



**Ontwerp STARTNOTITIE  
Biesbosch 225**

<b>Titel</b>	Biesbosch 225
<b>Nummer</b>	Z-2018/036851 D-2018/195427
<b>Datum</b>	Juli 2018
<b>Portefeuillehoud</b>	F. Gordon
<b>Projectmanager</b>	G. Stienen
<b>Ambtelijk opdrachtgever</b>	J.A. de Poorter





## 1. Aanleiding

Deze Startnotitie beschrijft een initiatief om het deels leegstaande kantoorpand aan de Biesbosch 225 te slopen en een nieuwe woontoren te bouwen met 276 appartementen, waarvan 75% in het middeldure huursegment wordt gerealiseerd. Het nieuwe plan past niet in het vigerende bestemmingsplan. Door in te stemmen met de Startnotitie stelt de gemeenteraad een ruimtelijk beleidskader vast waaraan het plan moet voldoen en randvoorwaarden voor de uitwerking van het project. In de volgende fase wordt het plan verder uitgewerkt en zal een planologische procedure worden doorlopen. Door het vaststellen van deze Startnotitie hoeft de gemeenteraad geen zogenaamde 'verklaring van geen bedenkingen' af te geven.

Het initiatief is door het college van B&W in behandeling genomen met de gemeentelijke Quick Scan Biesbosch 225, van 22 januari 2018.

### 1.2 Projectdoelstelling

Met de realisatie van een hoogwaardig appartementencomplex – met daarin een fors aandeel huurappartementen voor het middeldure segment - op het terrein van locatie Biesbosch 225 geeft het college van B&W invulling aan haar doelstellingen om middeldure woningen in Amstelveen te realiseren en gelijktijdig leegstaande kantoorpanden te saneren en niet-kansrijke kantoorruimtes aan de markt te onttrekken. Door gebruik te maken van "CityDeal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling" hoeven er minder parkeerplaatsen aangelegd te worden. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en van de woningen ten goede.

### 1.3 Plangebied en gebiedsbegrenzing



Het plangebied maakt deel uit van de wijk Elsrijk-Oost en ligt ingesloten door de Beneluxbaan, de Rembrandtweg, de Van Heuven Goedhartlaan en de Biesbosch. De hoofdontsluiting van het terrein loopt via de Biesbosch. Voor voetgangers en fietsers is er een rechtstreekse verbinding naar de Rembrandtweg.

De trambaan op het kruispunt Beneluxlaan – Rembrandtweg krijgt een verdiepte ligging, net als het doorgaande verkeer op de Beneluxbaan. De ruimte tussen de Beneluxbaan en het plangebied van Biesbosch 225 is tijdelijk nodig voor het ketenpark van VITAL, de



aannemer van de trambaan, en voor tijdelijke waterberging. Na realisatie van de trambaan kan de situatie teruggebracht worden in de oorspronkelijke staat. Dit heeft geen consequenties voor dit project.

De kavel bestaat uit drie kadastrale percelen, te weten, sectie H nummer 12304 (3.289 m<sup>2</sup>), sectie H nummer 12904 (36 m<sup>2</sup>) en sectie H nummer 12905 (63 m<sup>2</sup>) en heeft een totale oppervlakte van 3.388 m<sup>2</sup>. De huidige bestemming, gedefinieerd in het bestemmingsplan "Amstelveen Noord-West uit 2008, is: 'Kantoren', met een maximale bouwhoogte van 42 meter en een deel maximaal 6 meter. Momenteel wordt dit bestemmingsplan herzien.

## 2. Analyse huidige situatie

Op locatie Biesbosch 225 staat een kantoor van 12 bouwlagen met een bruto vloeroppervlak (bvo) van 7.200 m<sup>2</sup> met daaromheen 91 parkeerplaatsen op maaiveld. Het pand is gedeeltelijk verhuurd en staat voor ruim 40% leeg. Op grond van de huidige Nota Parkeernormen Amstelveen 2016 zouden er 120 parkeerplaatsen moeten zijn. Het gebouw is qua parkeren zelfvoorzienend, valt niet op qua architectuur, maar misstaat zeker niet in de ruimtelijke context. De locatie is gelegen in de groene zoom met volwassen bomen aan de Beneluxbaan en de Rembrandtweg, vanuit Amsterdam is het pand bijna niet te zien.

Het pand heeft een slecht energielabel, is verouderd en heeft een technische installatie die aan vervanging toe is. Verbouwen voor een nieuwe functie behoort niet tot de mogelijkheden, omdat de energetische kwaliteit moeilijk en alleen dan tegen zeer forse investeringen. De in pandige plattegrond heeft geen goede indeling voor een woonbestemming. Het pand is goed bereikbaar per auto. Er is een optimale sneltram in de buurt; de OV-halte is op wandelafstand.

