TOELICHTING

Bestemmingsplan
Startbaan 16

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding en achtergrond 3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen 6
1.4 Juridische procedures 7
1.5 Leeswijzer 9
HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE EN OMGEVING 10
HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING 13
3.1 Voorgestane ontwikkeling 13
3.2 Stedenbouwkundige ontwerp, visie en aspecten 16
HOOFDSTUK 4 PLANOPZET EN JURIDISCHE REGELING 19
4.1 Algemeen 19
4.2 Planregels 20
HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID 24
5.1 Economische uitvoerbaarheid 24
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 24
HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER 26
6.1 Inleiding 26
6.2 Rijksbeleid 26
6.3 Provinciaal beleid 31
6.4 Gemeentelijk beleid 33
HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN EN -KWALITEIT 39
7.1 Bodem 39
7.2 Water 42
7.3 Verkeer en Parkeren 47
7.4 Geluid 54
7.5 Luchtkwaliteit 57
7.6 Externe veiligheid 59
7.7 Natuur en Ecologie 61
7.8 Cultuurhistorie en Archeologie 65
7.9 Bezonning en Schaduw 67
7.10 Wind 67
7.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.) 68
7.12 Luchthaven Schiphol 69

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en achtergrond

Voor de locatie Startbaan 16 is het initiatief ontstaan om deze kantoorlocatie te transformeren naar een woonlocatie. In het kader van de beoogde herontwikkeling met woningbouw, en de benodigde wijziging van het planologisch kader, is het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 opgesteld.

Op 30 juni 2020 is een omgevingsvergunningaanvraag ingediend voor het realiseren van een appartementencomplex op de locatie Startbaan 16 in Amstelveen. Het onderhavige bouwplan omvat 552 appartementen. De nieuwbouw, woningen en parkeervoorzieningen komen ter plaatse van een leegstaand kantoorgebouw. De projectlocatie bevindt zich in het gebied tussen de Startbaan en Beneluxbaan. Op afbeelding 1.1 is een luchtfoto van de omgeving van Startbaan 16 weergegeven.

Omdat het kantoorgebouw op de locatie Startbaan 16 niet meer voldoet aan de wensen van deze tijd heeft de voormalige eigenaar besloten het kantoorperceel te verkopen aan een ontwikkelaar. Om aan de locatie een nieuwe invulling te geven is in samenspraak met de gemeente Amstelveen een woningbouwplan ontwikkeld. Het woningbouwplan en de functie wonen passen niet binnen de kaders van het vigerende/voorgaande bestemmingsplan "Amstelveen Midden-West".
Ten behoeve van het project en woningbouwplan 'Startbaan 16 / Olympiade' is het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 opgesteld. Het project Olympiade (op de locatie Startbaan 16) is een initiatief van Provast.

Voor het project Startbaan 16 is op 10 juli 2019 door de gemeenteraad een zogeheten Startnotitie vastgesteld. Met de vastgestelde Startnotitie stemt de raad in met het ontwikkelen van het project Startbaan 16 (Olympiade), en de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan ten behoeve van het project. Bij de projectontwikkeling en planuitwerking zijn de kaders van de Startnotitie van belang. De vaststelling van de Startnotitie en het bestemmingsplan staan los van elkaar.

In het kader van de gewenste herontwikkeling van de onderhavige locatie Startbaan 16 heeft de initiatiefnemer een bouwplan/appartementencomplex en terreininrichting ontwikkeld, met 7 woongebouwen, een semi-verdiepte parkeergarage, een verhoogde binnenplaats (tuin) en een parkeerterrein in groene setting, wat met het onderhavige bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Op afbeelding 1.1 is de stedenbouwkundige plankaart van het project Startbaan 16 (Olympiade) weergegeven.

Afbeelding 1.1: Stedenbouwkundige kaart project Olympiade (plan Startbaan 16)



Met betrekking tot het project Olympiade en de woningbouw is, parallel aan de voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan, de omgevingsvergunning voor (onder meer) de activiteit 'bouwen van een bouwwerk' aangevraagd. De (procedurele) koppeling van de omgevingsvergunning met het onderhavige bestemmingsplan wordt nader toegelicht in paragraaf 1.4.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

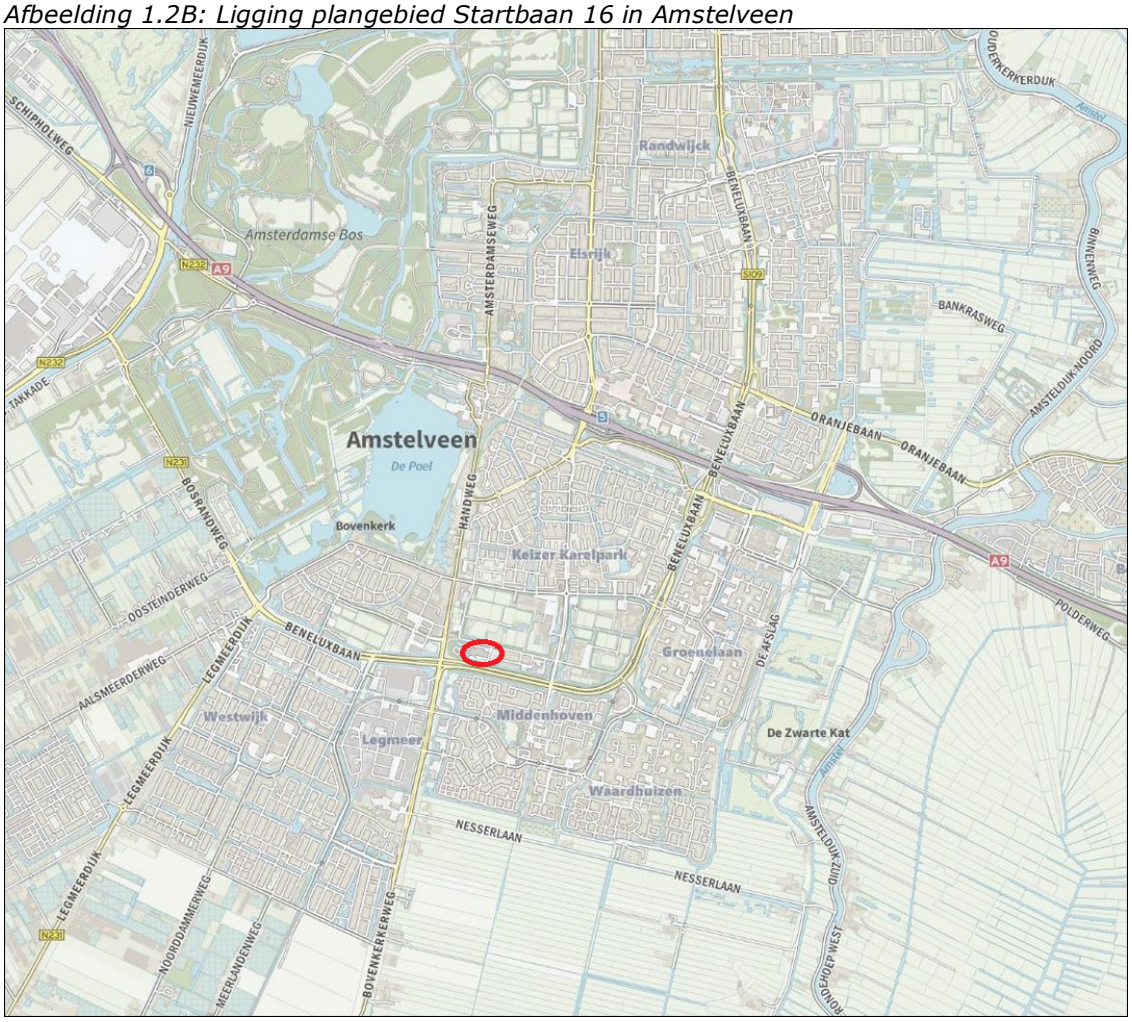
Het onderhavige plangebied is gelegen in het zuidelijke deel van Amstelveen, aan de Startbaan en langs de Beneluxbaan. Het plangebied is weergegeven op de afbeeldingen 1.2A en 1.2C. Het gebied betreft het (kantoor)perceel Startbaan 16 en een deel van de weg Startbaan.
Het te ontwikkelen perceel Startbaan 16 betreft een groot deel van het onderhavige plangebied. In het onderhavige plangebied is tevens een deel van de openbare weg, die het project ontsluit, gelegen.
De Beneluxbaan ligt ten zuiden van het plangebied. Ten oosten van het plangebied ligt de Van der Hooplaan, alwaar de Startbaan op aansluit, en haakt aan op de Beneluxbaan. Ten westen van het plangebied ligt de Bovenkerkerweg.

Het plangebied is gelegen in het middenwesten van Amstelveen, langs het Sportpark Janselaan in de wijk Keizer Karelpark, en aan het water langs de Beneluxbaan. Aan de noordzijde wordt het plangebied ongeveer begrensd door de bomenrij langs de Startbaan en het sportpark. Aan de zuid- en zuidwestzijde wordt het plangebied begrensd door een watergang. Direct ten westen van het plangebied ligt een perceel van de gemeente. De oostzijde van het plangebied wordt begrensd door het naastgelegen woongebied.

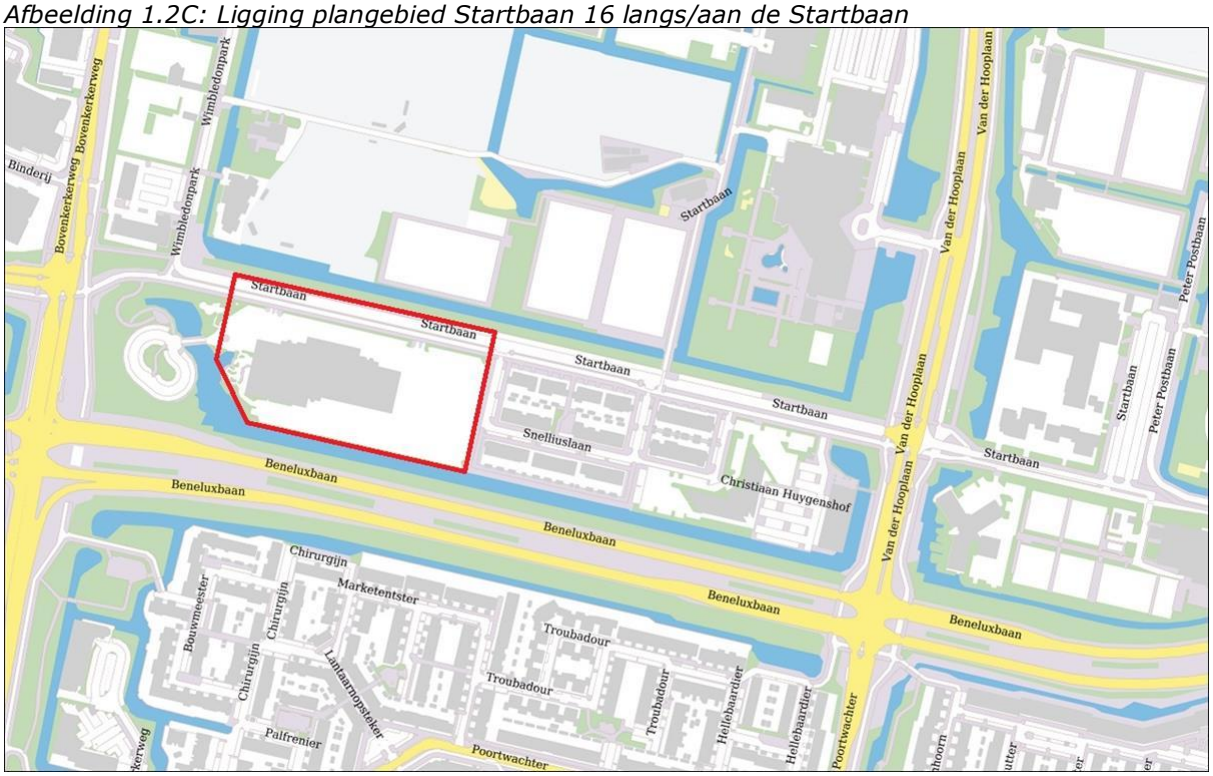
Afbeelding 1.2A: Luchtfoto locatie Startbaan 16 Amstelveen, met plangebied weergegeven



Afbeelding 1.2B: Ligging plangebied Startbaan 16 in Amstelveen



Afbeelding 1.2C: Ligging plangebied Startbaan 16 langs/aan de Startbaan

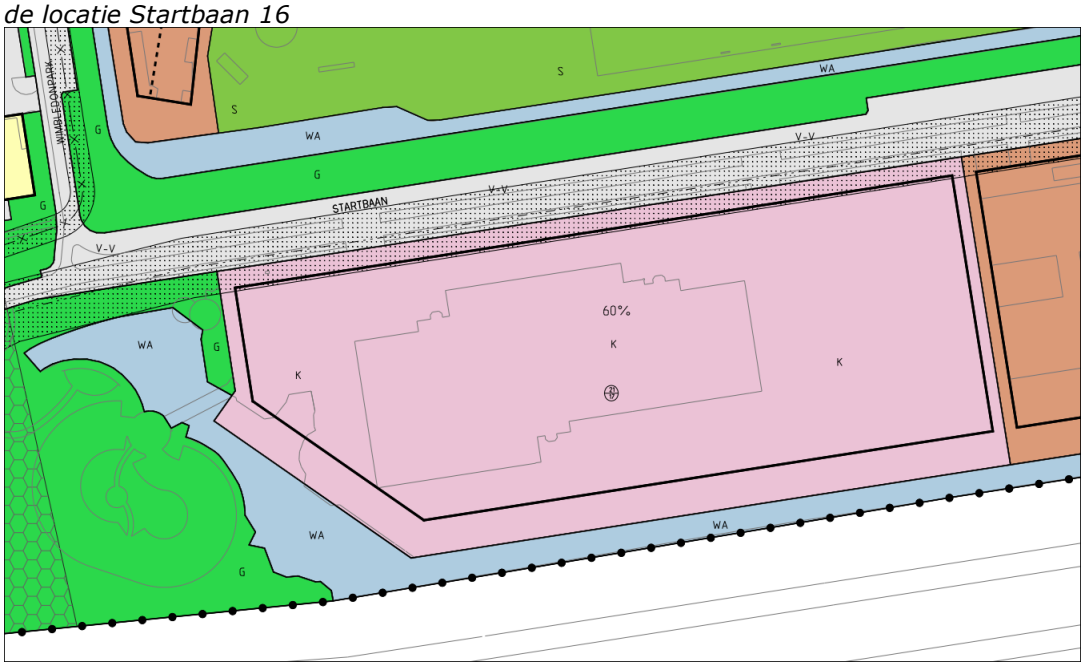


1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het onderhavige plangebied geldt het bestemmingsplan "Amstelveen Midden-West", dat op 26 november 2008 is vastgesteld en op 17 juli 2009 onherroepelijk is geworden. Het onderhavige bestemmingsplan "Startbaan 16" vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan Amstelveen Midden-West. De vigerende/voorgaande bestemmingen op de onderhavige locatie zijn 'Kantoor' (K), 'Verkeer - Verblijfsgebied' (V-V), 'Water' (WA) en 'Groen' (G), en de dubbelbestemming 'Leiding - Water' (als onderdeel van 'Leiding-Gas en Leiding-Water'). Binnen deze bestemmingen zijn woningen niet toegestaan en kan de beoogde bebouwing niet worden gerealiseerd. Om de voorgestane ontwikkeling mogelijk te maken dient het bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien. Door middel van deze planaanpassing, ofwel het onderhavige bestemmingsplan, wordt de bouw van het beoogde bouwplan/appartementencomplex mogelijk gemaakt.

Ter plaatse van het onderhavige plangebied gelden tevens de bestemmingsplannen "Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie", "Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en Parkeernormen", "Paraplubestemmingsplan Herziening Begripsbepaling Peil" en "Paraplubestemmingsplan Wonen". De regels van deze bestemmingsplannen worden op de onderhavige locatie vervangen en/of ingepast door het onderhavige bestemmingsplan "Startbaan 16".
Vanuit het "Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie" geldt ter plaatse van het onderhavige plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5'.

Afbeelding 1.3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan "Amstelveen Midden-West" ter plaatse van de locatie Startbaan 16



1.4 Juridische procedures

Het vigerende bestemmingsplan "Amstelveen Midden-West" kent ter plaatse van het onderhavige plangebied geen bestemmingen ten behoeve van de voorgestane woningen en nieuwbouw. Derhalve is voor het project een juridisch planologische procedure noodzakelijk om de voorgestane ontwikkeling toe te staan en om in het onderhavige geval parallel daaraan de benodigde omgevingsvergunning voor het bouwen te kunnen verlenen. De juridisch planologische procedure betreft een bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Er wordt parallel aan de bestemmingsplanprocedure een omgevingsvergunningsprocedure, op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), gevoerd. De koppeling van de procedures is mogelijk op grond van de Wro.

Bestemmingsplan
Vanwege het feit dat het onderhavige woningproject niet past binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan (en omdat er geen afwijkingsprocedure wordt gevoerd), is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Dit betreft het onderhavige bestemmingsplan "Startbaan 16". De bestemmingsplanprocedure ziet er als volgt uit.

De procedure voor het bestemminsgplan wordt op basis van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) gevoerd.
De bestemmingsplanprocedure start met de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, via digitale weg in de Staatscourant, in het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website (RoPubliceer).
Het ontwerpbestemmingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen bij de gemeente(raad) indienen. De ingediende zienswijzen worden - voor zover nodig/mogelijk - verwerkt in het (vast te stellen) bestemmingsplan.
Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 28 januari t/m 10 maart 2021 ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Er zijn drie zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen gaven geen aanleiding om het plan te wijzigen. (Zie paragraaf 5.2).

Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad ligt het vastgestelde bestemmingsplan zes weken ter inzage, en kunnen belanghebbenden een beroepschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

Hogere (grens)waarde procedure op grond van de Wet geluidhinder
Het onderhavige plan en woningproject Startbaan 16 kent geluidsgevoelige functies. Indien bij een project of plan met geluidsgevoelige functies sprake is van een geluidsbelasting op de gevel boven de initiële toegestane geluidsbelasting of de voorkeursgrenswaarde, dan zijn (indien mogelijk) hogere (grens)waarden benodigd. Deze hogere (grens)waarden ten aanzien van de toegestane geluidsbelasting zijn ontheffingen die op grond van de Wet geluidhinder kunnen worden verleend door het bevoegd gezag, in dit geval door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen. De hogere (grens)waarde procedure is geregeld in hoofdstuk VIIIa 'Hogere waarde en onderzoeksbepalingen' van de Wet geluidhinder.

De hogere (grens)waarden zijn nodig ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan en de verlening van de omgevingsvergunning.

Op grond van artikel 110c van de Wet geluidhinder is bij een bestemmingsplan de zienswijzenprocedure (afdeling 3.4 van de Awb) van toepassing. Daarmee kan de hogere (grens)waarde procedure worden gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure, waardoor het besluit hogere (grens)waarden en het besluit vaststelling bestemmingsplan tegelijk ter inzage worden gelegd. Beide besluiten worden eerst als ontwerpbesluit ter inzage gelegd, ten behoeve van de mogelijkheid tot zienswijzen. Na de vaststelling van de hogere (grens)waarden, na de zienswijzentermijn, worden beide besluiten ter inzage gelegd voor de mogelijkheid tot beroep.

Gemeentelijke coördinatieregeling
Door de gemeenteraad van Amstelveen is besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling volgens paragraaf 3.6.1 (artikel 3.30 tot en met artikel 3.32) van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen voor wat betreft het coördineren van bepaalde procedures dan wel besluiten. Daartoe is de "Coördinatieverordening Amstelveen 2018" op 12 december 2018 vastgesteld. Op grond daarvan kunnen een bestemmingsplan en een omgevingsvergunning bouwen worden gecoördineerd/gekoppeld.

De initiatiefnemer van het project heeft de gemeente verzocht om de coördinatieregeling toe te passen bij het onderhavige project en bestemmingsplan. De onderhavige bestemmingsplanprocedure zal worden gecoördineerd met:
- het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor onder meer het bouwen van een bouwwerk, en een omgevingsvergunning voor het maken van een uitweg, in één besluit/omgevingsvergunning, op grond van de Algemene wet bepalingen omgevingsrecht (Wabo);
- het besluit tot het vaststellen van hogere (grens)waarden op grond van de Wet geluidhinder (Wgh).

De omgevingsvergunningsprocedure zal (in principe) worden gecoördineerd met de bestemmingsplanprocedure voor het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16. Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft voordelen voor de omgevingsvergunning bouwen voor de woningen en parkeergarage. De voordelen zijn in het kort dat de benodigde besluiten voor het project tegelijk als besluit bij de beroepstermijn ter inzage worden gelegd. Ten aanzien van de omgevingsvergunning is het voordeel dat er bij toepassing van de coördinatieregeling maar één beroepsgang mogelijk is, namelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ook indien de verlening van de omgevingsvergunning bouwen door het college van burgemeester en wethouders niet direct plaatsvindt na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, kan het vastgestelde bestemmingsplan verder in procedure worden gebracht.

Crisis- en herstelwet (Chw)
De algemene regeling van Afdeling 2 Chw is van toepassing op dit bestemmingsplan. De vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan betreft een besluit als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, onder a van de Crisis- en herstelwet (Chw), omdat het een project betreft bedoeld in Bijlage I van de Chw. Het plan/project voor de woningen in het plangebied "Startbaan 16" valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (Chw) omdat het plan/project voldoet aan de criteria van artikel 3.1 (herstructurering van woon- en werkgebieden) van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (Chw). Bijlage I Chw bevat categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis en herstelwet (Chw). In artikel 3.1 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" worden de volgende projecten genoemd: "3.1: ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of [...], ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden".

