



Gemeente
De Ronde Venen

Ruimtelijk kader Taxicentrale

(Mijdrechtse Zuwe 66-70 (even), Amstelkade 3)

te Amstelhoek



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Huidige situatie.....	3
1.1.1	Ligging en begrenzing projectgebied	3
1.1.2	Beschrijving huidige situatie.....	3
2	Beleid	7
2.1	Structuurvisie De Ronde Venen (17 okt 2013)	7
2.2	Structuurvisie Amstelhoek (2011)	7
2.2.1	Algemeen uitgangspunten Stedenbouw.....	7
2.2.2	Deelgebied Plein aan de Amstel, centrale zone en zuiden N201	9
2.2.3	Deelgebied Amstelzone	9
2.3	Bestemmingsplan.....	9
2.4	Woonvisie 2025.....	10
2.4.1	Sociale woningbouw	10
2.4.1	Verordening sociale woningbouw de Ronde Venen 2022 (Vereveningsfonds).....	10
2.4.2	Sociale huur in beheer ontwikkelaar	10
2.5	Verkeer en parkeren	11
2.6	Duurzaam bouwen	12
2.7	Groen	12
2.7.1	Bomen.....	12
2.8	Archeologie	12
2.9	Milieu planologische aspecten	13
2.9.1	Bodem.....	13
2.9.2	Geluid.....	13
2.10	Flora en Fauna	13
2.11	Welstand	13
2.12	Waterhuishouding	14
2.12.1	Waterschap.....	14
2.12.2	Watercompensatie	14
2.12.3	Kabels en leidingen.....	14
2.13	Afvalinzameling	14
3	Ruimtelijk kader	17
3.1	De hoofdopzet.....	17
3.1.1	Programma	17
3.1.2	Uitwerking Structuurvisie Amstelhoek, verder zonder plein	17
3.2	Bebouwingstructuur en bouwhoogten.....	18
3.2.1	Architectonisch beeld	21
3.3	Parkeren.....	21
3.4	Verkeer.....	21
3.4.1	Auto.....	21
3.4.2	Fiets en voetganger	23
3.4.3	Openbaar Vervoer.....	23
3.5	Inpassing en beheer.....	23

3.6	Effect op omgeving (bezonning)	24
4	Participatie en afstemming.....	25
4.1	Participatieproces.....	25
4.1.1	Bewonersavond 2018	25
4.1.2	Petitie 22 maart 2019	26
4.1.3	Bewonersavond 2020	26
4.1.4	Gesprekken met omwonenden	27
4.1.5	Communicatie 2021/2022	28
4.2	Dorpscomité	28
4.3	Resterende bezwaren	29
	Vervolgproces	30

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Participatie omwonenden en dorpscomité
- Bijlage 2: Architectonisch plan MONK in opdracht van UMB Vastgoed
- Bijlage 3: Bezonningsstudie

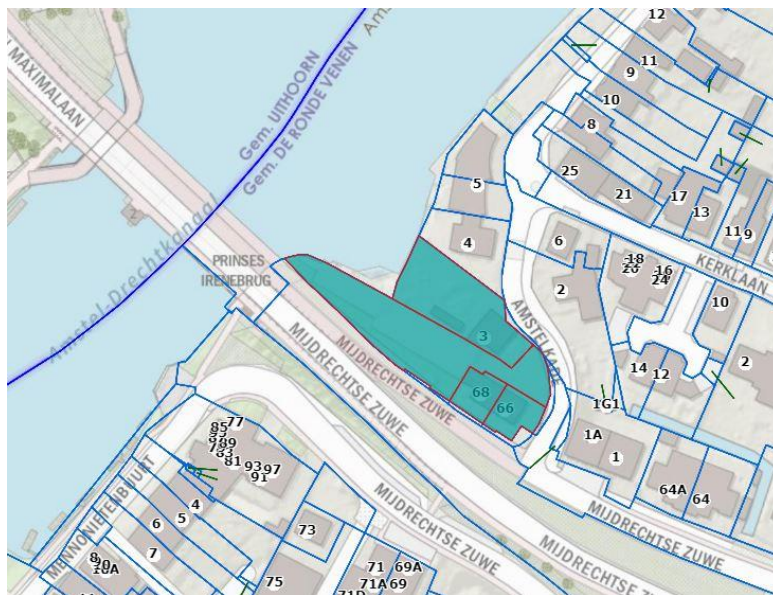
1. Inleiding

Op de locatie Amstelkade 3 en Mijdrechtse Zuwe 66-70 (even) in Amstelhoek en heeft UMB Group de intentie om de locatie te ontwikkelen tot een wooncomplex met 18 appartementen in twee delen. Monk Architecten heeft een bouwplan, d.d. 24 december 2019, opgesteld in opdracht van UMB Group.

Het initiatief kan niet vergund worden op basis van de geldende beheersverordening. In de structuurvisie Amstelhoek (2011) is deze locatie voorzien als locatie voor ontwikkeling van appartementen. Dit ruimtelijk kader stelt de randvoorwaarden waarbinnen het initiatief verder uitgewerkt kan worden naar een bestemmingsplan. In dit document worden de kaders toegelicht aan de hand van de bestaande context, het geldende beleid en het overleg met de belanghebbenden.

In het eerste hoofdstuk van dit ontwikkelkader is een beschrijving opgenomen van de bestaande situatie en de ligging van het plangebied in het groter geheel. Het tweede hoofdstuk bestaat uit een overzicht van het kader stellende beleid. Daarna volgt het ruimtelijk kader, de beschrijving van de mogelijkheden en vereisten in het plangebied. In hoofdstuk vier is een beschrijving opgenomen van het tot nu toe doorlopen participatieproces. Tot slot gaat hoofdstuk vijf in op het vervolgproces.

De gemeente heeft in samenwerking met de initiatiefnemers dit ruimtelijk kader opgesteld.



Afbeeldingen: weergave van de ligging van het projectgebied in relatie tot de (directe) omgeving. Bij benadering is de projectlocatie rood omkaderd.



Bestaande ruimtelijke structuur



1.1 Huidige situatie

1.1.1 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied is gelegen aan de Amstelkade en Mijdrechtse Zuwe in Amstelhoek, gemeente De Ronde Venen. De gronden zijn kadastraal bekend onder gemeente Mijdrecht, sectie A, nummers 3294, 7438, 7440 en 7441.

Het projectgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de weg Amstelkade en het woonperceel Amstelkade 4. Aan de oostzijde wordt het projectgebied begrensd door de weg Amstelkade. De zuidgrens van het projectgebied sluit aan op de weg Mijdrechtse Zuwe / provinciale weg N196. De westelijke grens van het projectgebied grenst aan de Amstel.

1.1.2 Beschrijving huidige situatie

Het terrein is reeds lange tijd in bezit van ontwikkelaars. Tot nu is het niet gelukt om tot een kader te komen voor ontwikkeling. Het gebied is al die tijd niet in gebruik geweest. Dit heeft geleid tot een verloederde staat van de gronden en de panden op het terrein. Er zijn meerdere meldingen van overlast geweest.



Het langgerekte terrein langs de Mijdrechtse Zuwe en aan de Amstel was tot 2012 in gebruik als Taxicentrale. Een brand heeft het complex verwoest en de locatie is na de brand nooit meer in gebruik genomen.

