorbeeld voor de toenmalige stedenbouw. Hoogbouw rondom het wijkwinkelcentrum (Groenhof) en de centrale wijkontsluiting, aflopend in hoogte naar de randen van de wijk. In dit geval naar één bouwlaag in de rij bungalows aan de Kringloop. Het projectgebied Landtong grenst direct aan winkelcentrum Groenhof en bevindt zich daarmee in het centrum van de wijk. Via een fiets- en voetbrug is de Landtong verbonden met Groenhof. Voor autoverkeer is het gebied niet direct vanuit Groenhof bereikbaar. Hiertoe moet men omrijden via de wijkingangen vanaf de Groenelaan bij Kringloop en In de Wolken. Enerzijds zorgt dit voor een rustige aard van de straat Landtong, anderzijds wordt juist tijdens schoolspitstijden wel veelvuldig gebruik gemaakt van de straat. Bijzondere kwaliteit van het gebied is dat het aan de "drukke" voorzieningen van Groenhof grenst, maar ook aan de "rust" van het buitengebied. De polderrand van de Bovenkerkerpolder ligt enigszins verborgen aan de rand van het plangebied. Deze polderrand wordt aan de stadszijde begeleid door een doorlopend wandelpad. Aan de polderzijde ligt zowel de toegangsweg naar de golfbaan als een recreatief fietspad. Er is op deze plek geen directe verbinding tussen Groenhof/Landtong en de polder.

In het plangebied zijn rond 1970 drie basisscholen gebouwd, die in zes verschillende panden zijn opgetrokken. In diezelfde periode zijn ook twee gymzalen gerealiseerd, die sindsdien worden gebruikt door de scholen. De zalen worden ook via "Amstelveen Sport" (het voormalige Sportbedrijf) verhuurd aan verschillende verenigingen, zoals de tafeltennisvereniging. Het gebied bestaat nu uit een ensemble van acht gebouwen omgeven door schoolpleinen en groen. Er is een trapveld aanwezig, een basketbalveld en een groter groen veld waarin een beperkte skatevoorziening is opgenomen. De basisscholen De Horizon (onderdeel van Onderwijsgroep Amstelland) en De Akker (onderdeel van Educatis) zijn al vele jaren in het gebied gevestigd. De derde school, De Wereldbol, is enige jaren geleden gesloten. In deze gebouwen zijn kinderopvangorganisatie De Stoel gevestigd evenals de dependance van de School of Understanding, die zijn hoofdvestiging heeft aan de Pandora. Het is de bedoeling dat de School of Understanding buiten het plangebied van de Landtong haar definitieve vestiging krijgt. De Horizon maakt tevens gebruik van enkele lokalen in het gebouw van De Akker.

In de toekomst zijn er rond het plangebied geen ontwikkelingen voorzien, afgezien van de waarschijnlijke nieuwbouw op het terrein van de Olmenhof. Te verwachten is dat de huidige situatie met tijdelijke verhuur bij de Olmenhof nog enige jaren aanhoudt. Groenhof is zeer recent verbouwd en daarbij is een derde supermarkt in het winkelcentrum geopend.



Figuur 5: plattegrond huidige situatie

2.2 De ontwikkeling

2.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Startnotitie Landtong

Op 2 oktober 2019 is de Startnotitie Landtong vastgesteld door de gemeenteraad. Een Startnotitie loopt vooruit op de procedure voor een bestemmingsplanwijziging. Een Startnotitie geeft het ruimtelijk kader en randvoorwaarden op basis waarvan daarna de bestemmingsplanprocedure 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. Na vaststelling van de ontwerp Startnotitie door burgemeester en wethouders, heeft deze voor belanghebbenden vier weken ter inzage gelegen. Vragen en opmerkingen van belanghebbenden zijn door burgemeester en wethouders van een antwoord voorzien en tezamen met de Startnotitie ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Door vervolgens de definitieve Startnotitie vast te stellen heeft de gemeenteraad het ruimtelijk kader voor dit plan bepaald.

Programma scholen en buitenruimte

Het benodigde programma dat in en om het schoolgebouw zijn plek dient te krijgen is in onderstaande tabel weergegeven.

Programma Landtong

De Horizon	M2 BVO	Toelichting
Binnenruimte, 16 lokalen	2.368	Prognose 2017, peiljaren 2027 tot 2030: 366 leerlingen, 16 lokalen plus een speellokaal
Buitenruimte, verhard	600	Minimummaat
Fietsparkeren	275	0,6 plaats/ leerling. 1,25 m2/fiets.
De Akker		
Binnenruimte, 5 lokalen	1.005	Prognose 2017, peiljaren 2027 tot 2030: 124 leerlingen, 5 lokalen plus een speellokaal
Buitenruimte, verhard	400	Minimummaat
Fietsparkeren	70	0,6 plaats/ leerling. 1,25 m2/ fiets. Naar beneden afgerond omdat eigenlijk alle leerlingen met bus of auto komen. Ruimtereservering op schoolplein voor volledig gebruik in toekomst wordt wel gemaakt.
Gymzaal		
Gymzaal	693	Groter dan de standaardmaat van 455 m2 voor louter een gymzaal. Dit vanwege gebruik door verenigingen met benodigde ruimte voor opslag.
Buitenschoolse opvang		
Binnenruimte, 40 kindolts./ 76 kinderen	330	Norm minimaal 4 m2/ kind. Gerekend op minimaal 2 lokalen BSO.
Buitenruimte	N.v.t.	Gebruik schoolplein
Kinderdagopvang		
Binnenruimte, 32 kindolts./ 61 kinderen	264	Norm minimaal 4 m2/ kind
Buitenruimte	180	Norm minimaal 3 m2/ kind
TOTAAL binnenruimtes	4.660	
Buitenruimte verkeer horend bij scholen en kinderopvang		
Parkeerplekken scholen en kinderopvang: medewerkers	27 plekken	Deze plekken zijn beschikbaar aan Landtong (conform huidige situatie)
Parkeerplekken scholen en kinderopvang: Kiss & Ride	50 plekken	Voornamelijk te creëren in nieuwe Kiss & Ride zone. Aangevuld met dubbel gebruik nieuwe openbare plekken bij nieuwe woningen (deze plekken mogen voor 50% worden meegerekend t.b.v. de benodigde Kiss & Ride plekken voor de school).

Figuur 6: programma binnen- en buitenruimte ten behoeve van de scholen

De algemene buitenruimte waarin het programma voorziet is opgenomen in onderstaande tabel.

Algemene buitenruimte		
Te behouden trapveld	1.350	Ook te gebruiken door beide scholen
Skatebaan	500	
Basketbalveld	600	Inpasbaar nabij schoolpleinen, mogelijk dubbelgebruik met Kiss en Ride

Figuur 7: programma speelvoorzieningen openbare ruimte

Het benodigde bruto vloeroppervlak (bvo) bedraagt voor het schoolgebouw en de gymzaal aldus ca. 4.600 m². Dit programma is een indicatief programma op basis van de huidige leerlingprognoses, waarbij rekening is gehouden met extra benodigde vierkante meters om een Bijna Energie Neutraal Gebouw te bouwen (BENG). Het kan zijn dat het aantal lokalen en oppervlaktes van de verschillende ruimtes bij de uitwerking nog fluctueren. Om die flexibiliteit voor de schoolbesturen te faciliteren, wordt een maximaal benodigd bvo aangehouden van 4.900 m².

Naast het gewenste programma voor de school, kenmerkt het gebied zich ook door de (groene) speelfuncties. De speelfuncties van het groene trapveld en het verharde speelveld dienen terug te komen in het gebied. Daarnaast is er nog buitenruimte nodig om nader in te vullen. Gedacht moet worden aan een voorziening voor kinderen vanaf 12 jaar/de oudere jeugd passend bij de ontmoetingsfunctie die het gebied voor hen heeft. Een en ander is ook naar gelang de behoeftes die er in de buurt leven. Het buitenprogramma naast het trapveld en verharde veld wordt daarom nog niet nu, maar op een later moment gemaakt op basis van een nader te bepalen manier van participatie.

Woningbouwprogramma

In de proefverkaveling zijn maximaal 160 woningen te realiseren. Dit getal is daarom ook opgenomen als maximum aantal woningen in de regels van het bestemmingsplan. Beoogd wordt om de appartementen voor 100% te realiseren in de middeldure sector. Uitgangspunt hierbij is het realiseren van circa 75% van het aantal woningen in laag middelduur (circa 120 woningen) en circa 25% duur (circa 40 woningen). Het streven is om de woningen in het segment laag middelduur zowel in de huur- als koopsector te realiseren en het segment middelduur hoog alleen in de koopsector. Van de woningen in het segment laag middelduur is het streven om deze in een bandbreedte van minimaal circa 30% en maximaal circa 40% als koopwoningen te realiseren en het overige deel in de huur. Op deze manier ontstaat een goede mix van ongeveer 50% koop- en 50% huurwoningen voor het totaalprogramma van alle woningen. Ten opzichte van de startnotitie betekent dit iets minder huurwoningen, maar hierbij is ook meer aansluiting gezocht bij uitgangspunten van de Woonagenda 2020-2023, die in februari 2020 door de raad is vastgesteld. In de Woonagenda is het streefgetal om bij nieuwbouwprojecten voor woningbouw in te zetten op ongeveer 45% huurwoningen en 55% koopwoningen. Dit is de reden dat ook in de bestemmingsplanregels een minimum is opgenomen van 45% huurwoningen. Deze marge zorgt tevens voor de mogelijkheid om de vier nieuwe woongebouwen louter voor koop- óf huurwoningen toe te wijzen, zonder dat hoeft te worden gewerkt met koop- en huurwoningen binnen één woongebouw.

De middeldure huurwoningen zullen worden gerealiseerd binnen de regels van de door de gemeenteraad vastgestelde "Verordening doelgroepen woningbouw 2018". Doelstelling is om deze woningen te realiseren in het laag middeldure segment. Dit betekent dat deze woningen een maximale huur per maand hebben van € 900,- op prijspeil 2018, zoals opgenomen in de Startnotitie. Omdat de maximale huurgrenzen uit voornoemde verordening ieder jaar worden geïndexeerd, is de maximale huurgrens voor het lage middensegment inmiddels € 931,23 per maand op prijspeil 2020. Huurwoningen in het middensegment waarop de voornoemde verordening van toepassing is, kennen tevens een instandhoudingstermijn van 20 jaar. Voor de middeldure koopwoningen wordt in de koopovereenkomsten een zelfbewoningsplicht opgelegd van minimaal 36 maanden. De prijzen voor de koopwoningen worden te zijner tijd precies vastgesteld, maar zullen vallen binnen de in de Woonagenda 2020-2023 gestelde prijsgrenzen voor middeldure koop.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

In de volgende paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het plan. Dit plan wordt verder vormgegeven in dit bestemmingsplan, in de selectie voor een architect van de school en in de tender die de gemeente uitschrijft voor gronduitgifte ten behoeve van de realisatie van de woningen.

Daarbij zijn de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden van toepassing:

- School: Het schoolgebouw wordt gerealiseerd aan de noordzijde van het plangebied, binnen het bouwvlak dat een afmeting heeft van ca. 75 x 30 meter. De maximale bouwhoogte bedraagt 13 meter. De Kiss & Ride-zone voor de scholen wordt georganiseerd vanaf de straat Landtong en gecombineerd met het verharde speelveld. Het bouwvlak van het schoolgebouw kan niet verder richting de Landtong worden verschoven, omdat de Kiss & Ride zone anders te klein wordt.

- Groen: Er is momenteel ongeveer 1 hectare groen in het plangebied. Dit groen blijft behouden, maar wordt meer centraal in het gebied gerealiseerd, zodat het groen beter beleefbaar, betreedbaar en zichtbaar is vanaf de omliggende straten Landtong en Kringloop. De doorgaande groene wandelzone langs de rand van het gebied blijft behouden, evenals de bomenrij aan de noordrand van het plangebied. Slechts enkele bomen uit deze rij zouden kunnen worden gekapt om het plan te realiseren. Goede bomen in het gebied zijn van waarde voor de nieuwe inrichting en moeten zoveel als mogelijk worden gehandhaafd.
- Woningbouw: De woningbouw wordt gerealiseerd aan de randen van het plangebied, zodat deze gebouwen goed bereikbaar zijn vanaf de bestaande straten Landtong en Kringloop en geen aanvullende infrastructuur nodig is. De woningbouw wordt gerealiseerd in appartementengebouwen die alzijdig worden ontworpen. De twee gebouwen aan de Landtongzijde krijgen vijf woonlagen en de twee gebouwen aan de polderzijde krijgen vier woonlagen. Bij de drie kleinere woongebouwen ligt de bovenste bouwlaag aan alle zijden 2,5 meter terug ten opzichte van de bouwlaag daaronder. Onder en tussen de gebouwen komt verdiept of halfverdiept parkeren.
- Infrastructuur en parkeren: De functie van de straten Landtong en Kringloop blijft intact. Er wordt een verbinding aangelegd voor voetgangers en fietsers vanaf de fietsbrug bij Groenhof naar de Bovenkerkerpolder. Parkeren wordt overal mogelijk gemaakt onder de appartementengebouwen, aangevuld met plekken op maaiveld en een Kiss & Ride zone aan de Landtong nabij het schoolgebouw. De ruimtelijke inrichting van het gebied dient zo te zijn dat het voor alle bezoekers, valide en minder valide, goed toegankelijk is.
- Beeldkwaliteit: Ten behoeve van dit bestemmingsplan is tevens een beeldkwaliteitsplan opgesteld (zie bijlage 1). Hierin worden uitgangspunten over onder andere materialisering, geleiding en de overgang tussen openbaar- en privégebied opgenomen. Dit plan wordt door de gemeenteraad, tegelijkertijd met het voorliggende bestemmingsplan, vastgesteld als aanvulling op de gemeentelijke Welstandsnota. Het beeldkwaliteitsplan dient specifiek voor dit project aldus als kader voor welstandstoetsing.

2.2.2 Beschrijving van de ontwikkeling

Het belangrijkste onderdeel van het plan is het terugbrengen van één nieuw schoolgebouw waarbinnen het basisonderwijs, kinderopvang en gymzaal hun onderdak krijgen. Het schoolgebouw krijgt meerdere gebruikers, die de beschikking krijgen over hun eigen ingang en eigen profilering. Het schoolgebouw wordt gesitueerd aan de noordzijde van het plangebied. Op deze plek is een goede verbinding te maken met de Landtong. De belangrijkste overwegingen voor de indeling van het plangebied met het schoolgebouw, de Kiss & Ride zone en de woningen, zijn hierna weergegeven.