In het onderhavige geval wordt met een bestemmingsplan de bouw van meer dan 11 woningen planologisch mogelijk gemaakt. Vanwege deze reden valt het onderhavige plan onder de Crisis- en herstelwet (Chw). Het voornaamste voordeel hiervan is dat een eventuele beroepsprocedure korter duurt; de behandeling van een beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State duurt maximaal een half jaar in plaats van de normale termijn van een jaar.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de huidige situatie en omgeving van het plangebied beschreven. In hoofdstuk drie wordt een beschrijving gegeven van de voorgestane ontwikkeling dan wel het plan voor de woningen in een appartementencomplex met parkeergarage. Hoofdstuk vier omvat een beschrijving van de opzet en juridische regelingen van het plan, waarmee de juridische vertaling van de voorgestane ontwikkeling wordt gegeven. In hoofdstuk vijf komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk zes gaat in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE EN OMGEVING

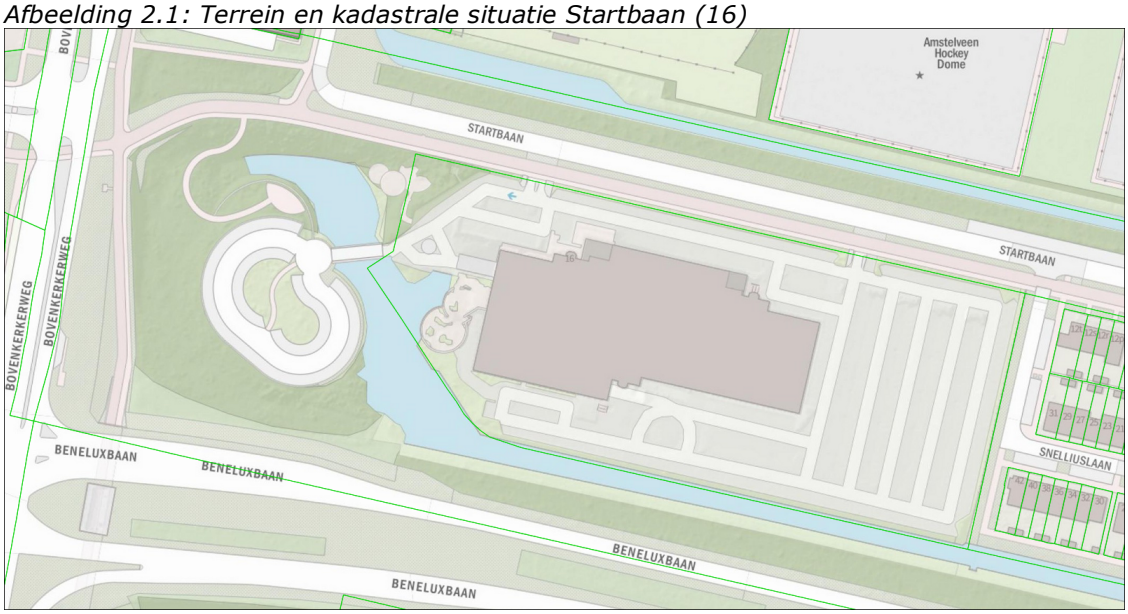
De locatie Startbaan 16 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een grotendeels 3-laags kantoorgebouw, op een halfverdiepte kelder. Het kantoorgebouw kent op delen een extra laag met technische ruimtes, en plaatselijk een bouwhoogte van 20 meter boven het maaiveld. De buitenruimte van het bestaande gebouw is grotendeels ingericht als parkeerterrein. Het kantoorpand was gedeeltelijk verhuurd en is eind 2019 vrij gekomen van gebruik.

Het bestaande kantoorgebouw heeft een footprint van circa 6.074 m². Het kantoorgebouw heeft een energielabel E (onzuinig), is verouderd en heeft een technische installatie die aan vervanging toe is. Verbouwen voor een nieuwe functie is geen reële optie, omdat het verbeteren van de energetische kwaliteit een zeer forse en onrendabele investering vergt.

Het (kantoor)perceel Startbaan 16 heeft een oppervlakte van circa 24.906 m².
Het onderhavige plangebied is groter dan het perceel Startbaan 16. In het overige deel van het plangebied is het deel van de weg Startbaan, parallel aan het perceel, gelegen.

Het huidige terrein en de kadastrale situatie van Startbaan 16 en directe omgeving zijn weergegeven op afbeelding 2.1. Het onderhavige plangebied is onder andere weergeven op afbeelding 1.2A.

Afbeelding 2.1: Terrein en kadastrale situatie Startbaan (16)



Het plangebied maakt deel uit van de wijk Keizer Karelpark, langs het Sportpark Janselaan, en ligt tussen (het water langs) de Beneluxbaan (aan de zuidzijde), de Startbaan (aan de noordwestzijde en noordoostzijde), eengezinswoningen (aan de oostzijde) en een groen parkeerperceel (aan de westzijde). Direct ten zuiden van het plangebied ligt oppervlaktewater. Ten noorden van de Startbaan liggen sportvelden. De ontsluiting van het plangebied vindt plaats op de Startbaan.

Rondom het plangebied is sprake van een groen gebied met vele bomen. Aan de randen van het plangebied en perceel Startbaan 16 staan bomen. Aan de zuidrand is een watergang met een smalle oever gelegen.

Ten oosten van de locatie Startbaan 16 bevond zich tot enkele jaren geleden een school, en zijn nu de eengezinswoningen van het project Greenstart gelegen. Tussen de twee locaties is groen aangebracht. Ten westen van het plangebied ligt een kavel van de gemeente Amstelveen, die werd gebruikt als parkeerterrein voor het kantoor op Startbaan 16. Deze kavel maakt geen deel uit van het plangebied, maar sluit wel aan op het perceel Startbaan 16. Tussen de twee kavels is een vrij grote waterpartij gelegen.

Afbeelding 2.2: Bestaande kantoorgebouw Startbaan 16 en omgeving



De locatie Startbaan 16 is gelegen naast 'Sportpark Janselaan (West)'. Het gebied van het sportpark Janselaan dateert uit de zestiger jaren van de 20e eeuw en vormde ten tijde van de aanleg de zuidelijke begrenzing van het stedelijk gebied van Amstelveen.

Sinds de jaren '80 hebben zich kantoren gevestigd aan de Startbaan. Een groot deel van de kantoorgebouwen is niet meer aanwezig of fungeert niet of nauwelijks meer als kantoor. Daarvoor zijn inmiddels woningen gerealiseerd aan de Startbaan. Op de locatie Startbaan 16, een groot kantoorterrein, is nog een groot kantoorgebouw en parkeerterrein aanwezig.
Het gebied van het Sportpark Janselaan en de Startbaan ligt allang niet meer aan de rand van de stad, en wordt omsloten door woonwijken en infrastructuur.

Met de groei van Amstelveen zijn sinds de jaren '90 andere functies ingepast in het Sportpark Janselaan. Omdat destijds als gevolg van stagnerende ledenaantallen van verenigingen niet het volledige gebied benodigd was voor sport en sportverenigingen, werd halverwege de jaren '90 een nieuw zwembad gebouwd, de Meerkamp. Kort daarna werd ook de International School of Amsterdam gebouwd, ingepast in het karakteristieke landschappelijk kader van het gebied.

De meest recente projecten in het gebied (ten noorden van de Startbaan) waren in 2010 de nieuwbouw van het Amstelveen College en de Goudsmithal in samenhang met herschikking van sportvelden en nieuwe clubhuizen aan de Sportlaan Oost en West, en in 2014 uitbreiding van de International School of Amsterdam op de eigen kavel.

Op de locatie Startbaan 12, direct ten oosten van het plangebied, werd in 1974 een schoolgebouw (het Snellius Lyceum) gerealiseerd, en bevond zich tot 2013 het Amstelveen Colege. Het schoolgebouw is in 2014 gesloopt. Op het vrijgekomen perceel zijn in 2015 en 2016 in totaal 35 eensgezinswoningen (in 5 rijen) gerealiseerd (project Greenstart 1).

Recente ontwikkelingen aan de Startbaan zijn, van oost naar west:
- Appartementengebouw 'De Keizer', op de hoek Van der Hooplaan / Beneluxbaan.
- Appartementengebouw Startbaan 8, in realisatie.
- Grondgebonden woningen (rijwoningen) Startbaan 8, in realisatie.
- Eengezinswoningen 'Greenstart 2', Startbaan 10.
- Eengezinswoningen 'Greenstart', Startbaan 12. Dit woongebied grenst aan het onderhavige plangebied Startbaan 16.

Afbeelding 2.3: Perceel, bebouwing en omgeving Startbaan 16



HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

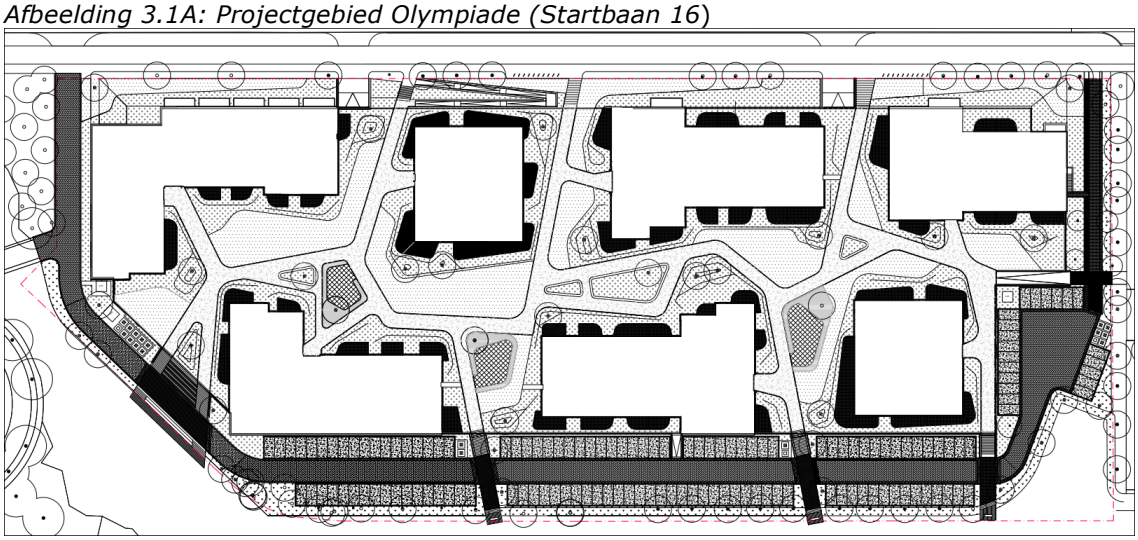
3.1 Voorgestane ontwikkeling

Het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 is opgesteld voor het project Olympiade (Startbaan 16).

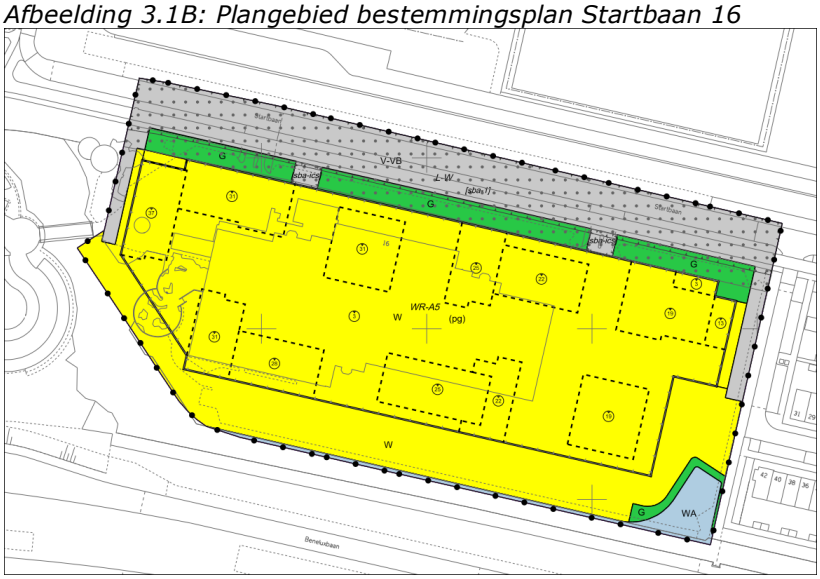
Het project Olympiade heeft betrekking op een appartementencomplex met een semi-verdiepte parkeergarage, en met zeven woongebouwen. In feite is er sprake van één gebouw, omdat de woongebouwen met elkaar in verbinding staan via de parkeergarage. De zeven woongebouwen kennen verschillende vormen, bouwhoogtes en architectuur. Het project en onderhavige plan Startbaan 16 kent in totaal 552 woningen. De bouwhoogte van de woongebouwen loopt van 13 tot 37 meter.

Het projectgebied Olympiade betreft het perceel Startbaan 16 (M 5064) en is weergegeven op afbeelding 3.1A. Het iets grotere onderhavige bestemmingsplangebied Startbaan 16 is weergegeven op afbeelding 3.1B. Op afbeelding 3.1C is een impressie van het project Olympiade (Startbaan 16) weergegeven.

Afbeelding 3.1A: Projectgebied Olympiade (Startbaan 16)



Afbeelding 3.1B: Plangebied bestemmingsplan Startbaan 16



Afbeelding 3.1C: Impressie project Olympiade (Startbaan 16)



Het onderhavige plan heeft voor het grootste deel betrekking op middeldure woningen. Daarbij ligt het merendeel van deze woningen in de lage categorie middeldure huurwoningen. Daarnaast gaat het plan uit van een deel middeldure koopwoningen, betreffende (in het onderhavige geval) woningen tot 70 m2. Alle woningen betreffen appartementen. Bij het project Olympiade worden er 617 parkeerplaatsen op het perceel Startbaan 16 gerealiseerd, in het geval van 552 woningen in totaal waarvan 358 middeldure huurwoningen.

In het projectgebied wordt, naast de semi-verdiepte parkeergarage, een parkeerterrein gerealiseerd ten behoeve van het appartementencomplex Olympiade.

De voorgenomen (stedenbouwkundige) inrichting van het projectgebied Olympiade is weergegeven op afbeelding 3.2A en 3.2B.

Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (wonen), en Startnotitie
De herontwikkeling van de locatie Startbaan 16 is reeds in 2016 benoemd in het "Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wonen in Amstelveen". De gemeenteraad heeft op 9 november 2016 de uitgangspunten bepaald voor het transformeren van de locatie Startbaan 16, en andere locaties langs de Startbaan, van kantoren naar wonen. In de beleidsvisie Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wonen is benoemd dat in het middendeel van de Startbaan-strook grondgebonden woningen gebouwd kunnen worden en naar de uiteinden (waaronder richting Bovenkerkerweg), en dus de locatie Startbaan 16, hogere bouwvolumes gerealiseerd kunnen worden. In lijn hiermee is de Startnotitie project Startbaan 16 op 10 juli 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan en woningbouwproject sluiten aan op de uitgangspunten van het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief en de Startnotitie.

Wonen
Het project Olympiade (Startbaan 16) kent een woningbouwprogramma van in totaal 552 appartementen. Het voorgestane woningprogramma is als volgt:

Segment	*Prijs (prijspeil 1-1-2018)*	*Appartementen*	*% (ca.)*
huur			
middeldure huurwoningen, laag	€ 711 tot € 900	270	49%
middeldure huurwoningen, hoog	€ 900 tot € 1.100	88	16%
koop			
middeldure koopwoningen (tot 70 m2)	tot € 363.000	102	18%
dure koopwoningen (vanaf 70 m2)	vanaf € 363.000	92	17%
Totaal		*552*	

Met het project Olympiade en het onderhavige plan Startbaan 16 wordt invulling gegeven aan de doelstelling van de gemeente om meer middeldure woningen in Amstelveen te realiseren. Circa 65% van de appartementen betreffen middeldure huurwoningen, en circa 18% van de appartementen betreffen middeldure koopwoningen (tot 70 m2). Daarbij wordt van de middeldure huurappartementen circa driekwart in de lage middeldure categorie gerealiseerd. De voorgenoemde woningaantallen en -verdeling zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst, en voldoet aan de uitgangspunten van de Startnotitie. Met de ontwikkelaar is overeengekomen dat de "Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018" van kracht is.
In het onderhavige bestemmingsplan is als regel opgenomen dat er tenminste 64,8% middeldure huurwoningen dienen te worden gerealiseerd, waarbij er tenminste 48,9% 'lage segment middeldure huurwoningen' dienen te worden gerealiseerd. Deze regels zijn in dit bestemmingsplan opgenomen op grond van de Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018, die op grond van het Besluit ruimtelijke ordening kan worden verankerd in het bestemmingsplan.

Parkeren
Ten behoeve van de 552 woningen van het project Olympiade, met de hiervoor gegeven woningverdeling, worden 617 parkeerplaatsen gerealiseerd. Alle parkeerplaatsen komen op eigen terrein te liggen. Bij de 617 parkeerplaatsen zit het bezoekersparkeren inbegrepen. De meeste parkeerplaatsen worden in de parkeergarage gerealiseerd, namelijk 480. De overige 137 parkeerplaatsen liggen aan de zuidzijde van het plangebied, aan weerszijden van een nieuwe straat, en langs het water. De parkeergarage van het project betreft een semi-verdiepte parkeergarage, met één laag, waarvan de vloer circa 1 meter onder maaiveld ligt.

De gehanteerde parkeernormen voor het project Olympiade en plan Startbaan 16 zijn gebaseerd op een verricht parkeeronderzoek (zie paragraaf 7.3.3 en bijlage 7). Bij de parkeerbehoefte is rekening gehouden met het autobezit in Amstelveen en de doelgroep, en het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De totale berekende parkeerbehoefte betreft ten hoogste 605 parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik) en betreft rekening houdende met dubbelgebruik 529 parkeerplaatsen op het maatgevende moment, zijnde de werkdagavond.

De parkeernormen van de gemeente Amstelveen voor woningen zijn gebaseerd op woninggrootte. De gebruikelijke minimale parkeernorm voor woningen betreft 1,4 parkeerplaats per woning, namelijk voor woningen met een oppervlakte van minder dan 100 m2. In deze parkeernorm is geen rekening gehouden met middeldure woningen en kleinere appartementen. Aangezien er een groot tekort aan middeldure woningen is in Amstelveen, is de gemeente bereid de parkeernormen voor de middeldure huurwoningen en de (middeldure) koopwoningen tot 70 m2 in het plan Startbaan 16, te verlagen naar 1,0 parkeerplaats per woning. Deze lagere parkeernorm voor de middeldure woningen is te onderbouwen met het gegeven dat de betreffende appartementen kleiner zijn dan 100 m2 en dat het autobezit van de beoogde doelgroepen lager is. Voor een nadere onderbouwing van de lagere parkeernorm wordt verwezen naar paragraaf 7.3.3. In de parkeernormen voor woningen, en ook de parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning, zit een aandeel van 0,3 voor bezoekers.

Het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 kent de volgende parkeernormen:

	Parkeernorm, incl. bezoekersparkeren
middeldure huurwoningen, laag	1,0
middeldure huurwoningen, hoog	1,0
woningen niet zijnde middeldure huurwoningen	
woningen kleiner dan 70 m2	1,0
woningen van 70 tot 100 m2	1,4
woningen van 100 tot 140 m2	1,7
woningen vanaf 140 m2	2,0
	Parkeernorm bezoekersparkeren
aandeel bezoekers in parkeernormen woningen	0,3

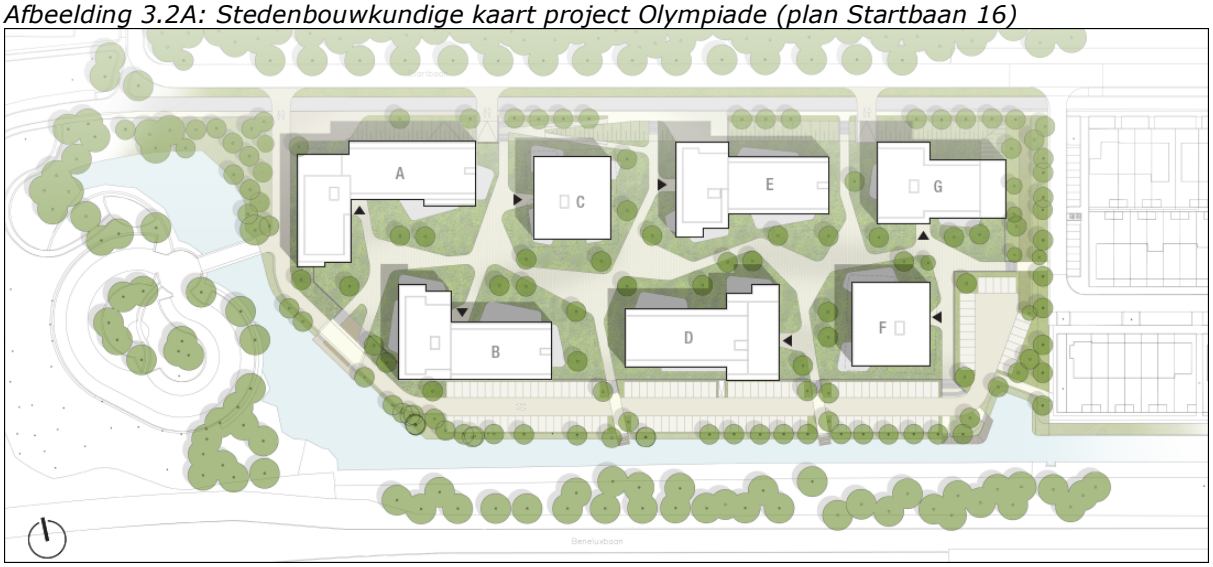
3.2 Stedenbouwkundige ontwerp, visie en aspecten

De stedenbouwkundige opzet van het plan Startbaan 16 en project Olympiade bestaat uit een stedelijk rug van orthogonale gebouwen die in het groen meanderen. In de hoven die hierdoor ontstaan bevinden zich twee Urban Villa's (zijnde de vierhoekige gebouwen in dit bestemmingsplan) die zowel qua vorm als qua schaal afwijken van de overige woonblokken. Dit zorgt voor meer diversiteit in het plan vanuit zowel de Startbaan aan de noordzijde als de Beneluxbaan aan de zuidzijde.
De gebouwen worden gerealiseerd bovenop een semi-verdiepte parkeergarage met een groene semi-openbare binnentuin. De gebouwen variëren in hoogte: van 3 woonlagen (blok G) aan de oostzijde, nabij de eengezinswoningen naast het plangebied, tot 11 woonlagen (blok A) aan de westzijde.
Er is gekozen voor een speelse opzet waarbij de woongebouwen ten opzichte van elkaar verschoven zijn waardoor er doorkijkjes ontstaan naar de omgeving. Ook verschillende verspringingen in de bouwvolumes zorgen voor dynamiek en variatie in het plan.

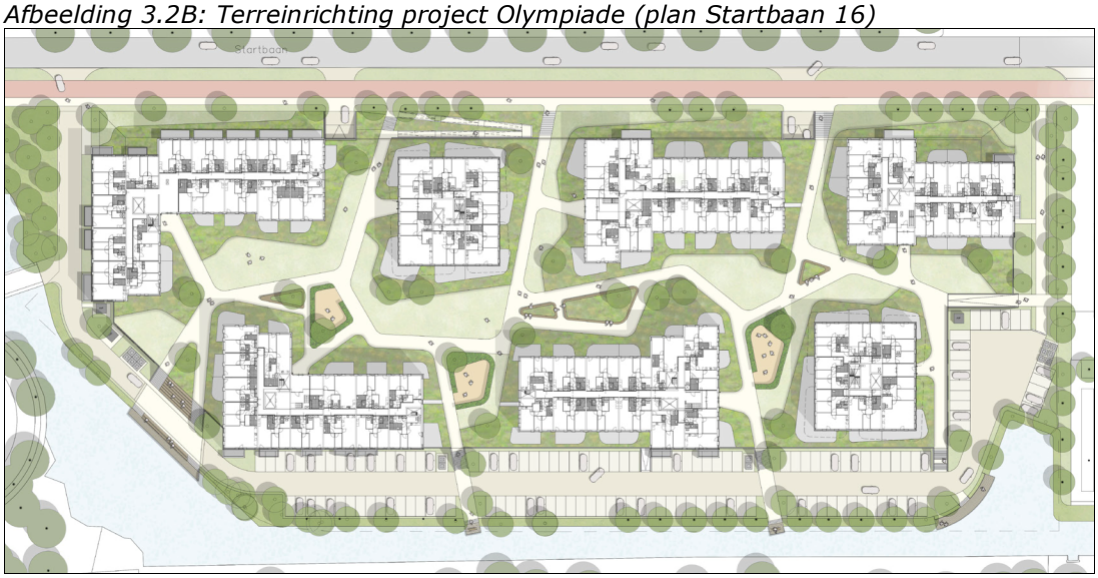
De voorgestane opzet van de bebouwing in het stedenbouwkundig ontwerp is specifiek opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

Voor het plan Startbaan 16 en project Olympiade zijn tevens twee Beeldkwaliteitsplannen gemaakt. Het Beeldkwaliteitsplan bebouwing (architectectuur) en het Beeldkwaliteitsplan terreininrichting zijn als bijlage 1 en 2 bij het bestemmingsplan gevoegd. De Beeldkwaliteitsplannen zullen onderdeel uitmaken van de Welstandsnota van Amstelveen, als aanvulling op de Welstandsnota. Dit betreft een toevoeging van specifieke welstandscriteria aan de Welstandsnota middels de Beeldkwaliteitsplannen. Het project/bouwplan Olympiade voldoet ook aan de algemene welstandscriteria van de Welstandsnota van Amstelveen.