### 2.1 Omgevingsanalyse/krachtenveldanalyse

De gemeente informeert de belanghebbenden over deze Startnotitie: direct omwonenden aan de Biesbosch, Sint Philipsland, Laan Rozenburg, Tiengemeten, Puttensestraat en Vlielandstraat. De huurders worden geïnformeerd door de ontwikkelaar.

Deze belanghebbenden kunnen in de participatieperiode hun reactie kenbaar maken op dit plan. De te verlenen omgevingsvergunning om het bouwplan mogelijk te maken staat daarnaast open voor zienswijzen en beroep.

### 2.2 Analyse vastgoed

De betrokken kavel is in eigendom van Rolf Nilsson Trading BV uit Amsterdam. Ontwikkelaar Foruminvest heeft een overeenkomst gesloten met de eigenaar en op 15 december 2018 wordt het onroerend goed aan Foruminvest overgedragen. Er zijn geen ontbindende voorwaarden opgenomen.





### 2.3 Stedenbouwkundige analyse

Het bestaande kantoor staat loodrecht op omliggende bebouwing. Het nieuwe woongebouw neemt de richting over van het bestaande gebouw en is daarmee passend in de stedenbouwkundige structuur van de wijk, waar gebouwen loodrecht (orthogonaal) op elkaar zijn ontworpen. Het woongebouw sluit aan op de orthogonale richting van de hoogste gebouwen in dit deel van de wijk.

De bouwhoogte van 18 verdiepingen is hoger dan het huidige pand van 12 verdiepingen. De nieuwe woontoren kent een hoogte van 57 meter, het huidige kantoorgebouw is 42 meter.

De Beneluxbaan kan, vanuit de ruimtelijke structuur van Amstelveen, een ruimtelijke drager zijn van hogere bebouwing. Door langs de Beneluxbaan hoogteaccenten toe te staan wordt de herkenbaarheid van de Beneluxbaan en de herkenbaarheid van de wijkontsluitingswegen/afslagen aan de Beneluxbaan vergroot. Ook is er een hoogterelatie met de bestaande bebouwing aan de overzijde van de Beneluxbaan. Het voorliggende initiatief past in dit beeld.

Verruiming van het volume biedt de mogelijkheid een variatie in grootte van wooneenheden per verdieping aan te bieden en aan te sluiten op de behoefte aan middeldure huur of koop woningen. De hoogwaardige architectuur, de ritmiek en plasticiteit in de gevels, met afwisselende balkons, groenbakken in de gevels, parkeren half verdiept onder het gebouw, levendige plint van het gebouw met woningen op de begane grond zijn de ingrediënten die zorgen voor de verwezenlijking van de esthetische ambities. In paragraaf 5.1 zijn enkele impressie weergegeven).

### 2.4 Woningbouwprogramma en doelgroep

De gemeente heeft als minimale eis meegegeven dat het woonprogramma bestaat uit 75% middeldure huur (< € 1.100) en 25% dure huur (> € 1.100).

De ontwikkelaar is voornemens het volgende woningbouwprogramma te realiseren:

		percentage	aantal	huurprijs
middeldure huurwoningen	Lage middeldure huur	38%	104	€ 711- € 900
	hoge middeldure huur	37%	103	€ 900 - € 1.100
vrije sector huurwoningen		25%	69	> € 1.100
totaal			276	

Een standaard woonverdieping bestaat uit 2 woningen van 40m<sup>2</sup>, 6 woningen van 46m<sup>2</sup>, 4 woningen van 50m<sup>2</sup>, 2 woningen van 55/57m<sup>2</sup> en 2 woningen van 65m<sup>2</sup>. De appartementen zijn voor het merendeel 2 kamer appartementen, behalve de appartementen van 65m<sup>2</sup>, die bestaan uit 3 kamers.



De doelgroep van deze ontwikkelaar is de groep woningzoekenden die de eerste stap(pen) in de wooncarrière zetten bijvoorbeeld door een nieuwe baan of samenwonen. Ook ZZP-ers die nog geen hypotheek kunnen krijgen en senioren die kleiner / goedkoper wensen te wonen en die duurzaamheid een warm hart toedragen kunnen hier terecht. Hiermee wordt een forse bijdrage geleverd aan extra middeldure huurappartementen in de stad, woningen waaraan in Amstelveen grote behoefte is.

## **2.5 Analyse openbare ruimte**

Het groen rond de locatie is onderdeel van de te beschermen hoofdgroenstructuur. Het bestaat uit opgaand groen (volwassen bomen en struiken) en een doodlopende sloot langs de Rembrandtweg, een groot grasveld langs de Beneluxbaan dat langs de Beneluxbaan wordt begrensd door een sloot en een smalle groensingel, en een aankleding met lager siergroen aan de kant van de Biesbosch en de Van Heuven-Goedhartlaan. Uitgangspunt is dat deze groenstructuren intact blijven. Het bouwinitiatief respecteert deze groenstructuren.

Op de locatie van de ontwikkeling (binnen de perceelgrenzen) zal de initiatiefnemer een groenplan opstellen en laten uitvoeren/aanleggen.