Locatie van de school binnen het gebied

Het schoolgebouw wordt gesitueerd aan de noordkant van het plangebied. Daar kan het gebouw zich manifesteren aan een groen binnengebied. De school zelf krijgt maximaal drie bouwlagen tot maximaal 13 meter (begane grond plus twee lagen) en schermt de achtergelegen bebouwing van Olmenstaete af van de drukte van het binnengebied met het schoolplein en de verkeersafwikkeling aan de voorzijde. Tegelijkertijd wordt enige afstand gehouden van Olmenstaete om de bomenrij aldaar ruimte te geven en om voor een groot deel rekening te kunnen houden met de bezonning van Olmenstaete. Het nieuwe bouwvlak wijkt iets af van het huidige bouwvlak in het bestemmingsplan (zie hieronder figuur 8); de bouwhoogte wordt maximaal 13 meter in plaats van de huidige 10 meter en het nieuwe bouwvlak eindigt 15 meter verder dan het huidige bouwvlak. Het nieuwe bouwvlak ligt echter ook 5 meter zuidelijker dan het huidige bouwvlak, om meer ruimte te houden ten opzichte van Olmenstaete en het goed in stand kunnen houden van de huidige bomenrij.



Figuur 8: Fragment van de huidige bestemmingsplankaart. De rode vetgedrukte rechthoek van het nieuwe bouwvlak van de school is hier overheen geprojecteerd.

Het situeren van de school aan de noordzijde is qua opwarming van de lokalen door zonneschijn gunstig, omdat een groot aantal lokalen een plek krijgt aan de noordkant van het schoolgebouw. Uiteraard is er ook een forse zuidkant, maar hiermee kan bouwkundig in het architectonisch ontwerp rekening worden gehouden. De huidige bomenrij direct ten noorden van de school blijft staan.

Kiss & Ride zone

Voor een veilige verkeersafwikkeling bij de school is een verkeersontsluiting vanaf de Landtong het meest wenselijk. Hier zal een "Kiss & Ride-zone" worden gerealiseerd voor het brengen en ophalen van kinderen. Deze zone functioneert buiten haal- en brengtijden als schoolplein en verhard sportveld, zoals in de gemeente reeds succesvol functioneert bij Montessori Kindcentrum Mio Mondo en de Roelof Venemaschool. De Kiss & Ride zone geeft een alternatief voor het halen en brengen op de Landtong, zoals dat nu gebeurt. Op dit moment is de situatie op de Landtong met halen en brengen relatief verkeersonveilig. Het creëren van een Kiss & Ride zone aan de Kringloop is niet gewenst, omdat het verkeer dan extra de wijk in wordt getrokken en weer terug moet rijden richting Landtong, terwijl bij de Landtong doorrijden via de wijkontsluiting mogelijk is (van de Groenelaan via In de Wolken naar Kringloop en wederom de Groenelaan en andersom). Een Kiss and Ride zone realiseren op een geheel andere plek buiten het plangebied is niet mogelijk, aangezien het gebied Landtong in zijn eigen parkeerafwikkeling dient te voorzien en er geen reëel alternatief binnen korte afstand van het schoolgebouw hiervoor beschikbaar is. Een Kiss & Ride zone áchter de school, aan de zijde van de Bovenkerkerpolder, is niet wenselijk omdat het verkeer dan onnodig het gebied in wordt geleid en een aparte straat daar naartoe nodig is, terwijl doelstelling is zo min mogelijk autoverkeer in het plangebied te krijgen en de groene uitstraling te laten prevaleren. Uiteraard steunt de gemeente het principe dat kinderen te voet of per fiets naar school komen. Feit is echter dat een deel van de ouders de kinderen per auto naar school brengt. Dat kan de gemeente niet verbieden. Ouders rijden na het brengen van hun kind direct door naar hun werk bijvoorbeeld. Dit scheelt hen tijd. Daarnaast zijn de scholen in principe gebonden aan de postcode van hun wijk. Wanneer echter een school na de aanmelding van postcodegebonden kinderen nog ruimte heeft voor kinderen van buiten de wijk, dan is de school vrij om deze kinderen aan te nemen. Volgens telgegevens d.d. 1 oktober 2019 komt bijna 96% van de leerlingenpopulatie van De Horizon uit Amstelveen. Ruim 80% daarvan komt uit het verzorgingsgebied Groenelaan en oostelijk deel Waardhuizen/Middenhoven. Van basisschool De Akker is bekend dat een groot deel van de kinderen van buiten Amstelveen komt. Ook voor hen is het wenselijk dat er een goede Kiss & Ride-afwikkeling komt. Tot slot is er een doelstelling om een kinderdagverblijf toe te voegen in het schoolgebouw. Deze functie wordt momenteel gemist in het aanbod in de wijk op deze locatie en past ook goed bij

het concept van een brede school. Ouders komen dus straks ook hun 0 en 4-jarigen brengen. Dit gebeurt in zeer veel gevallen met de auto, waarbij dichtbij het kinderdagverblijf kunnen parkeren een must is.

Ruimte voor woningen

Door de nieuwbouw van de scholen te concentreren binnen één schoolgebouw valt ruimte vrij om woningen toe te voegen, terwijl de huidige oppervlakte aan groen gelijk blijft. Deze woningen worden in verschillende appartementengebouwen gesitueerd aan de randen van het gebied, zodat het binnengebied open en groen kan worden. Aan de Landtong komt één groter appartementengebouw en daarnaast drie kleinere gebouwen aan de Kringloopzijde. De twee gebouwen aan de Landtongzijde krijgen vijf woonlagen en de twee gebouwen aan de polderzijde krijgen vier woonlagen. Onder deze gebouwen komt verdiept of halfverdiept parkeren. De bouwhoogte van de gebouwen fluctueert daarmee tussen ongeveer 14 en 17 meter. Hoger is niet wenselijk vanwege de groeiende parkeeropgave die dit veroorzaakt en de onderlinge bezonning van de gebouwen die dan afneemt. Bovendien is het stedenbouwkundig niet wenselijk gezien de ruimtelijke opbouw van de wijk met aflopende bouwhoogtes naar de rand van de wijk. In de huidige proefverkaveling zijn ongeveer 160 appartementen mogelijk in oppervlaktes van 60 m² en 80 m². De in de proefverkaveling ingetekende appartementengebouwen zullen als zogenaamde bouwvelop worden meegenomen in de tender voor de gronduitgifte, waarna een ontwikkelaar het precieze aantal woningen kan bepalen op basis van de gegeven randvoorwaarden. De appartementengebouwen krijgen aan alle zijden ramen en balkons, zodat er altijd zicht is op de omgeving en er geen sprake is van gebouwen met achterkanten of zijkanten. Ook op straatniveau worden de gebouwen zo gesitueerd dat er voldoende doorzicht is door het gebied heen, vanaf zowel de Kringloop als de Landtong.

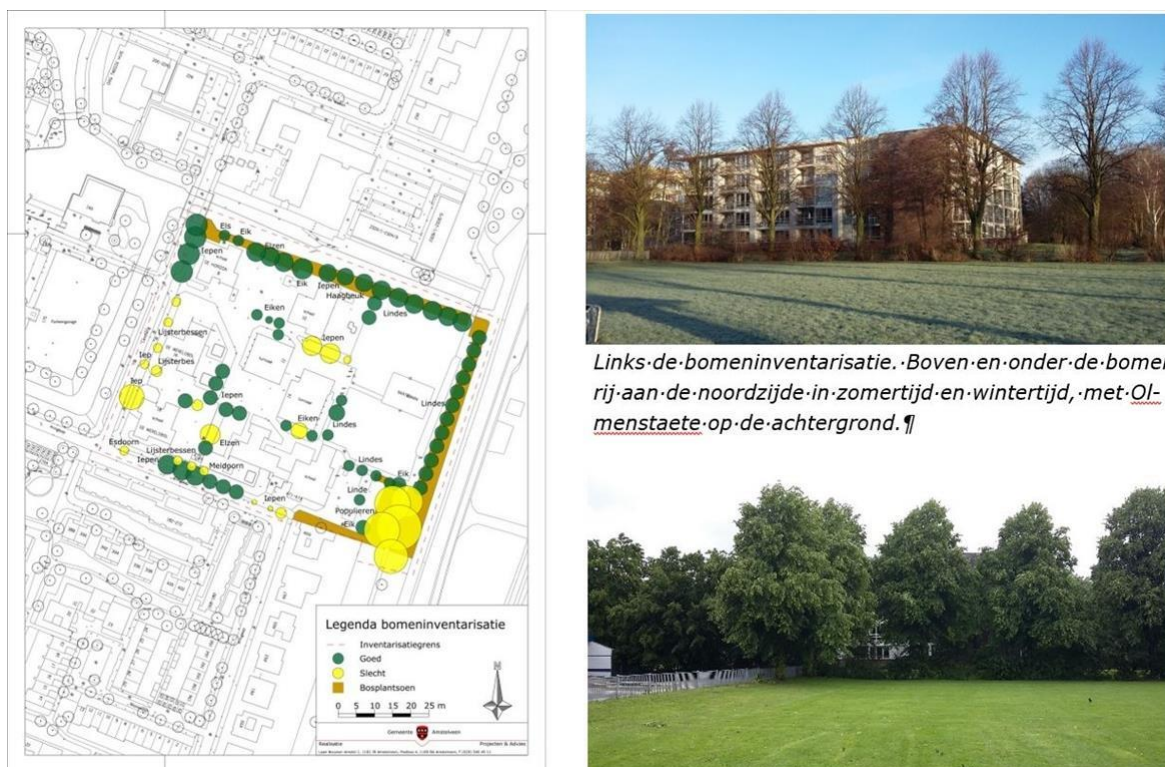
Binnengebied

Dwars door het gebied komt een fiets/voetpad voor verkeer van Groenhof naar het fiets/voetpad in de Bovenkerkerpolder, waarlangs dan ook een veilige route naar de schoolwerktuinen kan worden gemaakt nabij de Emergohal. Het is een kans om deze gewenste verbinding te maken bij de realisatie van dit plan. In het binnengebied blijft ruimte over voor een onverhard trapveld en een verhard veld (gecombineerd met de Kiss & Ride zone) en mogelijke aanvullende voorzieningen. Het is hierbij belangrijk rekening te houden met de ontmoetingsfunctie die het gebied heeft voor de oudere jeugd.

Groen

Aan de noord- en oostzijde grenst het gebied aan de beschermde hoofdgroenstructuur. De parkachtige groene zone langs de oostrand van de wijk wordt veel gebruikt als uitloopgebied door bewoners van de wijk. De bomensingel aan de noordzijde is daarnaast van belang voor het uitzicht van de woningen in Olmenstaete.

De nieuwe inrichting van het gebied biedt de kans om de huidige versnippering van de buitenruimte te verbeteren. Daarbij is het van belang om zoveel mogelijk gebruik te maken van de aanwezige goede bomen, hoewel in sommige gevallen bomen weggehaald moeten worden om het nieuwe plan te realiseren. In het binnengebied is hierop de grootste kans. Op onderstaande kaart is de bomeninventarisatie van het gebied afgebeeld, waarbij is aangegeven welke bomen in goede conditie verkeren en welke in slechte conditie verkeren. Bedoeling is uiteraard om bij het nieuw ingerichte gebied ook weer bomen terug te plaatsen. Gestreefd wordt om minimaal het aantal gekapte bomen terug te plaatsen.



Figuur 9: Bomeninventarisatie en -aanzicht

Het groen in het gebied krijgt een andere betekenis dan voorheen door de toevoeging van woningen. Het is daarmee niet meer vooral aankleding van de ruimte rond de scholen en de schoolpleinen, maar moet ook zorgen voor een goede woonkwaliteit. Een grote centrale groene ruimte kan voorzien in de ruimte voor het gewenste trapveld, maar ook voor een parkachtige groene ruimte voor de bewoners. Daarnaast is groene ruimte nodig voor herplaatsing van de huidige speelvoorzieningen en voor de hedendaagse behoefte aan (avontuurlijk) spelen in een groene omgeving en de ontmoetingsfunctie die het gebied heeft voor de oudere jeugd. Belangrijke opmerking hierbij is dat het oppervlakte aan groen niet kleiner zal worden ten opzichte van de huidige situatie. De oppervlakte verharding en gebouwen in verhouding tot groen en water is in de nieuwe situatie hetzelfde als in de huidige situatie.

Bezonnning

Er is een bezonningsstudie uitgevoerd om te bezien in hoeverre de voorziene bebouwing haar schaduw werpt op de omgeving, specifiek op de schaduw van het schoolgebouw op het noordelijk gelegen Olmenstaete. Hierbij is rekening gehouden met een volledig ingevuld bouwvlak, ook qua hoogte. De architect moet binnen deze lijnen tot een ontwerp komen. Uit de bezonningsstudie (zie bijlage 2) blijkt dat vanaf medio november tot medio januari de schaduw vanaf 13.00 uur de twee onderste lagen van Olmenstaete raakt met daarna volgtijdelijk de hogere bouwlagen tot zonsondergang. Logischerwijs treedt het grootste schaduw effect op rond 21 december. In februari, maart en oktober is minder effect te verwachten, omdat de schaduw dan later en ook tijdelijk op Olmenstaete zal vallen, vanwege het draaien van de zon. Van april tot september is geen schaduw effect te verwachten op het gebouw Olmenstaete

De conclusie luidt dan ook dat wordt voldaan aan de lichte norm van TNO. Voor het overgrote deel wordt zelfs voldaan aan de strenge norm van TNO. In de bezonningsstudie zijn daarom ook de data 21 januari en 21 november toegevoegd, zodat zichtbaar is hoe de schaduw zich over het gebouw beweegt.

Hoewel aldus de bouw van de school niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat voor de bewoners van het Olmenstaete complex, krijgt de

nog aan te stellen architect van het schoolgebouw de opdracht mee om "rekening te houden met de bezonning van Olmenstaete, doch minimaal te voldoen aan de strenge TNO-norm". Gelet op de ruimte die aanwezig is tussen de bouwmassa van de uitgevoerde studie, met een volledig bebouwd bouwvlak met een bouwhoogte van 13 meter, en de maximaal te realiseren bouwmassa op grond van de bouwregels, is hier rekening mee te houden.