Afbeelding 3.2A: Stedenbouwkundige kaart project Olympiade (plan Startbaan 16)



Afbeelding 3.2B: Terreinrichting project Olympiade (plan Startbaan 16)



Visie

In de strook tussen de Startbaan en de Beneluxbaan stond in het verleden een aantal solitaire kantoorgebouwen. De constatering was dat het lange termijn marktperspectief van deze kantoren niet goed meer was. De eerste stap om deze strook te transformeren is ingezet met de sloop van het Amstelveen College en de realisatie van een woningbouwplan met eengezinswoningen op de locatie Startbaan 12. Vervolgens hebben twee kantoorgebouwen (Van der Hooplaan 241 / Startbaan 10) plaats gemaakt voor woningbouw. Ook het nabijgelegen kantoorpand Startbaan 8 heeft plaats gemaakt voor woningbouw.

Het is vanuit de ruimtelijke structuur van Amstelveen wenselijk om de ingezette transformatie van deze Startbaan-strook af te maken. De wens voor behoud van werkgelegenheid staat als vanzelfsprekend wel voorop, en de voormalige huurders van het kantoorgebouw Startbaan 16 huisvesten zich vrijwel allen elders in Amstelveen.

In de stedenbouwkundige opzet van het onderhavige plan is rekening gehouden met de omringende bebouwing, door variatie in de bouwhoogtes en -volumes. Er wordt enerzijds aangesloten op de naastliggende eengezinswoningen, en anderzijds wordt de herkenbaarheid langs de Beneluxbaan vergroot.
Met het beoogde bouwplan worden er veel woningen toegevoegd. De grote woningbehoefte in Amstelveen, en de schaarste aan binnenstedelijke ruimte, bepaalt ook de stedenbouwkundige schaal van het plan.

Groenstructuur
Met het project herontwikkeling Startbaan 16 blijft de bestaande (hoofd)groenstructuur ongewijzigd. De groenstrook langs het water aan de zuidzijde van het plangebied krijgt een kwaliteitsimpuls.

Het plangebied Startbaan 16 ligt langs het sportpark Janselaan. Het sportpark is een waardevolle groene enclave in het stedelijk woongebied van Amstelveen. De hoofdgroenstructuur bestaat hier uit bovenwijks groen en wijkgroen. Het groene karakter wordt bepaald door het stelsel van groene singels in het gebied die de velden omzomen en die tezamen een groen raamwerk vormen. Bovendien is het gebied langs alle randen voorzien van groene singelbeplantingen.

De directe omgeving van de nieuwbouw van het plan Startbaan 16 wordt dusdanig ingericht dat het groene karakter wordt behouden. Hiermee zal het groene karakter van de omgeving zoveel mogelijk behouden blijven.
De watergang wordt aangepast, waarbij het wateroppervlak gelijk blijft en (deels) een nieuwe oever wordt gerealiseerd. De watergang maakt onderdeel uit van de groenstructuur en is gunstig voor de ecologie.

De bomen die plaats moeten maken voor de nieuwbouw betreffen geen waardevolle bomen zoals opgenomen op de waardevolle bomenlijst. Tevens zijn in de bomen geen jaarrond beschermde vogelnesten en vleermuisverblijfplaatsen aanwezig, zoals is gebleken uit flora- en faunaonderzoek (zie paragraaf 7.7 en bijlage 10).

HOOFDSTUK 4 PLANOPZET EN JURIDISCHE REGELING

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

Met dit bestemmingsplan wordt de bouw van het project Startbaan 16 (Olympiade), bestaande uit een appartementencomplex met maximaal 552 woningen, met een semi-verdiepte parkeergarage en nieuwe terreininrichting, juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Aan het einde van deze paragraaf is de kaart van de Verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan "Startbaan 16" weergegeven.

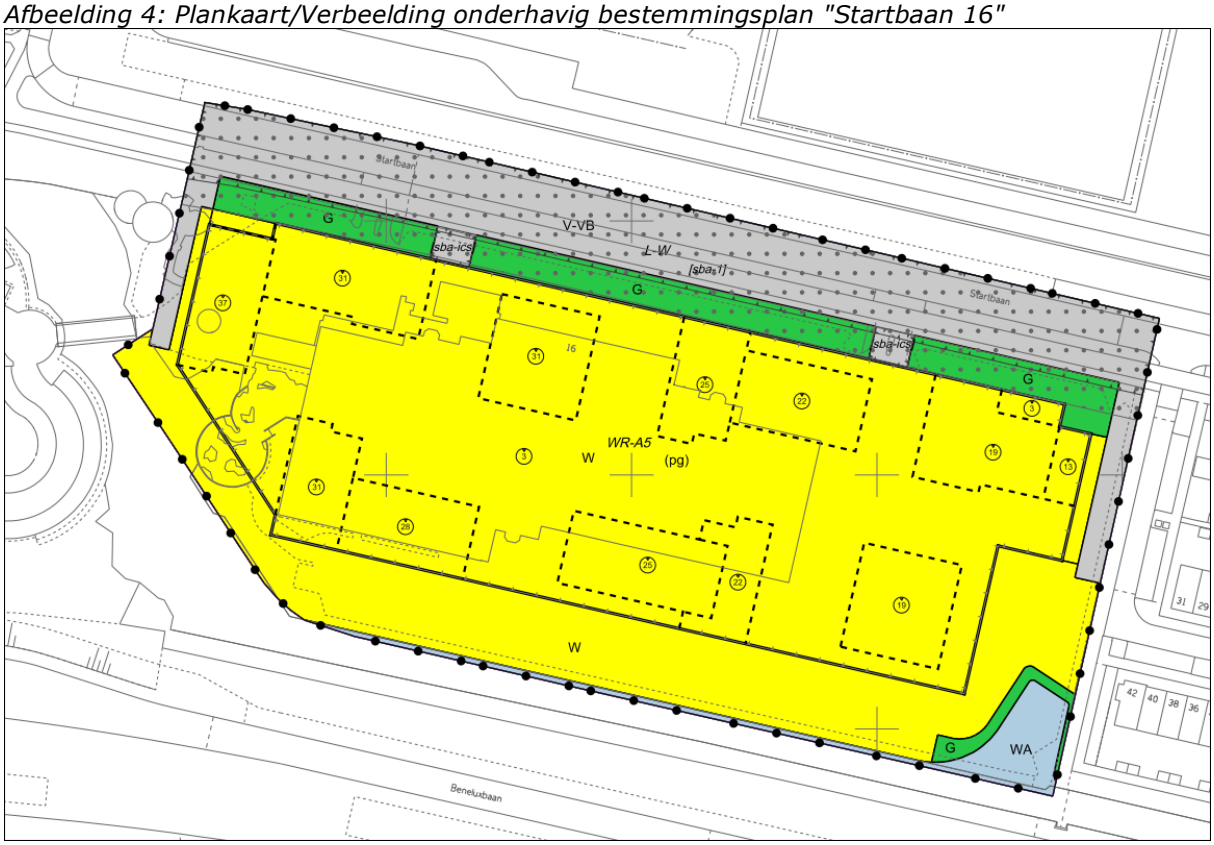
Opbouw van het bestemmingsplan
Een bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de Verbeelding, de Toelichting en de Regels. Hierbij geven de Regels de juridische bepalingen van het bestemmingsplan en geeft de Verbeelding de locaties en aanduidingen van die juridische bepalingen weer. Hierna worden deze onderdelen van het onderhavige bestemmingsplan "Startbaan 16" beschreven.

De Regels zijn, conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2012, ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

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

Afbeelding 4: Plankaart/Verbeelding onderhavig bestemmingsplan "Startbaan 16"



4.2 Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels
In Hoofdstuk 1 van de Regels worden begrippen verklaard die worden gebruikt in de Regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Vervolgens is in artikel 2 'Wijze van meten' bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
Het onderhavige bestemmingsplan kent vier enkelbestemmingen en twee dubbelbestemmingen.
De regels in verband met de enkelbestemmingen kennen een eenduidige opbouw en bestaan uit een bestemmingsomschrijving, bouwregels en specifieke gebruiksregels.

Met betrekking tot behoud en bescherming zijn een waterleiding- en archeologische dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen; deze kennen bijzondere regels.

De bestemmingsomschrijving betreft de centrale bepaling van elke bestemming. Hierin is een omschrijving opgenomen van de functies die binnen de bestemming zijn toegestaan (het gebruik). In een enkel geval is een specificering van de toegestane functie opgenomen, die correspondeert met een functieaanduiding op de verbeelding. De bouwregels van een bestemming zijn gebaseerd op de functies van gronden en op de beoogde bebouwing. De Algemene bouwregels staan in Hoofdstuk 3 van de Regels.

In dit bestemmingsplan worden de volgende bestemmingen gebruikt:

Groen (artikel 3)
De groenstroken in het plangebied hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Het groen is mede bestemd voor beplanting, paden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 4)
De erftoegangsweg Startbaan, met fietspad en voetpad, in het noordelijke deel van het plangebied, kent de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Ook de in-/uitritten van de beoogde parkeergarage, de toegangsweg naar het parkeerterrein aan de westzijde en het voetpad aan de oostzijde hebben deze bestemming. Voor de twee inritconstructies van de parkeergarage is een specifieke bouwaanduiding opgenomen.

Water (artikel 5)
De gronden die bestemd zijn voor water en gerelateerde functies en voorzieningen hebben de bestemming 'Water'. Het gaat om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit, afwatering en goede doorstroming ook daadwerkelijk water moet komen.

Wonen (artikel 6)
De gronden ten behoeve van het wonen en de woningen hebben de bestemming 'Wonen' gekregen. Tot deze bestemming behoren ook de parkeervoorzieningen ten behoeve van de voorgestane woningen.

De bebouwing van het beoogde appartementencomplex met parkeergarage is specifiek geregeld in dit bestemmingsplan met het bouwvlak en de bouwhoogte aanduidingen, en de functieaanduiding parkeergarage.
De woningen kunnen in feite enkel gerealiseerd worden binnen de beoogde bouwblokken die qua locatie en bouwhoogte zijn vastgelegd. De bouwhoogtes van de woonblokken/-gebouwen variëren.

In deze bestemming 'Wonen' zijn regels opgenomen voor het realiseren van een minimum aantal middeldure huurwoningen. In de specifieke gebruiksregels is een koppeling gelegd met de "Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018" waarin de categorisering van de middeldure huurwoningen staat opgenomen. In het onderhavige plan is geregeld dat van de woningen tenminste 64,8% middeldure huurwoningen dienen te betreffen.
Tevens zijn in deze bestemming onder de specifieke gebruiksregels de parkeernormen voor de woningen opgenomen, waarbij voor verschillende woningcategorieën en woninggroottes een aantal verschillende parkeernormen gelden.

Leiding - Water (artikel 7)
Deze dubbelbestemming beschermt de belangen van de in het plangebied aanwezige hoofdwatertransportleidingen. Het vlak van de dubbelbestemming 'Leiding - Water' is gebaseerd op een strook die dient ter bescherming van de leidingen en een (deels overlappende) strook met een zakelijk recht ten behoeve van onderhoud aan de leidingen. De beschermingszone en zakelijk recht zone van de waterleidingen is veranderd ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan. Voor de gronden met de dubbelbestemming 'Leiding - Water' geldt onder meer dat binnen 7 meter afstand van de leidingen geen gebouwen mogen worden gerealiseerd en dat voor een behoorlijk aantal werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist is. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien een schriftelijke toestemming is verkregen van de beheerder van de leiding en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het doelmatig en veilig functioneren en beheren van de leiding.

Waarde - Archeologie 5 (artikel 8)
Voor de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' geldt dat de initiatiefnemer bij grote ingrepen in de bodem bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden.
In de planregels is opgenomen voor welke bodemingrepen de eisen met betrekking tot archeologie gelden en welke criteria van toepassing zijn om te mogen bouwen of werkzaamheden te mogen uitvoeren. De regels zijn van toepassing bij de volgende bodemingrepen: dieper dan 0,30 meter, die tevens groter zijn dan 10.000 m².
De verwachtingswaarde en dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' is gebaseerd op de gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
In dit hoofdstuk zijn de aanvullende, algemene regels opgenomen.

Anti-dubbeltelregel (artikel 9)
Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.
Dit artikel is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en is daaruit overgenomen.

Algemene bouwregels (artikel 10)
In dit artikel staan de regels voor toegelaten overschrijdingen en ondergronds bouwen. In het eerste lid (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. In het tweede lid wordt aangegeven onder welke voorwaarden ondergronds bouwen mogelijk is.

Algemene afwijkingsregels (artikel 11)
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.

Algemene aanduidingsregels (artikel 12) (Luchtvaartverkeerzones - LIB)
In dit artikel wordt aangegeven waar de gronden binnen de drie gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone', met betrekking tot de luchtvaartverkeerzones van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol, voor bedoeld zijn. Binnen deze zones met de gebiedsaanduidingen gelden regels ten aanzien van maximale bouwhoogtes (toetshoogte en radarhoogte) en regels met betrekking tot vogelaantrekkende werking.

Overige regels (artikel 13)
In dit artikel is bepaald dat de in het plan genoemde wet- en regelgeving moet worden gelezen zoals die op het moment van ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan geldt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 14)
Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 15)
Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het bestemmingsplan aangegeven.

HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het onderhavige bestemmingsplan ofwel het onderhavige bouwplan heeft betrekking op een plan waarvoor op grond van artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro een exploitatieplan opgesteld zou moeten worden dan wel een anterieure overeenkomst moet worden gesloten. Aangezien er een anterieure overeenkomst is gesloten tussen de eigenaar van het perceel, waarop het bouwplan mogelijk wordt gemaakt, en de gemeente, zijn de gemeentelijke kosten anderszins verzekerd. De gemeentelijke kosten zullen via de overeenkomst worden verhaald op de initiatiefnemer van het bouwplan. Om die reden behoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

De kosten van het project/bouwplan ofwel de omgevingsvergunning komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning. Aangezien de gemeentelijke kosten via de anterieure overeenkomst worden verhaald, zijn de gemeentelijke kosten anderszins verzekerd en voldoende gedekt.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Inspraak

In het kader van het project Startbaan 16 heeft een zogeheten Startnotitie ter inzage gelegen. De Startnotitie geeft kaders voor de projectontwikkeling, de planuitwerking en het onderhavige bestemmingsplan. Op de gepubliceerde Ontwerp-Startnotitie Startbaan 16, en daarmee op het plan en project, hebben omwonenden en andere belanghebbenden (uit de omgeving van het plangebied) van 11 april tot 8 mei 2019 een inspraakreactie/zienswijze kunnen indienen. Tevens is op 18 april 2019 een informatiebijeenkomst georganiseerd, waar men tevens kon reageren op het voorgestane project/bouwplan Startbaan 16.
Op basis van de binnengekomen reacties is het project/bouwplan deels aangepast. Het noordoostelijke gebouw Blok G is naar aanleiding van de inspraak aangepast. Het blok is op een grotere afstand van de buurt geplaatst, het blok is minder hoog gemaakt en de oriëntatie van het blok is gewijzigd, waardoor er aanzienlijk minder inkijk vanuit het blok in de bestaande woonwijk kan plaatsvinden.
De weergave en beantwoording van de inspraakreacties/zienswijzen is opgenomen in de Nota van Beantwoording Startnotitie Startbaan 16. Bij de vaststelling van de Startnotitie Startbaan 16 door de gemeenteraad, op 10 juli 2019, zijn de de ingediende inspraakreacties meegewogen.

5.2.2 Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16 een aantal instanties aangehaakt.

Op 10 juni 2020 is in het kader van het wettelijk vooroverleg het bestemmingsplan aangemeld bij de provincie Noord-Holland. De provincie heeft op 23 juli 2020 aangegeven dat nader vooroverleg achterwege kan blijven.

Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met Waternet, onder meer in verband met de langs het bouwplan liggende hoofdwatertransportleidingen. Tevens is in het kader van het wettelijk vooroverleg een concept-versie van het ontwerpbestemmingsplan naar Waternet (het Waterschap AGV) gestuurd. De toezending naar Waternet is ook gedaan in het kader van de watertoets. Met Waternet zijn de regels van de dubbelbestemming 'Leiding - Water' afgestemd.

5.2.3 Zienswijzen(procedure)

Het ontwerpbestemmingsplan en (in het onderhavige geval) de omgevingvergunning bouwen, zijn conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende 6 weken terinzage gelegd. Een ieder kon gedurende deze termijn een zienswijze indienen.
Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 28 januari t/m 10 maart 2021 ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Er zijn drie zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen gaven geen aanleiding om het plan te wijzigen.
Voor de zienswijzen en de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de Nota van Beantwoording zienswijzen, dat als bijlage 20 is opgenomen bij de Toelichting van dit bestemmingsplan.

5.2.4 Vaststelling van het bestemmingsplan

Na dit ontwerp-bestemmingsplan en de zienswijzentermijn, zal het bestemmingsplan door het college ter vaststelling worden voorgelegd aan de raad. Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, zal het college de omgevingsvergunning bouwen verlenen, en zullen het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning opnieuw zes weken ter inzage worden gelegd voor de beroepstermijn.

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

6.2 Rijksbeleid

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. De SVIR actualiseert het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid als gevolg van nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Urbanisatie en stedelijke benutting - Transformatie van bedrijventerreinen
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt in zowel groei-, stagnatie- als krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen, en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en de herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van de decentrale overheden.

Ladder voor duurzame verstedelijking
Een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld aan de hand van de "Ladder voor duurzame verstedelijking". Vraaggericht programmeren en het realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, om te anticiperen op stagnatie, en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de hiervoor genoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

Relevantie onderhavige plan
Het beleid in de Structuurvisie/SVIR vormt geen belemmering voor het onderhavige plan. Uit paragraaf 6.2.3 van deze Toelichting blijkt dat het plan ook past binnen de regels van de "Ladder voor duurzame verstedelijking".

6.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het Barro bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Relevantie onderhavige plan
Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige plan. Het onderhavige plan heeft geen invloed op de nationale belangen die in het Barro zijn geborgd. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor het project Startbaan 16 en het onderhavige bestemmingsplan.

6.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De "Ladder voor duurzame verstedelijking" heeft als doel een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in artikel 3.1.6, lid 2. De onderbouwing van de behoefte aan woningen en andere functies wordt gedaan aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking.

De ladder voor duurzame verstedelijking is sinds 1 juli 2017 gewijzigd. Het principe van de ladder is hetzelfde gebleven. Met betrekking tot de (nieuwe) ladder staat in het Bro, in artikel 3.1.6, lid 2, de volgende bepaling opgenomen:
"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving 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."

Relevantie onderhavige plan
De ladder voor duurzame verstedelijking dan wel artikel 3.1.6, lid 2 Bro is van toepassing op het project Startbaan 16 en het onderhavige bestemmingsplan, omdat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Derhalve wordt hierna de behoefte aan het plan ofwel de woningen onderbouwd.

Onderbouwing behoefte woningen (nut en noodzaak project/plan)

Algemeen
De verouderde uitstraling van het terrein en de gedeeltelijke leegstand van het kantoorgebouw hebben gezorgd voor een behoefte aan andere functies dan de huidige. Gezien de woongebieden ten oosten van de planlocatie, is het wenselijk om, in verband met de kwaliteit van de leefomgeving, de onderhavige locatie te herontwikkelen. Woningbouw op de locatie van het onderhavige plangebied wordt gezien als de oplossing voor het verouderde en ongebruikte kantoorperceel. Nieuwe bebouwing met appartementen is een invulling waaraan behoefte is. Die behoefte, en de mate waarin, wordt hierna onderbouwd.

De (regionale) behoefte aan woningen dient te worden onderbouwd in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte. De voorgenomen woningbouw in het plan Startbaan 16 (project Olympiade), op de locatie Startbaan 16 in Amstelveen, beoogt te voorzien in een (regionale) behoefte aan woningen. Het betreft appartementengebouwen met in totaal 552 woningen. In het onderhavige bestemmingsplan wordt de realisatie van maximaal 552 woningen mogelijk gemaakt, waarvan tenminste 358 (dan wel 64,8%) middeldure huurwoningen moeten betreffen.

Ter onderbouwing van de woningbouw op de locatie Startbaan 16 in Amstelveen wordt gebruik gemaakt van het rapport "Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland" (voorheen Stadsregio Amsterdam) en de 'Monitor Woningbouw 2019' van de provincie Noord-Holland. Met de gegevens in deze rapportages is de 'ladder-toets woningen' in dit bestemmingsplan opgesteld.

Eind 2016 heeft de voormalige stadsregio Amsterdam het Regionaal Actieprogramma (RAP) Stadsregio 2016-2020 opgesteld, welke in juli 2017 aangevuld is. Het RAP en de 'oplegger' met aanvullingen vormen samen het geldende RAP voor de regio. Het RAP is een belangrijk document voor het voldoen aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In dit geval wordt het RAP gebruikt om de regionale kwantitatieve en kwalitatieve behoefte naar woningbouw te toetsen.
Daarnaast is gekeken naar de Monitor Woningbouw (2019) van de provincie Noord-Holland, welke de basis vormt voor de regionale woonafspraken tussen de provincie en de regio's. De Monitor Woningbouw 2019 kijkt naar de productie, plancapaciteit en woningbehoefte.

Regio
In 2010 heeft de provincie Noord-Holland in de woonvisie vier deelregio's bepaald. Eén daarvan is de Stadsregio Amsterdam (SRA). Sinds januari 2017 is de SRA opgedeeld in drie deelregio's, te weten Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland. In het RAP 2016-2020 worden deze drie regio's beschouwd als de marktregio Amsterdam. De inhoudelijke ambities en doelstellingen blijven ongewijzigd. Amstelveen en daarmee het plangebied Startbaan 16 is gelegen in de regio Amstelland-Meerlanden en in de marktregio Amsterdam. Voor de onderhavige toets van woningbehoefte wordt dus naar deze regio's gekeken.

Kwantitatieve woningbehoefte
Het bepalen van de kwantitatieve woningbehoefte is sterk afhankelijk van aannames die worden gedaan met betrekking tot onder andere bevolkings- en huishoudensontwikkelingen en binnen- en buitenlandse migratie. De beschikbare woningbehoeftecijfers betreffen prognoses. Daarnaast stuurt – op de woningmarkt – het aanbod ook de vraag. Door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn de vraaggestuurde woningbehoeftecijfers tot 2040 vastgesteld. Deze cijfers hanteert de provincie, naast de RAP's, bij het beoordelen van nut en noodzaak van woningbouw, conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het gaat hier dus om een provinciale prognose. De cijfers zijn beschikbaar per regio en gemeente.
De geactualiseerde prognose staat in de Monitor Woningbouw 2019 en is gebaseerd op het rapport "Prognose 2019-2040: Bevolking, huishoudens en woningbehoefte" (d.d. 21 augustus 2019) van de provincie Noord-Holland.