Ter informatie kan worden toegevoegd dat in de groene ruimte langs de Beneluxbaan een herinrichting is voorzien, waarbij tijdelijke uitbreiding van het water zal plaatsvinden, vanwege tijdelijke benodigde watercompensatie voor de renovatie van de tramverbinding. De bestaande sloot zal waar mogelijk worden verbreed, met behoud van bestaande bomen.

Al het groen rond de locatie is gemeentelijk groen. Het eigen terrein is volledig verhard. Het groen langs de Biesbosch is belangrijk voor de bewoners van de woningen die uitkijken op het huidige kantoorgebouw, en heeft daarom een zekere sierwaarde. In de nieuwe situatie moet met dat belang rekening worden gehouden.

## **2.6 Analyse verkeer**

De omliggende wegenstructuur Beneluxbaan, de Rembrandtweg, de Van Heuven Goedhartlaan en de Biesbosch hebben verschillende verkeersregimes. De Beneluxbaan is een hoofdontsluitingsweg, de Rembrandtweg en de Van Heuven Goedhartlaan zijn wijkontsluitingswegen, de Biesbosch is een woonstraat. De verkeersveiligheid van de Van Heuven Goedhartlaan is aandachtspunt, zeker gedurende de bouwfase. Met de projectmanager van de trambaan en Vital heeft al vroegtijdig overleg plaatsgevonden in verband met de afstemming van de bouw.

Nadat het college van B en W heeft ingestemd met de Ontwerp Startnotitie en de Startnotitie voor participatie is vrijgegeven, zal het project worden aangemeld voor de pilot van Amstelveen bij de CityDeal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling. Amstelveen ondertekende deze CityDeal op 5 februari 2018. De City Deal behelst een 3-jarige pilot waarbij de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Zuid-Holland, 7 steden en grote private partijen samen ervaring gaan opdoen met het delen van elektrische auto's in combinatie met door woningen opgewekte zonne-energie. Door de opgedane kennis te delen, kunnen innovaties vervolgens voor meer bouwprojecten in Nederland worden ingezet. De gemeente zal dit project daarvoor aanmelden om te monitoren.

Elektrische deelmobiliteit is een antwoord op de stedelijke verdichtingsopgave en de opgave om CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen. De initiatiefnemer is vooruitstrevend en wil de toekomstige bewoners faciliteren met o.a. elektrische deelauto's, elektrische (deel)fietsen en complete keukenapparatuur, bring-me-boxen, afgewerkte wanden en vloeren in de appartementen etc. Door het delen van elektrische auto's kan de parkeerdruk op eigen terrein en de druk op de openbare ruimte aanzienlijk worden verminderd. Hierdoor kunnen er binnenstedelijk meer woningen worden gebouwd tegen lagere stichtingskosten of – zoals hier – juist met een hogere kwaliteit. Bovendien en belangrijk kan er een lagere



parkeernorm worden opgelegd en meer groen worden gerealiseerd. Dat voordeel kan ingezet worden om extra (duurzame) kwaliteit toe te voegen. De grootschalige invoering van elektrisch vervoer heeft gevolgen voor de infrastructuur die daarvoor moet worden aangelegd en biedt ook weer kansen om de opgewekte energie efficiënt te benutten. Mogelijk is een extra trafo nodig. De energie voor de elektrische deelauto's wordt opgewekt met zonnepanelen en onderzocht wordt of de accu van de auto's een rol kan spelen bij de energievoorziening van het gebouw. Stilstaande auto's kunnen als onderdeel van een slimme laadinfrastructuur overtollige energie opslaan voor later gebruik.

In de huurovereenkomst met de huurders wordt opgenomen dat huurders, bij invoering van betaald parkeren in de wijk, niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning voor parkeren in openbaar gebied. Dit voorkomt afwenteling van parkeerdruk op de omgeving.

### 3.1 Juridisch planologisch kader

#### *Kaart vigerende bestemmingsplan*

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Amstelveen Noord-West uit 2008. Het bestemmingsplan definieert de kavel met een enkelbestemming kantoren, een maximale bouwhoogte van 42 m, en een deel maximaal 6 m. Het initiatief past niet in dit bestemmingsplan.

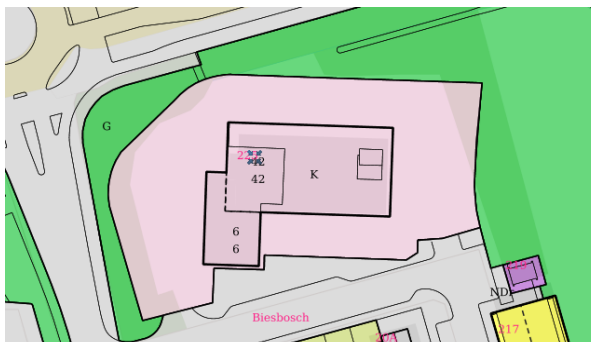
### 3.2 Milieu en veiligheid

#### *Bodem*

Voor het onderhavige project geldt dat er een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 nodig is.