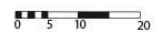
De locatie heeft een oriëntatie op de Mijdrechtse Zuwe met de twee geschakelde woningen op nr. 66 en 68. Van de voormalige taxicentrale rest niets anders meer dan een grote betonplaat met woekerende begroeiing. De woning aan de Amstelkade 3 is een karakteristiek wit pand met een stijl dak met rode pannen. Op de gevelsteen prijkt de naam 't Hoekje. Hoewel het een oud en bijzonder pand is heeft dat nooit geleid tot opname op de monumentenlijst. De staat is inmiddels zeer bouwvallig.



Bestaande bouwhoogten



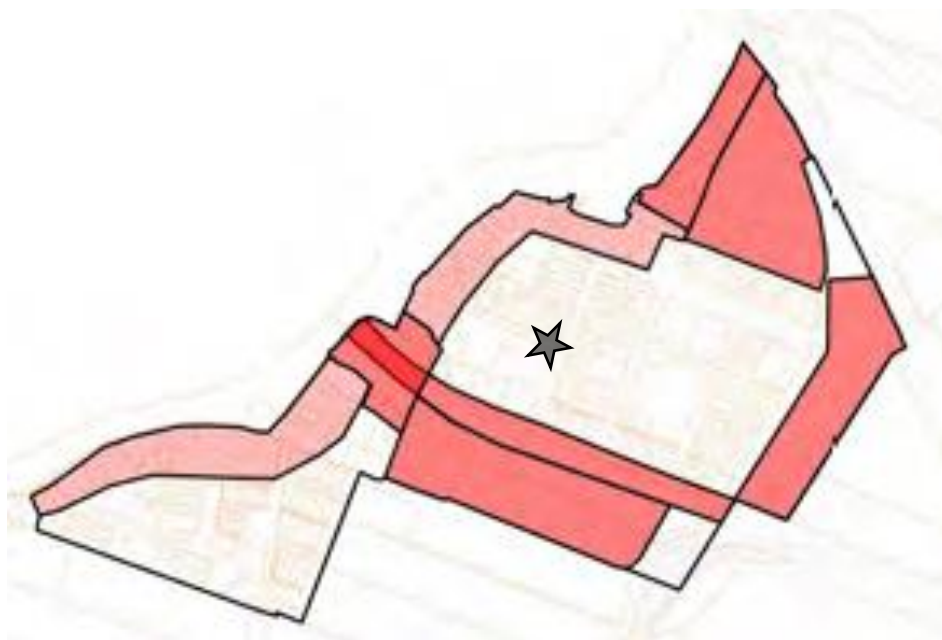
-  3
 -  1+_kap
 -  Plangrens
- Bouwhoogte



De locatie ligt in een omgeving met zeer uiteenlopende bebouwing. Aan de Amstelhoekzijde is dit met name woningbouw. Ten oosten van de Amstelkade wisselt de bebouwing tussen vrijstaand, lage rijwoningen en een klein appartementenblok van twee lagen met een kap. De bouwhoogten langs de Amstel zijn afwisselender. Direct naast de locatie staat een kleine woning van één laag met een kap, met direct daarnaast een vrijstaande grote villa van twee lagen in afwijkende architectuur. De bebouwing aan overzijde van de Mijdrechtse Zuwe in de Mennonietenbuurt bestaat uit een wisseling tussen een appartementenblok van vier lagen en appartementen in zogenaamde pakhuispanden van drie of vier lagen met een kap. De schaal van de bebouwing aan de zijde van Uithoorn wisselt tussen de schaal van vrijstaande individuele woningen en langere appartementen blokken van vier lagen met een langskap. In Amstelhoek en in Uithoorn is de bebouwing met name met de voorzijde op de Amstel georiënteerd. De hoek waarin de planlocatie ligt kenmerkt zich door tuinen die gericht zijn op de Amstel, de woningen oriënteren hier op de Amstelkade.



Uitsnede uit kaart 11 , structuurvisie De Ronde Venen: Deelgebieden in Amstelhoek



Deelgebieden in de structuurvisie Amstelhoek

2 Beleid

2.1 Structuurvisie De Ronde Venen (17 okt 2013)

Door de omlegging van de N201 in 2006 en het uitplaatsen van bedrijven zijn er volop kansen ontstaan om de leefbaarheid voor de inwoners van Amstelhoek te vergroten.

Door herontwikkeling van de bedrijfslocaties wordt de overlast weggenomen en kunnen nieuwe woningen en andere functies worden gerealiseerd. Uitgangspunt bij ontwikkelingen in Amstelhoek is aansluiting bij de dorpse schaal en typerende uitstraling.

Voor de kern Amstelhoek geeft de structuurvisie uitgangspunten voor wenselijke ontwikkelingen. De structuurvisie onderscheidt Amstelhoek in enkele deelgebieden met elk hun specifieke kansen en kwaliteiten. Het plangebied ligt in de deelgebieden Plein aan de Amstel en Amstelzone. De nadere uitwerking van de kaders is vastgelegd in de Structuurvisie Amstelhoek in augustus 2011.

2.2 Structuurvisie Amstelhoek (2011)

De structuurvisie Amstelhoek geeft geen concrete plannen maar biedt kaders voor de uitwerking van de plannen door ontwikkelaars en/of eigenaren. Dit doet de visie voor verschillende deelgebieden. Per deelgebied wordt een visie gegeven op de toekomstige ontwikkeling.

2.2.1 Algemeen uitgangspunten Stedenbouw

Een bouwhoogte tot twee lagen met een kap is het uitgangspunt voor nieuwbouw. Het is echter mogelijk dat bebouwing hoger wordt, zoals de gebouwen langs de Amstel, aan het open landschap, en op hoeken van straten om accenten te leggen. De nieuwbouw moet een dorps karakter krijgen met dichtheden die daarbij aansluiten en een gevarieerde bouwstijl. Uitgangspunt is dat de openbare ruimte een integraal onderdeel wordt van de ontwikkelingen en dat de openbare ruimte in heel Amstelhoek een eenheid vormt.



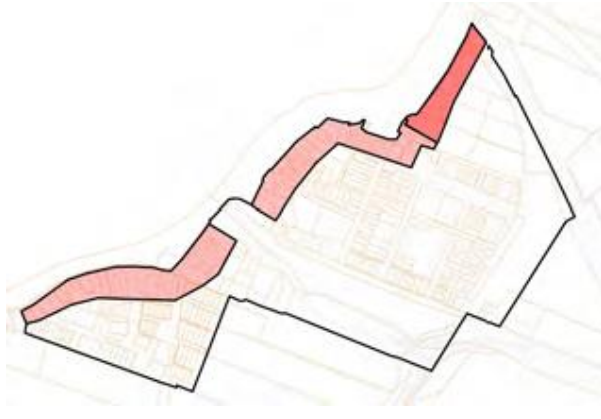
Structuurvisiekaart Amstelhoek, met de plangrens bij benadering



Detailkaart: Ontwikkellocatie voor appartementen en voorzieningen paars gearceerd (uit de structuurvisie Amstelhoek) met de plangrens bij benadering



Deelgebied Plein aan de Amstel



Deelgebied Amstelzone

2.2.2 Deelgebied Plein aan de Amstel, centrale zone en zuiden N201

Het deelgebied bestaat uit het talud van de Prinses Irenebrug, het terrein van de voormalige taxicentrale en het gebied ten zuiden van het talud van de brug.