Zowel de prognose uit het RAP uit 2017 als de prognose van de provincie uit de Monitor Woningbouw 2019 zijn in deze plantoelichting weergegeven. De prognose in het RAP 2016-2020 (oplegger 2017) is weergegeven in tabel 6.3A. De prognose uit de Monitor Woningbouw 2019 van de provincie is weergegeven in tabel 6.3B.

Tabel 6.3A Prognose regionale woningbehoefte (uit RAP 2016-2020)

	2017-2027
Amsterdam	47.170
Zaanstreek-Waterland	13.950
Amstelland-Meerlanden	18.390
Totaal marktregio Amsterdam	79.510

Tabel 6.3B Prognose woningbehoefte Noord-Holland (uit Monitor Woningbouw 2019)

	2019-2025	2019-2030	2019-2040	
Amsterdam	30.600	56.200	100.900	
Amstelland-Meerlanden	12.900	20.900	31.000	
Noord-Holland	77.600	130.700	201.800	

Regionale plancapaciteit
Bij het bepalen of een ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte dient rekening te worden gehouden met de capaciteit in bestaande woningbouwplannen alwaar dus woningen worden toegevoegd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Monitor Woningbouw 2019 van de provincie.

Tabel 6.3C Plancapaciteit naar planstatus (uit Monitor Woningbouw 2019)

	Hard	Zacht
Amsterdam	44.000	183.200
Amstelland-Meerlanden	9.200	43.800
Noord-Holland	85.500	310.300

Resultaat kwantitatieve analyse / Balans vraag en aanbod c.q. balans prognose en plancapaciteit
In de Monitor Woningbouw wordt genoemd dat als vuistregel elke regio minimaal voldoende harde plancapaciteit moet hebben om de behoefte van 3 tot 5 jaar op te vangen. Amstelland-Meerlanden heeft een harde plancapaciteit van 9.200 en een woningbehoefte tot 2025 van 12.900. Voor de middellange termijn is er een concrete regionale woningbehoefte. Tevens groeit de woningbehoefte na 2025 verder door tot 2030 én 2040, namelijk naar respectievelijk 20.900 en 31.000. Op de korte tot middellange termijn zijn nieuwe harde plannen en concrete woningbouwplannen, zoals het onderhavige plan, nodig. Bestaande harde plannen worden vaak niet daadwerkelijk volledig gerealiseerd, vaak door over-programmering in bestemmingsplannen. Nieuwe concrete woningbouwplannen zoals het onderhavige project en bestemmingsplan Startbaan 16 zijn nodig om in de actuele woningbehoefte te voorzien.

In de Monitor Woningbouw 2019 wordt tevens de 'inhaalvraag' aangehaald. Gezien de huidige druk op de woningmarkt is het wenselijk dat er in de komende jaren meer wordt gebouwd dan de verwachte groei van de woningbehoefte. Deze inhaalvraag geeft een grotere woningbouwopgave voor de korte termijn om de krapte op de woningmarkt terug te dringen.
Het onderhavige project en bestemmingsplan Startbaan 16 heeft betrekking op een woningbouwplan dat direct na inwerkingtreding van het plan tot uitvoering wordt gebracht, en daarmee bijdraagt aan het verminderen van de krapte op de woningmarkt.

Kwalitatieve woningbehoefte
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient een plan te voorzien in een behoefte. Hiermee wordt impliciet bedoeld, zoals ook in het RAP, dat er ook een kwalitatieve aansluiting van de voorgenomen woningen dient te zijn ten aanzien van de woningbehoefte. De kwalitatieve woningbehoefte heeft betrekking op kenmerken als woonmilieu, woningtype en betaalbaarheid. De prognoses geven echter geen duidelijke opgave in kwantitatieve zin ten aanzien van de diverse woningcategorieën. Het gaat voornamelijk om het voorkomen van overaanbod in bepaalde segmenten op de woningmarkt.

Door de grote woningbehoefte is er tekort aan zowel grondgebonden woningen als appartementen, in diverse segmenten, in de marktregio Amsterdam. Dit hangt sterk samen met het relatief grote kwantitatieve woningtekort op dit moment en de verwachting voor de toekomst. Bij een grote totale vraagdruk is er weinig risico dat projecten tot kwalitatief overschot leiden.

De kwalitatieve woningbehoefte ligt in de komende jaren voornamelijk bij middeldure (huur)woningen. Middeldure (huur)woningen moeten vooral gezocht worden in appartementen. Het onderhavige plan Startbaan 16 voorziet voor een groot deel in de behoefte aan middeldure huurwoningen, aangezien circa 65% van de appartementen onder het middeldure huursegment vallen. Daarnaast voorziet het onderhavige plan (project Olympiade) in middeldure/betaalbare koopwoningen. In Amstelveen is een tekort aan middeldure (huur)woningen, en is sprake van scheefwonen. De doorstroming naar middeldure en duurdere (huur)woningen moet worden gestimuleerd. Daarom zal het onderhavige plan waarschijnlijk niet tot een overaanbod aan appartementen leiden.

Verder is van belang dat in een krappe woningmarkt de vraag naar woningen in sommige woonmilieus niet volledig kan worden bediend en men zich zal vestigen in een 'tweede keus' woonmilieu of men blijft wonen in een 'te goedkope' woning. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om hoofdzakelijk grondgebonden woningen te realiseren, vanwege zowel ruimtegebrek als de prijs. Daarnaast wil de gemeente scheefwonen tegengaan door in het middeldure en dure segment meer woningen toe te voegen en ook betaalbare koopwoningen aan te bieden.

Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied
De locatie Startbaan 16 is gelegen binnen 'Bestaand Stedelijk Gebied'. Er is sprake van transformatie van een ongebruikt terrein en een leegstaand kantoorgebouw. Met de realisatie van woningen centraal in Amstelveen zal er dus sprake zijn van een transformatie in bestaand stedelijk gebied, namelijk de transformatie van een kantoorlocatie. Dit sluit aan bij de gedachte van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat binnen stedelijk gebied desgewenst gezocht wordt naar een andere bestemming van een gebied (en naar herstructurering van bestaande terreinen). Het onderhavige plan sluit aan op het locatie-aspect van de ladder voor duurzame verstedelijking (zijnde trede 2).

Conclusie
Het woningbouwplan Startbaan 16 (project Olympiade), en daarmee het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16, voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

6.2.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

De kaders van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol vormen geen belemmering voor het onderhavige plan. Dit staat toegelicht in paragraaf 7.12.

6.3 Provinciaal beleid

6.3.1 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, richt 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 onderhavige plan
Per project wordt door de gemeente Amstelveen bekeken hoe bij de ambities van de provincie kan worden aangesloten.

Bij de veranderingen in de fysieke leefomgeving door het onderhavige project zal er sprake zijn van een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving. Er zal een leegstaand verouderd pand en ongebruikt (parkeer)terrein verdwijnen. De nieuwbouw en bijbehorende nieuwe inrichting van het perceel zorgt voor verbeteringen in de fysieke leefomgeving. De nieuwe woningen zullen voldoen aan de nu geldende eisen ten aanzien van energie. De woningen zullen geen gasaansluiting kennen. Daarnaast wordt een warmtekoude-opslag (wko) voorziening gerealiseerd en worden op de daken PV-panelen geplaatst.

Het onderhavige project is niet of nauwelijks te beschouwen als nieuwe verstedelijking. Aangezien er sprake is van een transformatie van een bestaand bebouwd gebied en verhard terrein, en van inbreiding, hoeft er geen stedelijke uitbreiding plaats te vinden. Dit komt het behoud van landschap ten goede. De stedelijke inbreiding, met hoogbouw, is nodig om te kunnen voldoen aan de woningbehoefte.

6.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld.
In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om in de geest van de komende Omgevingswet naar nieuwe regels te streven die zien op het 'hoe': 'hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving'. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie (NH2050) worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Een (groot) aantal van de regels van de PRV zijn ook in de Omgevingsverordening NH2020 terecht gekomen.

In de Omgevingsverordening staan onder meer de regels van de provincie Noord-Holland met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling en plannen. Tevens heeft de provincie in de Omgevingsverordening in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen, over onderwerpen waar een provinciaal belang mee is gemoeid.

Daarnaast zijn in de Omgevingsverordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).
De Omgevingsverordening geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is het artikel 6.3 'Nieuwe stedelijke ontwikkeling' van de Omgevingsverordening van belang. Daarin staat het volgende:
Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkeling:

1. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

Relevantie onderhavige plan
De Omgevingsverordening NH2020 geeft geen belemmeringen voor het onderhavige plan. Het onderhavige plan(gebied) bevindt zich niet in een gebied/zone van de Omgevingsverordening dat beperkingen oplegt voor de ontwikkeling van het plangebied tot een woonlocatie. Met het onderhavige plan en project worden woningen toegevoegd aan het bestaand stedelijk gebied. Het onderhavige plan voldoet aan het bepaalde in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening, omdat er met het "Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland" afspraken zijn gemaakt over de verdeling van woningbouw in de regio.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

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

Versterken bestaande kwaliteiten en grijpen van nieuwe kansen
Amstelveen wil haar bestaande kwaliteiten behouden en deze kwaliteiten waar mogelijk versterken. Deze kwaliteiten zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid.

Daarnaast wil Amstelveen nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bijvoorbeeld door middel van een toekomstvaste openbaarvervoerverbinding tussen Amsterdam en Amstelveen door de vernieuwing van de Amstelveenlijn. Of de ontwikkeling van een knooppunt van hoogwaardig vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt.

Andere thema's waar de gemeente Amstelveen kansen ziet, zijn:

- Behoud van waardevol landschap door middel van zorgvuldig afgewogen ontwikkeling.
- Creëren van een toekomstvast openbaar vervoer. Een goed lokaal netwerk is hiervoor een noodzakelijke voorwaarde.
- Stimuleren van hoogwaardig wonen. Dit zorgt voor een betere doorstroming op de woningmarkt, energiezuiniger wonen en meer particulier opdrachtgeverschap.

- Stimuleren van het nieuwe werken door betere benutting van bestaande bedrijventerreinen en kantoren.
- Vergroten aantrekkelijkheid voorzieningen door onder andere versterking van het Stadshart, concentratie van wijkwinkelcentra en de beschikbaarheid van excellent onderwijs voor iedereen.
- Duurzamer benutten van ruimte door middel van slim en zuinig ruimtegebruik binnen een ruimtelijk kwaliteitskader.

Landschap
Natuurwaarden en recreatiemogelijkheden zijn belangrijke elementen voor de metropoolregio Amsterdam, voor de inwoners van Amstelveen, maar ook als vestigingsfactor voor bedrijven. Behoud en versterking van deze waarden vergt dus grote zorgvuldigheid. Een belangrijk vraagstuk met betrekking tot het landschap is, dat een economisch dynamische metropoolregio een verstedelijkingsdruk voor het aanpalende landelijke gebied betekent, zo ook in de gemeente Amstelveen.

Wonen - Diversiteit en Doorstroming
Voor woningzoekenden wordt de kwaliteit van de woonomgeving steeds belangrijker in hun woningkeuze. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte met aansprekende architectuur zijn belangrijke ingrediënten voor aantrekkelijke woonmilieus. Van belang is dan ook op zoek te gaan naar de mogelijkheden om de kwaliteit van woonmilieus in Amstelveen te verhogen en verder te differentiëren. Een woonmilieu is een aanduiding voor een verzameling aan kenmerken die woongebieden binnen dat woonmilieu gemeenschappelijk hebben. Uitgangspunt voor de verdere differentiatie in woonmilieus is dat de belangrijke onderscheidende kwaliteiten van Amstelveen behouden blijven. Belangrijkste kwaliteit is dat Amstelveen een rustig, groen en relatief veilig woonmilieu biedt ten opzichte van de aangrenzende gemeente Amsterdam.

Versterking van de diversiteit aan woonmilieus kan het beste plaatsvinden op die locaties waar nieuwbouw gaat plaatsvinden of in die gebieden waar functiewijzigingen gaan plaatsvinden, dan wel waar de woningvoorraad woon- of bouwtechnisch is verouderd.
Het uitgangspunt is dat de woningmarkt in Amstelveen in beweging gebracht moet worden. Dit wordt bereikt door de doorstroming te bevorderen door nieuwe kwalitatief hoogwaardige woningen toe te voegen, zowel in centrumstedelijke, landelijke als suburbane woonmilieus. Centrumstedelijke woonmilieus kunnen ontwikkeld worden rond verkeersassen zoals de Beneluxbaan. Voor verschillende doelgroepen kunnen potentiële ontwikkelingslocaties in de Beneluxbaanzone een aantrekkelijk gemengd woon/werkmilieu vormen.

Grote kantorenvoorraad, hoge leegstand, en leegstand van kantoren terugdringen
Amstelveen heeft een grote kantorenvoorraad met een relatief hoge leegstand. Een aantal grote kantoren is/was gevestigd langs de Startbaan. 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.

Relevantie onderhavige plan
Het onderhavige plan leidt tot het duurzaam benutten van ruimte. Door de variatie in bouwhoogte wordt aangesloten op het ruimtelijk kwaliteitskader. Met het onderhavige plan en project kan de locatie Startbaan 16 van een nieuwe invulling en functie worden voorzien. In dat kader is het van belang dat de projectbebouwing de hoogte in gaat, waarbij er rekening is gehouden met aansluiting op de naastliggende woonbebouwing.

De appartementengebouwen zijn eveneens van belang in het kader van verstedelijkingsdruk en om uitbreiding van de stad waar mogelijk te voorkomen ten behoeve van het landschap en landelijk gebied. Door de variatie aan appartementen ontstaat een diversiteit in woonmilieu. De onderhavige projectbebouwing kent een aansprekende architectuur en de openbare ruimte in de omgeving is/wordt van hoogwaardige kwaliteit, waardoor er sprake zal zijn een aantrekkelijk woonmilieu.

Met het onderhavige plan en project wordt een centrumstedelijk woonmilieu ontwikkeld langs de verkeersas Beneluxbaan. Deze locatie is in combinatie met het woningbouwprogramma tevens geschikt als nieuw suburbaan woonmilieu. Door het creëren van de nieuwe woonmilieus komt de doorstroming weer op gang.

De verwachting is dat de kantoorleegstand in Amstelveen, zonder het vervangen van kantoren, onvoldoende zal afnemen. Uitbreiding van het kantoorareaal is ongewenst. Het vervangen van bestaande kantoorruimte en transformeren van kantoorruimte naar andersoortig gebruik, zoals met het onderhavige plan, is een oplossing voor de leegstand.
De strook tussen de Beneluxbaan en de Startbaan heeft door de ligging binnen de gemeente en buiten de beperkingen van luchthaven Schiphol (LIB) meer kansen om te transformeren naar woonfuncties dan andere kantorenlocaties. Het ligt dan ook niet voor de hand om op het te herontwikkelen perceel langs de Startbaan een kantoorfunctie te realiseren. Het bestaande kantoor voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd, en kan niet opnieuw weer in grote mate worden gebruikt.

6.4.2 Nota Parkeernormen

Op 3 december 2020 heeft de gemeenteraad de 'Nota Parkeernormen 2021' vastgesteld. Op basis van de parkeernormen in deze nota worden projecten en bouwplannen getoetst ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen. 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 van bestemmingsplannen, zoals het "Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en Parkeernormen", in principe verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernormen Amstelveen'. Tevens kunnen in nieuwe bestemmingsplannen specifieke parkeerregels worden opgenomen om een passende hoeveelheid parkeergelegenheid te borgen voor nieuwe ontwikkelingen, waarbij de gemeenteraad de mogelijkheid benut om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen in de 'Nota Parkeernormen'. Hiermee kan elk initiatief waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, worden getoetst 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.

Indien voor projecten in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen van deze projecten wordt aan deze normen vastgehouden.

Op het moment van voorbereiding/terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was de 'Nota Parkeernormen 2016' het gemeentelijke parkeerbeleid.

Relevantie onderhavige plan
De parkeernormen in het parkeerbeleid zijn, als bij ieder bouwplan, in principe van toepassing op het onderhavige project Olympiade (Startbaan 16). Er wordt in het onderhavige plan echter afgeweken van de parkeernormen in de 'Nota Parkeernormen 2021' alsook ten dele van de parkeernormen in de voorgaande 'Nota Parkeernormen 2016'.

In het onderhavige plan is ten aanzien van de middeldure huurwoningen een afwijkende parkeernorm ten opzichte van de 'Nota Parkeernormen' opgenomen, namelijk een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning. In dit plan is ten aanzien van de middeldure koopwoningen, de woningen die kleiner zijn dan 70 m2, een afwijkende parkeernorm ten opzichte van de 'Nota Parkeernormen' opgenomen, namelijk een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning.

Burgemeester en wethouders kunnen op basis van een gemotiveerd voorstel afwijken van de parkeernorm die normaliter van toepassing is, waarbij voor het onderhavige project deze afwijking wordt voorgelegd aan de gemeenteraad in het kader van de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16.

Middels de parkeernormen in het onderhavige plan zullen de parkeernormen in de 'Nota Parkeernormen 2021' niet van toepassing zijn. Derhalve zit in het onderhavige bestemmingsplan geen koppeling met de 'Nota Parkeernormen Amstelveen'.

Voor de middeldure woningen zijn de parkeernormen gebaseerd op het verrichte parkeeronderzoek plan Startbaan 16 (woningbouwproject Olympiade).

In het onderhavige plan is voor de duurdere en grotere woningen aangesloten op de parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2016' van Amstelveen. Zo is voor de koopwoningen met een grootte van 70 tot 100 m2 de parkeernorm 1,4 parkeerplaats per woning. Voor koopwoningen groter dan 100 m2 geldt een parkeernorm van 1,7 of 2,0 parkeerplaats per woning. Voor woningen met een huurprijs boven de maximale huurprijs opgenomen in de 'Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018' geldt een parkeernorm van 1,4, 1,7 of 2,0 parkeerplaats per woning.
Voor de middeldure huurwoningen, en de middeldure koopwoningen tot 70 m2, geldt in het onderhavige plan een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning.

Er kan worden afgeweken van de parkeernormen in het parkeerbeleid in de 'Nota Parkeernormen' van de gemeente Amstelveen, omdat er voldoende parkeerplaatsen voor de betreffende type woningen en doelgroepen worden gerealiseerd en omdat deze parkeerplaatsen op eigen terrein (conform het parkeerbeleid) worden gerealiseerd.
Ten aanzien van het parkeren en de onderbouwing van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt verwezen naar paragraaf 7.3.3.

6.4.3 Woonagenda Amstelveen

Op 12 februari 2020 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2020-2023 vastgesteld. Deze nieuwe Woonagenda is niet van toepassing op woningprojecten waarvoor reeds kaders zijn vastgesteld, zoals het project Startbaan 16.

Woonagenda 2015-2018
Op 9 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Amstelveense Woonagenda 2015-2018 vastgesteld. De aanleiding hiervoor is dat de gemeente in trek is als woongemeente. Door de beperkingen van natuur, landschap en het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) kan de gemeente nog maar een beperkt aantal woningen bouwen. Transformatie van bestaande functies naar wonen, en stedelijke vernieuwing van wat oudere wijken, gaan de hoofdmoot van de bouwactiviteit in de gemeente vormen.

De Amstelveense woningmarkt is nauw verweven met de woningmarkt in Amsterdam. Het aantal verhuizingen van Amstelveen naar Amsterdam is vergelijkbaar met de verhuizingen in omgekeerde richting. Het zijn vooral jongeren die naar Amsterdam verhuizen en jonge gezinnen die naar Amstelveen verhuizen. In vergelijking met andere gemeenten in de regio heeft Amstelveen een relatief groot aandeel huishoudens van 65 jaar en ouder. Daarnaast heeft Amstelveen het grootste aandeel dure koopwoningen in de regio en vervult het een belangrijke rol voor de huisvesting van expats. Vanwege deze specifieke rol binnen de regio zal de gemeente binnen het woonbeleid het accent leggen op het aantrekken van midden- en hogere inkomens. 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.

Amstelveen kent een sociale woningvoorraad die ruim voldoende is voor de doelgroep. Er worden geen nieuwe sociale huurwoningen gebouwd, en de doorstroming moet worden gestimuleerd. De gemeente wil scheefwonen tegengaan door in het middeldure en dure segment meer woningen toe te voegen en in beperkte mate ook betaalbare koopwoningen aan te bieden.

Relevantie onderhavige plan
Het onderhavige plan past binnen de uitgangspunten van de Woonagenda. Er is sprake van een transformatie, en het plan zorgt voor een uitbreiding van woningen in het middeldure en dure segment in de huur- en koopsector. Daarbij betreft het merendeel van de woningen middeldure huurwoningen. Het onderhavige plan komt doorstroming ten goede.

Woonagenda 2020-2023
Op 12 februari 2020 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2020-2023 vastgesteld. In deze nieuwe Woonagenda staat onder meer het volgende.
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 de gemeente de aankomende jaren ongeveer 10.000 woningen toe te voegen. De druk binnen alle segmenten is hoog. De Woonagenda 2020-2023 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. Eén van de speerpunten is om de Amstelveense jongeren en starters meer kansen te bieden op de woningmarkt. Een ander speerpunt is meer (betaalbare) koop- en huurwoningen voor Amstelveners met behoud van groene leefbare wijken.

Relevantie onderhavige plan
De nieuwe Woonagenda 2020-2023 is formeel niet van toepassing op het onderhavige plan, omdat er op 10 juli 2019 door de gemeenteraad een Startnotitie is vastgesteld voor het project Startbaan 16, vóórdat de Woonagenda 2020-2023 is vastgesteld. Wel kan gezegd worden dat het onderhavige woningbouwplan aansluit op de uitgangspunten van de Woonagenda 2020-2023.
Het onderhavige plan Startbaan 16 voorziet in veel en vooral woningen voor de middeninkomens, maar het onderhavige project Olympiade kent ook woningen in de hogere segmenten. Ook voor de (samenwonende) jongeren en starters met een hoger inkomen biedt het onderhavige plan met het project Olympiade betaalbare woningen. De realisatie van het merendeel aan middeldure huurwoningen in het totale woningbouwplan, is geborgd in het onderhavige plan door een koppeling met de 'Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018'. Het onderhavige plan voegt zowel koop- als huurwoningen toe voor de Amstelveners, met veel betaalbare huurwoningen. Het onderhavige plan voegt maar liefst 552 woningen toe aan de Amsteelveense woningvoorraad, maar het groene karakter van de planomgeving en wijk blijft behouden.

6.4.4 Hoogbouwvisie Amstelveen

Op 2 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Hoogbouwvisie vastgesteld. De Hoogbouwvisie geeft allereerst aan wat in Amstelveen als hoogbouw wordt beschouwd, en vervolgens de locaties waar hoogbouw in principe kan worden ontwikkeld. Vanaf 18 meter bouwhoogte is sprake van hoogbouw; dit is gebaseerd op de hoogte van de kruin van bomen in Amstelveen. Daarnaast geeft de Hoogbouwvisie de ontwerpuitgangspunten voor hoogbouw. Op locaties waar hoogbouw kan worden ontwikkeld, gelden de hoogtebeperkingen (ofwel maximale hoogtes) van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol als maximale bouwhoogte.