Bij het voorgaande wordt aangetekend dat het schoolgebouw met maximaal 13 meter hoogte lager zal zijn dan het grootste deel van de bomenrij die van voorjaar tot najaar geheel in het blad staat. Zie daarvoor ook de foto's op de vorige pagina.

De appartementengebouwen tot slot zullen qua bezonning geen effect hebben op de bestaande bebouwing. Dit vooral omdat de nieuwe gebouwen ten noorden van de overige woonbebouwing liggen en aan de Landtong geen sprake is van woningbouw.

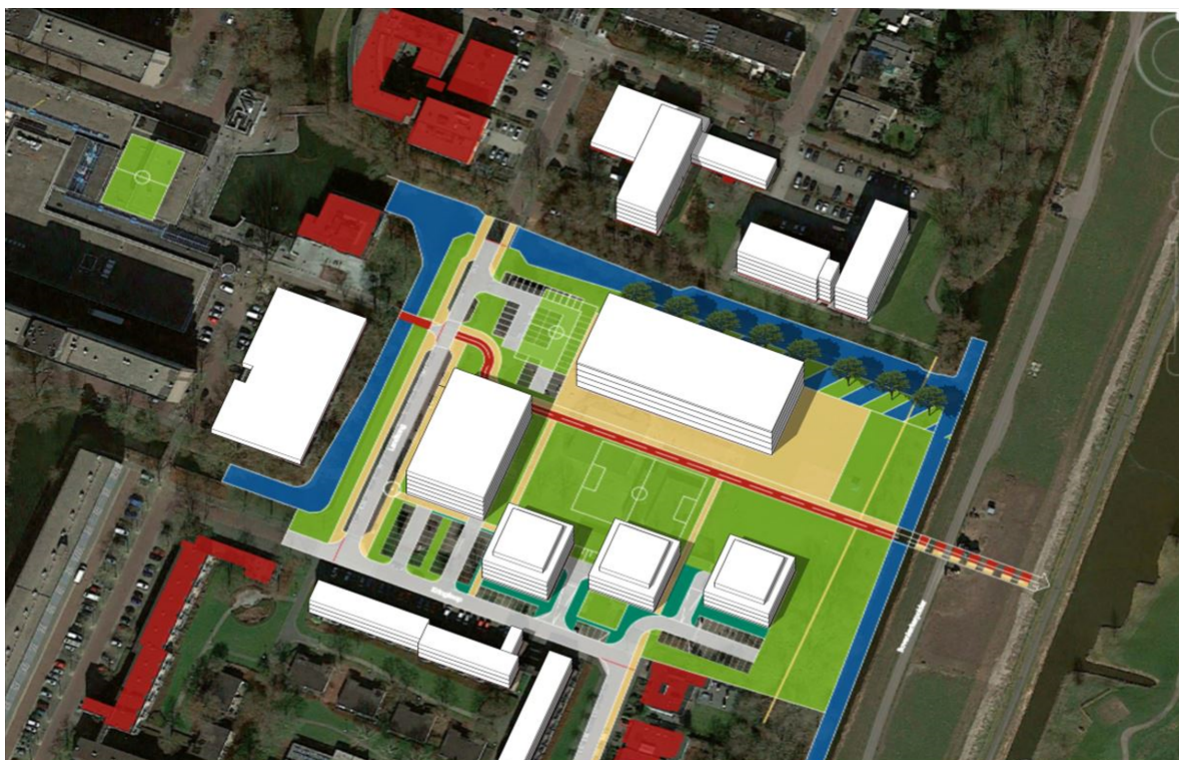
Impressies van het plan

Hieronder zijn enkele impressies opgenomen van de proefverkaveling die gemaakt is voor het gebied. Deze proefverkaveling is nader uitgewerkt in dit bestemmingsplan, dat vervolgens ook zal dienen als onderlegger voor zowel de selectie van de architect voor de school als de selectie voor de projectontwikkelaar voor het bouwen van de woningen.

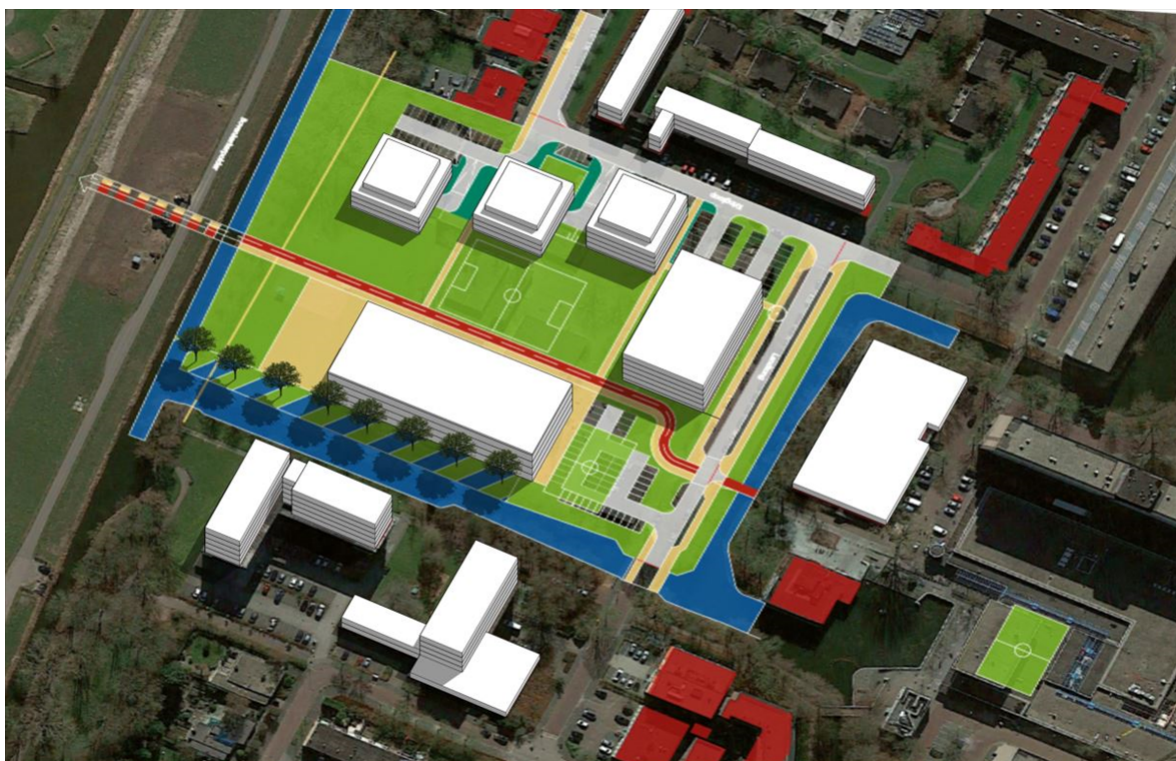


LANDTONG AMSTELVEEN
SCHETSONTWERP STEDENBOUWKUNDIG PLAN
9 JULI 2019 SCHAAL 1:1000

Figuur 10: Proefverkaveling van het plangebied, zoals opgenomen in de Startnotitie: zichtbaar is de straat Landtong aan de westkant en Kringloop aan de zuidkant. De paarse vlek betreft het maximale bouwvlak van de school (10 meter westelijk verschoven na de participatie op de ontwerp-Startnotitie) met aan de Landtongzijde de Kiss & Ride-zone, waarin ook het dubbelgebruik als sportveld doorschijnt. De precieze inrichting van de Kiss & Ride zone en de overgang naar het schoolplein wordt nog nader ontworpen. De vier rode vlekken betreffen de appartementengebouwen, waarbij de westelijke twee gebouwen vijf woonlagen hebben plus een halfverdiepte parkeergarage en de twee oostelijke gebouwen vier woonlagen plus een halfverdiepte parkeergarage. De parkeerplekken in de kelder van deze gebouwen schijnen door in deze rode vlekken. Zichtbaar is verder het centrale middengebied en de fiets/voetverbinding door het gebied van Groenhof naar de Bovenkerkerpolder. Met de groen-blauwe arcering is aangegeven dat hier mogelijk een combinatie is te maken met extra oppervlaktewater. Inmiddels is duidelijk dat van deze mogelijkheid geen gebruik wordt gemaakt, omdat het realiseren van dat water niet nodig is (zie paragraaf 6.10).



Figuur 11: Vogelvlucht van het plangebied gezien vanuit het zuiden



Figuur 12: Vogelvlucht van het plangebied gezien vanuit het noorden

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

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

Het voorliggende bestemmingsplan is een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan is opgesteld conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Daarin zijn de regels voor een belangrijk deel gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan is overeenkomstig de SVBP 2012 gedigitaliseerd opgesteld. Het bestemmingsplan wordt elektronisch/digitaal beschikbaar gesteld op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

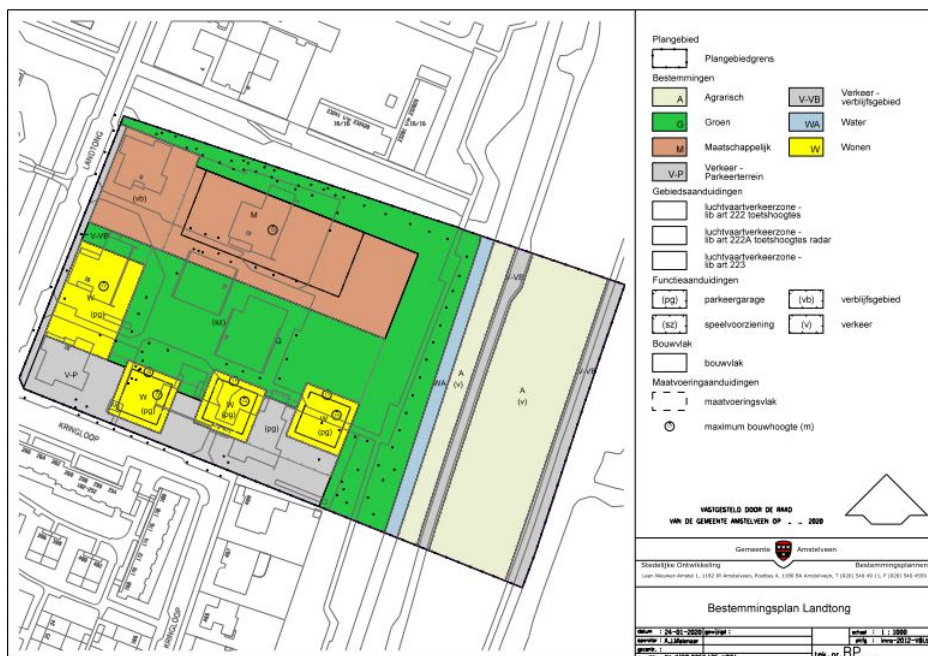
Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Deze onderdelen zijn bindend voor een ieder. De regels bevatten samen met de verbeelding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

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor ontwikkeling en beheer van het plangebied. Gezien de duidelijke voorgestane ontwikkeling van het plangebied, is gekozen voor een gedetailleerde planvorm. Deze planvorm maakt het mogelijk alle functies in het plangebied te voorzien van een gedetailleerde bestemmingsregeling waardoor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied als zodanig kan worden beheerd, behouden en versterkt.

Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd, dat het direct mogelijk is om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied gegeven zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft omtrent de in acht te nemen horizontale en verticale maten. In de bijbehorende regels zijn de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de gebruiksbepalingen, alsmede de eventuele afwijkmogelijkheden te vinden.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat de in het bestemmingsplan gestelde regels zodanig zijn opgesteld dat deze (goed) te handhaven zijn. Het gemeentebestuur is van oordeel dat de regels in het onderhavige plan voldoen aan deze eis.

Hieronder is de kaart van de verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan "Herziening Amstelveen Zuid-Oost 2015 - Landtong" weergegeven.



Figuur 13: Kaart verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan

3.2 De planregels en bestemmingen

3.2.1 De opbouw van het bestemmingsplan

De regels zijn, conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2012, onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen en de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels en algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

3.2.2 Artikelsgewijze toelichting op de regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden de relevante begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven op welke de diverse maten moeten worden gemeten en de oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de regels te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Agrarisch (artikel 3)

Deze bestemming geldt voor een strook grond van ongeveer 1 hectare groot in het oostelijk deel van het plangebied. De bestemmingsregel uit het vigerende bestemmingsplan 'Amstelveen Zuid-Oost 2015' is hier overgenomen. Daarbij is de bestemming voorzien van de aanduiding 'verkeer'. Zo wordt het mogelijk gemaakt één fiets- en voetpad met een maximale breedte van 10 meter aan te leggen. De exacte ligging daarvan is op dit moment nog niet bekend.

Groen (artikel 4)

Deze bestemming geldt voor het openbaar groen en daaraan ondergeschikte voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'speelvoorziening' zijn grotere speelvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld een verhard trapveld of een skatebaan, mogelijk.

Maatschappelijk (artikel 5)

Binnen deze bestemming wordt de bouw van de school, het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang mogelijk gemaakt tot een maximum bruto vloeroppervlakte van 4.900 m². Er is niet voor gekozen om het vloeroppervlak te maximeren door het opnemen van een maximum bebouwingspercentage voor het bouwvlak. Met de gekozen norm wordt meer flexibiliteit geboden voor het technisch ontwerp van het schoolgebouw. Zo kan het hele bouwvlak worden benut voor een lager gebouw of een deel van het bouwvlak voor een hoger gebouw. De maximum bouwhoogte bedraagt in ieder geval 13 meter. Buiten het bouwvlak zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Hier kan bijvoorbeeld een fietsenstalling worden gebouwd. Een fietsenstalling kan ook als gebouw binnen het bouwvlak of als ongebouwde fietsenstalling (zonder afdak) buiten het bouwvlak worden gerealiseerd. Aan de westzijde van het bestemmingsvlak is de aanduiding 'verblijfsgebied' opgenomen om de aanleg en het gebruik van de Kiss & Ride zone te faciliteren.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 6)

Deze bestemming komt voor aan de oost- en westzijde van het plangebied en de als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met de daarbij behorende voorzieningen.

Water (artikel 7)

Deze bestemming komt voor in het oostelijk deel van het plangebied ter plaatse van de bestaande watergang. Deze gronden zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding en waterberging met de daarbij behorende voorzieningen. Het bouwen van steigers is niet toegestaan.