Het uitgangspunt voor dit gebied is om de twee delen van Amstelhoek tot één geheel te maken.

Het tracé van de (voormalige) N201 (nu N196) wordt een verbodings- en verblijfszone in plaats van een barrière.

De wegen in dit gebied bieden directe toegang tot de woningen en hebben uitsluitend een verblijfsfunctie. Het centrale gebied blijft vrij van bebouwing, zodat de zichtlijn van de Stelling van Amsterdam in stand blijft. Uitgangspunt is om aan de Amsteloever het centrum van Amstelhoek te maken. Het tracé van de voormalige provinciale weg wordt ingericht als plein en verbonden met de centrale zone van Amstelhoek.

De bebouwing rond het plein moet qua maat en schaal aansluiten op het bestaande appartementencomplex, dus maximaal vier lagen. Voor de taxicentrale geldt dat de oriëntatie van de nieuwbouw zowel op de Amstel als op het plein moet zijn. De oriëntatie op het plein versterkt deze zijde van het plein.

Om van het plein ook een het sociale centrum te maken voorziet de visie maatschappelijke voorzieningen in de plint van de bebouwing aan het plein. Het plein wordt gezien als een plek waar dorpsactiviteiten op kunnen worden georganiseerd.

2.2.3 Deelgebied Amstelzone

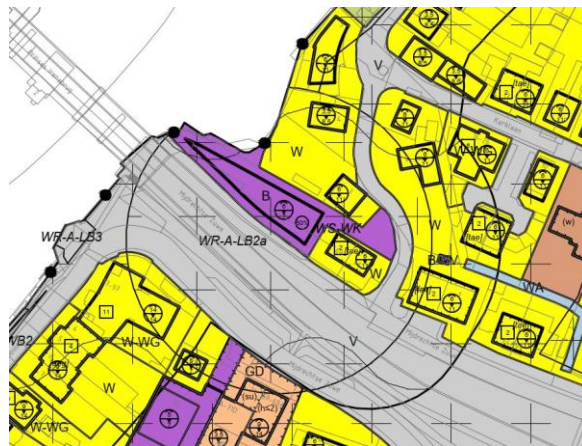
Voor het grootste gedeelte van de Amstelzone geldt dat er geen grootschalige ontwikkelingen zijn te verwachten. Als er zich toch incidenteel ontwikkelingen voordoen, dan zal er rekening moeten worden gehouden met de maat en schaal van de omliggende panden. Hierbij bestaat bij vervanging van bestaande bebouwing de mogelijkheid terug te bouwen in twee lagen met kap.

2.3 Bestemmingsplan

Op het moment van schrijven van dit kader is de beheersverordening Amstelhoek (27 juni 2013) vigerend. Het plangebied heeft de bestemmingen Bebouwing met eengezinswoningen voor de drie bestaande woningen en Handel en Nijverheid waarbij ook één bedrijfswoning is toegestaan.



Verbeelding Beheersverordening Amstelhoek



Verbeelding Ontwerp bestemmingsplan Dorpskernen

Op het zelfde moment ligt het ontwerp bestemmingsplan Dorpskernen ter inzage. Het plangebied is daarin bestemd voor Wonen en Bedrijf. De bouwhoogte is 6 meter met een nok van 11 meter en voor de woningen en 7 meter voor de bedrijfsbebouwing.

Er is op dit moment geen vastgestelde uitwerking van de Structuurvisie Amstelhoek voor de planlocatie. De bestaande bebouwing en bouw mogelijkheden uit de beheersverordening is daarom consoliderend opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Dorpskernen.

2.4 Woonvisie 2025

Om de vitaliteit van de gemeente te behouden is een gevarieerde leeftijdsopbouw nodig van de bevolking. Het behoud van jongeren en jonge gezinnen en het aantrekken van deze doelgroepen vanuit de regio, zorgt ervoor dat De Ronde Venen een economisch sterke gemeente blijft. Dit is van belang voor onze bestaande bewoners en voor toekomstige bewoners. De woningvoorraad in De Ronde Venen moet betaalbaar, duurzaam, voldoende divers zijn en goed inzetbaar zijn voor de diverse leeftijds- en doelgroepen.

2.4.1 Sociale woningbouw

Bij elk nieuwbouwproject, waar nog geen anterieure overeenkomst is gesloten bedraagt het aandeel sociale huurwoningen minimaal 30%. Deze locatie heeft reeds een woonbestemming voor 4 woningen. Van de overige 14 woningen dient 30% een sociaal woningbouwprogramma te bevatten.

2.4.1 Verordening sociale woningbouw de Ronde Venen 2022 (Vereveningsfonds)

Met de verordening sociale woningbouw heeft de gemeenteraad vastgesteld dat, bij bouwplannen voor meer dan 3 en minder dan 30 zelfstandige woningen binnen een plangebied, het afkopen van het aandeel sociaal woningen mogelijk is.

Ten tijde van de raadbehandeling van de verordening werd al langere tijd gewerkt aan een ruimtelijk kader voor dit plan en werden de vereisten voor de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar besproken. Woningbouwvereniging Cazas heeft in die periode aan de ontwikkelaar en aan de gemeente aangegeven dat het exploiteren van een viertal sociale woningen in deze ruimtelijk opzet met gebouwd parkeren niet haalbaar is

Om wel een sociaal programma toe te voegen aan deze locatie is de afspraak gemaakt met de ontwikkelaar dat zij 4 woningen in het sociale segment verhuren. In de nadere afstemgesprekken na de eerste raadsbehandeling van de verordening is dit project om bovenstaande redenen aangemerkt als een project waarvoor aanspraak gemaakt kan worden op de hardheidsclausule.

2.4.2 Sociale huur in beheer ontwikkelaar

De verhuur van vier woningen in het sociale segment is gewaarborgd voor 10 jaar in de anterieure overeenkomst. De definitie van een sociale huurwoning uit de anterieure overeenkomst is als volgt..

“Onder sociale huurwoning wordt verstaan: een huurwoning c.q. appartement als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1, onder d Bro met een aanvangshuurprijs onder of gelijk aan de grens als bedoeld in artikel

13 lid 1 onder a van de Wet op de huurtoeslag, waarbij de instandhouding voor de in de Doelgroepenverordening 2020 gemeente De Ronde Venen omschreven doelgroep voor ten minste tien jaar na ingebruikname is verzekerd.”

2.5 Verkeer en parkeren

Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft als uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein wordt gerealiseerd. Dit is geregeld via het paraplu bestemmingsplan parkeren. De gemeentelijke parkeernormen zijn opgenomen in het Beleidsplan Verkeer 2017-2021.

De gemeentelijke parkeernormen zijn gedifferentieerd naar soort functie/woning en naar locatie. Voor deze ontwikkeling is de parkeernorm 'schil centrum' van toepassing, rekening houdend met de ligging ten opzichte van de voorzieningen (op korte afstand van het centrum van Uithoorn) en op grotere afstand van het openbaar vervoer.