Relevantie onderhavige plan
De Hoogbouwvisie is formeel niet van toepassing op het onderhavige plan, omdat er op 10 juli 2019 door de gemeenteraad een Startnotitie is vastgesteld voor het project Startbaan 16, vóórdat de Hoogbouwvisie is vastgesteld.
In het onderhavige plan is sprake van hoogbouw, omdat de maximale bouwhoogte hoger is dan 18 meter (boven maaiveldniveau). Het onderhavige plan bevindt zich op een locatie die in de Hoogbouwvisie als hoogbouwlocatie is aangewezen. Tevens voldoet het plan aan de hoogtebeperkingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol, en daarmee aan de maximale bouwhoogte volgens de Hoogbouwvisie. De ontwerpuitgangspunten voor hoogbouw (anders dan de hoogte) zoals opgenomen in de visie, zijn niet op het onderhavige plan Startbaan 16 en project Olympiade van toepassing.
De planlocatie is stedenbouwkundig geschikt voor hoogbouw. Uit de verrichte onderzoeken op het gebied van bezonning en wind, blijkt dat de locatie ook voor wat betreft de aspecten bezonning/schaduw en windklimaat en -hinder geschikt is voor de beoogde hoogbouw (zie paragrafen 7.9 en 7.10).

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSASPECTEN EN -KWALITEIT

7.1 Bodem

7.1.1 Beleidskader en wettelijk kader

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 benadeeld.

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's 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. Het derde spoor is het ruimtelijke spoor (Wro en Bro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door een nieuwe gebruiksfunctie alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Als ijkpunt worden de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit toegepast. Bij bestaand bodemgebruik worden momenten van grondverzet aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet verminderd en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is wel gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer (2013), maar er zijn geen regels opgenomen die het bestemmen van gebruiksfuncties beperken. Daar is ook weinig aanleiding voor, omdat de chemische bodemkwaliteit over het algemeen geen knelpunt vormt voor bestaand en toekomstig bodemgebruik.

Provinciale milieuverordening
Er mag alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening.

7.1.2 Bodemkwaliteit plangebied

Er zijn in verband met de herontwikkeling van de locatie Startbaan 16 Amstelveen door het bureau Waders Milieu in de periode mei en juni 2020 een verkennend bodemonderzoek en een nader bodemonderzoek uitgevoerd (rapport d.d. 2 juli 2020, zie bijlage 3). Het bodemonderzoek betreft tevens een asbest in grondonderzoek. Hierna zijn de resultaten en conclusies van het bodemonderzoek beschreven.
In verband met de bij het verkennend bodemonderzoek aangetoonde sterke verontreinigingen met de zware metalen koper, nikkel en zink, is een nader bodemonderzoek uitgevoerd. (De twee onderzoeken van mei/juni 2020 zijn verwerkt in één rapport.)
Naar aanleiding van het bodemonderzoek, de kenmerken van de planlocatie en de aanwezigheid van een vulpunt en ontluchting van de inpandige HBO-tank, is er een aanvullend verkennend bodemonderzoek verricht naar het vul- en ontluchtingspunt van de dieseltank, door het bureau ATKB (rapport d.d. 20 oktober 2020, zie bijlage 4).

Verkennend- en nader bodemonderzoek en asbest in grondonderzoek

Conclusies algemeen
Geconcludeerd wordt dat de hypothese 'verdachte locatie' stand houdt voor het verkennend bodemonderzoek NEN 5740. Plaatselijk zijn in de bovengrond lichte verontreinigingen met de zware metalen (cadmium, kobalt, kwik, nikkel en lood) aangetoond, en zijn op een bepaald terreindeel sterke verontreinigingen met de zware metalen koper, nikkel en zink (wederom) aangetroffen. In het grondwater is plaatselijk een licht verhoogde gehalte met molybdeen aangetoond. Deze wordt niet beschouwd als verontreiniging maar als verhoogde achtergrondwaarde.

Op het terreindeel met plaatselijk een sterke verontreiniging met koper en zink heeft nader onderzoek plaatsgevonden. Het grondwater ter hoogte van dit terreindeel is niet verontreinigd met de onderzochte parameters.

Op basis van de resultaten van het onderzoek op de 'locatie als geheel' (exclusief deellocatie nader onderzoek) kan worden geconcludeerd dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in voldoende mate is vastgelegd en geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling van de locatie en de beoogde functie (wonen).

De matig en sterk verhoogde gehalten zijn getoetst aan de lokale achtergrondgehalten. De aangetoonde gehalten overschrijden de lokale achtergrondgehalten.

Ten behoeve van de verwerking van de vrijkomende slakkenlaag binnen de onderzoekslocatie wordt geconcludeerd dat deze herbruikbaar is. Het materiaal voldoet aan de samenstellingseisen voor 'niet-vormgegeven bouwstoffen' en uit de analyseresultaten van de direct onderliggende kleilaag blijkt dat er niet of nauwelijks uitloging plaatsvindt vanuit het materiaal.

Conclusies asbest in grondonderzoek
Geconcludeerd wordt dat de hypothese 'verdachte locatie', met betrekking tot asbest in de grond, voor het verkennend bodemonderzoek NEN 5707 verworpen dient te worden. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Ook is er analytisch geen asbest aangetoond.

Conclusies koper, nikkel en zink verontreiniging
Op de locatie is in 1989 een indicatief- en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek wordt ook nikkel als kritische parameter aangemerkt. Het nader onderzoek heeft zich gericht op de sterke verontreiniging met koper, nikkel en zink.

In totaal is circa 440 m3 grond verontreinigd met de zware metalen koper, nikkel en zink boven de interventiewaarde. De interventiewaarde contour is op basis van extrapolatie bepaald. Onbekend is wanneer de verontreiniging precies is ontstaan. Het betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging is waarschijnlijk ontstaan vóór 1987.

Op basis van de analyseresultaten zijn de voorlopige veiligheidsklassen voor werkzaamheden in de bodem bepaald conform de CROW 400. Hieruit blijkt dat voor de grond geen veiligheidsklasse van toepassing is (basishygiëne).

Aanbevelingen en nadere constateringen
Aanbevolen wordt om ten behoeve van het verwijderen van de aangetoonde verontreiniging met zware metalen (boven de interventiewaarde) een BUS-melding te verrichten. De melding dient te worden goedgekeurd door het bevoegde gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens de provincie Noord-Holland).

Totdat de sanering plaatsvindt mag er op het zuidwestelijk gelegen terreindeel niet in de grond geroerd worden.

Op basis van het vooronderzoek zijn de gedempte sloten, welke aanwezig zijn over de gehele lengte van de locatie, als onverdacht aangemerkt en derhalve niet als separate deellocatie in het onderzoek meegenomen. In lijn met de uitkomsten van voorliggend onderzoek wordt geadviseerd om –in het stadium van de aanvang werkzaamheden bouwrijp maken - een aanvullend onderzoek te doen naar de aard van het materiaal dat aanwezig is in de gedempte sloten op de locatie, door middel van het in beeld brengen van het profiel van de slootdempingen en analyse op het uitkomend materiaal.

Ten behoeve van de verwerking van vrijkomende grond buiten de onderzoekslocatie wordt verwezen naar de uitgangspunten van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

De bovengrond/bovenlaag van de grond kan, op basis van de onderzoeksresultaten, op de locatie worden hergebruikt. Mogelijk dient een uitzondering te worden gemaakt voor de bovengrond (zandgrond) binnen de contouren van de aangetoonde verontreiniging in de ondergrond.

Geadviseerd wordt de bovengrond en het vrijkomende materiaal uit de massief slakkenhoudende lagen binnen en nabij de contour met sterk verontreinigde grond (tot maximaal ca. 0,8 m-mv) uit te keuren alvorens deze her te gebruiken op de locatie.

Het onderzoek is onder Kwalibo (een onderdeel van het Besluit bodemkwaliteit) uitgevoerd. Het betreft echter geen partijkeuring ten behoeve van afvoer van grond of verhardingsmaterialen van de locatie.

Gezien het karakter van het onderzoek is het, ondanks de zorgvuldigheid waarmee het is uitgevoerd, altijd mogelijk dat eventueel lokaal voorkomende verontreinigingen niet naar voren zijn gekomen.

Aanvullend verkennend bodemonderzoek inpandige HBO-/dieseltank
Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de huidige kwaliteit van de bodem bij het vulpunt en ontluchtingspunt van de brandstoftank, gelegen aan de buitenzijde van het pand. De dieseltank (HBO) zelf is in het pand en in de kelder direct langs de betonnen kelderwand gelegen.

Conclusies
- De bodem op de locatie bestaat tot de maximale boordiepte voornamelijk uit klei, waarop een grindlaag met zandbijmenging gelegen is. De grondwaterstand is vastgesteld op een diepte van 0,44 m-mv.
- De zandige toplaag nabij het ontluchtingspunt en de kleiige bovengrond nabij het vulpunt zijn licht verontreinigd met minerale olie. Deze verontreiniging is te relateren aan de dieseltank (HBO).
- Het grondwater is (na directe bemonstering na plaatsing van de peilbuis) licht verontreinigd gebleken met naftaleen. Er is geen minerale olie aangetoond. De naftaleenverontreiniging is niet direct gerelateerd aan diesel en is derhalve vermoedelijk door externe omgevingsfactoren in verhoogde concentraties aanwezig.
- De gehanteerde onderzoekshypothese "Ter plaatse van het vul- en ontluchtingspunt is mogelijk sprake van verontreiniging met minerale olie in de bodem" is bevestigd. Er is sprake van licht verontreinigde grond.
- Omdat sprake is van een nieuw geval van bodemverontreiniging (ontstaan na 1987) is sprake van een verwijderingsplicht (zorgplicht). Dit kan onder een plan van aanpak en met instemming van de gemeente. Een nader afperkend onderzoek wordt niet zinvol geacht. De verontreiniging kan op basis van visuele waarneming worden afgegraven en zal beperkt van omvang zijn.

Toekomstige situatie
Met het onderhavige project is er geen sprake van activiteiten en werkzaamheden die leiden tot relevante bodemverontreiniging of een relevante aantasting van de bodemkwaliteit. De functie wonen leidt niet of nauwelijks tot bodemvervuiling.

7.1.3 Conclusie

De bodemkwaliteit van het onderhavige plangebied is overwegend geschikt voor de functie wonen.

In een deel van het plangebied zijn in de bodem dusdanige verontreinigingen geconstateerd, dat er dient te worden gesaneerd.

De relatief beperkte kosten van de sanering kunnen worden gedekt met de opbrengst uit de verkoop van (delen van) het perceel en de woningen.

Het aspect bodem geeft, mits het verontreinigde terreindeel wordt gesaneerd en eventuele nadere onderzoeken en saneringen zijn uitgevoerd, geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan Startbaan 16.

7.2 Water

7.2.1 Beleidskader en wettelijk kader

Beleidsdoelen en -regels water
Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte voor 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 gebruikt 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.

Op de onderhavige planlocatie is het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Activiteiten moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de Keur. In de Keur staan de eisen omtrent werkzaamheden op of nabij water, oevers en dijken beschreven.

Wettelijk kader
De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's.

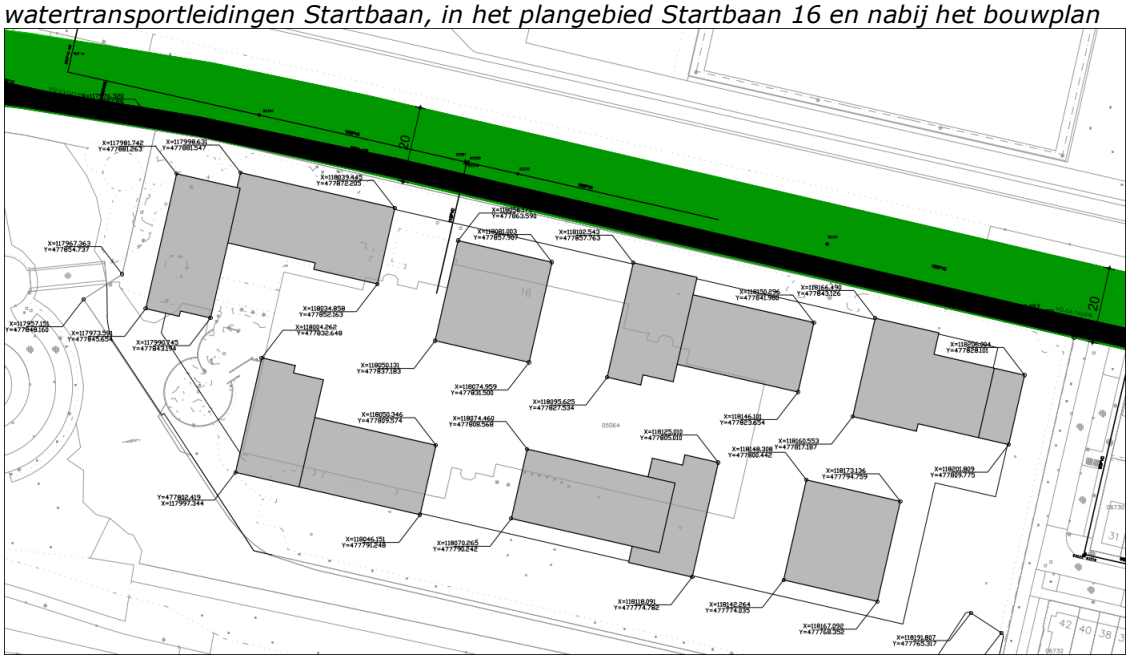
Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de Keur van het Waterschap. Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel noodzakelijk. Het Waterbesluit bevat bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan.

7.2.2 Watertoets - Situatie plan(gebied)

Bij ruimtelijke plannen dient een watertoets te worden uitgevoerd. Doel van de watertoets is om de relatie tussen planvorming en waterhuishouding te versterken. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen daartoe te worden getoetst door de waterbeheerder. Bij een watertoets moeten de gevolgen voor de waterhuishouding in beeld worden gebracht.
Op de onderhavige planlocatie is het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Activiteiten moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de Keur.
Bij (de uitvoering van) het onderhavige plan Startbaan 16 en de beoogde ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het beleid en de Keur van het Waterschap AGV.

Watertransportleidingen
Aan de noordzijde van het project Startbaan 16 (Olympiade), en in het onderhavige plangebied Startbaan 16, ligt een waterleidingentracé. Min of meer direct ten noorden van de nieuwbouw liggen twee hoofdwatertransportleidingen met een diameter van 1200 mm rond inwendig. De twee hoofdwatertransportleidingen zijn van Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK). Deze waterleidingen liggen hart op hart circa 2 meter uit elkaar. Het tracé van de ligging van de waterleidingen is weergegeven op afbeelding 7.2A. De dichterbij gelegen waterleiding ligt op circa 7 tot 8 meter van het onderhavige bouwplan. De waterleidingstrook is in het bestemmingsplan voorzien van een dubbelbestemming. Het vlak van de dubbelbestemming 'Leiding - Water' is gebaseerd op een strook die dient ter bescherming van de leidingen en een (deels overlappende) strook met een zakelijk recht ten behoeve van onderhoud aan de leidingen. De beschermingszone en zakelijk recht zone van de waterleidingen is veranderd ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan. Over de verandering van de zakelijk recht zone zijn in het verleden afspraken gemaakt met de waterleidingbeheerder. De projectbebouwing bevindt zich buiten de beschermingszone van het onderhavige bestemmingsplan. De zakelijk recht zone voor WRK is weergegeven op afbeelding 7.2A, maar de beschermingszone loopt verder tot aan ongeveer de kelderbak van de nieuwbouw. Aangezien de nieuwbouw buiten de planologische beschermingszone is gelegen, en er afstemming met de beheerder van de waterleidingen (Waternet namens WRK) heeft plaatsgevonden, vormen deze zone en de waterleidingen geen belemmering voor de bebouwing op zich. Wel dient er met de (graaf)werkzaamheden rekening te worden gehouden met de waterleidingen. Indien er binnen de beschermingszone gewerkt moet worden, dan dient voor dat met de (graaf)werkzaamheden ten behoeve van de nieuwbouw wordt gestart een omgevingsvergunning te zijn verkregen. Bij de vergunningverlening zal de waterleidingbeheerder om een schriftelijke toestemming worden gevraagd en zullen waarnodig maatregelen worden voorgeschreven om nadelige effecten op de waterleidingen te voorkomen.

Afbeelding 7.2A: Zones tracé (zwart) en zakelijk recht (groen+zwart) voor watertransportleidingen Startbaan, in het plangebied Startbaan 16 en nabij het bouwplan



Oppervlaktewater
In en bij het plangebied Startbaan 16 is geen waterkering gelegen.
Aan de zuidrand van het plangebied bevindt zich een watergang met een oever(talud). Deze watergang en de oevers worden per boot onderhouden.

Elke demping van water dient voor 100% te worden gecompenseerd binnen het peilgebied. Bij een toename van verharding met meer dan 1.000 m² dient binnen het betreffende peilgebied 10% van het extra verhard oppervlak als open water te worden gecompenseerd.
In het onderhavige plangebied wordt, in het kader van het project Startbaan 16 (Olympiade), water gedempt en nieuw water gerealiseerd.

Langs de waterkant van de aanwezige watergang en de nieuwe waterpartij wordt in het plangebied naar verwachting een beschoeiing/damwand gerealiseerd.

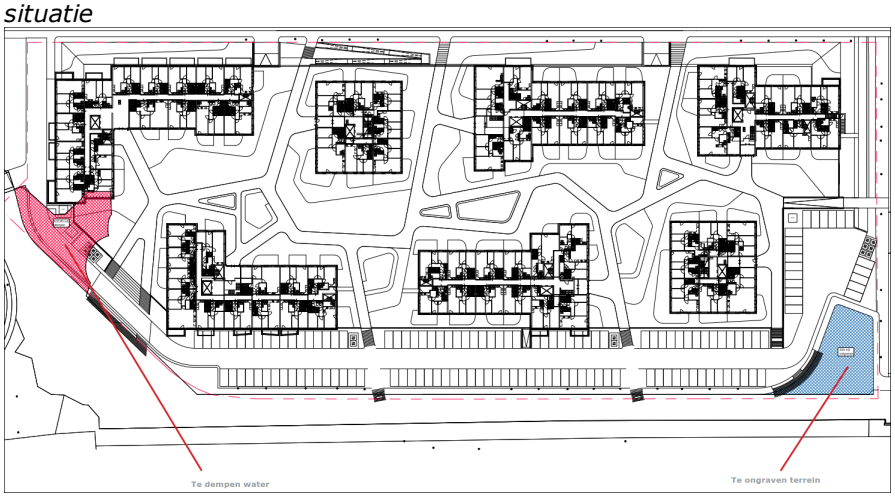
In het plangebied is sprake van een afname van verhard oppervlak in verband met het project Olympiade.
Het plan en project Startbaan 16 wordt grotendeels gerealiseerd op gronden welke reeds verhard zijn. Het perceel waar de herontwikkeling en projectrealisatie plaatsvindt, kent een oppervlakte van circa 24.878 m². De bestaande verharding bij het kantoorgebouw heeft een oppervlakte van circa 21.660 m². De nieuwbouw heeft, samen met de naastliggende verharding, een verhard oppervlak van circa 21.241 m². Dit betekent ten opzichte van de huidige situatie een afname aan verhard oppervlak van circa 419 m².
Zie bijlage 5 voor een overzicht ten aanzien van het verhard oppervlak, het onverhard oppervlak en het wateroppervlak bij het project Startbaan 16 (Olympiade).

Nog afgezien van de absolute afname aan verhard oppervlak zullen de parkeerplaatsen met grasbetontegels worden uitgevoerd.

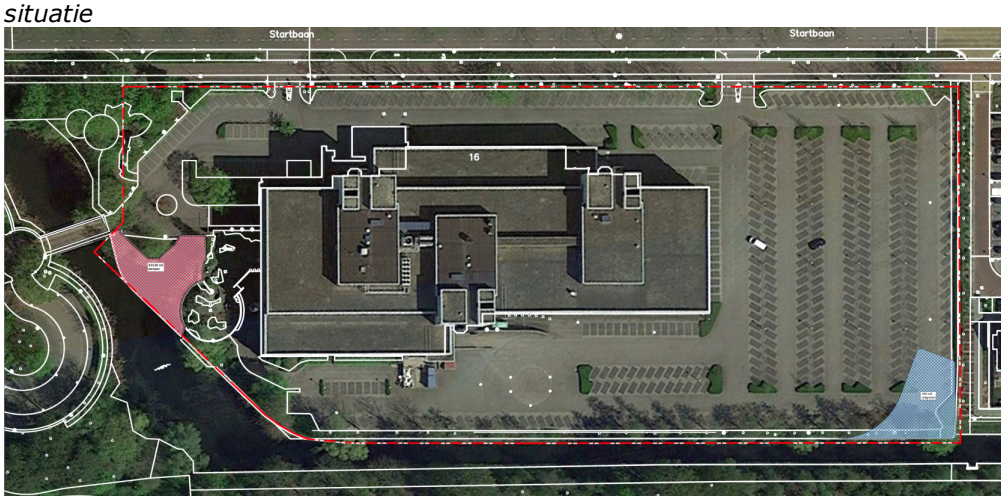
Het gedeelte van het plangebied ten noorden van het projectperceel blijft qua (on)verhard oppervlak nagenoeg gelijk.

Het wateroppervlak in het plangebied blijft gelijk. Aan de zuidwestzijde van het plangebied wordt oppervlaktewater gedempt, namelijk circa 434 m². Aan de zuidoostzijde van het plangebied wordt nieuw oppervlaktewater gerealiseerd, namelijk circa 434 m², als een inham vanuit de bestaande watergang. Langs het nieuwe water wordt een oever gerealiseerd. De nieuwe beschoeiing steekt circa 15 centimeter boven het waterpeil uit. Voor het dempen en graven van de watergang is een watervergunning benodigd.

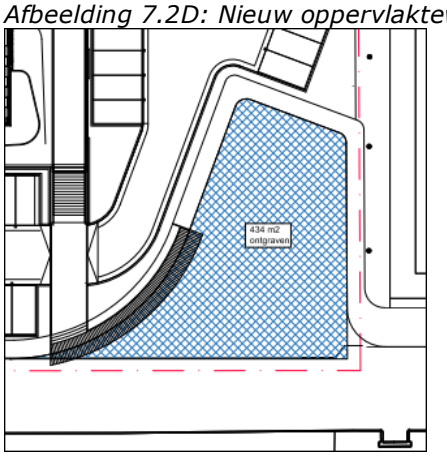
Afbeelding 7.2B: Te dempen en graven water plan Startbaan 16, geprojecteerd op nieuwe situatie



Afbeelding 7.2C: Te dempen en graven water plan Startbaan 16, geprojecteerd op bestaande situatie



Afbeelding 7.2D: Nieuw oppervlaktewater Startbaan 16, project Olympiade



Grondwater
Het bestaande maaiveldniveau wordt deels gehandhaafd en het maaiveld wordt ter plaatse van het appartementencomplex en de parkeergarage verhoogd. De projectbebouwing ligt volledig op eigen privaat terrein. De eigenaar van het terrein is verantwoordelijk ten aanzien van het grondwater.
Bij de nieuwbouw van het project wordt een semi-verdiepte parkeergarage gerealiseerd. De onderkant van de parkeergarage komt circa 1 meter onder het oorspronkelijke/omliggende maaiveld te liggen. Door de beperkte diepte van de parkeergarage en het aanbrengen van een zandlaag, is het grondwater geen aandachtspunt of belemmering voor het onderhavige plan.