Wonen (artikel 8)

Binnen deze bestemming mogen vier appartementengebouwen met de daarbij behorende voorzieningen worden gebouwd met in totaal maximaal 160 appartementen. Daarbij is bepaald dat tenminste 45% van de appartementen dienen te worden gerealiseerd als middeldure huurwoning in het lage segment. Op deze appartementen is de doelgroepenverordening van toepassing. Voorts is een kwalitatieve verplichting opgenomen in verband met de geluidbelasting op de gevels van de appartementen. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de bouw van de woongebouwen, moet worden aangetoond dat aan de normen van de Wet geluidinder en het Activiteitenbesluit wordt voldaan.

Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' kan een volledig ondergrondse of halfverdiepte parkeergarage worden gerealiseerd. Bij de woongebouwen aan de Kringloop moet de bovenste bouwlaag, ten opzichte van de daaronder gelegen bouwlagen, terugliggend worden uitgevoerd. Bouwen is alleen toegestaan binnen het bouwvlak, maar voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een uitzondering gemaakt. Dergelijke bouwwerken zijn onder voorwaarden ook buiten het bouwvlak mogelijk.

Waarde - Archeologie 5 (artikel 9)

Deze dubbelbestemming beschermt de belangen van eventueel in het plangebied voorkomende archeologische waarden. Het plangebied kent een relatief lage verwachtingswaarde (5), die is gebaseerd op de gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 10)

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

Algemene bouwregels (artikel 11)

In artikel 11.1 staan de regels voor toegelaten overschrijdingen van bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en hoogtematen en in artikel 11.2 wordt aangegeven onder welke voorwaarden ondergronds bouwen mogelijk is. In artikel 11.3 wordt voorzien in een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Amstelveen'. Bij de afgifte van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, moet worden beoordeeld of deze nota parkeernormen oplegt aan het bouwplan. Als dat het geval is, dan moet het bouwplan voorzien in parkeervoorzieningen volgens de normering die in de nota is voorgeschreven. Voor de in artikel 8.3.1 voorgeschreven middeldure huurwoningen in het lage segment, geldt een van de Nota Parkeernormen afwijkende norm van 1,0 parkeerplaats per woning.

Algemene aanduidingsregels (artikel 12)

In deze bepaling wordt aangegeven welke beperkingen, op grond van het Luchthavenindelingbesluit (Lib) Schiphol, gelden op de gronden binnen de drie gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone'. Binnen deze zones met de gebiedsaanduidingen gelden regels ten aanzien van maximale bouwhoogten (toetshoogte en radarhoogte) en regels met betrekking tot vogelaantrekkende werking.

Algemene afwijkingsregels (artikel 13)

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft onder meer kleine afwijkingen ten behoeve van een betere ruimtelijke en/of technische uitvoerbaarheid, als ook mogelijkheden voor kleine gebouwen voor het openbaar belang en groene daken.

Overige regels (artikel 14)

In deze regel is bepaald dat de in het plan genoemde wet- en regelgeving moet worden gelezen, zoals die geldt op het moment van tervisielegging van het bestemmingsplan. Voor de 'Nota Parkeernormen' is een uitzondering gemaakt, in die zin dat daarvoor een dynamische verwijzing geldt. Een aanvraag om de afgifte van een omgevingsvergunning moet worden getoetst aan de parkeernormen, zoals die gelden op het moment dat de aanvraag wordt ingediend. Zo wordt bewerkstelligd dat altijd de meest actuele normen, waarvan een aanvrager op de hoogte kan zijn, worden toegepast op een bouwplan.

Overgangsrecht (artikel 15)

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

Slotregel (artikel 16)

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

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

4.1.1 Financieel-economische haalbaarheid

Het gehele plangebied, inclusief de opstallen van de scholen en de gymzalen, is in eigendom bij de gemeente, met uitzondering van het transformatorstation van Liander.

Schoolgebouw

Voor de bouw van het schoolgebouw en de inrichting van het schoolplein wordt een aparte kredietaanvraag gedaan. Dit gebeurt op het moment dat een definitief ontwerp van de school met een calculatie beschikbaar is. Tot die tijd dient een ontwerpproces te worden doorlopen, waarbij een architect wordt geselecteerd die een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp maakt. Voor de kosten van dit ontwerpproces heeft de raad tijdens de besluitvorming over de Startnotitie een voorbereidingskrediet van € 200.000,- beschikbaar gesteld. De investering voor de buitenschoolse opvang en de dagopvang wordt verrekend in een kostprijsdekkende huur.

Grondexploitatie

Het project wordt gerealiseerd op grond die volledig in eigendom is van de gemeente. Dit betekent dat de gemeente de kosten van dit project dekt uit de opbrengsten van dit project. Hiertoe wordt door de raad een gemeentelijke grondexploitatie vastgesteld op het moment dat ook in de raad het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het bouwen van de school en het schoolplein maken geen deel uit van de grondexploitatie. De investering in de school vergt een dermate grote investering, dat deze niet kan worden gedekt uit de winst van de woningbouw wanneer ook aan de ambities uit het woonbeleid moet worden voldaan. Een haalbaarheidsstudie heeft reeds uitgewezen dat er met het gegeven woningbouwprogramma minimaal een positief resultaat van 3 miljoen euro te behalen is (prijsspeil 2018). De rest van de kosten voor de realisatie van het schoolgebouw en het schoolplein wordt gedekt uit de algemene middelen.

Uitgangspunt in de grondexploitatie is dat de gemeente de grond bouw- en woonrijp maakt. Hiertoe behoort ook het slopen van alle opstallen. Voor de gronduitgifte zal vervolgens een tender worden uitgeschreven, oftewel een competitie waarbij gegadigden worden uitgenodigd een grondbieding te doen op basis van het gewenste woningbouwprogramma en kunnen scoren op verschillende gunningscriteria, zoals bijvoorbeeld duurzaamheid. Uitgangspunt is vervolgens dat de opbrengst uit de grondbieding de gemaakte kosten zal overstijgen en dat de winst hieruit mede kan bijdragen aan de realisatie van het schoolgebouw.

De grondexploitatie wordt parallel aan het bestemmingsplan opgesteld. Wanneer het bestemmingsplan in de raad wordt vastgesteld, zal ook de grondexploitatie worden vastgesteld.

4.1.2 Verhaal van kosten

De gemeente is op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om bij het mogelijk maken van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het verhalen van de door de gemeente te maken kosten, tenzij voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingswijziging een overeenkomst tot stand is gekomen waarin dit kostenverhaal is verzekerd.

Voor het schoolgebouw en de inrichting van het schoolplein wordt een aparte kredietaanvraag gedaan. De kosten voor de realisatie daarvan en de plankosten (apparaatskosten) zijn opgenomen in dit gemeentelijke krediet. Aangezien de gemeente dit krediet ter beschikking stelt ter dekking van die kosten, is van verhaal van kosten geen sprake.

Ten behoeve van de grondexploitatie voor de bouw van de woningen sluit de gemeente met de ontwikkelende partij een gronduitgifteovereenkomst waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op deze ontwikkelende partij. Het is niet nodig een tijdvak of fasering of regels dan wel een uitwerking van regels publiekrechtelijk op te leggen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Inspraak

De inhoud van de startnotitie Landtong is aan de hand van een participatietraject tot stand gekomen. De centrale proefverkaveling uit deze notitie is mede tot stand gekomen in afstemming met vertegenwoordigers van de schoolbesturen en de kinderopvang en daarnaast met een klankbordgroep van omwonenden, voortgekomen uit het Wijkplatform Groenelaan.

De ontwerp-startnotitie heeft vanaf 24 april 2019 tot en met 21 mei 2019 ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om een inspraakreactie naar voren te brengen. Op 7 mei 2019 heeft een informatie- en participatieavond plaatsgevonden in de vorm van een inloopavond.

Na de participatieperiode is het bouwvlak van het schoolgebouw 10 meter verder verschoven richting Landtong, mede om meer ruimte te geven aan Olmenstaete. Meer is niet mogelijk omdat de Kiss & Ride zone anders te klein wordt.

In de gemeente Amstelveen wordt de lijn gehanteerd dat, wanneer voor een project een participatieproces in het kader van een Startnotitie is doorlopen, het voorontwerp bestemmingsplan niet onderhevig wordt gemaakt aan inspraak.

4.2.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

Op 29 mei 2020 is het voorontwerp bestemmingsplan, in het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), toegezonden aan een aantal instanties. De toezending is gedaan met het verzoek om binnen vier weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De volgende instanties is de gelegenheid geboden om een vooroverlegreactie te geven:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
2. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
3. Brandweer Amsterdam Amstelland
4. Wijkplatform Groenelaan

Van deze instanties is geen reactie ontvangen, zodat wordt aangenomen dat zij zich kunnen vinden in de inhoud van het bestemmingsplan.

4.2.3 Zienswijzen

Van 3 september 2020 tot en met 14 oktober 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn vier zienswijzen ontvangen. De Nota van Beantwoording geeft een weergave van de ingediende zienswijzen en de inhoudelijke beoordeling daarvan (zie bijlage 3).

4.3 Handhaving

Handhaving op het gebied van ruimtelijke ordening spitst zich toe op het gebruik van de gronden en opstellen, de maatvoering van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Handhaving kan kortweg

worden omschreven als: elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Handhaving is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen die met het bestemmingsplan worden beoogd en de bescherming van de verschillende belangen die worden gewaarborgd.

Een bestemmingsplan bevat daarom een handhavingsparagraaf. Hierin wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan handhaaft, dat door middel van de planregels in samenhang met de planverbeelding in het leven is geroepen.

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger en bedrijven op gemeentelijk niveau hebben. De maatschappij mag immers verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk het bestemmingsplannen te handhaven en te blijven handhaven.

De gemeente is verplicht om uitvoerings- (vergunningverlening) en handhavingsbeleid vast te stellen in een of meer documenten, waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen wij onszelf stellen bij de uitvoering en handhaving en welke activiteiten we daarvoor zullen uitvoeren. Deze verplichting is nu al opgenomen in het Besluit omgevingsrecht en komt ook in de Omgevingswet terug.

De gemeente heeft aan deze verplichting invulling gegeven in het actuele VTH beleidsplan, waarin zowel het uitvoerings- als het handhavingsbeleid is opgenomen. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het is gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot de naleving van de geldende wetgeving, waaronder dit bestemmingsplan. Een andere belangrijk uitgangspunt zijn de toepasselijke algemeen verbindende voorschriften, de beleidskaders en een analyse van inzichten, technieken en werkwijzen die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering.

Het gehele uitvoerings- en handhavingsbeleid geeft ten minste inzicht in:

- De prioriteiten bij de uitvoering van voorgenomen activiteiten.
- De methodiek die de gemeente gebruikt om te bepalen of gestelde doelen worden bereikt.
- De objectieve criteria voor het beoordelen van aanvragen voor en beslissingen over een omgevingsvergunning en het afhandelen van meldingen.
- De werkwijze bij vergunningverlening en het afhandelen van meldingen.
- De afspraken die door de gemeente met de Omgevingsdienst en met de organen die belast zijn met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt.
- De wijze waarop het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de betrokken wetten bepaalde wordt uitgeoefend om de gestelde doelen te bereiken.
- De wijze waarop bestuurlijke sancties en de termijnen die bij het geven en uitvoeren daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de aard van de geconstateerde overtredingen.
- De wijze waarop de gemeente handelt na overtredingen die zijn begaan door of in naam van de eigen gemeente of van andere organen behorende tot de overheid.

In de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden deze prioriteiten vertaald in daadwerkelijke activiteiten. Jaarlijks evalueren we de uitgevoerde inspanningen en toetsen we de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Doen we nog de juiste dingen op de

juiste wijze of signaleren we ontwikkelingen die een aanpassing van het (ruimtelijke) beleid vragen? Het uitvoeringsprogramma, jaarverslag en de evaluatie worden toegestuurd aan de gemeenteraad.

Uit de planregeling volgt geen directe opgave voor handhaving. Er zijn immers geen strijdige en illegale functies geconstateerd die ingevolge het bestemmingsplan dienen te worden beëindigd.

HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 6.

5.2 Rijksbeleid

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

5.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Amvb Ruimte

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

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

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

1. Rijkswaarswegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

5.2.2 Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 20 juni 2019 heeft het Rijk online het Ontwerp NOVI beschikbaar gesteld. De officiële ter inzagelegging van het NOVI zal naar verwachting eind augustus starten.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten.

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Voor het plangebied geldt de prioriteit "Sterke en gezonde steden en regio's". Binnen deze prioriteit zijn een aantal beleidskeuzes gesteld waaronder de beleidskeuze "het hanteren van een integrale verstedelijkingsstrategie". Verstedelijking vraagt zorgvuldig en gebiedsgericht maatwerk vanuit een brede benadering. In lijn met de drie afwegingsprincipes moet integrale leefomgevingskwaliteit voorop staan als basis voor de te maken keuzes. Op basis daarvan kan een afweging plaatsvinden waarbij aan alle relevante ruimtelijk-fysieke opgaven zoveel mogelijk recht wordt gedaan. Er moet daarbij voor worden gezorgd dat er flexibel en snel kan worden ingespeeld op nieuwe wensen en ontwikkelingen in de samenleving.

Vanwege de relatie met verschillende nationale belangen (waaronder die op het gebied van klimaat, milieu, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid) en de rijksrol daarbij, doet ook het Rijk actief mee bij de integrale uitwerking van deze verstedelijkingsstrategie. In samenwerking met gemeenten, provincies, metropoolregio's en andere relevante stakeholders worden, bijvoorbeeld via de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's van de metropoolregio's Amsterdam (MRA), Rotterdam Den Haag (MRDH) en Utrecht (MRU), nadere keuzes over de mogelijke gebiedsontwikkelingen gemaakt.

Woondeal MRA

De regio Amsterdam moet de komende zes jaar 100.000 woningen bouwen. Tot 2040 betreffen dit 230.000 woningen (huidige prognose). Deze woningen moeten structureel voldoende betaalbaar blijven. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft deze afspraken met de MRA op 5 juli 2019 ondertekend in een woondeal. De Minister en Regio spannen zich in om voldoende woningproductie te realiseren om te voldoen aan de groeiende woningbehoefte en de tekorten in alle segmenten terug te dringen.

5.2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De procedures voor een vvgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden. De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd en mogen bestaande geluidgevoelige gebouwen vervangen worden door een nieuw geluidgevoelig gebouw. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour gelden nu en ook onder het regime van het nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw.