De parkeervraag en het parkeeraanbod is als volgt:

WONINGTYPE	AANTAL WONINGEN	PARKEERNORM (SCHIL)	TOTAAL PARKEEREIS
koop, étage duur	8	1,7	13,6
koop, étage midden	6	1,6	9,6
huur, étage midden/goedkoop	4	1,2	4,8
		parkeereis	28
		parkeerplaatsen in het plan	28

Het woonprogramma levert een parkeereis van 28 parkeerplaatsen op. In de planopzet zijn 28 parkeerplekken inpasbaar binnen de plangrens. Het ontwerp van de ontwikkelaar toont dit aan (zie bijlage 2 – Architectonisch plan).

2.6 Duurzaam bouwen

Een bouwplan op de locatie moet voldoen aan de wettelijk gestelde eisen wat betreft duurzaam bouwen. Daarnaast heeft de gemeente met de ontwikkelaar de afspraak gemaakt dat de mogelijkheden om een stap verder te gaan qua duurzaam bouwen te onderzoeken.

2.7 Groen

2.7.1 Bomen



Er heeft een bomeninventarisatie en -onderzoek plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de kwaliteit van de huidige groenstrook (bomen en struiken) voldoende is om te behouden. Deze groenstrook is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Echter de treurwilg, de blauwe ceder en de iepen zijn in slechte staat en daardoor niet toepasbaar in het plan. De Esdoorn op het terrein is goed en kan behouden blijven.

Voor de locatie is een groenplan opgesteld. Deze is te vinden in paragraaf 3.5 en in bijlage 2 , Architectonisch plan

2.8 Archeologie

Het projectgebied ligt in een gebied dat is aangeduid als Archeologisch Waardevol gebied in de categorie AWG2. Binnen deze zone geldt een onderzoek plicht voor plannen groter dan 50m2 en bodemingrepen dieper dan 30 cm. Bureauonderzoek wijst uit dat ondanks dat de bodemopbouw grotendeels verstoord is, het aantreffen van archeologische resten (waaronder een oude molenplaats) niet uitgesloten kan worden. Het onderste deel van dieper ingegraven sporen kan nog bewaard zijn gebleven.

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat er in de bodem het projectgebied mogelijk nog archeologisch waardevolle restanten aanwezig zijn. De graafwerkzaamheden die gepaard gaan met de ontwikkeling worden onder archeologische begeleiding uitgevoerd. Daartoe wordt in samenwerking met het bevoegd gezag een Programma van Eisen opgesteld.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie staan de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

2.9 Milieu planologische aspecten

2.9.1 Bodem

Er is een bodemonderzoek uitgevoerd. Op de locatie van het plangebied hebben bodembelastende activiteiten plaatsgevonden (timmerwerkplaats, dieseltanks, autoreparaties). Er is dan ook ernstige bodemverontreiniging aanwezig. In het kader van de uitvoering van het bouwplan zal een saneringsplan opgesteld en uitgevoerd moeten worden om tot een acceptabele bodemkwaliteit te komen.

2.9.2 Geluid

Het projectgebied is gelegen binnen de gezoneerde weg Mijdrechtse Zuwe (N196). Op deze weg geldt een maximum snelheid van 30km/u. Bij een 30 km weg is de Wet geluidhinder op voorhand niet van toepassing, er kan echter wel degelijk sprake kan zijn van geluidhinder. Uit de uiteindelijke aanvraag zal moeten blijken of voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening wat betreft geluid. In de plannen zal waar mogelijk rekening gehouden moeten worden met de geluidbelasting. Dit kan door positionering van de functies of door maatregelen.

2.10 Flora en Fauna

Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van flora en fauna in de periode mei tot en met september 2021. Hieruit is gebleken dat er geen nestlocaties en rust- en verblijfplaatsen gevonden zijn. Voor de uitvoering van de beoogde ontwikkeling zijn geen vervolgstappen in het kader van de wet natuurbescherming benodigd. Wel dient te allen tijde rekening gehouden te worden met de algemene zorgplicht.

2.11 Welstand

In de gemeentelijke welstandsnota is de omgeving van het projectgebied ingedeeld in het deelgebied 'kleine kernen'. In deze gebieden dient bebouwing met name gericht te zijn op het water en/of de dijk. De bebouwing dient vrij te staan en is sterk afwisselend van vormgeving en massa. Per kavel dient sprake te zijn van één hoofdmassa.

Met genoemde criteria is in het voorgenomen bouwplan rekening gehouden waardoor het plan passend is in de omgeving en een nadrukkelijk relatie heeft met de Amstel. In het kader van de

omgevingsvergunning (onderdeel bouwen) zal de welstandscommissie nog een advies uitbrengen op het bouwplan.

2.12 Waterhuishouding

2.12.1 Waterschap

In de Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn regels opgenomen betreffende activiteiten die plaatsvinden in waterkerende dijklichamen. In artikel 2.19 van de Keur is bepaald dat er niet gegraven of grond verwijderd mag worden binnen beschermingszones van waterkeringen. Het initiatief gaat uit van (graaf) werkzaamheden binnen de beschermingszones. In het kader van het initiatief dient derhalve vergunning aangevraagd te worden. Er heeft afstemming met het waterschap plaatsgevonden, het waterschap is akkoord met het bouwplan.

2.12.2 Watercompensatie

Aangezien een groot deel van het terrein in de huidige situatie al bebouwd en verhard is ligt het niet voor de hand dat watercompensatie noodzakelijk is. Blijkt op het moment van toetsing van het plan dat watercompensatie toch noodzakelijk is, dient met Waternet overlegt te worden over het te compenseren oppervlak.

2.12.3 Kabels en leidingen.

Er moet rekening gehouden worden met de eventueel in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