#### *Geluid*

In de Wet geluidhinder zijn voorkeurswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn: het heersende geluidsniveau; het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau; cumulatie en compensatie.



Omdat de locatie sterk te maken heeft met de geluidbelasting van onder andere de Beneluxbaan is er akoestisch onderzoek nodig. Op locaties waar de voorkeurswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

#### *Luchtkwaliteit*

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen' aangewezen als een categorie die Niet In Betekende Mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500 woningen met één ontsluitingsweg. Met dit project worden minder woningen mogelijk gemaakt; een luchtkwaliteit onderzoek is daarom niet nodig. Bovendien laat de zogenoemde monitoringstool prognoses zien voor 2020, waaruit blijkt dat ter plaatse voldaan wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof.



#### *Risicobronnen*

Het plangebied ligt niet binnen het invloedgebied van een gasleiding, route vervoer gevaarlijke stoffen, lpg-tankstation, een andere inrichting die valt onder het BRZO of opslagplaats met gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is niet nodig. Uiteraard mag niet gebouwd worden binnen de belemmeringsstrook van de gasleiding.

#### *Flora en Fauna*

Er is een flora&fauna-onderzoek nodig. De opdracht is al gegeven en dit onderzoek wordt in het najaar 2018 afgerond.

#### *Archeologie*

Het overgrote deel van Amstelveen, waaronder ook het projectgebied, bestaat uit verveend, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde laag. Pas bij bodemroeringen dieper dan 30 cm onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m<sup>2</sup> is archeologisch onderzoek nodig. In dit geval is de kavel echter veel kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>. en is een archeologisch onderzoek niet nodig.

#### *Windhinderonderzoek*

Er is een windhinderonderzoek nodig bij panden hoger dan 30 meter. Dit is een onderzoek met behulp van CFD (Computational Fluid Dynamics) software. De te realiseren woontoren is hoger dan 30 meter waardoor een windhinderonderzoek moet worden uitgevoerd.

#### *Bezinning*

De initiatiefnemer heeft een zogenaamde bezonningsstudie gemaakt. Hieruit blijkt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de TNO Norm.

#### *Kabels en leidingen*

De ontwikkelaar en ook de aannemer moet voor de start bouw een klic-melding doen om de laatste informatie over kabels en leidingen te verzamelen. Dit onderzoek is niet nodig voor de planologische procedure maar wordt wel zo vroeg mogelijk aangeraden.

### **3.3 Beleidskader**

De volgende beleidskaders zijn voor het project van belang:

#### *Woonagenda*

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

#### *Motie "focus op middeldure huur" uit 2016*

De gemeenteraad heeft in 2016 raadsbreed een motie aangenomen dat de focus bij woningbouw en transformaties zou moeten liggen bij middeldure huur en koopwoningen (de prijsklasse bij huurwoningen van € 710 –€ 1.000 per maand en de prijsklasse bij koopwoningen van € 200.000 tot € 400.000). Dit opdat starters en doorstromers aan een woning kunnen komen. Dit ondersteunt het beleid van het college van doorstroming vanuit sociale huur. Daarnaast zijn huurwoningen in het dure segment o.a. van belang voor de doorstroming en huisvesting van werknemers van internationale bedrijven.



De motie roept het college op er naar te streven dat het percentage woningen in het dure segment lager is dan 25% van het bouwvolume. En als het streefpercentage onder druk staat, creatieve mogelijkheden te zoeken om meer middeldure huur of koop te realiseren door flexibel om te gaan met geldend beleid, zoals parkeereisen, zónder daarbij afbreuk te doen aan de gebruiks- en belevingswaarden, (groene) openbare ruimte en vanzelfsprekend rekening houdend met direct omwonenden.

Deze initiatiefnemer heeft een programma (zie paragraaf 2.4) waarmee voldaan wordt aan de motie 'focus op middeldure huur uit 2016'. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan extra middeldure huurappartementen in de stad.

#### *Duurzaamheid*

15 juni 2016 heeft de gemeenteraad de notitie "Aanpak duurzaamheid Amstelveen, slimme keuzes voor de toekomst" vastgesteld. Daarin wordt ingezet op verduurzaming van de bebouwde omgeving. Door de transformatie van een (deels) niet gebruikt kantoor naar woningen met minimaal het energielabel A wordt een bijdrage geleverd aan deze verduurzaming zonder extra ruimtegebruik. Sinds 1 juli 2018 kunnen geen gasaansluitingen meer worden aangevraagd voor kleinverbruikers in nieuwbouw.

Voor dit plan is benutting van de nabij gelegen warmteleiding (restwarmte) of een zelfstandige Warmte- Koude Opslag (WKO) het meest voor de hand liggend. De ontwikkelaar maakt hierin op basis van verduurzamingsprognose van het restwarmtenet zijn keuze. Bij toepassing van een WKO is een aanvraag o.g.v. de Waterwet bij de Provincie Noord Holland noodzakelijk, er zal daarbij o.a. rekening gehouden moeten worden met de nabijgelegen WKO van de ABN-AMRO.