Vooroverleg/Advies Waternet (Waterschap AGV)
In het kader van het vooroverleg is de watertoets voor het plan en project Startbaan 16 voor advies voorgelegd aan het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) dan wel Waternet. De instantie Waternet heeft (namens het Waterschap AGV en de Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland) het wateradvies gegeven. Het wateradvies geeft geen aanleiding het voorgestane bouwplan en de voorgestane inrichting van het plangebied te wijzigen. In verband met de aanwezige hoofdwatertransportleiding(en) zijn de uitvoering van (graaf)werkzaamheden ten behoeve van het appartementencomplex met parkeergarage, en de aanleg van verharding, een aandachtspunt. Bij de verdere technische uitwerking zal er nadere afstemming tussen de ontwikkelaar, de gemeente en de waterleidingbeheerder (Waternet) plaatsvinden (in het kader van de benodigde omgevingsvergunning). Voor een aantal werkzaamheden zal Waternet, alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, nog een schriftelijke toestemming moeten verlenen. Hiermee zijn de belangen ten aanzien van de watertransportleidingen geborgd.

7.2.3 Conclusie

Met het onderhavige plan is er geen sprake van functies en activiteiten die, per saldo, leiden tot een aantasting van de waterhuishouding. Het verhard oppervlak neemt iets af. Het te dempen wateroppervlak is beperkt en wordt volledig gecompenseerd door de aanleg van nieuw oppervlaktewater met een oever. Voor het dempen en graven is een watervergunning benodigd.

De uitvoering van (graaf)werkzaamheden ten behoeve van het appartementencomplex met de parkeergarage is naar verwachting mogelijk. Voor de (graaf)werkzaamheden en aanleg van verharding ter plaatse van (de beschermingszone van) de waterleiding(en) is wel een omgevingsvergunning benodigd.

Het aspect water is geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16.

7.3 Verkeer en Parkeren

In het kader van het plan Startbaan 16 is een verkeersonderzoek verricht door het bureau Goudappel Coffeng (notitie d.d. 7 december 2020, zie bijlage 6). In het verkeersonderzoek is inzicht gegeven in de verkeersgeneratie/verkeersintensiteiten voor de autonome situatie en de plansituatie, en in de verandering van verkeersstromen vanwege het plan. Hierbij zijn verkeersmodelberekeningen verricht.

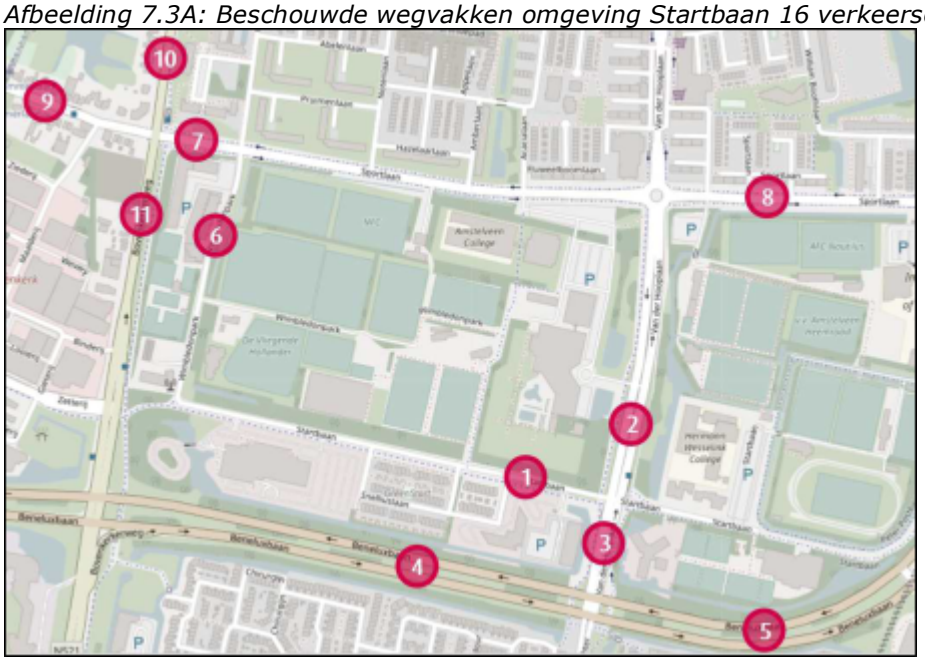
Er is na het ontwerpbestemmingsplan een aanvullende verkeersstudie verricht door Goudappel naar de verkeersafwikkeling op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan, namelijk in het kader van de voorgenomen rotonde op dit kruispunt (notitie d.d. 16 april 2021, zie bijlage 19).

Ten behoeve van het plan Startbaan 16 (project Olympiade) is een parkeeronderzoek verricht door het Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer (notitie oktober 2020, zie bijlage 7). In het parkeeronderzoek is inzicht gegeven in hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij de woningen.

7.3.1 Verkeersintensiteiten

Voor het gebied rondom de locatie Startbaan 16 zijn de toekomstige verkeersintensiteiten voor een gemiddelde werkdag als gevolg van het onderhavige plan, de woningbouwontwikkeling, nader geanalyseerd. Op afbeelding 7.3A zijn de beschouwde wegvakken weergegeven. Op afbeelding 7.3B zijn in een tabel de verkeersintensiteiten van de beschouwde wegvakken weergegeven voor de autonome situatie (2030) en de plansituatie (2030). Met (de verschillen tussen) deze verkeersintensiteiten kan het effect van de herontwikkeling Startbaan 16 op het omliggende wegennet goed in beeld worden gebracht.

Afbeelding 7.3A: Beschouwde wegvakken omgeving Startbaan 16 verkeersonderzoek



Afbeelding 7.3B: Tabel verkeersintensiteiten (mvt/etm) wegvakken verkeersonderzoek

	straat	2030 autonoom	2030 plan	% verschil
1	Startbaan	2.900	3.300	+14%
2	Van der Hooplaan (N)	9.700	9.800	+1%
3	Van der Hooplaan (Z)	8.900	9.100	+2%
4	Beneluxbaan (W)	42.100	42.100	0%
5	Beneluxbaan (O)	38.000	37.900	0%
6	Wimbledonpark	1.900	2.100	+11%
7	Sportlaan (W)	10.200	10.400	+2%
8	Sportlaan (O)	10.400	10.600	+2%
9	Noorddammerlaan	12.300	12.500	+2%
10	Handweg	18.700	18.800	+1%
11	Bovenkerkerweg	17.700	17.700	0%

Uit de tabel volgt dat de meeste percentuele (en absolute) groei op de Startbaan en Wimbledonpark plaats vindt, namelijk respectievelijk 14% en 11%. Dit is logisch, aangezien Startbaan en Wimbledonpark de ontsluitingswegen van het plangebied zijn.

Op de overige wegen rondom het plangebied zijn zowel de percentuele als de absolute toenames beperkt als gevolg van de herontwikkeling van de locatie Startbaan 16. De maximale percentuele groei op de omliggende wegvakken bedraagt 2%. De intensiteiten op de Beneluxbaan blijven nagenoeg gelijk.

7.3.2 Verkeersafwikkeling en kruispuntenanalyse

Naast de verkeersintensiteit per wegvak is de verkeerafwikkeling van de kruispunten van belang. De capaciteit van het wegennet wordt namelijk vooral bepaald door de verkeersafwikkeling op de kruispunten. De verkeersafwikkeling is in beeld gebracht voor een aantal kruispunten rondom de herontwikkeling. Het gaat om de volgende kruispunten (weergegeven op afbeelding 7.3C):

1. Van der Hooplaan – Startbaan .
2. Van der Hooplaan – Beneluxbaan – Poortwachter .
3. Sportlaan – Bovenkerkerweg – Handweg – Noorddammerlaan .

Afbeelding 7.3C: Beschouwde kruispunten omgeving plangebied Startbaan 16 verkeersonderzoek



Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling bij een met verkeerslichten geregeld kruispunt wordt voornamelijk gekeken naar de cyclustijd. Dit is de tijd waarin elke richting op het kruispunt voldoende groen(tijd) heeft gehad om al het verkeer af te wikkelen. In onderstaande tabel is de beoordelingsschaal weergegeven.

Beoordeling afwikkeling	*Cyclustijd (seconden)*
Goed	<90
Redelijk/matig	90-120
Slecht	>120

Startbaan – Van der Hooplaan – Beneluxbaan – Poortwachter
De kruispunten 1 en 2 zijn in de regeling/VRI aan elkaar gekoppeld, omdat deze erg dicht op elkaar gelegen zijn. In de verkeersafwikkeling is dit daarom als één geheel geanalyseerd.
Het kruispunt is doorgerekend voor de huidige situatie, de autonome situatie en de plansituatie. Daarin is gekeken naar de maatgevende perioden op een werkdag: ochtendspits en avondspits. De huidige verkeersafwikkeling (referentiesituatie) is gebaseerd aan de hand van VRI-tellingen van de kruispunten uit 2018.

In de autonome situatie 2030 heeft het kruispunt onvoldoende capaciteit om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Dit komt voornamelijk omdat het gekoppelde kruispunt in de huidige situatie (2018) al aan zijn capaciteit zit en de extra verkeersgroei door andere ontwikkelingen in de omgeving ervoor zorgt dat het kruispunt overbelast is. In de plansituatie (met herontwikkeling Startbaan 16) blijft de cyclustijd in de ochtendspits met 140 seconden gelijk aan de autonome situatie. In de avondspits neemt de cyclustijd toe van 180 naar circa 200 seconden. De invloed van de planontwikkeling is daarmee beperkt, maar de verkeersafwikkeling is wel als slecht te beoordelen.

Conclusies
In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling matig. De huidige vormgeving van het kruispunt kan het verkeersaanbod in de autonome- en plansituatie niet binnen de gestelde grenswaarden verwerken. De voornaamste reden dat het verkeerslicht geen restcapaciteit beschikbaar heeft, is vanwege de vele koppelingen tussen beide kruispunten. De invloed van het extra verkeer van de planontwikkeling is beperkt. Afhankelijk van hoeveel verkeer er daadwerkelijk bij komt op de kruispunten, kunnen er maatregelen worden getroffen.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Er is sprake van een hoge cyclustijd voor het gekoppelde kruispunt. Dit staat in feite los van het onderhavige plan. Uit de analyse blijkt dat de hoge cyclustijd met name veroorzaakt wordt door de vele koppelingen tussen beide kruispunten en het vele verkeer op de doorgaande richting op de Beneluxbaan.

Er zijn in het verrichte verkeersonderzoek 2020 drie mogelijke oplossingen beschouwd.

Door op de Beneluxbaan op beide doorgaande richtingen een derde rijstrook toe te voegen, daalt de cyclustijd. Zowel in de autonome- als in de plansituatie is de maatgevende cyclustijd door deze alternatieve vormgeving 120 seconden in de avondspits. Op deze manier is het kruispunt regelbaar, en daarmee zou het een reële andere kruispuntinrichting kunnen zijn. Of deze kruispuntinrichting daadwerkelijk de voorkeur heeft dient onderzocht te worden in een groter geheel, zoals in de mobiliteitsvisie voor Amstelveen.

Met een verkenning is onderzocht of een rotonde op de locatie van dit kruispunt mogelijk is. Hieruit is naar voren gekomen dat bij (een hoog aantal fietsers) een rotonde met name in de ochtendspits voor hoge verliestijden en lange wachtrijen zorgt (die terugslaan tot over de Beneluxbaan). Oorzaak hiervoor is het hoge aantal fietsers dat naar het Hermann Wesselink College gaat en de Van de Hooplaan kruist. Bij een

rotonde binnen de bebouwde kom zit het langzaam verkeer normaliter in de voorrang. Dit is ook het geval bij de rotondes in de omgeving. Daardoor hebben fietsers een relatief grote impact op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Een dergelijke rotonde is daarmee geen goed alternatief. Uit nader onderzoek (in april 2021) blijkt dat een rotonde met aanvullende oplossingen wel een goed alternatief is.

De derde optie betreft het vormgeven van het kruispunt als voorrangsplein (een variant op een ovonde). Bij een voorrangsplein zit de hoofdrichting (ook langzaam verkeer) in de voorrang. Autoverkeer op de doorgaande Van der Hooplaan hoeft daarmee geen voorrang te verlenen aan het fietsverkeer. Of een voorrangsplein op deze locatie kansrijk en wenselijk is (verliestijd en de oversteekbaarheid van het langzame verkeer (scholieren) is ook van belang voor de verkeersafwikkeling), zou nader onderzoek behoeven.

Aanvullend verkeersonderzoek kruising/rotonde Startbaan – Van der Hooplaan
In het kader van de verkeerssituatie op het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan is in april 2021 een aanvullend verkeersonderzoek verricht.
In het verkeersonderzoek 2020 is als oplossingsrichting voor het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan een 'voorrangsplein' benoemd, en is aangegeven dat een 'standaard rotonde' met fietsers in de voorrang geen geschikte oplossing zou zijn (voor hoofdzakelijk de ochtendspits). Om die reden is onderzoek verricht naar een rotonde met aanvullende oplossingen.

In het verkeersonderzoek 2021 is een rotonde voor de kruising Startbaan – Van der Hooplaan onderzocht. Afhankelijk van hoeveel fietsers in de toekomst er over de kruising gaan, kan de rotonde worden gecombineerd met een detectielus/filelus op de Van der Hooplaan (tussen Startbaan en Beneluxbaan). Met de detectielus/filelus, die wordt gekoppeld aan de VRI op de Beneluxbaan, kan de verkeerstoevoer naar de rotonde Startbaan – Van der Hooplaan worden gecontroleerd en beheerd. Bij teveel verkeer richting de rotonde zal de groentijd op de Beneluxbaan worden ingekort, waardoor er minder verkeer in één keer/ronde vanaf de Beneluxbaan de Van der Hooplaan op kan rijden. Deze aanvullende oplossing is gunstig voor (hoofdzakelijk) de ochtendspits.
De conclusie op basis van de aanvullende verkeersstudie is dat een rotonde, met fietsers in de voorrang, op de kruising Startbaan – Van der Hooplaan mogelijk is. Uit het onderzoek blijkt dat een dergelijke rotonde, afhankelijk van het aantal fietsers, een redelijke tot goede verkeersafwikkeling oplevert, mede door het toepassen van een detectielus/filelus op de Van der Hooplaan.

De beoogde rotonde zorgt ervoor dat fietsers voorrang hebben, waardoor er bij de Startbaan geen knelpunt in het fietsnetwerk ontstaat. De rotondes met fietsers in de voorrang zijn in Amstelveen en op de Van der Hooplaan een beproefd recept ofwel een oplossing met een goede werking. Met een rotonde kan het verkeer op de Startbaan beter doorstromen.
In de huidige situatie is er nog geen directe noodzaak om het kruispunt Startbaan – Van der Hooplaan aan te pakken, zoals is weergegeven in het verkeersonderzoek 2020.

Sportlaan – Bovenkerkerweg – Handweg - Noorddammerlaan
Dit kruispunt (3) ligt ten noordwesten van het plangebied. In de autonome situatie heeft het kruispunt onvoldoende capaciteit om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Dit komt voornamelijk omdat het kruispunt in de referentiesituatie (2018) al aan zijn capaciteit zit en de extra verkeersgroei door andere ontwikkelingen in de omgeving ervoor zorgt dat het kruispunt overbelast is. In de avondspits is dit voor de huidige situatie al het geval.

In de plansituatie neemt de cyclustijd in de ochtendspits toe van 140 naar 190 seconden. Qua secondes is dit een grote toename. Echter geldt dat bij een oververzadigd kruispunt, wat dit kruispunt in de ochtendspits al is, het toevoegen van enkele voertuigen al tot grote gevolgen kan leiden. In de avondsituatie is de cyclustijd zowel in de autonome- als in de plansituatie dermate hoog dat het kruispunt niet regelbaar is. Met name het grote verkeersaanbod vanuit het noorden (Handweg) ligt hier ten grondslag aan.

Conclusies
Het kruispunt is in beide spitsen overbelast door een groot verkeersaanbod vanuit het noorden (Handweg). De beschikbare capaciteit op de noordtak komt niet overeen met het verkeersaanbod. Daarnaast is door de vele deelconflicten de afrijcapaciteit relatief laag (en de cyclustijd hoog). Dit is nadelig voor de zijrichtingen (Noorddammerlaan en Sportlaan). Uitbreiding van het kruispunt is daarmee gezien de verkeersstromen noodzakelijk. Deze uitbreiding staat in feite los van het onderhavige plan.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Wanneer de noordtak (Handweg) wordt voorzien van een aparte rechtsaffer en de rechtdoorgaande geen deelconflicten heeft, daalt de gemiddelde cyclustijd aanzienlijk. In de ochtendspits ligt de gemiddelde cyclustijd dan in de autonome- en plansituatie op circa 90 seconden. In de avondspits is dit voor de autonome- en plansituatie circa 100 seconden. De verkeersafwikkeling is daarmee als redelijk tot goed te beoordelen.

Gezien de beperkte fysieke ruimte is het inpassen van een extra signaalgroep op de Handweg een uitdaging. Daarnaast is het de vraag of een aparte rechstaffer op de Handweg wel gewenst is in verband met eerder vastgesteld sluipverkeer. Er wordt daarom reeds nagedacht om een knip voor autoverkeer te realiseren op de Noorddammerlaan, wat invloed heeft op de verkeersstromen op het kruispunt.
Het is daarom verstandig om ook dit kruispunt in een groter geheel, zoals de mobiliteitsvisie voor Amstelveen, verder te beschouwen.

7.3.3 Parkeren: parkeerbehoefte en parkeernormen

Ten behoeve van de 552 woningen van het project Olympiade worden 617 parkeerplaatsen gerealiseerd. Alle parkeerplaatsen komen op eigen terrein te liggen. Bij de 617 parkeerplaatsen zit het bezoekersparkeren inbegrepen. De meeste parkeerplaatsen worden in de semi-verdiepte parkeergarage gerealiseerd, namelijk 480. De overige 137 parkeerplaatsen liggen aan de zuidzijde van het plangebied, aan weerszijden van een nieuwe straat.

In het verrichte parkeeronderzoek (zie bijlage 7) is inzicht gegeven in welke parkeernormen en hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan Startbaan 16 (project Olympiade). Om het aantal parkeerplaatsen voor de woningen te bepalen, is een parkeerbehoefte-analyse en parkeerbalans gemaakt.

De parkeernormen voor woningen in het parkeerbeleid zijn maar ten dele van toepassing op het onderhavige project Olympiade (Startbaan 16). Er wordt in het onderhavige plan afgeweken van de parkeernormen in de 'Nota Parkeernormen 2021' alsook ten dele van de parkeernormen in de voorgaande 'Nota Parkeernormen 2016'. In het onderhavige plan is ten aanzien van de middeldure huurwoningen en de middeldure koopwoningen (ofwel woningen tot 70 m2) een afwijkende parkeernorm ten opzichte van de 'Nota Parkeernormen' opgenomen, namelijk een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning. Voor koopwoningen groter dan 70 m2 geldt een parkeernorm van 1,4, 1,7 of 2,0 parkeerplaats per woning. Alle parkeernormen voor woningen in het plan zijn inclusief het aandeel voor bezoekersparkeren.

Het onderhavige plan heeft voor het grootste deel betrekking op middeldure woningen. Daarbij betreft het merendeel van de woningen middeldure huurwoningen. Daarnaast gaat het plan uit van een deel middeldure koopwoningen, betreffende (in het onderhavige geval) woningen tot 70 m2. Alle woningen betreffen appartementen. Bij het project Olympiade worden worden er 617 parkeerplaatsen op het perceel Startbaan 16 gerealiseerd, in het geval van 552 woningen in totaal waarvan 358 middeldure huurwoningen.
In het onderhavige plan gelden voor de duurdere en grotere woningen de parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2016' van Amstelveen. Voor de middeldure huurwoningen, en de middeldure koopwoningen tot 70 m2, geldt in het onderhavige plan een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning (incl. bezoek).

In het parkeeronderzoek is aangetoond dat voor het project Olympiade (in de Startbaanbuurt) en het onderhavige bestemingsplan Startbaan 16 er gegronde redenen zijn om, voor de middeldure woningen in het plan, een parkeernorm te hanteren van 1,0 parkeerplaats per woning (incl. bezoekersparkeren).

Op het plan Startbaan 16 (project Olympiade) is het doelgroepenbeleid van de gemeente Amstelveen van toepassing. Op grond daarvan wordt verwacht dat de toekomstige bewoners overwegend vallen in de middeninkomens, overeenkomstig de in het doelgroepenbeleid omschreven inkomenscategorieën. De bewonerspopulatie van deze woningen van het onderhavige plan zal daarom vooral bestaan uit starters en young professionals met (gecombineerde) middeninkomens. Daarnaast kan verwacht worden dat deze jongere doelgroep openstaat voor nieuwe ontwikkelingen als minder autogerichte mobiliteit en circulaire economie (deelauto's). Velen van hen zullen zich naar hun werklocatie binnen de Amsterdamse agglomeratie verplaatsen met fiets of openbaar vervoer.

Uit de analyse van autobezit in Amstelveen volgt dat de buurten waar relatief meer lage en middeninkomens wonen, het autobezit duidelijk lager ligt (0,8 of minder per woning) dan in buurten met hogere inkomens.
Ook maatschappelijk is er een trend naar minder autobezit, een trend die goed aansluit bij de lifestyle van de toekomstige bewoners en goed aansluit bij de goede en dichtbijgelegen openbaar vervoersmogelijkheden (sneltramhalte Poortwachter (metro), bushalte Startbaan/Beneluxbaan en bushalte Bovenkerkerweg/Beneluxbaan). Met het aanwezige OV staat de planlocatie in verbinding met OV-knooppunt Amsterdam-Zuid, waarmee de bewoners de werk- en recreatiemogelijkheden binnen de Amsterdamse agglomeratie goed kunnen bereiken.

Een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning (incl. bezoekersparkeren) voor de middeldure huurwoningen en de middeldure koopwoningen tot 70 m2 is dan ook passend. De parkeernormen voor woningen zijn inclusief het aandeel voor bezoekersparkeren.
In combinatie met de andere van toepassing zijnde parkeernormen voor de andere woningen, uit de 'Nota Parkeernormen 2016', en dubbelgebruik, wordt een parkeervraag van 529 parkeerplaatsen op het drukste moment (de werkdagavond) berekend. De geprojecteerde parkeercapaciteit van 617 parkeerplaatsen van het project Olympiade is dan ook toereikend. Wanneer ook nog rekening wordt gehouden met de realisatie van 10 deelautoplaatsen (die per saldo een reductie van de parkeervraag van 30 parkeerplaatsen kunnen bewerkstelligen) dan zal er sprake zijn van een ruimere resterende parkeercapaciteit.

Er bestaat bij de ontwikkelaar de wens om voor een deel van de woningen eigen, toegewezen, parkeerplaatsen te creëren. Deze gereserveerde parkeerplaatsen zijn enkel strikt, op kenteken, toe te wijzen.

Wanneer wordt uitgegaan van 245 toegewezen parkeerplaatsen wordt voor het algemeen te gebruiken deel van de parkeerplaatsen (voornamelijk bedoeld voor bewoners van de huurwoningen en voor bezoekersparkeren) een sluitende parkeerbalans berekend, met op het drukste moment (de zaterdagavond) nog 1 à 2 parkeerplaatsen restcapaciteit. Daarbij is nog geen rekening gehouden met het effect van de inzet van deelmobiliteit, waardoor de parkeervraag effectief met enkele tientallen parkeerplaatsen zal verminderen.