Het voorliggende plan valt niet binnen het beperkingengebied van het LIB, maar aan maximaal toegelaten bouwhoogten zijn grenzen gesteld. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid (maatgevende toetshoogte) en artikel 2.2.2a (maatgevende toetshoogte radar) van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. In het kader van het LIB geldt hier een toets bouwhoogte oplopend van 97 tot 101 meter. Voor de toetshoogte radar geldt een hoogte van 43 meter. In onderhavig bestemmingsplan worden geen bouwhoogtes toegestaan die boven de maximale hoogtes van het LIB uitkomen.

Tenslotte ligt het plangebied binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen) zijn toegestaan (artikel 2.2.3 van het LIB). Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

5.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking 2.0' die per 1 juli 2017 in werking is getreden. De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling;
2. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, geeft de toelichting een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

School

In dit geval gaat het om de sloop van 7 gebouwen, waarvan 5 schoolgebouwen en 2 gymzalen en de nieuwbouw van een nieuw schoolgebouw met gymzaal. In de huidige situatie hebben de schoolgebouwen een oppervlakte van 5.198 m² bvo.

adres	m2 bvo	gebruik
Landtong 8	952	De Horizon
Landtong 10	465	De Horizon
Landtong 12	473	gymlokaal
Landtong 14	621	gymlokaal
Landtong 16	446	Kindcentrum De Stoel
Landtong 18	821	School of Understanding
Kringloop 471-473	1.420	De Akker
	5.198	

Figuur 14: oppervlak bestaande schoolgebouwen

In de nieuwe situatie heeft de school een maximale oppervlakte die ongeveer 1.000 m² kleiner is dan in de huidige situatie. Aangezien het bebouwd oppervlak afneemt, is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Woningen

Door het toevoegen van maximaal 160 woningen is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Aan de hand van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt de voorziene bouw van de woningen als volgt beoordeeld:

Ad 1) Is er een behoefte?

In het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 is geconstateerd dat de gemeente Amstelveen onderdeel uitmaakt van het marktgebied Stadsregio Amsterdam-Zuid. Het RAP toont vervolgens aan dat binnen dit marktgebied en binnen de planperiode een kwantitatieve én kwalitatieve behoefte bestaat aan woningen in alle segmenten. Dit op basis van de provinciale prognose 2015, het onderzoek Wonen in de Regio Amsterdam (WIRA) 2015 en de regionale monitor plancapaciteit 2016 (d.d. april 2016). Het onderhavige project is opgenomen in de monitor plancapaciteit.

Ad 2) Wordt in de behoefte voorzien binnen het BSG?

In artikel 1.1.1, onder h wordt bestaand stedelijk gebied als volgt gedefinieerd: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Gelet op de in paragraaf 1.2 geduide ligging van het plangebied, dient het plangebied te worden aangemerkt als het Bestaand Stedelijk Gebied van de gemeente Amstelveen.

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling die voorziet in een actuele behoefte binnen bestaand stedelijk gebied.

5.3 Provinciaal en regionaal beleid

5.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

In de omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

Relevantie plan

Per project wordt door de gemeente Amstelveen bekeken hoe bij de ambities van de provincie kan worden aangesloten.

De woningen, scholen en gymzalen kennen ieder hun eigen energiegebruiksprofielen. Dit kan op gebiedsniveau bij slimme afstemming leiden tot lagere piekbelasting zowel in warmte- en koude- als in elektriciteitsvraag. Binnen het plan wordt geanticipeerd op toename van elektrisch aangedreven voertuigen door voldoende laadmogelijkheden te realiseren. Op termijn kunnen deze voertuigen ook een rol hebben in het zoveel mogelijk binnen het gebied gebruiken van lokaal opgewekte energie.

Het beoogde nieuwe schoolgebouw moet een duurzaam gebouw worden. Dit houdt onder andere in: minder energiegebruik, ecologisch verantwoord en duurzame materialen. Een duurzaam schoolgebouw is beter voor de productiviteit en gezondheid van de leerlingen.

In paragraaf 6.4 (Duurzaam bouwen en energie) wordt uiteengezet op welke wijze het project aan deze ambities een bijdrage levert.

In de nieuwbouw van de school wordt het onderwerp 'gezondheid' ook zwaar beoordeeld. Denk daarbij aan klimaat, ventilatie, licht en vluchtorganische stoffen. Bij de veranderingen in de fysieke leefomgeving blijft met het onderhavige plan sprake van een (ten minste gelijkwaardige) gezonde en veilige leefomgeving.

5.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening (PRV). Door middel van de PRV is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied (hoofdstuk 2, artikelen 5a t/m 8a) en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is (hoofdstuk 3, artikelen 13a t/m 18). Daarnaast worden er regels gesteld over thema's die betrekking hebben op de Groene Ruimte (hoofdstuk 4), de Blauwe Ruimte (hoofdstuk 5) en Energie (hoofdstuk 6).

Bestaand stedelijk gebied/Landelijk gebied

De PRV maakt onderscheid tussen bestaand stedelijk gebied (BSG) en Landelijk gebied. Tot BSG wordt gerekend het gebied als bedoeld in artikel 1.1.1 onder h. van het Besluit ruimtelijke ordening: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Het BSG/BSG wordt ook niet langer aangeduid op een illustratieve kaart bij de PRV. Het plangebied Kronenburg-Uilenstede is gelegen binnen Bestaand Stedelijk Gebied.

In beginsel worden er binnen BSG geen regels gesteld met betrekking tot verstedelijking. Enkel als het gaat om het vestigen van detailhandel op bedrijven- of kantoorlocaties (art. 5b). In ieder geval is er altijd een regionale afstemming nodig bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Regels met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Uitgangspunt is dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen (zoals gesteld in artikel 1.1.1, onder i. Bro) zoals woningbouw, aanleg van bedrijventerrein of kantoren in overeenstemming is met regionale afspraken (artikel 5a). Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 nadere regels vastgesteld om deze regionale afspraken te concretiseren. Artikel 2 van deze regels beschrijft waaraan regionale woningbouwafspraken dienen te voldoen. Regionale woningbouwafspraken:

- betreffen de woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en fasering per gemeente (woningbouwmonitor);
- geven op kaart de locatie buiten bestaand stedelijk gebied (BSG) aan;
- worden overeengekomen door de colleges van de gemeenten binnen de regio;
- zijn onderwerp van monitoring;
- kunnen worden bijgesteld als daar aanleiding voor is.

Uitgangspunt is dat de regionale afspraken zijn gebaseerd op het Regionaal Actie Programma Wonen (RAP).

In paragraaf 5.2.4 is onderbouwd dat aan deze provinciale regels is voldaan.

Regels met betrekking tot energie

Artikel 33 van de PRV stelt dat bestemmingsplannen voor onder andere woningbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan (inzet van) energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Daarnaast dient een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan eisen van duurzaam

bouwen te voldoen. Paragraaf 6.4 van deze toelichting gaat in op de wijze waarop met het aspect energie en duurzaam bouwen is omgegaan.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

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

Bereikbaarheid

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

Werken

Grote kantorenvorraad, hoge leegstand

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

Voorzieningen

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

Energie

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

Thema's uit de structuurvisie

Versterken bestaande kwaliteiten

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

Grijpen van nieuwe kansen

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

5.4.2 Onderwijshuisvesting

Bij onderwijshuisvesting gaat het erom dat onderwijsinstellingen die daarvoor in aanmerking komen, worden gehuisvest volgens de in de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs Amstelveen 2016 vastgestelde normen. Tevens is in 2016 door het college een integraal huisvestingsplan (IHP) vastgesteld. Het IHP biedt een meerjarenperspectief over de capaciteit versus de ruimtebehoefte en de kwaliteit van de onderwijshuisvesting. In het IHP 2016 is als aandachtspunt opgenomen dat onderzocht moet worden of een levensduurverlenging van de schoolgebouwen aan Landtong reëel is of dat tot vervangende nieuwbouw moet worden besloten. In het laatste geval komt tevens een eind aan de ongewenste versnipperde huisvesting van basisschool De Horizon in diverse gebouwen. In de Kadernota 2017 is het genoemde aandachtspunt uit het IHP 2016 overgenomen met de toevoeging dat de haalbaarheid van dekking van nieuwbouw binnen de totale planontwikkeling Landtong onderzocht moet worden. In het College Uitvoeringsprogramma 2018-2022 is vervolgens opgemerkt dat dekking van de nieuwbouw van de scholen aan de Landtong (benodigd ongeveer € 7,4 miljoen) via locatie ontwikkeling nu gedeeltelijk mogelijk is (opbrengst minimaal € 3 miljoen).

5.4.3 Nota Parkeernormen 2016

Op 16 december 2015 heeft de gemeenteraad de 'Nota Parkeernormen 2016' vastgesteld. Deze nota vervangt de parkeernormen uit de Parkeernota 2005-2010. De nieuwe landelijke richtlijnen van de CROW zijn aanleiding voor het actualiseren van de oude normen. De normen uit de parkeernota 2005 dateren uit 2004 en zijn op bepaalde onderdelen niet meer actueel. Bij de toetsing van bouwplannen blijkt vaak dat de oude parkeernormen niet meer hanteerbaar zijn.

Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor nieuwe ontwikkelingen wordt in de regels verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernorm Amstelveen'. Op grond van artikel 3.1.2. tweede lid Bro mogen parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren). In een planregel

dient dan tot uitdrukking worden gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit mag een dynamische verwijzing zijn. Dat betekent dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele versie van het beleid. Tussentijdse wijzigingen van het beleid zijn dus hangende de planperiode van het bestemmingsplan mogelijk. Hierdoor kan elke initiatief waarvoor een omgevingsvergunning wordt ingediend getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar paragraaf 6.9.

5.4.4 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

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

In plan Ruimte voor Groen zijn de volgende zaken vastgelegd:

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

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

Bij de ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede is het uitgangspunt dat de bestaande water- en groenstructuur in het gebied versterkt wordt. Zie voor de inrichting van het groen en water tevens paragraaf 3.3.

5.4.5 Woonagenda 2020-2023

In de Metropoolregio Amsterdam wordt ingezet op een bouwproductie van 230.000 woningen tot 2040 (huidige prognoses) en ruim 100.000 woningen in de periode 2018 tot 2025. Een bouwproductie met voldoende woningen in alle segmenten, met in het

bijzonder voldoende betaalbare woningen voor lagere en middeninkomens, verspreid over de regio. Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. Om aan de vraag te voldoen verwachten wij de aankomende jaren ongeveer 10.000 woningen toe te voegen. De druk binnen alle segmenten is hoog. Op 12 februari 2020 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2020-2023 vastgesteld. Deze agenda beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet om de druk op de Amstelveense woningmarkt te verlichten, zodat Amstelveen een stad voor jong tot oud blijft, van goede kwaliteit, met volop voorzieningen, ruimte, groen en veiligheid.

De volgende speerpunten staan centraal in de Woonagenda 2020-2023:

1. Amstelveense jongeren en starters meer kansen bieden op de woningmarkt

Het gaat hierbij om kleinere betaalbare woningen bouwen voor jongeren en starters, tijdelijke woningen bouwen voor spoedzoekers en jongeren, de financiële drempel verlagen om een woning te kopen en daarnaast binnen de sociale huur de lokale ruimte optimaal benutten.

2. Meer woningen voor Amstelveense ouderen en specifieke doelgroepen

Ouderen wonen langer zelfstandig. Sommige ouderen redden zich met hulp van familie en vrienden prima, maar er is ook een groep voor wie dit niet geldt. Daarnaast maakt de ambulantisering van de zorg en de invoering van de Wet verplichte ggz (Wvggz) dat steeds meer bewoners, die nu nog bij een instelling wonen, in aanmerking komen voor zelfstandige woonruimte dan wel begeleid wonen. Het woningaanbod moet zich aan deze groepen aanpassen.

3. Een goede dienstverlening en communicatie tussen corporaties en huurders

Afspraken met corporaties en bewonersraad worden gemonitord.

4. Meer (betaalbare) koop en huur woningen voor Amstelveners met behoud van groene leefbare wijken

Wijken moeten bestaan uit een goede mix van appartementen en grondgebonden woningen. In verschillende prijsklassen, zowel huur als koop en voor verschillende doelgroepen. Zo behouden wij goed gemengde en krachtige wijken. Bij de geplande nieuwbouw van woningen is een belangrijke voorwaarde dat Amstelveen het ruimtelijke en groene karakter behoudt. Dit geldt ook bij stadsvernieuwing.

5. Meer sociale huurwoningen beschikbaar voor Amstelveners

Er zijn voldoende sociale huurwoningen in Amstelveen. Een deel van de woningen is echter niet beschikbaar voor de doelgroep. Er wordt daarom ingezet op doorstroming. Verder wordt bij nieuwbouwprojecten bepaald of voor specifieke doelgroepen sociale huurwoningen moeten worden toegevoegd.

6. Stadsvernieuwing en verduurzaming bevorderen

Meerdere akkoorden, zoals het Klimaatakkoord, de landelijke Energieagenda, het regeerakkoord Rutte III en Greendeal aardgasvrije wijken (met Amstelveen als partner), het Rijksbrede programma Nederland circulair 2050 en het collegeprogramma Amstelveen vragen om een aanpak die de woningvoorraad toekomstbestendig maakt voor de korte en lange termijn.

5.4.6 Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt gemeenten de mogelijkheid om per deelgebied in bestemmingsplannen te eisen dat een bepaald percentage van categorieën woningen wordt gerealiseerd in nieuwbouwplannen. Dit kan voor de categorieën sociale huur, middeldure huur, sociale koop en particulier opdrachtgeverschap. De doelgroepenverordening vormt daarmee de wettelijke basis voor het doorvoeren van gemeentelijk woonbeleid in bestemmingsplannen. Sinds 1 juli 2017 kan de gemeente sturen op toevoeging van de categorie middeldure huurwoningen. Om de doelgroepenverordening toe te passen moet dit in het betreffende bestemmingsplan worden vastgelegd.

In de verordening is de maximale aanvangshuurprijs voor middeldure huurwoningen vastgelegd. De doelgroepenverordening regelt tevens voor welke doelgroepen de te bouwen huurwoningen zijn bedoeld. De doelgroepen worden bepaald aan de hand van inkomensgrenzen. Ook regelt de verordening dat de huurwoningen gedurende een bepaalde periode beschikbaar moeten blijven voor de daarvoor aangewezen doelgroepen. Dit zijn de instandhoudingstermijnen.