Daarnaast heeft de ontwikkelaar aangegeven dat er gebruik gemaakt zal worden van zonnepanelen, die kunnen worden aangewend voor het elektrisch voeden van de elektrische (deel)auto's en (deel)fietsen in het kader van 'Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling'.

Uitgangspunt voor de ontwikkelaar is dat de toe te passen materialen zo duurzaam mogelijk zijn, en dat de materialenkringloop zo klein en gesloten mogelijk is door onnodige verplaatsingen (met bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot) te voorkomen. Het hergebruik van materialen uit het te slopen kantoor wordt onderzocht. Het dak van de parkeergarage wordt aantrekkelijk ingericht. De ontwikkelaar is kritisch op het verstenen i.v.m. klimaatadaptatie en zal zoveel mogelijk groen integreren in het ontwerp van het maaiveld. Ook in het gevelontwerp zijn groenelementen meegenomen. Tevens wordt onderzocht of een waterbuffersysteem zich laat integreren in het dakpakket van de parkeergarage voor (extra) waterretentie.

De ontwikkelaar investeert veel in een 'gezonde' woonomgeving. Er wordt hoogwaardige isolatie toegepast en kozijnen met een hoge luchtdichtheid om het hitte-eiland effect te verminderen. Dit in combinatie met CO<sub>2</sub> gestuurde ventilatie. Er is optimale daglichttoetreding door verdiepingshoge gevelopeningen. Verder wordt gebruik gemaakt van laag temperatuurverwarming (en hoog temperatuur koeling in geval van een WKO). De woningen zijn voorzien van een hoogrendement warmte-terugwinningsinstallatie en een separate wtw in douchewaterretour. De algemene ruimten zijn voorzien van LED-verlichting.

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd (primair door locatiekeuze in de directe nabijheid sneltramhalte). De CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt teruggedrongen door het stimuleren van het gebruik van fietsen (extra fietsenstallingen) en elektrische deelauto's. Hierbij wordt rekening gehouden met een toename in de vraag naar deze





mobilitetsvormen door voorzieningen reeds mee te nemen hiervoor. Het 'bringme-box' systeem voor pakketservice voorkomt onnodige transportbewegingen .

Ten slotte wordt constructief rekening houden met doorbreekbare woningscheidende wanden zodat woningen desgewenst samengevoegd, verkleind en vergroot kunnen worden. De vloeren worden constructief zodanig berekend dat binnenwanden vrij verplaatsbaar zijn en er wordt rekening gehouden met het vrij kunnen aanbrengen van vloersparingen ten behoeve van toekomstige installaties.

#### *Kantorenleegstand*

Amstelveen heeft een grote kantorenvorraad. Gelet op de toekomstige trends zal de behoefte aan traditionele kantooruimte verder afnemen. Bestaande leegstaande kantoren, zeker wanneer deze gelegen zijn in of nabij woonwijken en die niet-kansrijk zijn in de kantorenmarkt, kunnen aan de voorraad te worden onttrokken. Daarmee ontstaan kansen om een andere invulling aan deze locaties te geven.

#### *Schiphol*

De strook tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Beneluxbaan heeft door de ligging buiten het beperkingengebied van luchthaven Schiphol (LIB zone 4) meer kansen om te transformeren naar woonfuncties dan andere kantorenlocaties (zoals Kronenburg). Het ligt ook daarom voor de hand om op deze locatie een transformatie naar een woontoren mogelijk te maken.

Het LIB kent wel regels met betrekking tot de maximaal toegelaten bouwhoogten in de omgeving van Schiphol.

De hoogte kent twee belemmeringen t.o.v. N.A.P.:

- Max. 41 NAP meter i.v.m. radar (bij overschrijding goedkeuring nodig van Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze zal, zodra het definitieve plan bekend is, worden aangevraagd);
- Max. 53 NAP meter i.v.m. veiligheid (bij overschrijding is een verklaring van geen bezwaar noodzakelijk op grond van art. 8.9 Wet luchtvaart).

#### *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. Intensieve ruimtelijke ontwikkelingen en kantoorontwikkelingen moeten rondom knooppunten van openbaar vervoer worden gerealiseerd. Bij bestaande transformatieprojecten (zo mogelijk) zal ondergronds of onder gebouwen worden geparkeerd en er wordt voorgesorteerd op elektrisch rijden. De structuurvisie wijst deze kantorenstrook aan als transformatiezone.

#### *Uitvoeringsprogramma Verkeer 2015 - 2018*

De gemeente zet in op hoogwaardig openbaar vervoer en op het stimuleren van het fietsverkeer. Het fietsnetwerk biedt volop kansen om de verkeersdruk te verminderen, de leefbaarheid te vergroten en en passant de gezondheid van de Amstelveense inwoners en werknemers te verbeteren. In dit project is een grote inpandige fietsenstalling opgenomen waar twee fietsen per appartement kunnen worden gestald. Daarnaast is er een gescheiden berging waar fietsen kunnen worden opgeladen.