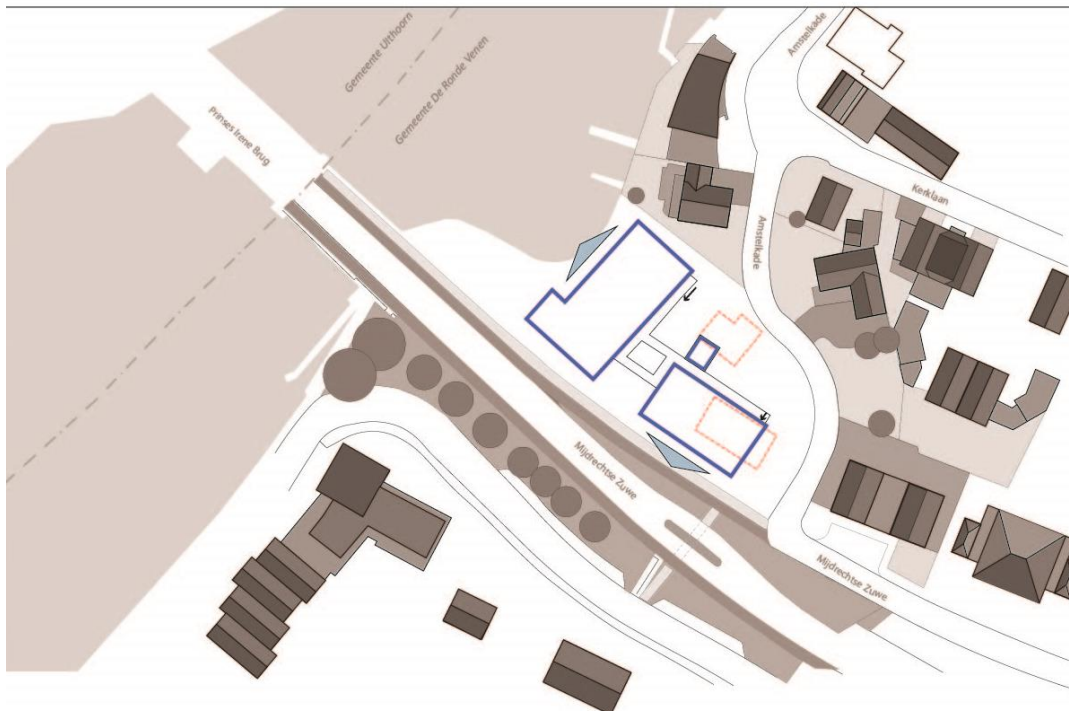
2.13 Afvalinzameling

Voor het restafval dient één ondergrondse restafvalcontainer op minder dan 125m van de hoofdingang van het pand geplaatst te worden. Voor het GFTE afval dient een bovengrondse behuizing geplaatst te worden. De drie begane grond woningen kunnen daarnaast een losse GFTE container aanvragen mocht het door tuinafval niet passen in de bovengrondse GFTE behuizing voor het gehele pand. Het groen- en snoeiafval afkomstig van het onderhoud van het terrein dat in gezamenlijk beheer van de bewoners is dient middels een onderhoudscontract afgevoerd te worden.

Voor de inzameling van PMD (plastic metaal en drinkkarton) dient een paal bij de openbare weg aanwezig te zijn waar aan de zakken gehangen worden. Voor het papier zijn 1 à 2 1300 liter rolcontainers vereist die bij grote voorkeur inpandig worden gestald.

De plaatsingsvereisten voor de containers bij hoogbouw zijn opgenomen in het LIOR, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte.

Bouwvlakken



-  Plangrens
-  Te slopen bebouwing
-  Bouwvlak
-  Gallerij met trap
-  Oriëntatie woningen



Nieuwe bouwhoogten plangebied



-  3
 -  1+_kap
- Bouwhoogte



3 Ruimtelijk kader

3.1 De hoofdopzet

De ontwikkeling kent een aantal belangrijke uitgangspunten:

- Het perceel krijgt de functie woongebied
- De ontwikkeling wordt ingepast in bestaand stedelijk gebied en omgeving

De ontwikkeling bestaat uit maximaal uit 18 woningen waarvan minimaal 4 worden verhuurd in het sociale segment. De overige woningen zijn koopwoningen in de vrije sector.

3.1.1 Programma

De ontwikkeling bestaat uit maximaal 18 woningen waarvan minimaal 4 worden verhuurd in het sociale segment. De overige woningen zijn koopwoningen in de vrije sector.

Ten tijde van de raadbehandeling van de verordening werd al langere tijd gewerkt aan een ruimtelijk kader voor dit plan en werden de vereisten voor de anterieur overeenkomst geregeld. Vooruitlopend op de woonvisie waren al 4 sociale huurwoningen opgenomen in het plan. In de nadere afstemgesprekken na de eerste raadsbehandeling is dit project om bovenstaande redenen aangemerkt als een project waarvoor aanspraak gemaakt kan worden op de hardheidsclausule.

In de anterieure overeenkomst is daarvoor het volgende vastgelegd:

Er worden vier sociale huur woningen gerealiseerd die verhuurd worden door de ontwikkelaar, dat is 30% van het toe te voegen aantal woningen. Daarvoor is opgenomen in de anterieure overeenkomst:

Onder sociale huurwoning wordt verstaan: een huurwoning c.q. appartement als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1, onder d Bro met een aanvangshuurprijs onder of gelijk aan de grens als bedoeld in artikel 13 lid 1 onder a van de Wet op de huurtoeslag, waarbij de instandhouding voor de in de Doelgroepenverordening 2020 gemeente De Ronde Venen omschreven doelgroep voor ten minste tien jaar na ingebruikname is verzekerd.

3.1.2 Uitwerking Structuurvisie Amstelhoek, verder zonder plein

Dit ruimtelijke kader is een nadere uitwerking van de Structuurvisie Amstelhoek (2011). Voor het deelgebied Plein aan de Amstel had de structuurvisie als visie om een centrale verblijfszone te maken van waaraf appartementen met maatschappelijke functies in de plint ontsloten werden. Het idee van het maken van een plein is losgelaten. De benodigde maatschappelijke functies zijn geen onderdeel geworden van het programma. Er was tevens geen sprake van gelijktijdige ontwikkeling van de locaties aan weerszijde van het plein/ de Mijdrechtse Zuwe. Het huidige verkeersgebruik van auto's komend van en rijdend naar Uithoorn blijft bestaan. De provinciale fietsverbinding is gewijzigd in een fietsstrook aan weerszijden van de weg. Het ontsluiten van appartementen vanaf het plein kwam met bovenstaande keuzes te vervallen.

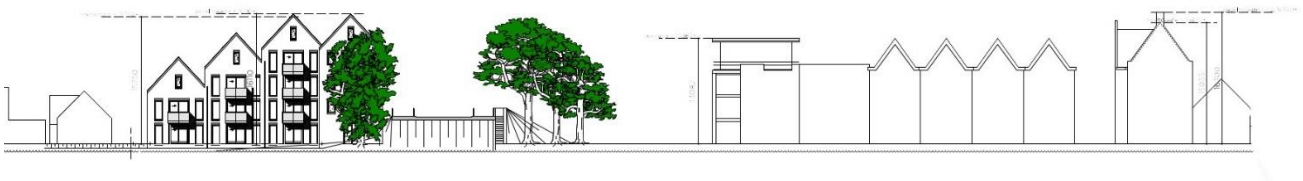
Het ruimtelijk kader geeft uitwerking aan de locatie die in de structuurvisie Amstelhoek aangewezen is voor appartementen. De stedenbouwkundige uitgangspunten voor het bouwen in maximaal vier lagen,

passend in het dorpse karakter met de mogelijkheid voor het leggen van het accenten op hoeken en het bouwen in een gevarieerde bouwstijl. Het doel is meer een eenheid te maken van de delen van Amstelhoek ten zuiden en ten noorden van de Mijdrechtse Zuwe.

3.2 Bebouwingstructuur en bouwhoogten

In tegenstelling tot de huidige situatie oriënteert de nieuwe bebouwing zich op de Amstel en de Mijdrechtse Zuwe. De bebouwing in het plangebied wordt hierdoor onderdeel van de bebouwing langs de Amstel. En vormt samen met de appartementen aan de overzijde in de Mennonietenbuurt de markering en begeleiding van de entree van Amstelhoek komend over de Prinses Irenebrug. Het programma wordt verdeeld over twee blokken met ieder een eigen oriëntatie. Functioneel zijn ze verbonden door galerijen en een gedeeld trappenhuis. De bouwvolumes moeten, ondanks het appartementen programma, aansluiten bij de dorpse omgeving. Door de massa's niet uit te voeren in één volume maar op te delen in verschillende volumes, te voorzien van kappen en in hoogte af te laten lopen naar de naastgelegen woningen ontstaat een dorpse uitstraling. Gezien vanaf de Amstel voegt het bouwvolume zich in de afwisseling van vrijstaande woningen, rijen en kleinere appartementen blokken van een vergelijkbaar formaat en uitstraling.