In dit bestemmingsplan wordt in de regels voorgeschreven dat minimaal 45% van de woningen dienen te worden gerealiseerd als middeldure huurwoning in het lage segment. Deze woningen mogen een maximale huurprijs hebben van € 931,23 per maand (prijspeil 2020 en wordt jaarlijks geïndexeerd) en dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar te blijven.

5.4.7 Erfgoednota Amstelveen

Op 28 september 2016 is de Erfgoednota vastgesteld door de gemeenteraad. Met de vaststelling van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 en het vervallen van de Monumentenwet moest de gemeentelijke Erfgoedverordening geactualiseerd worden. Beleidsstukken van het Amstelveens erfgoed waren versnipperd en moeilijk vindbaar. Met de Erfgoednota is het gehele erfgoedbeleid weer actueel en overzichtelijk gebundeld.

In deze Erfgoednota beschrijft de gemeente de ambitie en de visie van de gemeente op de omgang met haar culturele erfgoed, vervolgens de historische groei en de wijkopbouw tot het aanwezige waardevolle culturele erfgoed en als laatste de middelen die we ter beschikking hebben om onze visie en ambitie waar te maken. Met cultureel erfgoed bedoelen we in deze nota het fysieke, veelal gebouwde en/of ontworpen erfgoed binnen de ruimtelijke omgeving. Dat kunnen zowel aangewezen monumenten zijn, als wel objecten, landschappen of structuren met cultuurhistorische waarde.

In paragraaf 6.1 wordt nader ingegaan op archeologie en cultuurhistorie.

HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSKWALITEIT

6.1 Archeologie en cultuurhistorie

6.1.1 Archeologie

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria met betrekking tot oppervlakte en diepte van bodemverstoring zijn verbonden. In 2016 is het archeologisch beleid en de daarbij behorende archeologische verwachtingskaart geactualiseerd. Dit geactualiseerde beleid is door middel van een paraplubestemmingsplan gemeentebreed verankerd in het ruimtelijke beleid.

Het plangebied valt binnen de landschappelijke eenheid 'Archeologische Waarde 5'. Voor deze eenheid geldt een lage verwachting voor alle perioden. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m², is archeologisch vooronderzoek noodzakelijk voorafgaand aan ruimtelijke planvorming.

Ter uitvoering van het bestemmingsplan bedraagt de omvang van de bodemingrepen ca. 10.000 m² en de diepte van de ingrepen bedraagt ca. 250 cm onder maaiveld. Daarom is een archeologisch vooronderzoek, in de vorm van een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennend booronderzoek), uitgevoerd.

Op 17 februari 2020 heeft RAAP B.V., onder nr. 0925-6229, een rapport uitgebracht over het door haar uitgevoerde archeologisch vooronderzoek (zie bijlage 4). Op basis van het onderzoek wordt bevestigd dat in het plangebied voor alle perioden een lage archeologische verwachting geldt. Voorts is gebleken dat in het plangebied geen archeologische resten worden bedreigd. Het terrein kan daarom worden vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkeling.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

Met het oog op eventuele archeologische waarden bestaan geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

6.1.2 Cultuurhistorie

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland geeft een overzicht van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen en structuren. In het plangebied en de nabije omgeving daarvan zijn dergelijke waarden niet aanwezig.

In het kader van de Erfgoednota Amstelveen zijn voor het Amstelveense grondgebied cultuurhistorische gebiedsbeschrijvingen opgesteld. Het plangebied ligt binnen het gebied Amstelveen Zuid-Oost. Voor dit gebied zijn met name cultuurhistorische waarden vastgesteld voor de verdedigingswerken Linie van Krayenhof, de Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek, het Groot Loopveld, het dijklichaam Bovenkerkerweg en het dijklichaam Ouderkerkerlaan. Voor de locatie van het plangebied zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden opgenomen. Met de beoogde ontwikkeling wordt de bestaande bebouwing gesloopt en een nieuw schoolgebouw en nieuwe woonbebouwing opgericht. Het perceel en de daarop aanwezige bebouwing hebben geen cultuurhistorische waarden en zijn geen monument.

Vanuit cultuurhistorisch besef bestaan geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

6.2 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Het instrument en de procedure milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in (samenhang met) het Besluit milieueffectrapportage. Voor alle projecten waarbij de activiteit is opgenomen in (Bijlage D van) het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) moet door het bevoegd gezag worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Een besluit van het bevoegd gezag, inzake de beoordeling of een milieueffectrapport moet worden gemaakt, hoeft bij de projecten onder de drempelwaarde (de gevallen opgenomen in Bijlage D van het Besluit mer) niet separaat te worden medegedeeld; dit op grond van artikel 2, lid 5, onder b van het Besluit mer. Voor het onderhavige bestemmingsplan hoeft (vooraf) geen besluit inzake een (formele) m.e.r.-beoordeling te worden gepubliceerd.

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit mer in werking getreden. De wijziging van het Besluit mer volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU van de Europese Unie. De artikelen 7.16 tot en met 7.20a van de Wet milieubeheer (Wm) zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit mer genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing, waarbij het niet uitmaakt of het een activiteit betreft boven of onder de D-drempel. Via een m.e.r.-beoordeling worden de milieueffecten van de gewenste ontwikkeling onderzocht. Op basis hiervan wordt beoordeeld en beslist of een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Volgens onderdeel D 11.2 van de Bijlage bij het Besluit mer dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen een m.e.r.-beoordeling te worden gedaan. Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op een stedelijk ontwikkelingsproject.

Voor dit bestemmingsplan is een aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage 5). In deze notitie is gemotiveerd geconcludeerd dat ten gevolge van dit plan geen significant negatieve effecten voor het milieu zijn te verwachten. Derhalve hoeft geen milieueffectrapport te worden gemaakt.

6.3 Bodem

6.3.1 Beleid en regelgeving

Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik benadeelt.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Amstelveen bereikt.

Het tweede spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet milieubeheer vormt hiervoor de basis. Ook het Besluit bodemkwaliteit is hier onderdeel van.

Het derde en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig

te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet vermindert en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is dit gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer regio Amstelland-Meerlanden (2013).

De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en omgevingsplannen.

Provinciale structuurvisie

In de geactualiseerde Structuurvisie Noord- Holland 2040 (sept. 2015) is aandacht voor bodem onder het aspect milieukwaliteit. In de zogenaamde bodemvisie wordt via kaarten aandacht besteed aan elementen van duurzaam bodemgebruik.

Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. In de provinciale milieuverordening zijn daarnaast grondwaterbeschermingsgebieden opgenomen en geluidscontouren van bedrijfsterreinen van regionaal belang.

In het plangebied bevinden zich geen aardkundige monumenten of bijzondere aardkundige beschermingsgebieden.

6.3.2 Bodemsituatie en -kwaliteit plangebied

Bodemopbouw

De ligging van het plangebied is beschreven in § 1.2. De bodem bestaat hoofdzakelijk uit humeuze klei.

Bodemkwaliteit

Op basis van de gemiddelde bodemkwaliteit, omschreven in de Nota bodembeheer 2019, is het gebied vrij van verontreiniging. In het plangebied zijn ook geen verdachte activiteiten uitgevoerd.

Haalbaarheid

De haalbaarheid van een ruimtelijk plan kan onder druk komen te staan door de kosten van een noodzakelijke bodemsanering of noodzakelijk grondverzet ter bescherming van het toekomstige bodemgebruik. Dit kan leiden tot een negatief resultaat op de grondexploitatie. Dat is hier echter, gezien bovenstaande informatie, niet de verwachting.

Bodemkwaliteit op planniveau

Uit het rapport van het uitgevoerde verkennend bodem- en verhardingsonderzoek, opgesteld door Wareco d.d. 20 mei 2020 onder kenmerk 201398 RAP20200512 (zie bijlage 6), blijkt dat geen relevante verontreiniging aanwezig is. Het is daarom niet te verwachten dat de bodemkwaliteit van het plangebied een negatief effect heeft op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6.4 Duurzaam bouwen en energie

In 2016 heeft de gemeente Amstelveen bepaald dat duurzaamheid vooropstaat bij alle keuzes die ze maakt. Er zijn drie streefpunten:

1. Amstelveen is een fossielonafhankelijke stad in 2040;
2. Amstelveen is een circulaire stad (circulaire economie) in 2040;

3. Iedereen in Amstelveen kan meedoen (inclusieve stad); de stad is voorbereid op klimaatverandering.

Binnen de fysieke stedelijke context is de laatste pijler vervangen door de stad is voorbereid op klimaatverandering en klimaatadaptief. De inclusieve stad wordt binnen het sociale domein opgepakt.

Energie

Duurzaam bouwen, wonen en leven in het plangebied is het streven. Het schoolgebouw en de woningen worden energiezuinig ontworpen en ingericht. Als uitgangspunt worden geen fossiele brandstoffen gebruikt. Het beoogde nieuwe schoolgebouw moet een duurzaam gebouw worden. Dit houdt onder andere in: minder energiegebruik, ecologisch verantwoord en duurzame materialen. Een duurzaam schoolgebouw is beter voor de productiviteit en gezondheid van de leerlingen.

In de nieuwbouw van de school wordt het onderwerp 'gezondheid' dan ook zwaar beoordeeld. Denk daarbij aan klimaat, ventilatie, licht en vluchtorganische stoffen. Bij de veranderingen in de fysieke leefomgeving met het onderhavige plan blijft er sprake van een (ten minste gelijkwaardige) gezonde en veilige leefomgeving.

De woningen, scholen en gymzalen kennen ieder hun eigen energiegebruiksprofielen. Dit kan op gebiedsniveau bij slimme afstemming leiden tot lagere piekbelasting zowel in warmte- en koude- als in elektriciteitsvraag. Binnen het plan wordt geanticipeerd op toename van elektrisch aangedreven voertuigen door voldoende laadmogelijkheden te realiseren. Op termijn kunnen deze voertuigen ook een rol hebben in het zoveel mogelijk binnen het gebied gebruiken van lokaal opgewekte energie.

De duurzaamheidsambitie bij de nieuwe school is dat het schoolgebouw een 'Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG)' wordt. Daarbij is het streven om 'nul op te meter' te realiseren, uitgaande van een energie neutraal gebouw. De school en de woningen worden gasloos gebouwd en krijgen ieder een eigen warmte- koudeopslag bron. Met deze methode wordt energie in de vorm van warmte of koude opgeslagen in de bodem. Hierbij kan mogelijk gebruik worden gemaakt van het in de omgeving aanwezige oppervlaktewater.

BENG (bijna energieneutraal gebouw)

Vanaf 1 januari 2021 geldt BENG (Bijna Energieneutraal Gebouw) als nieuwe wetgeving in Nederland die de huidige EPC-norm voor nieuwbouw vervangt. BENG is gebaseerd op de "Trias Energetica", een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. De huidige EPC-methode om de energieprestatie van woningen te berekenen voldoet niet meer. Bij de huidige EPC nieuwbouweis is het bijvoorbeeld mogelijk om het energieverlies van een woning door de gebouwvorm, bijvoorbeeld door een grote glaswand, te compenseren met zonnepanelen.

Er is daardoor bij de huidige eis geen relatie met het energieverbruik per m². De BENG-eisen houden hier wel rekening mee. Er wordt een aparte eis gesteld aan de buitenkant van een gebouw, de zogenoemde schil, om de energiebehoefte te limiteren. Dit noemen we BENG 1. Daarnaast moet de energievraag van een gebouw zo veel mogelijk uit hernieuwbare energie bestaan: de BENG 3-eis. En tenslotte moet de resterende energiebehoefte zo efficiënt mogelijk worden opgewekt: BENG 2. Zowel de nieuwbouw van het schoolgebouw als de woningen moeten aan deze normen gaan voldoen.

GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn)

De gemeente Amstelveen stimuleert duurzaam en energiezuinig bouwen en hanteert momenteel daarbij de GPR als richtsnoer. GPR Gebouw is een digitaal instrument dat de duurzaamheid van gebouwen in cijfers uitdrukt, en dat voor vijf thema's (modules). Amstelveen streeft naar nieuwbouw met een gemiddelde GPR score van 7,5. Het

hanteert een ambitie voor een zo hoog mogelijke score op de module energie, met minimaal een GPR score 7,5.

De gemeente stelt haar licentie voor GPR Gebouw beschikbaar aan ontwikkelaars, die daarmee het voorlopig ontwerp kunnen toetsen en zo nodig verbeteringen kunnen aanbrengen. Het thema milieu van de GPR voldoet aan de eisen die een Omgevingsvergunning stelt aan een bouwaanvraag volgens artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012. Een aanvrager van een bouwvergunning moet met een wettelijke berekening aangeven wat het duurzaamheidsgehalte van het te realiseren bouwwerk is.

Klimaatadaptatie

De gemeente Amstelveen ontwikkelt ook beleid voor klimaatadaptatie. Dit houdt in dat rekening wordt gehouden met de veranderingen in het klimaat, die erop wijzen dat langere periodes van hitte of droogte kunnen optreden, maar ook dat regenbuien heftiger van aard zijn. Vooral in stedelijk gebied met veel verharding is dit een groot aandachtspunt.

Het beleid is gebaseerd op het nieuwe rijksbeleid, opgenomen in het nieuwe Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (2017), dat twee hoofddoelen heeft:

1. gemeenten hebben in 2020 beleid vastgesteld om de hele gemeente klimaatadaptief in te richten. Dit beleid moet de negatieve effecten aanpakken van:
 - a. toenemende hittestress in bebouwd gebied;
 - b. toenemende wateroverlast doordat neerslag en intensiteit van buien toenemen. (Wateroverlast = water op straat én grondwateroverlast);
 - c. toenemende droogte als gevolg van grondwateronderlast (te laag grondwater).
2. gemeenten zijn in 2050 klimaatadaptief ingericht (op basis van de huidige inzichten).

Dit betekent dat bestaande en nieuwbouwwoningen moeten worden beschermd tegen wateroverlast, bijvoorbeeld door maatregelen die ingrijpen in waterstromen of deze sturen. Daarbij gelden twee uitgangspunten:

- Bergen – vasthouden – (beperkt) afvoeren, bij voorkeur door in de openbare ruimte verhardingsmaterialen te gebruiken die water doorlaten of laten circuleren.
- LIOR Amstelveen: deze geeft normen voor het verwerken van water in de openbare ruimte: voor nieuwbouw is dit 90 mm water in 1 uur (inclusief het riool), voor bestaande bouw is dit 60 mm in 1 uur (inclusief riool).