#### *De Nota parkeernormen Amstelveen 2016*

Op 16 december 2015 heeft de gemeenteraad deze nota vastgesteld. Hierin regelt de raad het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen bij o.a. voorzieningen, winkels en woningen. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk.



In de nota zijn de volgende normen opgenomen: bij een woning met een oppervlakte van meer dan 140 m<sup>2</sup> geldt een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning; bij een woning tussen 100 en 140 m<sup>2</sup> geldt een norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning en bij een woning van minder dan 100 m<sup>2</sup> geldt een norm van 1,4 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 voor bezoekers.

Met de komst van elektrische deelauto's wordt de behoefte aan een eigen auto teruggedrongen. Zoals hierboven is aangegeven worden bij dit project elektrische deelauto's ter beschikking gesteld. We gaan dan ook uit van maatwerk. De locatie van de deelauto's is in principe op eigen terrein en daar dient dus bij het aantal parkeerplaatsen ook rekening mee worden gehouden.

De gemeente doet los van dit project een onderzoek naar betaald parkeren in Amstelveen, Behalve betaald parkeren worden ook de parkeernorm en deelauto's onderdeel van de integrale verkeer / parkeervisie.

#### *Nieuwe stedelijke ontwikkeling*

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voor wonen geldt, dat voor woningbouwlocaties vanaf 12 woningen, met een onderlinge ruimtelijke en functionele samenhang, sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling is een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt binnen stedelijk gebied ontwikkeld en binnen de regio is de behoefte aan betaalbare woningen.

#### *Structuurvisie Noord-Holland 2040 en provinciale ruimtelijke verordening*

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

## **4. Projectdefinitie**

Het plan omvat het slopen van een kantoorpand van 12 bouwlagen en het op dezelfde kavel realiseren van een nieuwe woontoren van 18 bouwlagen met daarin totaal 276 appartementen en een parkeer en bergingskelder. Het buitenterrein wordt ingericht als verblijfsgebied.

Zoals boven al is aangegeven gaat de ontwikkelaar het volgende woningbouwprogramma realiseren.

		percentage	aantal	huurprijs
middeldure huurwoningen	Lage middeldure huur	38%	104	€ 711- € 900
	hoge middeldure huur	37%	103	€ 900 - € 1.100
vrije sector huurwoningen		25%	69	> € 1.100
totaal			276	



## 5.1 Randvoorwaarden

### *Stedenbouw*

Stedenbouwkundig voldoet het plan aan de eisen van inpassing in de bebouwingsstructuur. Doordat de locatie van het bouwplan nabij de Beneluxbaan ligt is een markant en hoger gebouw met de uiterlijke verschijningsvorm van een landmark goed op zijn plaats, waardoor de woontoren als een stedelijk oriëntatiepunt zal kunnen fungeren.



*Artitist impression woontoren*



*Zijaanzicht woontoren*

### *Verkeer en Parkeren*

De hoofdontsluiting van het pand blijft voor autoverkeer gelegen aan de Biesbosch voorin de straat. In het midden van het pand ligt de hoofdentree voor de voetgangers; deze is met een trap vanuit het midden van de Biesbosch bereikbaar. Voor mindervaliden is er een hellingbaan.

Het parkeren van eigen bewoners en bezoekers vindt plaats op eigen terrein. Voor de hand ligt dat de elektrische deelauto's in de parkeergarage komen in verband met de verzekering, het elektrisch opladen en gemak voor de gebruikers. Alle kosten voor de elektrische deelauto's die nodig zijn voor het plan zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Bij de uitwerking van het plan moet gekeken worden naar de benodigde opstelruimte voor hulpdiensten en brandbluskransen.



Met de initiatiefnemer wordt contractueel afgesproken en dat neemt hij op in zijn opvolgende koop/huurovereenkomsten dat de kopers/huurders geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning mocht een parkeerregime van kracht worden waarbij vergunningen worden verleend. Kopers/ huurders dienen zich er bewust van te zijn dat er niet voor iedereen een parkeerplaats zal zijn. Er zal conform verwachting ook een lagere vraag zijn naar parkeerplaatsen door het segment woningen en type bewoners als ook door de aanwezigheid van een uitstekende openbaar vervoerverbinding. Uit een nog uit te voeren onderzoek voor Amstelveen dat moet resulteren in een integrale verkeer/parkeervisie, zal moeten blijken of er betaald parkeren zal worden ingesteld.