Het plan wat ten grondslag ligt aan dit ruimtelijk kader gaat uit van twee geschakelde bouwvolumes. Eén gebouw wordt noord-zuid en parallel aan het Amstel-Drechtkanaal gesitueerd. Het gebouw bestaat uit vier te onderscheiden panden, waarbij de bouwhoogte in noordelijke richting lager wordt. Zo bestaat het gebouw aan de zijde van de Mijdrechtse Zuwe uit vier bouwlagen met een kapconstructie: de goothoogte is daar bijna 12 meter en de bouwhoogte ruim 15 meter. Aan de noordzijde bestaat het gebouw uit twee bouwlagen met een kapconstructie: de goothoogte is daar 6 meter en de bouwhoogte 10 meter. Qua bouwhoogte wordt daarmee rekening gehouden met de bestaande bebouwing en is daarmee passend in de stedenbouwkundige structuur.

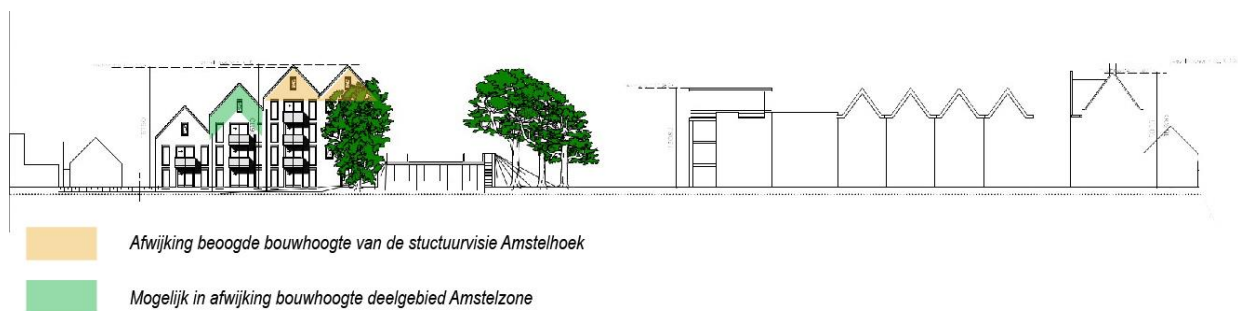


Bouwvolumes en hoogten Amstelhoek gezien vanaf de Amstel

De volume opbouw wijkt op punten af van de visie op bouwhoogten in de structuurvisie Amstelhoek. De bouwhoogte van vier lagen uit de structuurvisie wordt vier lagen mét een kap. De nokhoogte ligt hoger dan de dakhoogte van het appartementenblok aan de overzijde van de Mijdrechtse Zuwe en is niet even hoog.

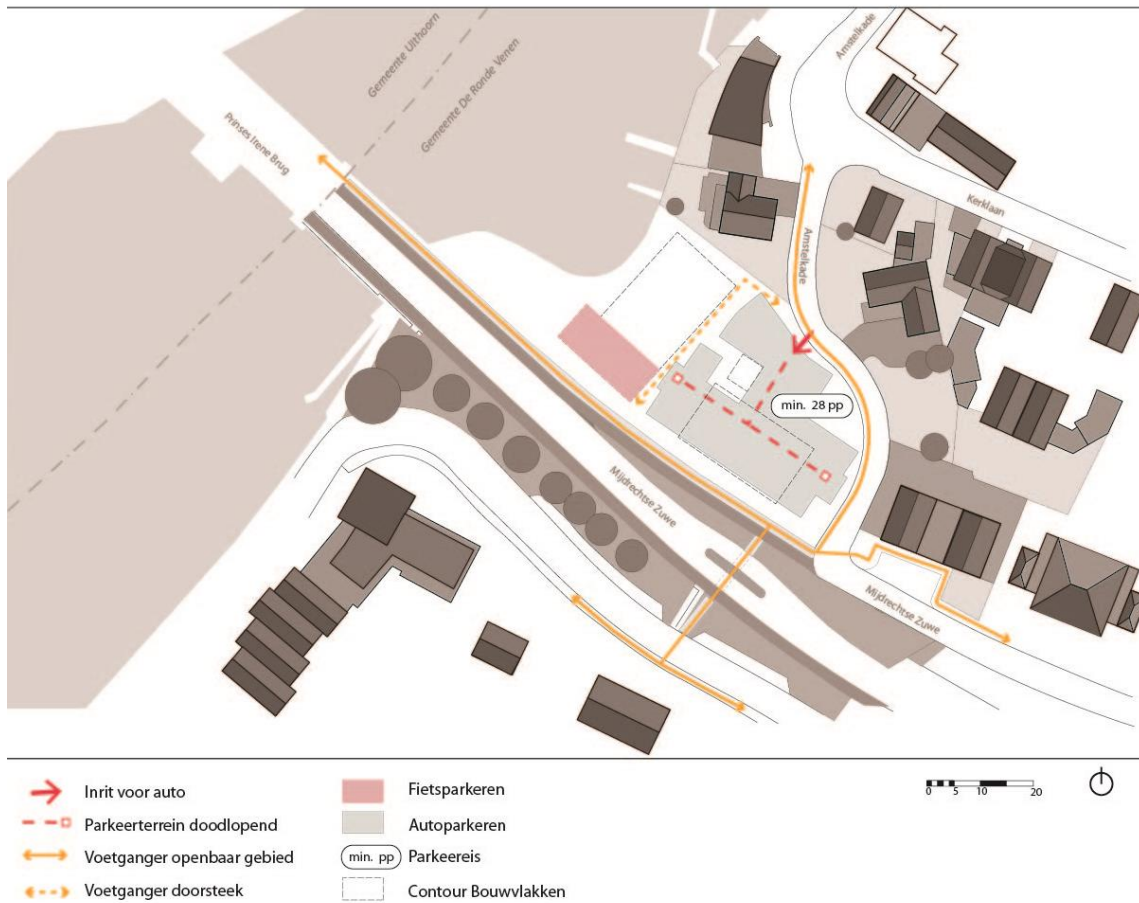
Op het moment dat het kaartbeeld voor het deelgebied Amstelzone leidend is voor de gebiedsindeling hoort een deel van het plangebied in deelgebied Amstelzone. Het bouwvolume wijkt dan af van beoogde bouwhoogte in dit deelgebied en is niet twee lagen met een kap maar drie lagen met een kap.

Voor diezelfde drie lagen met een kap geldt dat op het moment dat de structuurvisie kaart uit de structuurvisie Amstelhoek leidend is, is het bouwvolume van drie lagen met een kap wel passend is in de structuurvisie.





Auto, (fiets)parkeren, voetganger



3.2.1 Architectonisch beeld

Het doel is om een subtiele overgang te creëren tussen de stedelijke bebouwing in Uithoorn en het dorpse karakter in Amstelhoek. Bestaande 'pakhuis' woningen aan de Amstel in Amstelhoek dienen als referentie.

Dit is terug te zien in de materialisering, het metselwerk, de dakpannen en gebruik van hout. De gevels worden opgetrokken in roodbruin metselwerk (zijde Amstel en zijde Mijdrechtse Zuwe) en in hout (zijde Amstelkade). Het hout is duurzaam, brandwerend bewerkt hout, waardoor het zijn natuurlijke uitstraling behoudt en niet verkleurd in de jaren.