Andere maatregelen om de waterstromen te beïnvloeden, zijn:

- wateropvang stimuleren en afgekoppelde daken installeren;
- de aanleg van groen-blauwe daken;
- de lokale waterafvoer stimuleren;
- het Amstelveen Rainproof-programma;
- waterdicht bouwen. Een grondwateronderzoek om verhoging van grondwaterstanden in te schatten, kan gewenst zijn;
- een eventueel onderzoek naar het risico van negatieve effecten: hoe erg is een voorspeld effect?
- eventueel onderzoek naar de bergingscapaciteit en een stresstest van het gebied.

Groene daken

In een gebied waar veel gebouwen staan, kan het zogeheten ‘hitte-eilandeffect’ optreden (de temperatuur ligt in dat gebied gemiddeld hoger dan in het gebied eromheen). Er is dan meer koeling nodig en er wordt onnodig energie gebruikt. Groene daken en een goede isolatie kunnen dit effect echter verminderen. Groene daken zorgen er bovendien voor dat het hemelwater vertraagd wordt afgevoerd en er minder watercompensatie nodig is. Het opgevangen hemelwater van de daken wordt binnen het plangebied vastgehouden en niet via het rioolstelsel afgevoerd.

Ook witte daken, voldoende bomen en andere verticaal groen kunnen het hitte-eilandeffect verminderen of tegengaan.

Bij concrete maatregelen in het kader van klimaatadaptatie kan onder meer worden gedacht aan waterdoorlatende verharding of bovengrondse afvoer van water naar de omliggende watergangen. Wanneer we kijken naar droge periodes en "hittestress" die kan optreden in stedelijke gebieden (deze gebieden worden vaak veel warmer dan landelijke gebieden) kan het helpen om groen toe te voegen aan een gebied. Bijvoorbeeld in groene daken of gevels, die in staat zijn om het gebied niet al te sterk te laten opwarmen. Het is de bedoeling verder te onderzoeken of, een mix van, voornoemde maatregelen kan worden toegepast binnen dit project.

Circulaire economie

Bij het bouwen van de woningen en school is circulair bouwen het uitgangspunt. Dit betekent dat waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van hergebruik van materialen en dat er rekening mee wordt gehouden dat de materialen ook in de toekomst hergebruikt kunnen worden.

6.5 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

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

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

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van

Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgasleiding, 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.

6.6 Geluid

6.6.1 Beleid en regelgeving

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt, voor spoor- en wegverkeerslawaaï en gezonde industrieterreinen, zijn grondslag in de Wet geluidhinder. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening.

In de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) zijn voorkeursgrenswaarden ten aanzien van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies opgenomen. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. Voor de hogere waarden van de geluidsbelasting geldt dat deze lager dienen te zijn dan de maximaal te verlenen hogere waarde, voor verschillende situaties, die zijn neergelegd in de Wgh en het Bgh.

De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:

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

6.6.2 Geluidssituatie plangebied

Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van een school, kinderdagverblijf en woningen. Omdat dit geluidgevoelige objecten zijn in de zin van de Wet geluidhinder, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op 19 maart 2020 heeft het adviesbureau Aveco de Bondt, onder projectnummer 16127507, hierover een rapport uitgebracht (zie bijlage 7). De onderstaande beoordelingskaders zijn van toepassing:

- beoordeling van het wegverkeerslawaaï;
- beoordeling van de geluidsniveaus vanwege de nieuwe school.

Wegverkeerslawaaï

Het beoordelingskader voor wegverkeerslawaaï is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) en het gemeentelijk geluidbeleid.

In de Wet geluidhinder is beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties, waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en woonerven. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is.

De Groenelaan en Sportlaan hebben een geluidzone van 200 meter. Het plangebied ligt binnen deze zones, zodat moet worden voldaan aan de eisen die in de Wgh worden gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nieuwe scholen en nieuwe woningen ten gevolge van wegverkeerslawaai. De voorkeurswaarde bedraagt 48 dB en indien hieraan niet kan worden voldaan kan onder voorwaarden een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot maximaal 63 dB.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelastingen op het nieuwe schoolgebouw en de nieuwe woningen, vanwege de zoneplichtige wegen Groenelaan en Sportlaan, niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Landtong, Kringloop, De Afslag en de wegen van/naar het winkelcentrum Groenhof zijn wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Deze wegen hebben geen geluidzone volgens de Wgh en de grenswaarden uit de Wgh zijn dan ook niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter ook inzicht gegeven in de geluidbelasting vanwege deze wegen. Door aansluiting te zoeken met de grenswaarden uit de Wgh wordt een beeld gegeven van de hoogte van de optredende geluidbelastingen.

Vanwege de niet-zoneplichtige wegen Landtong en Kringloop is de geluidbelasting ten hoogste 54 dB. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB die in de Wet geluidhinder wordt gehanteerd, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Het treffen van geluidbeperkende maatregelen stuit op overwegende bezwaren vanuit verkeerskundig, stedenbouwkundig en/of financieel oogpunt. Gesteld kan worden dat de geluidbelastingen niet onaanvaardbaar hoog zijn. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren bij de nieuwe woningen is in het bestemmingsplan, vanwege deze niet-zoneplichtige wegen, geborgd dat wordt voldaan aan een binnenniveau van 33 dB, zoals opgenomen in het Bouwbesluit.

Geluid vanwege de nieuwe school

De maatgevende geluidbron van de nieuwe school is het stemgeluid van de kinderen die zullen spelen op de buitenspeelterreinen. Er is geen wettelijk toetsingskader voor stemgeluid op onverwarmde of onoverdekte terreinen die onderdeel zijn voor onderwijs en/of kinderopvang. Om de geluidniveaus toch te kunnen beoordelen, is aangesloten op de geluidnormen, zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. Hierin is een toetsingskader opgenomen dat geldt op verwarmde of overdekte (binnen)terreinen, waarbij sprake is van stemgeluid. Een geluidbelasting (L_{Ar,LT}) niet hoger dan 55 dB(A) is aanvaardbaar. Dit komt overeen met een veel gehanteerde waarde die als maatwerkvoorschrift volgens het Activiteitenbesluit wordt gehanteerd. Met een standaard geluidwering van 20 dB(A) kan worden voldaan aan een binnenniveau voor het L_{Ar,LT} van 35 dB(A), die in het Bouwbesluit is opgenomen voor nieuwe woningen. Aanvullende eisen ten aanzien van geluid zijn dan niet nodig.

De locaties waar de kinderen gaan buiten spelen is kritisch voor de omliggende bestaande en nieuwe woningen. Omdat op dit moment nog niet exact bekend is waar de buitenspeelterreinen worden gesitueerd, zijn vier varianten onderzocht:

1. Op het gehele buitenterrein kunnen zowel kinderen van de bso, peuters/kleuters en onder-/bovenbouw spelen;
2. Op het westelijke en zuidelijke buitenterrein wordt door kinderen van de onder-/bovenbouw gespeeld. Op het oostelijke buitenterrein wordt door de kinderen van de bso en peuters/kleuters gespeeld;
3. Op het westelijke buitenterrein wordt door kinderen van de bso en peuters/kleuters gespeeld. Op het oostelijke en zuidelijke buitenterrein wordt door de kinderen van de onder-/bovenbouw gespeeld;
4. De hoogste geluidniveaus van Variant 1 t/m 3.

Bij de uitwerking van het technisch ontwerp dient voor de nieuwe woningen te worden onderzocht of de gevel 'doof' wordt uitgevoerd of dat er bouwkundige voorzieningen worden aangebracht om het LAr,LT te reduceren tot ten hoogste 55 dB(A). Als voorwaarde kan worden gesteld dat elke woningen minimaal één verblijfsruimte heeft aan een stille zijde waar kan worden gespuid (art. 3.42, lid 1 Bouwbesluit) en dat een binnenniveau van 35 dB(A) wordt geborgd, zoals opgenomen in het Bouwbesluit.

6.7 Luchtkwaliteit

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

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

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

Grenswaarden

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

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀.

De school, het kinderdagverblijf en ook de woningen worden niet gebouwd binnen de eerdergenoemde afstanden.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

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

Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven volgens de wet niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Het Besluit NIBM omschrijft het begrip nader: een project dat minder dan 3% van de grenswaarden bijdraagt is NIBM. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor fijn stof en NO₂. Voor woningen en kantoren komt die 3%-grens overeen met de bouw van 1.500 woningen of 100.000 m² b.v.o. kantoren. Bedrijvigheid wordt niet genoemd in het NIBM.

Op landelijk niveau leveren fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) knelpunten op. De overige stoffen waaraan getoetst moet worden volgens Wet Luchtkwaliteit voldoen normaliter aan de grenswaarden. De emissie van NO₂ wordt voor 95% veroorzaakt door energieverbruik, met name in het verkeer en door de industrie (verbranding).

Met behulp van de NIBM-tool uit 2019 is bepaald of het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het plan in betekende mate invloed heeft op de luchtkwaliteit. Daarbij is uitgegaan van de de CROW gegevens (publicatie 317). De verkeersgeneratie bedraagt aldus 800 verkeersbewegingen per dag, waarbij het aandeel vrachtverkeer als worst-case scenario op 1% is gesteld.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	800
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,66
PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 15: Berekening NIBM-tool

Uit deze berekening blijkt dat de extra bijdrage van het verkeer 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving en dus wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16, eerste lid van de Wet milieubeheer. Daarom wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgestane ontwikkeling.

6.8 Natuur en Ecologie

Wettelijk kader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van soorten en leefgebieden. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De Wet natuurbescherming beslaat zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming. De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Vrijwel

alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder de andere soorten vallen bijvoorbeeld de ringslang en grote modderkruiper. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen voor de andere soorten. Met betrekking tot de gebiedsbescherming wordt hoofdzakelijk gekeken naar de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Relevantie plangebied

Gebiedsbescherming

Natura-2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In deze gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Op grond van de Wet natuurbescherming zijn Natura-2000-gebieden beschermd tegen significante negatieve effecten, waaronder de gevolgen van stikstofdepositie.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied "Botshol" is gelegen ten zuidoosten van het plangebied. De afstand tot aan dit Natura-2000 gebied is circa 4,5 kilometer. Uit onderzoek naar de stikstofdepositie ten gevolge van de uitvoering van dit bestemmingsplan, is gebleken dat vanwege de sloop-, aanleg- en gebruiksfase sprake is van een stikstofdepositie (afgerond op twee decimalen) van 0,00 mol/ha/jaar ter plaatse van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Botshol (zie bijlage 8). Hieruit wordt geconcludeerd dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op Botshol ten gevolge van de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling. Derhalve is inzake stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Het plangebied maakt voorts geen onderdeel uit van Natuur Netwerk Nederland (NNN).

Soortenbescherming

Vanwege de voorgenomen sloop van de opstallen en het verwijderen van groen is in 2018 een quick scan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage 9). Uit deze quick scan bleek dat nader onderzoek nodig was naar jaarrond beschermde vogelnesten, vleermuizen en marsters.

Het nader onderzoek is inmiddels uitgevoerd (zie bijlage 10). Hieruit bleek dat in de bestaande bebouwing 1-2 zomerverblijfplaatsen en 3-4 paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis aanwezig zijn. Door het slopen van de gebouwen in het plangebied worden dus verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis vernield en treedt verstoring op. Hiermee worden de verbodsbepalingen uit artikel 3.5, tweede lid en artikel 3.5, vierde lid van de Wet natuurbescherming overtreden. Aangezien de verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis niet behouden kunnen blijven, is het noodzakelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming aan te vragen bij de provincie Noord-Holland om overtreding van de verbodsbepalingen uit artikel 3.5 te voorkomen. Hiervoor is het "Activiteitenplan ontheffingsaanvraag" opgesteld (zie bijlage 11). Aan een ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden, zoals het treffen van mitigerende maatregelen. Anticiperend daarop zijn inmiddels vleermuiskasten opgehangen rondom het plangebied, zodat de vleermuizen een ruime gewenningsperiode en gelegenheid wordt geboden om andere plekken op te zoeken. In de nieuwe gebouwen zullen permanente verblijfplaatsen voor vleermuizen worden geïntegreerd.

6.9 Verkeer en parkeren

Autoverkeer

De verkeersgeneratie door de scholen wijkt niet af van de huidige situatie. De toevoeging van de voorgestelde 160 middeldure woningen levert een verkeersgeneratie op van gemiddeld 512 motorvoertuigbewegingen 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. De straat Landtong kent in de huidige situatie een modelmatige verkeersintensiteit van 1145 motorvoertuigen per etmaal. De etmaalintensiteit op erftoegangswegen (30 km/u) komt bij voorkeur niet boven de 4000 motorvoertuigen per etmaal uit. Een en ander betekent dat de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuwbouw goed door het huidige wegennet is te verwerken.

Parkeren

Op basis van het voorgestelde totale onderwijsprogramma (met 21 groepen en 3 groepen kinderdagverblijf) zijn 50 "Kiss & Ride-plekken" nodig en 27 plekken voor het personeel van de school. Het personeel blijft parkeren op de in stand te houden plekken langs de Landtong, terwijl de ouders moeten parkeren in de nieuwe Kiss & Ride zone. Een deel van de Kiss & Ride-plekken zou kunnen worden gecombineerd met het schoolplein. Eventueel gedeeltelijk dubbelgebruik met openbaar parkeren voor bewoners is een mogelijkheid, omdat de aan te leggen openbare parkeerplaatsen bij de woningen in de nabijheid van de school voor 50% meetellen als parkeer capaciteit voor de school (functioneel dubbelgebruik conform de Parkeernota). Aldus kan (ruimschoots) worden voorzien in de 50 benodigde Kiss & Ride plekken voor de ouders van de leerlingen van de scholen.

Bij een woningbouwprogramma van 160 middeldure woningen tot 100 m² bruto vloeroppervlakte woningen wordt gerekend met een norm van 1,0 voor de huurwoningen en 1,4 voor de koopwoningen. Dit komt dit neer op een toevoeging van 196 parkeerplaatsen. Het bestemmingsplan voorziet in door middel van de parkeergarage en het parkeren op maaiveld in voldoende ruimte om deze parkeerplaatsen te realiseren.

De fietsparkeernorm voor een basisschool bedraagt 6,2 fietsplekken per 10 leerlingen. Het fietsparkeren kan ongebouwd buiten op eigen terrein of inpandig worden gerealiseerd.