De gemeentelijke norm is gebaseerd op de CROW gegevens. Die hanteren een bandbreedte, gezien de locatie en het woningtype kunnen we instemmen met het aan de onderkant zitten van de bandbreedte. Er geldt daarom voor deze 276 woningen een parkeernorm van 0,7 per woning. Voor 276 appartementen zijn er 193,2 parkeerplaatsen nodig. De ontwikkelaar is in contact met exploitanten voor elektrische deelauto's, die adviseren om 10 deelauto's te nemen. In totaal zijn dan (afgerond) 204 parkeerplaatsen nodig.

Er zullen 155 parkeerplaatsen in de parkeerkelder worden gerealiseerd en 49 op maaiveld. In de CityDeal wordt onderzocht hoeveel normale auto's een elektrische deelauto kan vervangen, zij adviseren om flexibiliteit in het plan in te bouwen. Buiten de 49 zichtbare parkeerplaatsen op maaiveld is er ruimte gelaten om, indien nodig, extra parkeerplaatsen te maken voor extra elektrische auto's. Op voorhand wordt deze grond met groen ingericht.

De parkeerplaatsen in de kelder zijn niet gelabeld aan een bepaalde woning, de ontwikkelaar wil met een app de parkeerplaatsen in de kelder toegankelijk maken voor bewoners en hun bezoekers. Voor forenzen is de parkeerkelder niet toegankelijk.

In een schema ziet dat er als volgt uit:

	aantal	parkeernorm	aantal parkeerplaatsen
aantal appartementen	276	0,7	193,2
aantal deelauto's			10
benodigde parkeerplaatsen			204
			(afgerond)
in de parkeergarage			155
buiten			49
teveel			0,8

Conform de bovengenoemde City Deal en de vastgestelde parkeernorm heeft de initiatiefnemer aangetoond dat deze binnen de grenzen van het eigen perceel kunnen worden gerealiseerd.

#### *Groen en openbare ruimte*

Het plan wordt geheel ontwikkeld op eigen terrein. Schade aan de openbare ruimte dient door de initiatiefnemer te worden hersteld. De gemeentelijke groenstructuren en de volwassen bomen aan de noordzijde- in het openbaar gebied - blijven gehandhaafd. Binnen de perceelgrenzen wordt al het groen ingrijpend aangepast (mede als gevolg van de parkeergarage). Voor het groen binnen de perceelgrenzen wordt een nieuw inrichtingsplan gemaakt en gerealiseerd. De vuilcontainers voor de 276 woningen worden geplaatst op openbaar gebied.

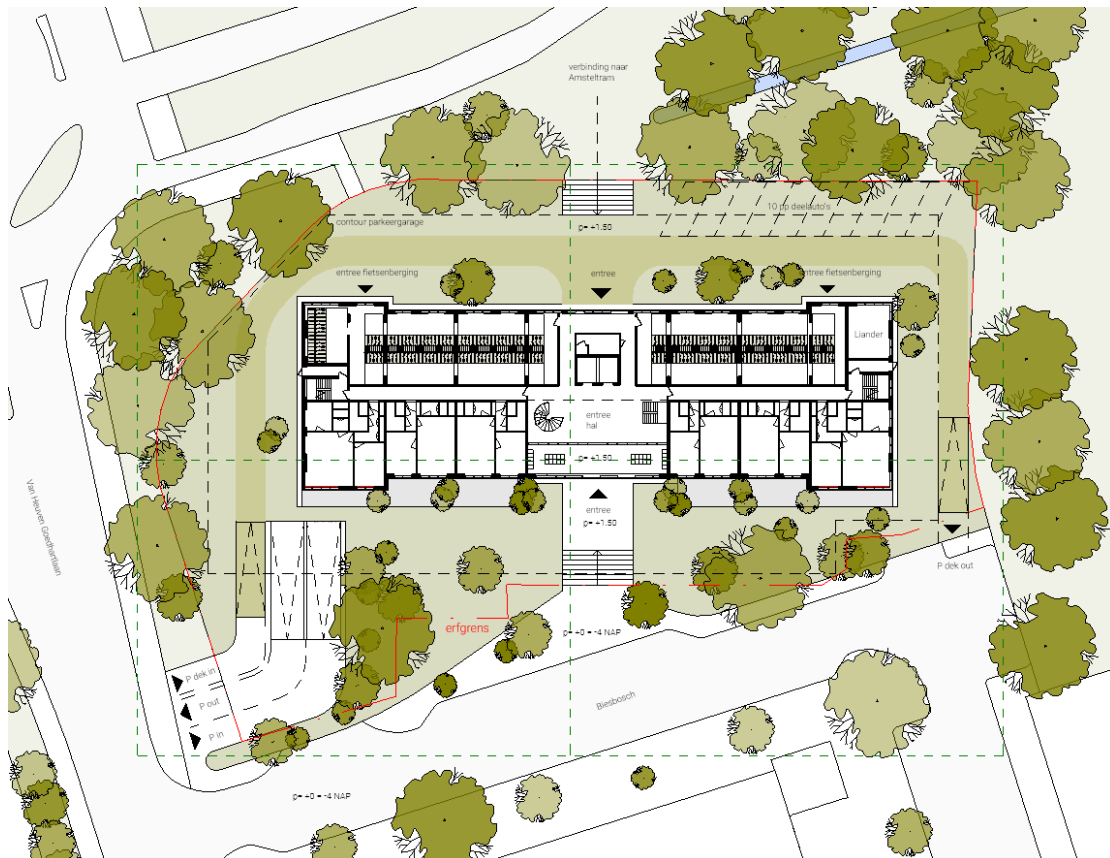
Voor deze hoeveelheid appartementen, zijn nodig:



- 2 ondergrondse restafvalcontainers komen, beide met toegangscontrole;
- 2 ondergrondse PMD-containers;
- 1 ondergrondse papier/karton-container.