3.3 Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen is een belangrijke factor in de ruimtelijke kwaliteit. Voldoende parkeerplekken is aan de ene kant een kwaliteit voor de autobezitter en de (auto) bezoeker van de wijk en het voorkomt parkeeroverlast voor de omwonenden. Aan de andere kant bepaalt de aanwezigheid van parkeerplaatsen ook de ruimtelijke kwaliteit van de wijk (minder groen/meer grijs).

Zoals eerder aangegeven voldoet het plan met de aanleg van 28 parkeerplaatsen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. De parkeerplaatsen worden deels onder het gebouw langs de Mijdrechtse Zuwe gerealiseerd en deels elders op het eigen terrein.

3.4 Verkeer

Het uitgangspunt voor de ontsluiting van het woningbouwplan is een veilige en goede ontsloten wijk, met aandacht voor alle groepen verkeersdeelnemers en zo min mogelijk overlast voor de omgeving.

3.4.1 Auto

De auto-ontsluiting is via de Amstelkade en de parallelweg van de Mijdrechtse Zuwe. Vervolgens kan het verkeer via de kruising met de Piet Heinlaan richting het centrum van Uithoorn, richting de Ringdijk Tweede Bedijking naar De Hoef of de provinciale weg N201.

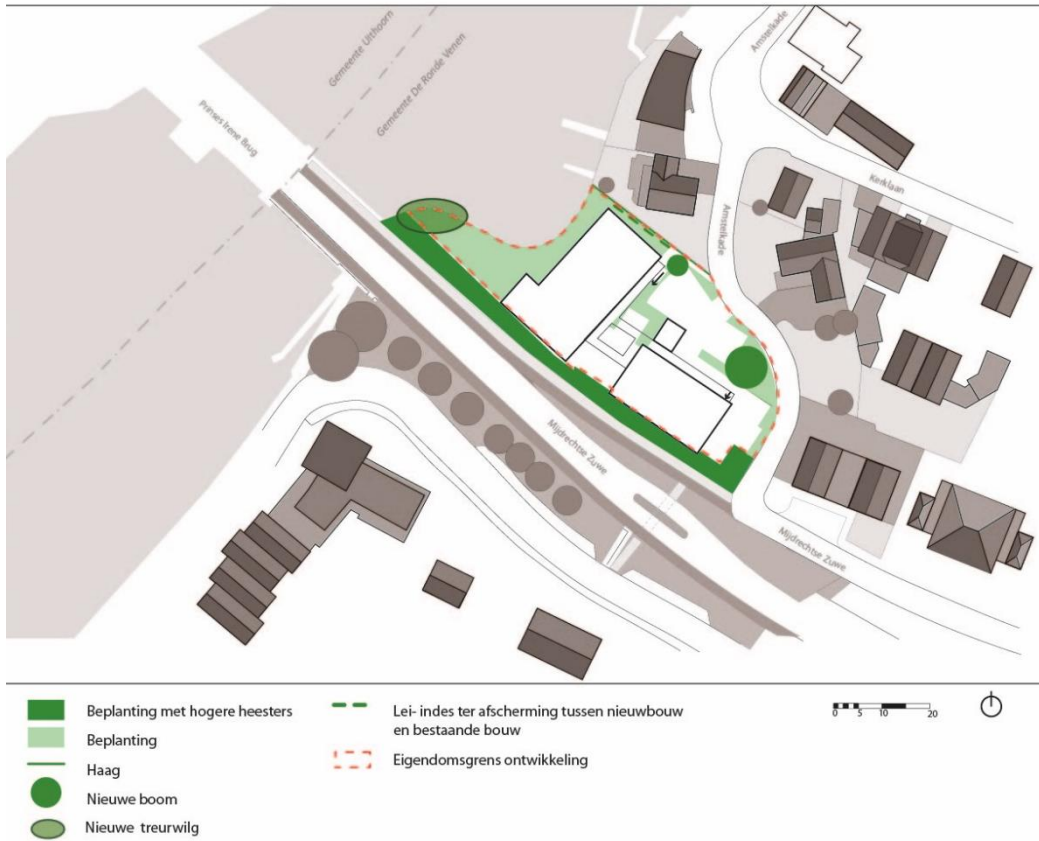
De 18 extra woningen zorgen voor circa 108 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal is inpasbaar in het huidige verkeersbeeld.

De ontwikkeling krijgt één ingang voor autoverkeer. De nood- en hulpdiensten kunnen gebruik maken van dezelfde entree, vanaf het parkeerterrein is het mogelijke alle woningen te bereiken.



Nieuwe inrichting Mijdrechtse Zuwe met fietspad aan twee zijden

Groene inpassing



3.4.2 Fiets en voetganger

Het profiel van de Mijdrechtse Zuwe tussen de Amstelkade en de Prinses Irenebrug is heringericht. Het fietspad ligt nu aan twee zijden van de rijbaan. De conflictsituatie tussen de fietser komend vanaf de brug en de uitrijdende auto vanaf de Amstelkade is daarmee opgelost.

De fietsenbergingen zijn makkelijk bereikbaar via het parkeerterrein of voetgangers doorsteek. De woonstraten hebben in dit gedeelte van Amstelhoek geen trottoirs. De rijnsnelheid van de auto's is echter laag. Een doorsteek tussen de Amstelkade en de Mijdrechtse Zuwe brengt de voetgangers naar het trottoir richting Uithoorn en de daar gelegen voorzieningen.

Een goede fietsvoorziening bij de ingang, voor bezoekers, kan het fietsgebruik door bezoekers stimuleren.

3.4.3 Openbaar Vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte in Amstelhoek ligt aan de Amstelkade, bij de busbaan. Bussen rijden in de richting van Breukelen NS, Woerden en Uithoorn. Bewoners en bezoekers kunnen echter ook gebruik maken van de bushalte bij het Amstelplein of bij het Spoorhuis Uithoorn.

Op dit moment wordt er gewerkt aan de aanleg van een tramlijn tussen Amstelveen en Uithoorn, waarmee Uithoorn rechtstreeks wordt verbonden met Amsterdam-Zuid. De eindhalte komt bij het Spoorhuis Uithoorn. Deze halte ligt op 850 meter van deze woningbouwontwikkeling. Dit biedt bewoners en bezoekers de kans om meer met het openbaar vervoer te reizen.