Er zijn sterke indicaties dat de algemeen gehanteerde kengetallen voor bezoekersparkeren een factor 2 of meer te hoog zijn, waardoor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers aanmerkelijk lager zal uitvallen. Er is dan ook te verwachten dat de berekende vrije ruimte, ook op zaterdagavond, groter zal zijn onder invloed van de genoemde factoren (reductie parkeervraag door deelmobiliteit en overschatting capaciteit bezoekersparkeren). Hiermee wordt nog sterker verwacht dat er in de praktijk voldoende parkeerplaatsen op het perceel Startbaan 16 aanwezig zijn en dat er geen aanvullend parkeren zal plaatsvinden in de openbare ruimte.

7.3.4 Conclusie

Het onderhavige plan leidt tot wezenlijke veranderingen in de verkeersstromen in de directe omgeving van het plangebied, waarbij ook vanwege de nieuwe/toekomstige woonfunctie (als vervanger van de kantoorfunctie) de verkeersstromen deels omwisselen. De autonome ontwikkelingen hebben echter een veel grotere invloed op het verkeersnetwerk en de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied.

De Startbaan kan het toekomstige verkeer verwerken. Een aandachtspunt zijn de kruispunten 'Startbaan – Van der Hooplaan' in combinatie met 'Beneluxbaan – Van der Hooplaan', en het kruispunt 'Sportlaan – Bovenkerkerweg – Handweg – Noorddammerlaan'.

Afhankelijk van hoeveel verkeer er daadwerkelijk bij komt op de relevante kruispunten in de omgeving van het plangebied, kunnen er eventueel maatregelen worden getroffen. De ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer zal de komende jaren (moeten) worden gemonitord.

De twee (gekoppelde) kruispunten op de Van der Hooplaan, namelijk met de Startbaan en Beneluxbaan, alsook het kruispunt op de Bovenkerkerweg, kunnen zonder een maatregel de berekende hoeveelheid verkeer in zowel de autonome situatie 2030 als de plansituatie 2030 niet goed afwikkelen. De invloed van het extra verkeer van de planontwikkeling is beperkt. Afhankelijk van hoe (snel) het verkeer zich ontwikkelt, zijn er (op een bepaalde termijn) mogelijk maatregelen nodig op/bij de Van der Hooplaan. Voor het betreffende kruispunt op de Bovenkerkerweg staat een maatregel los van het onderhavig plan. De maatregelen komen aan bod in het nog vast te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Amstelveen, en zijn in het kader van autonome ontwikkelingen/groei. Er zijn ook maatregelen voor handen die tevens een directe gunstige invloed kunnen hebben ten aanzien van de realisatie van het plan en project Startbaan 16.

Uit de aanvullende verkeersstudie blijkt dat een rotonde, met fietsers in de voorrang, op de kruising Startbaan – Van der Hooplaan mogelijk is. Bij de rotonde kan (wanneer nodig) met een detectielus de hoeveelheid autoverkeer vanaf de Beneluxbaan richting de rotonde gereguleerd worden.

Wanneer het plan en project Startbaan 16 gerealiseerd is, kan de hoeveelheid verkeer voldoende worden afgewikkeld, eventueel door middel van te realiseren maatregelen.

Parkeren
Bij het plan Startbaan 16 en het project Olympiade worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij de parkeerbehoefte is rekening gehouden met het autobezit in Amstelveen en de doelgroep, en het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Er worden bij het project Olympiade 617 parkeerplaatsen gerealiseerd voor 552 woningen (appartementen). Om de realisatie van voldoende parkeerplaatsen te borgen, zijn in de regels van dit bestemmingsplan de passende parkeernormen opgenomen. Voor de beoogde ontwikkeling kunnen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, het perceel Startbaan 16, worden gerealiseerd.

7.4 Geluid

7.4.1 Beleidskader en wettelijk kader

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt, voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde 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.

Voor de geluidsbelasting vanwege een 50 km/uur weg mag conform artikel 110g van de Wet geluidhinder er 5 dB aftrek worden toegepast.

7.4.2 Geluidsituatie plan(gebied)

Het onderhavige plan Startbaan 16 maakt de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk, en bevindt zich in de omgeving van enkele geluidsbronnen. Ten behoeve van de te realiseren woningen in het appartementencomplex Olympiade (Startbaan 16) is inzicht nodig in de te verwachten geluidsbelastingen vanwege de wegen Beneluxbaan, Bovenkerkerweg en Zetterij. Deze 50 km/u wegen kennen een geluidszone op grond van de Wet geluidhinder. Het bureau DGMR heeft akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van de nieuw te realiseren woningen op de locatie Startbaan 16. Tevens is de geluidsbelasting vanwege de 30 km/u wegen Startbaan en Wimbledonpark in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld en meegewogen.
Zie bijlage 8 voor het geluidsrapport (d.d. 23 september 2020) voor het appartementencomplex Startbaan 16 (Olympiade), met daarin de resultaten van het akoestisch onderzoek.

Beneluxbaan
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Beneluxbaan bedraagt meer dan 48 dB op een aanzienlijk deel van de woningen. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 tot 54 dB. Dit betreft de geluidsbelasting inclusief de aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidsbelastingen zijn ruim lager dan de maximale grens-/ontheffingswaarde van 63 dB.
Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 tot 53 dB is planrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor de Beneluxbaan is noodzakelijk.
Voor ongeveer een kwart van de woningen is een hogere waarde benodigd, waarbij voor enkele woningen voor twee gevels een hogere waarde benodigd is.

Bovenkerkerweg
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Bovenkerkerweg bedraagt meer dan 48 dB op een aantal van de woningen. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 tot 50 dB (incl. 5 dB aftrek). De geluidsbelastingen zijn ruim lager dan de maximale grens-/ontheffingswaarde van 63 dB.
Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 tot 50 dB is planrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor de Bovenkerkerweg is noodzakelijk.

Zetterij
De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de weg Zetterij bedraagt ruim minder dan 48 dB, namelijk ten hoogste 40 dB (incl. 5 dB aftrek).

Startbaan
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Startbaan bedraagt minder dan 48 dB, namelijk ten hoogste 47 dB (incl. 5 dB aftrek). Als de geluidsbelasting van deze 30 km/uur weg wordt vergeleken met de waarden uit de Wet geluidhinder, dan voldoet de geluidsbelasting aan de voorkeurgrenswaarde (48 dB).

Wimbledonpark
De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de weg Wimbledonpark bedraagt ruim minder dan 48 dB.

Gecumuleerde geluidsbelasting 50 km/uur en 30 km/uur wegen
De gecumuleerde geluidsbelasting vanwege alle wegen samen op de gevels van de appartementen bedraagt ten hoogste 59 dB, exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. Inclusief aftrek bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 54 dB.

7.4.3 Maatregelen(overweging)

Volgens de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden worden vastgesteld voor een plan wanneer toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard ontmoeten.

In verband met de geluidsbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde is onderzocht of (realistische) maatregelen mogelijk zijn waarmee de geluidsbelasting ter plaatse van de planlocatie en het bouwplan teruggebracht kan worden. Bij het onderzoeken van de maatregelen wordt, conform de Wet geluidhinder, de voorkeursvolgorde bron-overdracht-ontvanger aangehouden.

Bronmaatregelen
Bronmaatregelen zijn in de onderhavige situatie niet doelmatig en/of niet reëel. Een snelheidsverlaging op de Beneluxbaan en Bovenkerkerweg is verkeerskundig te bezwaarlijk, en lost tevens slechts een deel van de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde op. Op de Beneluxbaan leidt stiller wegdek niet tot het oplossen van de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, en is bij het kruispunt tevens niet goed toepasbaar. Op de kruispunten van de Bovenkerkerweg is stiller wegdek (een dunne deklaag) niet reëel omdat het wegdek in die situatie eerder wordt kapot gereden, waardoor deze maatregel op verkeerskundige bezwaren stuit. Tevens betreft het voor de Bovenkerkerweg geringe overschrijdingen.

Overdrachtsmaatregelen (schermen)
De geluidsbelasting op de woningen van het onderhavige (bouw)plan kan verlaagd worden door het toepassen van geluidschermen. In het akoestisch onderzoek zijn twee te plaatsen geluidschermen beschouwd. In beide varianten gaat het om aanzienlijke schermen, gelet op het bouwplan, waarmee sprake is van hoge kosten. De schermen hebben met name effect op de geluidsbelasting op de eerste drie bouwlagen. Het effect van de geluidschermen op de geluidsbelastingen per gebouw en per beoordelingspunt is 0 tot 2 dB.
Een geluidscherm zou slechts ten dele doeltreffend zijn, vanwege de hogere bouwlagen, het kruispunt en de afstand tot de weg en/of het plan. Schermen zijn in de onderhavige situatie niet doelmatig genoeg en niet reëel.

Maatregelen bij de ontvanger
Als maatregel bij de ontvanger kan gedacht worden aan toepassen van een gebouwgebonden geluidscherm of het optimaliseren van de gebouwvorm en oriëntatie. Gelet op de relatieve beperkte geluidsbelastingen, de geluidsluwe binnenplaats/-tuin en de behoefte om veel woningen te realiseren, is het aanpassen van de voorgestane bebouwing niet reëel.

Ter plaatse van de zuidelijke woningen van (de zuidelijke blokken van) het appartementencomplex ontbreekt een geluidluwe gevel. Derhalve dient hier bij voorkeur een maatregel te worden gerealiseerd waarmee de geluidsbelasting met 3 dB wordt gereduceerd om alsnog een geluidluwe gevel te hebben. Er is gekozen om de balkons van deze woningen uit te voeren met een gesloten balustrade van 1,2 meter hoog en de onderkant van de bovenliggende plafonds geluidabsorberend uit te voeren. Hierdoor kan er voor de meeste geluidsbelaste woningen een geluidluwe gevel worden gecreëerd, waarmee zoveel mogelijk wordt aangesloten op het compensatie-aspect betreffende een geluidluwe gevel.

Afweging
Omdat er voldoende geluidwering van de gevel kan worden gerealiseerd, er voor de meeste woningen zonder maatregelen een geluidluwe gevel aanwezig is, en er voor de meeste andere woningen met gesloten balustrades een geluidluwe gevel(deel) wordt gecreëerd en daardoor nagenoeg alle woningen een geluidluwe gevel kennen, en omdat andere maatregelen niet reëel zijn, en omdat er wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid, is het mogelijk om hogere (grens)waarden vast te stellen voor de geluidsbelastingen vanwege het verkeer op de Beneluxbaan en de Bovenkerkerweg. Tevens is met de berekende cumulatieve geluidsbelastingen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

7.4.4 Conclusie

Voor een aanzienlijk aantal woningen moet een hogere waarde vastgesteld worden ten aanzien van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Beneluxbaan. Voor een klein aantal woningen moet een hogere waarde vastgesteld worden ten aanzien van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Bovenkerkerweg.

De grenswaarden voor de binnenwaarden van nieuwe woningen dienen te worden geborgd. In het Bouwbesluit zijn grenswaarden voor de binnenwaarden opgenomen. Voor de verlening van de omgevingsvergunning bouwen wordt getoetst of een bouwplan voldoet aan de binnenwaarden; in de onderhavige situatie heeft deze toetsing reeds plaatsgevonden.

De geluidsbelasting binnen de woningen zal gering zijn, en de meeste woningen kennen een geluidluwe zijde waarbij voor een aantal woningen een gesloten balustrade wordt gerealiseerd, en de cumulatieve geluidsbelasting is acceptabel. Daarmee is de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aanvaardbaar.

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1 Wettelijk kader, en beleid

Het belangrijkste wettelijke kader is de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn enkele Algemene Maatregelen van Bestuur van belang, namelijk het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)".

Als nationaal beleid is enkele jaren geleden het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet en vastgelegd.
Een project of plan zal moeten voldoen aan één of meerdere van de andere luchtkwaliteitseisen die zijn vastgesteld bij de invoering van het NSL en in de Wet luchtkwaliteit (wijziging van de Wet milieubeheer) zijn opgenomen.
De luchtkwaliteitseisen staan in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Eén luchtkwaliteitseis is het voldoen aan grenswaarden, aangegeven in tabel 7.5.

Tabel 7.5: Grenswaarden stoffenconcentraties, Wlk (Titel 5.2 Wm, Bijlage II)

	Concentraties (µg/m^3)		
	Jaargemiddelde	Anders	Opmerking
NO_2	40	Uurgemiddelde: 200	De uurgemiddeldewaarde mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden.
PM_{10}	40	Daggemiddelde: 50	De daggemiddeldewaarde mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden.
$PM_{2,5}$	25	n.v.t.	

Met de Wet luchtkwaliteit (Wlk) is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die in betekende mate (IBM) of niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden.

Besluit niet in betekenende mate [NIBM] bijdragen, en Regeling NIBM bijdragen
In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de daarop gebaseerde "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" is geregeld welke projecten niet meer getoetst hoeven te worden. Projecten, die maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m3 voor zowel NO2 als PM10) bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit, vallen onder de definitie van NIBM en hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wm.
Bij ministeriële regeling kunnen categorieën van gevallen worden aangewezen waarbij een besluit, aangaande een project, in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" zijn categorieën projecten opgenomen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit.
In de 'Regeling NIBM bijdragen' is onder meer opgenomen dat voor woningbouwlocaties van een bepaalde omvang sprake is van niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit ofwel dat het woningbouwproject geen aanmerkelijke negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit. Voor woningbouwprojecten is de regeling van toepassing op woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat.

7.5.2 Luchtkwaliteitssituatie plan(gebied)

Het onderhavige plan omvat 552 woningen. Met dit aantal woningen zal het plan en project Startbaan 16 niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Dit kan worden geconstateerd op grond van de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)".
Verder blijkt uit de NSL-monitoringstool (2019) dat de concentraties aan de luchtverontreinigende stoffen NO2, PM10 en PM2,5 in de omgeving van het onderhavige plangebied ruim onder de grenswaarden (voor jaargemiddelde concentraties) liggen, in zowel 2018, 2020 als 2030. Dit volgt uit het toets-/rekenpunt van de NSL-monitoringstool liggend vlakbij het plangebied (langs de Beneluxbaan).

De huidige luchtkwaliteit ter plaatse van de onderhavige locatie Startbaan 16 is ruim voldoende zodat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

7.5.3 Conclusie

Er is ten aanzien van het onderhavige plan sprake van 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Met NIBM bijdragen wordt voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer. Er is bij het plan en project Startbaan 16 geen relevant effect op de luchtkwaliteit. Tevens is de huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied ruim voldoende.
De luchtkwaliteit, of een geringe verandering daarvan, vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16.

7.6 Externe veiligheid

7.6.1 Beleidskader en wettelijk kader

Bij externe veiligheid gaat het om de vraag of de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen voldoende is gewaarborgd. Het gaat hier met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de (hoofd)wegen, spoorwegen en waterwegen en door buisleidingen. De veiligheidskaders en -normen zijn vastgelegd in respectievelijk het Besluit externe veiligheid inrichtingen, Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen.
De risicokaart (Noord-Holland) geeft inzicht in de risico's in de woon- en werkomgeving. Op de risicokaart staan meerdere typen risicobronnen en ongevallen. De gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk.

7.6.2 Situatie plan(gebied)

Uit de risicokaart blijkt dat er in de directe omgeving van het plan(gebied) Startbaan 16 geen risicovolle bedrijven en/of activiteiten zijn vermeld. Er is wel op relatief korte afstand van het onderhavige plan(gebied) een risicobron gelegen, namelijk een buisleiding.

Het onderhavige plan(gebied) ligt voor een deel in het invloedsgebied van een gasleiding. Deze buisleiding ligt ten noordwesten van het plangebied. Tevens ligt het plangebied in het invloedsgebied van het toxisch scenario van de rijksweg A9 (de dichtstbijzijnde Basisnet route).

Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van een LPG-tankstation, een andere risicovolle inrichting of een opslagplaats met gevaarlijke stoffen, of het hitte en drukgolf gerelateerde invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen.
Ten aanzien van 'inrichtingen' is een (nadere) beschouwing van het groepsrisico, het plaatsgebonden risico en de zelfredzaamheid niet nodig. De potentiële risicobronnen op ruime afstand van het onderhavige plan(gebied).

De luchthaven Schiphol ligt op ruim 5 kilometer ten westen van het plangebied. Het onderhavige plan ligt buiten het gebied waarvoor een afweging geluid en externe veiligheid is voorgeschreven. Het plan voldoet aan de hoogtebeperkingen.

In verband met de aanwezige buisleiding/gasleiding is door het bureau DGMR een onderzoek verricht naar de risico's voor het onderhavige plan Startbaan 16, waarin tevens de risicobron rijksweg A9 is beschouwd. Zie bijlage 9 voor het rapport (d.d. 4 augustus 2020) van het externe veiligheid onderzoek.

Buisleiding/gasleiding
Op circa 65 meter ten (noord)westen van het bouwplan ligt een hogedruk aardgasleiding. Deze gasleiding heeft een invloedsgebied van 140 meter. Omdat de bebouwing binnen dit invloedsgebied ligt, is deze risicobron nader onderzocht.
Een andere buisleiding met een invloedsgebied van 140 meter ligt op circa 450 meter van het plan en hoeft niet te worden beschouwd.

Het plaatsgebonden risico (PR) met betrekking tot de buisleiding vormt geen belemmering voor het onderhavige plan. Ter plaatse van het plangebied kent de buisleiding geen PR-10^{-6}/jaar-contour. De ligging van de PR-contouren verandert niet door de voorgenomen ontwikkeling in het onderhavige plan.

Het noordwestelijke gebouw, het dichtsbijgelegen deel van het bouwplan, staat op circa 65 meter van de buisleiding en staat daarmee met één hoek net binnen het 100%-letaliteitsgebied. De andere woongebouwen liggen ruim buiten die zone.
Het onderhavige plan ligt buiten de belemmeringenstrook op grond van de Regeling externe veiligheid buisleidingen, waarmee deze strook geen belemmering vormt voor het plan.

Het groepsrisico met betrekking tot de buisleiding is berekend, voor de huidige/autonome situatie en de nieuwe situatie met het onderhavige plan. De groepsrisico's zijn voor de twee situaties nagenoeg exact gelijk. De bijdrage van het plan in het groepsrisico is verwaarloosbaar, omdat de populatie die dichterbij de leiding ligt een bepaldende invloed op het groepsrisico heeft. Het groeprisico is voor de buisleiding ter hoogte van het plangebied 0,512 keer de oriëntatiewaarde voor zowel de huidige/autonome situatie als de toekomstige situatie met het plan.
Het groepsrisico is lager dan de oriëntatiewaarde en verandert minder dan 10% van de oriëntatiewaarde (omdat het verwaarloosbaar vermindert). Daarom volstaat een 'beperkte verantwoording' van het groepsrisico. Ondanks dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, en ondanks de verwaarloosbare verandering van het groepsrisico vanwege het plan, is er altijd een restrisico.
In het externe veiligheid onderzoeksrapport is door het bureau DGMR een aanzet tot de verantwoording van het groepsrisico gedaan. De gemeente neemt deze opgestelde verantwoording van het groepsrisico over. Aanvullend wordt geconstateerd dat de risico's/effecten van de risicoscenario's van de buisleiding klein genoeg worden geacht, en dat de bestrijdbaarheid van branden en de zelfredzaamheid in geval van een calamiteit op orde zijn.

Rijksweg A9 - transportroute gevaarlijke stoffen
De 'Basisnet route' A9 ligt op circa 1,7 kilometer ten noorden van het plangebied. Een ongeval waarbij een zeer toxische stof vrijkomt zou kunnen leiden tot een gifwolk die op dergelijke afstand een risico vormt. Gezien de kleine kans op dit scenario (kleine aantal transporten en specifieke weersomstandigheden) worden voor dit scenario geen aanvullende maatregelen overwogen dan de maatregel die het Bouwbesluit voorschrijft: mechanische ventilatie moet kunnen worden uitgeschakeld.
Ondanks dat het toxisch scenario (gezien de afstand) geen invloed heeft op een groepsrisicoberekening, is er altijd een restrisico.
In het externe veiligheid onderzoeksrapport is door het bureau DGMR een aanzet tot de verantwoording van het groepsrisico gedaan. De gemeente neemt deze opgestelde verantwoording van het groepsrisico over. Aanvullend wordt geconstateerd dat het risico van het toxisch risicoscenario van de A9 klein genoeg wordt geacht, en dat de zelfredzaamheid in geval van een calamiteit op orde zijn. De woongebouwen in het plangebied worden voorzien van mechanische ventilatie die kan worden uitgeschakeld, waarmee, als ramen en deuren tevens worden gesloten, er veilig kan worden geschuild in de gebouwen.

7.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16. De risico's van de buisleiding ten (noord)westen van het plan(gebied) voor het onderhavige woningbouwplan zijn dusdanig gering dat deze verantwoord zijn.

7.7 Natuur en Ecologie

7.7.1 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).

7.7.2 Ecologische situatie plangebied en project

Het bureau de Bouwecoloog heeft middels een quickscan flora en fauna de voorgenomen ontwikkeling met sloopactiviteiten, van het project Startbaan 16, getoetst aan de natuurwetgeving. Door middel van een veldbezoek en een literatuurstudie is beoordeeld welke natuurwaarden verwacht worden in het projectgebied Startbaan 16 en is gekeken naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. De veldverkenning van het flora- en faunaonderzoek heeft op 15 mei 2018 plaatsgevonden. Zie bijlage 10 voor het rapport van de quickscan flora en fauna. In het najaar van 2020 is de quickscan geactualiseerd, middels een extra veldbezoek op 23 november 2020. De conclusies van het onderzoek zijn hetzelfde gebleven.

Tevens is in verband met de ontwikkeling en werkzaamheden in het kader van het project Startbaan 16 (Olympiade) een stikstofdepositie-onderzoek verricht in 2020 en 2021 door het bureau DGMR (beide met AERIUS Calculator 2020, zijnde de meest recente rekensoftware). Na het ontwerpbestemmingsplan is in verband met nieuwe inzichten het stikstofdepositie-onderzoek geactualiseerd. In het onderzoek van 2021 is gerekend met een hogere stikstofemissie, waarbij de conclusie hetzelfde is gebleven. Zie bijlagen 11 en 18 voor de rapporten van het stikstofdepositie-onderzoeken.

In het kader van het onderdeel soorten van de Wet natuurbescherming moet worden getoetst of er ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen, zoals sloop, sprake is/kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkeling, met onder meer de sloop van het kantoorgebouw Startbaan 16, kan (indirecte) aantasting of verstoring van verblijfplaatsen en leefgebied tot gevolg hebben.

Houtopstanden
Er zullen vanwege de nieuwbouw enkele bomen aan de rand van het perceel Startbaan 16 worden gekapt. Het plangebied ligt echter binnen de bebouwde kom. Het onderdeel houtopstanden van de Wet natuurbescherming is hier dan ook niet van toepassing.

Gebiedsbescherming / Natuurgebied
Het onderhavige plangebied ligt niet in een natuurgebied of een weidevogelleefgebied.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied Startbaan 16 ligt niet in of direct nabij het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied "Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelveense Poel" ligt op circa 700 meter afstand, ten noordwesten van het plangebied. Door het uitvoeren van de werkzaamheden gaat geen oppervlakte aan NNN verloren. Gezien de afstand en de lokale aard van het plan kunnen negatieve effecten op het NNN worden uitgesloten.