6.10 Water

6.10.1 Beleid en regelgeving

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

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

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water leidt, samen met de dochterrichtlijn Grondwater tot een verbetering en bescherming van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in de lidstaten. De Kaderrichtlijn voorziet in drie planperiodes. Momenteel is de 2e planperiode, de uitvoering van de 2e generatie stroomgebiedsbeheerplannen door alle lidstaten ter hand genomen. In 2022 start de 3e en laatste planperiode die in 2027 afloopt. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, hemelwaterverwerking, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden in 2022 opnieuw voor de 3e en laatste planperiode, ecologische en

fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) is het rijksbeleid voor de landelijke en regionale wateren vastgelegd. Het Nationaal Waterplan wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken. In het plan zijn de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid beschreven. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Met dit NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van onze watersystemen, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft het Rijk naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Ne-42 bestemmingsplan Herziening Landgoederen en Groene Gebieden verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het versnelt en intensificeert de aanpak van 4 thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het plan is landelijk gepresenteerd op Prinsjesdag 2017. Het DPRA legt de gemeenten direct op om in 2020 over vastgesteld beleid per gemeente te beschikken over de 4 thema's. In 2050 dienen alle Nederlandse gemeenten "klimaatrobuust" te zijn, d.w.z. alle maatregelen moeten dan zijn uitgevoerd.

Het Deltaplan is het leidende plan voor gemeenten voor het opstellen en uitvoeren van klimaatadaptatieve inrichting. De voornemens van dit plan worden in nauwe afstemming met waterschappen en andere overheden en met particuliere partijen en inwoners, door de gemeenten ten uitvoer gebracht. In Amstelveen gebeurt dat met een Plan van Aanpak klimaatadaptatie 2019-2020.

Watervisie 2021 provincie Noord-Holland

De Provinciale Watervisie is van kracht sinds 23 december 2015 en geldt tot 2021. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. De volgende doelen worden nagestreefd:

- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobuust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het waterschap van Amstel, Gooi en Vecht.

Waterbeheerplan 2016-2021 (WBP)

AGV is de beheerder van de regionale wateren in een gebied van 700 km², grofweg tussen Amsterdam en Utrecht. Het waterschap is een overheidsorganisatie, die zorgt voor veiligheid achter de dijken en voor voldoende en schoon oppervlaktewater. Elke zes jaar maakt het waterschap een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen. In dit Waterbeheerplan beschrijft het waterschap wensbeelden per thema voor 2030, en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2016-2021 en een aanpak op hoofdlijnen.

Uitgangspunten WBP

- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Beleidsregels Keur 2019

Sinds 1 november 2019 is een nieuwe Keur AGV 2019 van kracht die meer geënt is op de Omgevingswet en ruimte biedt aan maatwerk. De uitgangspunten zijn grotendeels hetzelfde gebelevens als de Keur die op 1 november 2017 in werking is getreden. De Keur is een verordening met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een

bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als AGV daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. De Keur is te vinden op de website: www.agv.nl.

Verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2015-2020 Amstelveen & Aalsmeer

De gemeente is verplicht om op grond van de Wet Milieubeheer over een verbreed gemeentelijk rioleringsplan te beschikken. De gemeente stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling te komen van de drie zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater.

De belangrijkste wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van gemeenten op het gebied van de afvalwaterketen en de grondwaterzorgplicht kunnen als volgt worden samengevat:

- Dit plan vormt het kader voor de invulling van de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater;
- de gemeente heeft de bevoegdheid voor het heffen van een belasting ter bekostiging van de genoemde zorgplichten;
- de gemeente heeft de mogelijkheid om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater;
- bestuursorganen (in het bijzonder gemeenten en waterschappen) moeten bij opstellen en uitvoeren van beleid met betrekking tot afvalwater rekening houden met een in de wet vastgestelde voorkeursvolgorde.

Er worden 5 hoofddoelen onderscheiden, die ten grondslag liggen aan de rioleringszorg:

1. duurzame bescherming volksgezondheid:
 - de aanleg en het beheer van voorzieningen voor de inzameling en het transport van afval- en hemelwater bewerkstelligen dat verontreinigd water uit de directe leefomgeving wordt verwijderd;
2. voorkomen van wateroverlast:
 - ten gevolge van hemelwater. De riolering zorgt, daar waar nodig, voor de afwatering van de bebouwde omgeving en voorkomt overlast door naast het afvalwater van huishoudens en bedrijven, daar waar nodig, ook het hemelwater van pleinen, daken, wegen en dergelijke in te zamelen en af te voeren;
 - ten gevolge van grondwater. Grondwater vormt geen structurele belemmering voor de bestemming van een gebied. Grondwaterstanden in de openbare ruimte vormen geen belemmering voor particuliere percelen;
3. duurzame bescherming van natuur en milieu:
 - door de aanleg van riolering of individuele afvalwatersystemen wordt de directe ongezuiverde lozing van water op bodem of oppervlaktewater voorkomen;
 - het overstortwater vormt geen belemmering voor de gestelde ambities voor het oppervlaktewater;
4. voorkomen van hinder door:
 - geur;
 - geluid;
 - werkzaamheden;
5. toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem:
 - klimaatadaptatie;
 - afkoppelen;
 - nieuwe sanitatie

Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

In Amstelveen is de LIOR door het College van B&W in maart 2018 vastgesteld. In de LIOR is een standaardniveau beschreven voor de AA gemeenten voor de inrichting en voorzieningen in de openbare ruimte. Het standaardniveau is gebaseerd op alle wettelijke eisen, regels en normen die van toepassing zijn op inrichting en voorzieningen.

Het doel van de LIOR is beheerbaarheid van de inrichting en de voorzieningen in de openbare ruimte in de toekomst. De LIOR wordt daarom geacht zowel intern te worden gebruikt als wel door externen die werken in de openbare ruimte in de AA gemeenten.

De LIOR is geen monoliet. Het is een levend document en wordt bijgesteld indien veranderingen invloed hebben op de inhoud van de LIOR. Denk aan veranderingen in wettelijke eisen en regels, technische innovaties, of nieuwe processen en producten.

6.10.2 Relevantie plangebied

Op het plangebied is de Keur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Waternet voert alle waterbeheertaken van AGV uit. Op 19 maart 2020 heeft Waternet namens AGV desgevraagd advies uitgebracht over het voorliggende plan. Dat advies is in deze paragraaf verwerkt.

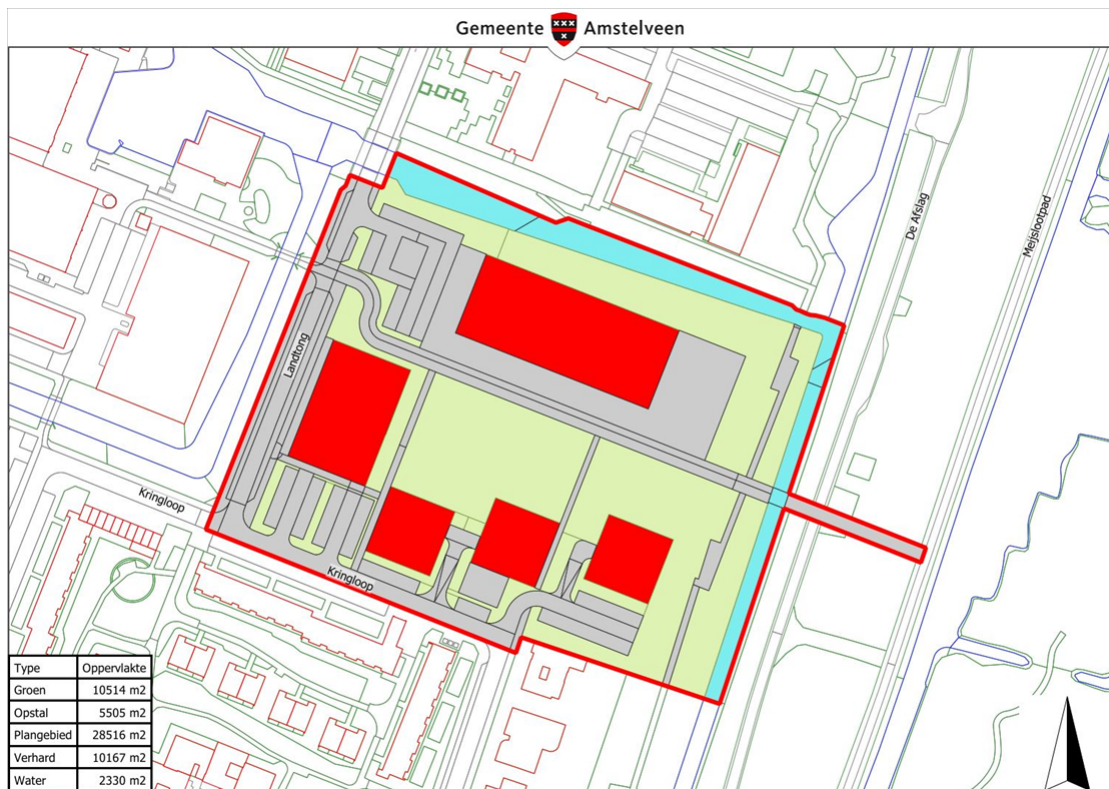
Watercompensatie

Bij de beoogde ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met het beleid van het AGV. Een van de beleidsregels betreft het aanleggen van verhard oppervlak. Deze beleidsregels vormen het afwegingskader voor vergunningverlening: in dit geval voor Watervergunningen op het gebied van aanleggen van verhard oppervlak waardoor hemelwater niet in de bodem kan infiltreren. Deze beleidsregels gelden voor situaties met aanleg van verhard oppervlak van meer dan 1.000 m². In de keur is bepaald, dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van nieuwe verharding naast de bestaande wateroppervlakte extra open water zal worden toegevoegd ter grootte van 10% van die verharding. Dat houdt in dat bij iedere nieuwbouwontwikkeling voldoende oppervlaktewater gerealiseerd moet worden. Deze uitbreiding kan niet alleen in de openbare ruimte gezocht worden, maar zal bij voorkeur (in ieder geval gedeeltelijk) op eigen terrein opgelost moeten worden.

Na vergelijking van het bestaande (figuur 16) en toekomstige plan (figuur 17), blijkt dat er 334 m² extra verhard oppervlak (verharding) wordt gerealiseerd. In totaal zal 15.672 m² verhard oppervlak, 10.514 m² onverhard oppervlak en 2.330 m² oppervlaktewater aanwezig zijn binnen de plangrens in de nieuwe situatie. Omdat de extra verharding minder bedraagt dan 1.000 m², is het niet vereist extra open water toe te voegen. Door de toename van het verhard oppervlak met 334 m² verdient het wel de voorkeur om extra waterberging te realiseren van minimaal 33,4 m² oppervlaktewater.



Figuur 16: grondgebruik huidige situatie



Figuur 17: grondgebruik nieuwe situatie

Watersysteem en onderhoud

In of aan de rand van het plangebied bevinden zich geen waterkeringen waarmee rekening moet worden gehouden.

Ten noorden en ten oosten van het gebied liggen twee primaire watergangen. Deze beide primaire watergangen hebben een standaard-leggerprofiel met een breedte van 3 meter op de waterlijn van NAP – 5,37 m, een waterbodembedpte van 0,6 meter, een waterbodembreedte van 1,2 meter op NAP – 5,97 m en onderwatertaluds van 1:1,5. Het is een watersysteem nabij een terrein waar veel verhard oppervlak en dus versnelde afstroming is.

Het primaire water wordt door Waternet onderhouden en moet daarom aan de eisen voldoen die staan beschreven in het Leidraad Ontwerp nieuwe waterinfrastructuur.

Mocht een primaire watergang moeten worden verbreed, dan is onderzoek noodzakelijk naar het risico voor opbarsting van watergangen.

De noordelijke primaire watergang wordt handmatig onderhouden en deze manier van onderhouden is niet duurzaam. Door de nieuwe inrichting van dit perceel kan alsnog een onderhoudspad worden gerealiseerd conform de Leidraad Ontwerp nieuwe waterinfrastructuur om in de toekomst per tractor met maaikorf de watergang te kunnen onderhouden.

Aan de oostzijde van het plangebied is een brug gepland over de oostelijke primaire watergang. De afvoer van het watersysteem mag niet worden belemmerd. Daarbij is de brug alleen toegestaan als dit kunstwerk niet leidt tot een wijziging van het onderhoudsregime met tractor met maaikorf.

Grondwater

De ontwikkeling van van het plan mag geen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het grondwater en het grondwaterstandsgedrag:

- fundamenteën van gebouwen, woningen en wooncomplexen moeten waterdicht gebouwd zijn, zodat grondwaterproblemen in woningen niet meer zullen voorkomen
- Alleen hemelwater mag in de grond infiltreren.

Waterkwaliteit

- Bomen langs watergangen zijn in beginsel ongewenst in verband met bladval in de watergang en de nutriënten die daarbij vrijkomen. Voor de waterkwaliteit geldt vanwege de KRW-wetgeving een gezamenlijke verplichting deze te verbeteren. Door de herontwikkeling van het gebied mag geen achteruitgang optreden.
- Hemelwater wordt waar mogelijk eerst vastgehouden in het gebied, voordat het wordt afgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan infiltratiekragen in de ondergrond, wadi's, een vijver met afwateringsduiker of extra open wateroppervlak. Het hangt van het type gebouw af of het hemelwater zonder voorbehandeling mag worden geloosd op het oppervlaktewater.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatieve maatregelen moeten bijdragen aan de lokale hydrologische optimalisatie van het plangebied. Minimaal moet rekening worden gehouden met het goed kunnen (blijven) verwerken van regenbuien van 70 mm per 1 m² in 1 uur om overlast te voorkomen. De maatregelen zijn er op gericht dat:

- Hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de grond, waardoor zowel wateroverlast als droogte worden tegengegaan (maximaal bufferen) en overbelasting van riolering wordt tegengegaan. Het effect op het verminderen van wateroverlast zal het sterkst zijn. Het toepassen van geschikte vormen van waterpasserende verhardingen hebben prioriteit.
- Extra bomen bijdragen aan vermindering van toenemende hittestress. Daarvoor kunnen ook geschikte vormen van groene gevels worden ingezet.
- De openbare riolering wordt geheel gescheiden uitgevoerd. Alle bebouwing levert gescheiden het afvalwater en het hemelwater aan.

Overstromingsrisico

Het plangebied ligt op een plek waar het aandeel overstromingen resulterend in een diepte van 20-50 cm gezamenlijk 50% of groter is. Het verdient aanbeveling hiermee rekening te houden en de kavels en het terrein zo in te richten dat 50 cm water tot zo min mogelijk schade leidt.