De containers hebben een traanplaat van grofweg 160 cm x 160 cm.

Bij voorkeur worden de vuilcontainers geplaatst langs de Biesbosch, aan de zijde van het nieuwe gebouw. De containers moeten toegankelijk zijn voor de vrachtwagen. Indien geplaatst op eigen terrein van de ontwikkelaar dan wordt de ondergrond om niet overgedragen aan de gemeente zodat de containers in openbaar gebied staan. De "Standaarddetails" voor de inrichting van de openbare ruimte zoals Amstelveen deze hanteert zijn van toepassing. Daarnaast dient de waterhuishouding goed te worden uitgewerkt; dit geldt voor de afwatering maar ook voor het aandeel oppervlaktewater dat nodig is. Er mag geen water worden gedempt



Gebouw en parkeren

#### Maximale bouwhoogte

Vanuit het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) zijn er belemmeringen voor wat betreft de bouwhoogte. De maximale toegestane toetshoogte is 53 + NAP. De locatie ligt op

- 4 meter NAP, waardoor het gebouw maximaal 57 meter hoog mag zijn inclusief installaties en lift-opbouwen e.d..



## 6. Financiën

Voor de ontwikkeling van het plan voor Biesbosch 225 heeft de ontwikkelaar en de gemeente een voorovereenkomst gesloten, daarmee zijn de kosten tot aan sluiten van de anterieure overeenkomst gedekt. Voor het voeren van de planologische procedure sluiten de grondeigenaar (exploitant) en de gemeente Amstelveen een (anterieure) overeenkomst tot kostenverhaal. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. Ook is geen sprake van aanvullende locatie-eisen welke in een exploitatieplan moeten worden vastgelegd. De financiële gevolgen worden opgenomen in een de tweede tijdvakrapportage.

## 7. Planproducten en planning

Het college van Burgemeester & Wethouders geeft de concept Startnotitie vrij voor participatie. Vervolgens wordt er een informatieavond georganiseerd. De raad zal worden gevraagd de Startnotitie vast te stellen inclusief de participatiereacties.

Na vaststelling van de Startnotitie kan de omgevingsvergunning worden aangevraagd.

De planning ziet er als volgt uit.

<b>Product</b>	<b>Planning</b>
<i>Startnotitie vaststellen raad</i>	<i>december 2018</i>
<i>Anterieure overeenkomst</i>	<i>September 2018</i>
<i>Omgevingsvergunning verlenen</i>	<i>April 2019</i>

## 8. Projectcommunicatie

De ontwerp Startnotitie wordt door de gemeente samen met de initiatiefnemer voorgelegd in het kader van de gemeentelijke participatie op ruimtelijke projecten.

De gemeente is verantwoordelijk voor de communicatie over publiekrechtelijke aangelegenheden. De gemeente zal extra pers-aandacht geven aan het aanmelden van dit project voor de CityDeal. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het organiseren van voldoende draagvlak bij direct omwonenden en andere belanghebbenden. De communicatie van de initiatiefnemer duurt, inclusief communicatie tijdens de bouw, voort tot en met de oplevering van het project.

In het kader van deze ontwerp Startnotitie wordt er een informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond en in de reactietermijn van 2 weken worden de bewoners/ belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven. Deze reacties worden beantwoord en verwerkt in de definitieve Startnotitie. De raad kan haar besluit nemen waarbij ze de participatiereacties kunnen meewegen.

De brieven met de uitnodiging voor de informatieavond worden circa 2 weken voor de informatieavond bezorgd bij eerder genoemde belanghebbenden. Vanaf dat moment staat de concept Startnotitie en het reactieformulier ook op de gemeentelijke website. In de bewonersbrief wordt hier ook naar verwezen.



Deze Startnotitie is tevens een ruimtelijk kader waardoor een verklaring van geen bedenkingen (Wabo) van de gemeenteraad niet nodig is. Het college van B&W is daarmee in staat om de omgevingsvergunning zelfstandig af te handelen.

Wanneer de raad haar besluit over de Startnotitie heeft genomen wordt de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verder in procedure gebracht. Deze planologische procedure kent een wettelijke tervisielegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen voorafgaand aan het besluit tot verlenen van de vergunning.