Natura 2000
Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Botshol" ligt op circa 5,8 kilometer afstand van het plangebied. Door de voorgenomen ontwikkelingen gaat geen oppervlakte aan Natura 2000-gebied verloren. Externe effecten op de Natura 2000-gebieden dienen ook getoetst te worden.
Voor de mogelijke effectfactoren geluid, licht, menselijke aanwezigheid en trillingen geldt dat gezien de aard van het project en de werkzaamheden, de afstand en de tussenliggende elementen geen effecten op de Natura 2000-gebieden te verwachten zijn. Ten aanzien van de uitstoot van stikstof kan zonder berekening niet worden uitgesloten dat er geen effect, ofwel stikstofdepositie, op een Natura 2000-gebied is. Derhalve is er een berekening van de (mogelijke) stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden gemaakt.

Stikstofdepositie
Bij de stikstofdepositie-onderzoeken zijn berekeningen uitgevoerd voor de toekomstige situatie ofwel de gebruiksfase en voor de tijdelijke situatie van de sloop en bouw ofwel de realisatiefase. Voor de stikstofdepositie-berekeningen is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator 2020. In de onderzoeksrapporten staan de uitgangspunten en resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek beschreven.
Bij het stikstofonderzoek is geen rekening gehouden met salderen oftewel het gunstige effect van het verdwijnen van het huidige/voormalige gebruik.

Indien negatieve effecten vanwege werkzaamheden en toekomstig gebruik (in verband met een plan of project) op een Natura 2000-gebied op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dan is voor het planologisch besluit een milieueffectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk en is voor de verlening van de omgevingsvergunning (voor het bouwen) een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht of een vergunningsplicht bij een stikstofdepositiebijdrage (vanwege de activiteit) van maximaal 0,00 mol N/ha/jaar op een Natura 2000-gebied.

Realisatiefase (sloop- en bouwfase) project
De totale realisatiefase (sloop, grondwerk en bouw) zal circa 31 maanden duren.
Voor de stikstofberekeningen 2020 is worse-case uitgegaan van een hogere stikstofuitstoot per maand en dus in een jaar. De in 2020 gehanteerde stikstofuitstoot per jaar legt echter onnodige beperkingen op voor de fasering.
Voor de stikstofberekeningen 2021 is een maatgevend jaar met een hogere stikstofuitstoot bepaald en is aanvullend daarbij rekening gehouden met de stationaire draaiuren van werktuigen.
Ten aanzien van de inzet van werktuigen wordt opgemerkt dat de torenkranen elektrisch zijn.

De berekeningen van de realisatiefase van het project Startbaan 16 geeft een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebied.

Gebruiksfase toekomstige situatie
De berekening van het toekomstige gebruik van de projectlocatie, ofwel de situatie met/na de gerealiseerde onwikkeling van het project Startbaan 16, geeft een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebied.

Conclusie
Voor het project Startbaan 16 is sprake van een stikstofdepositie bijdrage van 0,00 mol/ha/jaar. Het aspect stikstofdepositie is geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan. Er is, inzake stikstofdepositie, voor het project Startbaan 16 (bij de omgevingsvergunning bouwen) geen sprake van vergunningsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Soortenbescherming / Flora & Fauna

Vaatplanten
In het plangebied (onderzoeksgebied perceel Startbaan 16) zijn voornamelijk aangeplante soorten aangetroffen. Tussen de verhardingen en in de plantsoenen zijn enkele wilde soorten waargenomen, zoals kleefkruid, melkdistel en paardenbloem. Nabij de watergang zijn onder andere gele lis, kikkerbeet, harig wilgenroosje en braam aangetroffen. De beschermde soorten uit het bronnenonderzoek zijn niet in het plangebied aangetroffen en worden op basis van het locatiebezoek ook niet verwacht. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van beschermde akkerkruiden, of andere beschermde planten. In het plangebied worden dus geen beschermde planten verwacht.

Vleermuizen
Het plangebied (onderzoeksgebied perceel Startbaan 16) is bij het locatiebezoek beoordeeld op geschiktheid en toegankelijkheid voor vleermuizen. Het pand heeft rondom metalen gevelpanelen, waardoor het ongeschikt is voor verblijfplaatsen van vleermuizen. Ook zijn geen geschikte invliegopeningen waargenomen. De parkeergarage van het gebouw is tevens beoordeeld als ongeschikt, ondermeer door het ontbreken van geschikte openingen en door het ventilatiesysteem. Langs de lange zijden van het perceel zijn bomenrijen aanwezig, aan de overzijden van de weg en de watergang staan tevens bomenrijen. De bomenrijen buiten het perceel Startbaan 16 zijn robuuster, waardoor de bomenrijen binnen het perceel geen essentiële vliegroute voor vleermuizen vormen. Aangezien tevens geen geschikt foerageergebied aanwezig is, heeft het plangebied (perceel Startbaan 16) geen beschermde functie voor vleermuizen.

Grondgebonden zoogdieren
In het plangebied (onderzoeksgebied perceel Startbaan 16) zijn tijdens het locatiebezoek geen aanwijzingen voor gebruik door zoogdieren aangetroffen. Aangezien het plangebied niet helemaal verhard is, kan de aanwezigheid van een vrijgestelde soort als de veldmuis niet geheel uitgesloten worden. De overige soorten die verwacht worden op basis van het bronnenonderzoek kunnen wel worden uitgesloten door de verharde situatie.

Reptielen en amfibieën
In het plangebied (onderzoeksgebied perceel Startbaan 16) zijn geen geschikte schuilmogelijkheden aangetroffen voor reptielen en amfibieën. Op het droge en voornamelijk verharde terrein ontbreken geschikt winterhabitat en voortplantingsgebied voor de soorten die op basis van het bronnenonderzoek kunnen worden verwacht. Op basis van het locatiebezoek wordt hierdoor niet verwacht dat beschermde reptielen of amfibieën in het plangebied aanwezig zullen zijn.

Vissen
Op basis van het bronnenonderzoek worden geen beschermde vissen verwacht. De watergang bij het plangebied is tijdens het locatiebezoek tevens beoordeeld als ongeschikt voor beschermde vissoorten, zoals de grote modderkruiper. Beschermde vissen worden derhalve niet verwacht.

Insecten
In het plangebied zijn slechts enkele planten aangetroffen die geschikt zijn als waardplant voor insecten, bijvoorbeeld als voedselbron voor bijen en vlinders. Op basis van de verspreidingsgegevens en het ontbreken van zowel soortspecifieke waardplanten als geschikte overwinteringsmogelijkheden kan echter worden uitgesloten dat beschermde insecten (waaronder dag- en nachtvlinders) gebruik zullen maken van het plangebied (perceel).

Vogels
Er zijn waarnemingen bekend van ransuilen, sperwers en buizerds in de omgeving van het plangebied (onderzoeksgebied perceel Startbaan 16), waaronder bij de parkeerplaats ten westen van het perceel. In het plangebied zelf zijn geen aanwijzingen gevonden voor nesten of andere beschermde verblijfplaatsen van deze vogels. Jaarrond beschermde vogels (zoals de huismus, de gierzwaluw en de genoemde roofvogels) zijn niet aangetroffen op het terrein; deze worden tevens niet verwacht door het ontbreken van geschikte nestlocaties.
Aangezien bijna het gehele terrein verhard is, vormt het perceel tevens geen essentieel onderdeel van de leefgebieden van de jaarrond beschermde vogels in de omgeving.

Op het dak van het gebouw zijn broedgevallen van de scholekster en de kleine mantelmeeuw aangetroffen. Andere broedende vogels zijn niet vastgesteld binnen de perceelsgrenzen. Buiten de perceelsgrenzen is wel een broedende zwarte kraai waargenomen, aan de overzijde van de watergang in het zuiden.

Overige soorten
Tijdens de inventarisatie zijn geen slakjes of andere overige soorten aangetroffen. Op basis van de verspreidingsgegevens, de ongeschikte begroeiing en de grotendeels verharde situatie worden tevens geen beschermde overige soorten verwacht.

7.7.3 Randvoorwaarden plan- en projectrealisatie

Algemene voorwaarden
Twee algemene voorwaarden vanuit de Wet natuurbescherming zijn altijd van toepassing:
- De werkzaamheden (sloop en bomenkap) dienen buiten het broedseizoen van vogels (globaal half maart tot half juli) plaats te vinden om verstoring van broedvogels en het broedsucces te voorkomen. Alleen op basis van gericht onderzoek (naar broedende vogels), mag van deze voorwaarde worden afgeweken.
- Op basis van de zorgplicht dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Verstoring moet worden beperkt en dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
    - Werkzaamheden, zoals graafwerkzaamheden en het verwijderen van begroeiing, starten buiten het voortplantingsseizoen (april - augustus).
    - Het beperken van verlichting tijdens de avonduren ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren. Indien het gebruik van verlichting noodzakelijk is, dient gebruik te worden gemaakt van deels afgeschermde verlichting dat niet uitstraalt richting de bomenrij aan de Beneluxbaan en de nabij gelegen watergang.

- Natte plekken tijdens de bouw dienen te worden voorkomen, om kolonisatie door de strikt beschermde rugstreeppad te voorkomen.

Vleermuizen
Er mag geen toename van directe of indirecte verlichting optreden op de bomen langs de doorgaande weg; deze bomen kunnen gebruikt worden als vliegroute voor vleermuizen.

Meldings- en rapportageplicht vrijgestelde nationaal beschermde soorten
Voor de soorten met een provinciale vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ingrepen geldt wel een meldings- en rapportageplicht. Voorafgaand aan uitvoering (van de vrijstelling) dient een melding te worden gedaan bij de provincie Noord-Holland. Dit staat los van een eventuele ontheffingsaanvraag voor beschermde soorten.

7.7.4 Conclusie

Gezien de vrijwel geheel verharde en bebouwde situatie in het te ontwikkelen gebied zijn de huidige potenties van het perceel Startbaan 16 voor natuur laag. Slechts enkele vogelsoorten die in binnenstedelijk groen voorkomen, worden in het plangebied verwacht.

In het onderzoeksgebied perceel Startbaan 16 van het onderhavige plangebied zijn geen beschermde planten en geen vaste rust- of verblijfplaatsen of essentiële leefgebieden van beschermde diersoorten aanwezig. Wel broeden er vogels op het dak van het gebouw op perceel Startbaan 16.
Er is voor de voorgenomen werkzaamheden in het plangebied geen nader onderzoek en geen ontheffing op de Wet natuurbescherming geen nader onderzoek nodig. Wel moet met de planning van werkzaamheden voldoende rekening te worden gehouden met broedvogels.

Gezien de afstand tot natuurgebieden en de aard van het plan en project Startbaan 16 worden geen negatieve effecten op het Natuurnetwerk Nederland en de Natura 2000-gebieden verwacht.

De aspecten natuur en ecologie zijn geen belemmering voor het project Startbaan 16 en het onderhavige bestemmingsplan.

7.8 Cultuurhistorie en Archeologie

7.8.1 Cultuurhistorie

In het kader van de Erfgoednota Amstelveen zijn voor het Amstelveense grondgebied cultuurhistorische gebiedsbeschrijvingen opgesteld. Het plangebied Startbaan 16 ligt binnen het gebied Amstelveen Midden-West. Voor dit gebied zijn met name cultuurhistorische waarden vastgesteld voor het Oude Dorp Amstelveen, het Groot Loopveld, de dijklichaam Handweg-Bovenkerkerweg, de in het gebied aanwezige kerken, de spoorlijn Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk en een aantal verdwenen verdedigingswerken.
Voor de locatie Startbaan 16 zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden opgenomen. Met het onderhavige plan wordt het bestaande kantoorgebouw gesloopt en een appartementencomplex opgericht. Het perceel Startbaan 16 en het daarbij behorende gebouw heeft geen cultuurhistorische waarde en betreft geen monument.

7.8.2 Archeologie

Voor het plangebied Startbaan 16 geldt de archeologische verwachtingswaarde 5. Dit betekent dat bij bodemingrepen dieper dan 0,30 meter, die tevens groter zijn dan 10.000 m², archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. De verwachtingswaarde is gebaseerd op de gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Het te ontwikkelen gebied heeft een oppervlakte van circa 20.000 m². Daarom is archeologisch onderzoek voor het plan en project Startbaan 16 nodig.
Voor het perceel Startbaan 16 is een archeologisch bureauonderzoek verricht door het bureau Hamaland Advies. Zie bijlage 12 voor het rapport (d.d. 12 juli 2019) van het archeologisch bureauonderzoek.

Archeologische situatie plan(gebied)
Het bureauonderzoek toont aan dat het plangebied een hoge verwachting heeft op archeologische resten uit de prehistorie en het heden. Voor de overige periode bestaat een lage verwachting. De bodem is door vervening, agrarische bewerking, bebouwing in 1981, 1988 en 1993 tot een diepte van minimaal 0,50-0,80 m-mv verstoord. Heipalen onder de bestaande bebouwing hebben de diepere bodem tot een diepte van minimaal 10,70 meter gedeeltelijk verstoord.

De fundering en infrastructuur van de nieuwe ontwikkeling zal de bodem verstoren tot een diepte variërend van 0,50 m-mv voor nutsvoorzieningen en 1,30 m-mv voor de aanleg van de semi-verdiepte parkeerkelder. De oorspronkelijke akkerlaag wordt op een diepte van 0,70 m-mv verwacht, dit is tevens de top van het Laagpakket van Wormer die na vervening aan de oppervlakte kwam te liggen. Door nieuwe funderingspalen worden de diepere kleilagen, het basisveen en de diepe zandlagen van de Formatie van Boxtel in beperkte mate verstoord.

Selectieadvies
Door middel van inventariserend veldonderzoek conform de BRL SIKB 4002 kan de mate van intactheid van de bodem en de bodemsamenstelling aangetoond worden, waaronder de aanwezigheid van krekenstelsels en kreekruggen waarop bewoning mogelijk is in de periode van het Mesolithicum tot en met het Neolithicum. Het pleistocene landschap bevindt zich echter buiten de nieuwe verstoringsdiepte van de geplande semi-verdiepte parkeerkelder, met uitzondering van funderingspalen, die naar verwachting voor een beperkte verstoring zorgen van de pleistocene ondergrond.

Het bureau Hamaland Advies adviseert derhalve om geen inventariserend veldonderzoek uit te laten voeren. Binnen de toekomstige verstoringsdiepte wordt tussen 0,70 m-mv en 1,30 m-mv uitsluitend de reeds geroerde top van het Laagpakket van Wormer vergraven, waardoor de kans dat met de voorgenomen bodemingrepen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen verloren gaan, nihil is.

Selectiebesluit
Het bureauonderzoek en selectieadvies is getoetst door NMF Erfgoedadvies. In het archeologisch onderzoek voor de Amstelveenlijn zijn geen bijzonderheden gevonden en derhalve neemt NMF Erfgoedadvies namens de gemeente Amstelveen het selectieadvies van Hamaland Advies over om geen verder onderzoek te laten verrichten op de locatie van Startbaan 16.

Conclusie
Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

7.9 Bezonning en Schaduw

De nieuwbouw van het plan Startbaan 16 heeft invloed op de mate van bezonning in de omgeving van het bouwplan, door schaduw vanwege de bebouwing.

Er bestaat geen wetgeving met betrekking tot (het verrichten van onderzoek naar) bezonning en schaduw. Wel is er een richtlijn voor de minimale bezonning van een woning op een dag, namelijk de 'TNO-norm'.
Het criterium van de waarderingsrichtlijn van TNO is als volgt: de mogelijke bezonningsduur voor het hoofdwoonvertrek (woonkamer) in de periode tussen 19 februari en 23 oktober (zelfde zonnestand) dient minimaal twee uur (120 minuten) te bedragen.
De TNO-richtlijn stelt dat de woonkamer minimaal 120 minuten zon moet ontvangen, waarbij 19 februari als maatgevend gehanteerd moet worden.

In het kader van het bouwplan Startbaan 16 is een bezonningsonderzoek verricht door het bureau DGMR. Zie bijlage 13 voor het bezonningsonderzoek (notitie d.d. 1 september 2020). De onderzochte mate van bezonning heeft betrekking op de woningen in de omgeving van onderhavige plan.

Algemeen
Op 19 februari is er in de middag geen schaduwvorming vanwege het onderhavige bouwplan op de woningen in de omgeving van het plan Startbaan 16.

Effecten bezonning woningen Wimbledonflat
Uit de bezonningsstudie blijkt dat de invloed van de nieuwbouw van het plan Startbaan 16 op de bezonning van de woningen van de Wimbledon beperkt blijft tot de ochtendperiode. Na 11 uur is er geen invloed meer van de nieuwbouw op de bezonning ter plaatse van de woningen. De bezonning van de woningen voldoet daarmee aan de TNO-norm. In de lente en zomer zal er geen relevante schaduw op de flat vallen.

Effecten bezonning woningen Startbaan 12 (Greenstart)
De invloed van de nieuwbouw van het plan Startbaan 16 op de bezonning van de woningen ten oosten van het plan beperkt zich tot de avondperiode in de zomermaanden vanaf 19:00/19:30, bij een beperkt aantal woningen in de tuinen. Deze beperkte schaduwvorming en bezonningsafname in (delen van) de zomeravonden is aanvaardbaar. Deze schaduwvorming staat los van de TNO-richtlijn.

Conclusie
De aspecten bezonning en schaduw(hinder) zijn geen belemmering voor het onderhavige plan.

7.10 Wind

De nieuwbouw van het plan Startbaan 16 heeft invloed op de windstromen in de omgeving van het bouwplan.
Er bestaat geen wetgeving met betrekking tot (het verrichten van onderzoek naar) windhinder. Wel is er een richtlijn. In principe is bij gebouwen hoger dan 30 meter windonderzoek van belang. Het appartementencomplex Startbaan 16 (Olympiade) is voor een deel hoger dan 30 meter, namelijk maximaal 37 meter (33 meter ten opzichte van NAP).

In het kader van het bouwplan Startbaan 16 is een windhinderstudie verricht door het bureau DGMR. Met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) is een onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatsituatie rondom de voorgenomen bebouwing van het plan en project Startbaan 16. Zie bijlage 14 voor de windhinderstudie of het windklimaatonderzoek (rapport d.d. 25 november 2020).
Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. De opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is gebaseerd op de (Nederlandse norm) NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'.
Het windklimaat is beschouwd voor de activiteiten doorlopen, slenteren en langdurig zitten, waarbij de beoordeling van het windklimaat is gerelateerd aan de hinderkans.

Uit de windhinderstudie ofwel het windklimaatonderzoek blijkt het volgende voor de nieuwe situatie oftewel de situatie met de realisatie van het bouwplan Startbaan 16:

Windgevaar
Er is geen sprake van windgevaar, en ook geen sprake van een beperkt risico op windgevaarlijke situaties, ten gevolge van de nieuwbouw.

Windhinder en windklimaat
Er treedt nergens een slecht windklimaat op. Over het algemeen is er bijna overal sprake van een goed windklimaat, zowel in de doorloopgebieden als bij de gebouwtoegangen. Bij één gebouwtoegang is er sprake van een matig windklimaat.

Aan de noordkant van het bouwplan ligt een bestaand fietspad. Het windklimaat op dit fietspad is bijna overal goed. Enkel op de noordwesthoek van het bouwplan is een klein gebied waar een matig windklimaat heerst. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de nieuwbouw, maar ook door de bestaande (hoge) bebouwing ten noordwesten van het plan.

Op het verhoogde maaiveld, de binnenplaats, verloopt het windklimaat als volgt:
- doorlopen: matig tot goed, maar voor het merendeel een goed windklimaat;
- slenteren: slecht tot goed, maar slechts zeer beperkt een slecht windklimaat en voor het merendeel een goed windklimaat;
- langdurig zitten: slecht tot goed, maar voor het merendeel een goed windklimaat, waarbij de gebieden met een slecht klimaat minder of niet geschikt zijn voor terrasjes en bankjes.

Conclusie
Het windklimaat in het plangebied en de omgeving van het plan voldoet, (ook) als het bouwplan is gerealiseerd. Het aspect wind, ofwel de aspecten windklimaat, windhinder en windgevaar, zijn geen belemmering voor het onderhavige plan.

7.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

7.11.1 Wettelijk kader

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 plannen en 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.

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.

7.11.2 M.e.r.-beoordeling

Het onderhavige plan betreft een stedelijk ontwikkelingsproject. Daarom is beoordeeld of voor het onderhavige plan dan wel planologisch besluit een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt.
In het kader van de m.e.r.-beoordeling is, in opdracht van de ontwikkelaar, een aanmeldnotitie m.e.r. voor het project Startbaan 16 opgesteld. Uit de notitie en analyse van het bureau Mees Ruimte & Milieu blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen vanwege het plan en project Startbaan 16. Zie bijlage 15 voor de aanmeldnotitie m.e.r.

Op basis van de aanmeldnotitie m.e.r. van het bureau Mees Ruimte & Milieu, heeft het bevoegd gezag beoordeeld dat er voor het bestemmingsplan Startbaan 16 geen milieueffectrapport hoeft te worden gemaakt. Bij de m.e.r.-beoordeling zijn de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect in acht genomen. Zie bijlage 16 voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

7.11.3 Conclusie

Er zijn geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' vanwege het plan en project Startbaan 16 te verwachten. Derhalve hoeft er geen milieueffectrapport te worden gemaakt voor het onderhavige bestemmingsplan Startbaan 16.

7.12 Luchthaven Schiphol

7.12.1 Wettelijk kader - Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. 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 (zie Staatsblad met nr. 389). 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 - in het kader van een aanvraag van een omgevingsvergunning - 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 bebouwing en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bebouwing 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;
- bebouwing die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

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 (van de kaart van bijlage 3 LIB) blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd. 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. In het landelijk gebied zijn volgens het LIB nieuwe woningbouwlocaties niet toegestaan.

7.12.2 Situatie plan(gebied) en relevantie onderhavige plan

Het onderhavige plangebied Startbaan 16 valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. De algemene bouwhoogtebeperking voor de planlocatie betreft 41 tot 52 meter ten opzichte van NAP. De bouwhoogtebeperking in verband met radar voor de planlocatie betreft 36 tot 37 meter ten opzichte van NAP.
Het bouwplan Startbaan 16 kent een gebouwdeel met een maximale bouwhoogte van 37 meter ten opzichte van het peil en 33 meter ten opzichte van het NAP.
De onderhavige bouwwerken kennen een bouwhoogte die voldoet aan de toegestane bouwhoogtes van het LIB. Alle bebouwing van het plan Startbaan 16 voldoet aan de toegestane bouwhoogtes van het LIB.

Het onderhavige plangebied ligt niet binnen het beperkingengebied geluidsgevoelige gebouwen, betreffende nummer 4 van bijlage 3 van het LIB Schiphol.

Het onderhavige plangebied ligt niet binnen het afwegingsgebied geluid en externe veiligheid ofwel binnen de 20 Ke-contour, betreffende nummer 5 van bijlage 3 van het LIB Schiphol.

Het onderhavige plan en project Startbaan 16, betreft geen bebouwing en functie die een vogelaantrekkende werking heeft.

7.12.3 Conclusie

Het beperkingengebied van Schiphol vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.