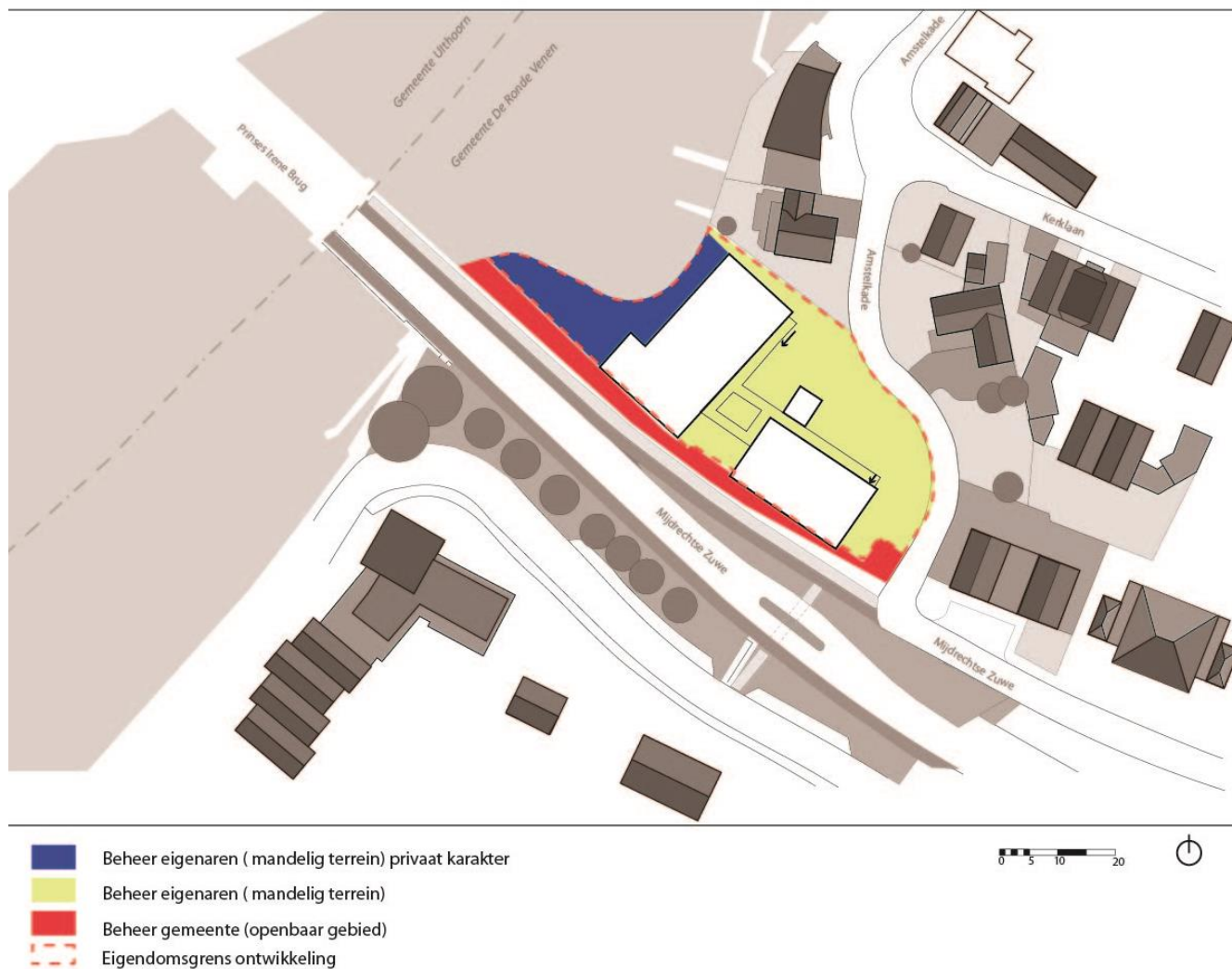
3.5 Inpassing en beheer

Met het wegvallen van de beoogde pleinfunctie uit de structuurvisie blijft de Mijdrechtse Zuwe een doorgaande verbinding voor autoverkeer. De begeleidende groenstructuur langs het talud naast de brug blijft zo veel mogelijk behouden en wordt verbeterd. De groenstrook is in bezit en beheer van de gemeente. De groene heesters langs het fietspad worden uitgedund om de kwaliteit te verbeteren. De beplanting wordt doorgezet naar de Amstelkade waardoor één begeleidende groene rand ontstaat.. Zie ook bijlage 2 Architectonisch plan.

Het gebied tussen de nieuwbouw en de Amstelkade voorziet in de parkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De Amstelkade krijgt een eenduidig profiel met een continue breedte van 4,80m. de Om het zicht op het parkeren te verminderen zijn hagen opgenomen en worden borders met hogere beplanting aan gebracht. Het beeld op de Amstelkade wordt hierdoor groener.

Er wordt een nieuwe grote boom in het groenplan opgenomen die een bijdrage levert aan een groener beeld van de Amstelkade. Deze komt in plaats van de bestaande Esdoorn op de plek waar in dit kader een bouwvlak is opgenomen. Op de plek van de treurwilg naast de brug komt een nieuwe treurwilg.

Als verzachtende maatregel tussen de nieuwbouw en de woning op Amstelkade nr. 4 zijn lei lindes op de erfgrens meegenomen in het plan..



3.6 Effect op omgeving (bezonning)

Om rekening te houden met de omgeving is er een bezonningsstudie uitgevoerd. Hierin is te zien wat de gevolgen zijn van de nieuwe woningen op de omgeving.

De stedenbouwkundige opzet is zo gemaakt dat het effect op de omliggende percelen minimaal is. Op enkele momenten op de dag is er in juni een kleine verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Dit is voornamelijk eind van de middag of 's avonds. In maart en september treedt de verslechtering eerder in de middag op en is groter. Op andere momenten op de dag is er geen of weinig verschil of een lichte verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In plaatjes van bezonningsstudie is geen rekening gehouden met de bestaande bomen. De bomen die al tussen het projectgebied en het buurpand staan geven al schaduw, waardoor bovenstaande effecten op het buurpand afgezwakt kunnen worden. In bijlage 3 zijn de bezonningsbeelden uit de studie te vinden.

4 Participatie en afstemming

4.1 Participatieproces

In dit hoofdstuk worden de verschillende participatiemomenten omtrent het project Taxicentrale besproken in chronologische volgorde. Sinds 2018 zijn enkele gesprekken met de omwonenden gevoerd die hebben geleid tot aanpassingen van de plannen.

4.1.1 Bewonersavond 2018

Op 30 augustus 2018 zijn door de ontwikkelaar plannen gepresenteerd aan buurtbewoners voor de Taxicentrale. Het plan omvat 16 woningen verdeeld over een appartementen gebouw en twee vrijstaande woningen. De bouwhoogte van het appartementen gebouw is drie lagen met een terug liggende laag.

Veel gehoorde reacties op deze avond waren dat het hoofdgebouw te massaal en te hoog is en de uitstraling te modern. Ook zijn er zorgen geuit over het aantal parkeerplaatsen. De verkeersafwikkeling en de mogelijke toename van de verkeersdruk op de Kerklaan. Verkeersonveiligheid voor de fietsers komend vanaf de Prises Irene brug door het beperkte zicht op het fietspad voor uitrijdende auto's van de Amstelkade. Voor de direct aanwonenden neemt de bezonning van de tuin aanzienlijk af. Door het dakterras en de balkons op de hoeken is er een afname van privacy.



Plan initiatief 1 (2018)

4.1.2 Petitie 22 maart 2019

In maart 2019 hebben directe omwonenden van de planlocatie een petitie ingediend om hun bezwaren op het plan kenbaar te maken. De bezwaren die werden geuit tijdens de bewonersavond werden nogmaals bevestigd;

De ondertekenaars vinden dat de plannen zoals gepresenteerd op 30 augustus 2018:

- het karakteristieke dorpsgezicht aantasten
- te massaal zijn en niet passen bij de kleinschaligheid van Amstelhoek
- de huidige parkeerproblematiek fors groter maken
- tot verkeersonveilige situaties leiden op de Mijdrechtse Zuwe, Amstelkade Kerklaan en Piet Heinlaan, in het bijzonder voor ouderen en kinderen.
- tot gevaarlijke situaties leiden bij calamiteiten.

Men verzoekt de gemeente vast te houden aan de uitgangspunten uit de structuurvisie voor het deelgebied Amstelzone.

De gemeente heeft na de petitie gereageerd met een brief aan de omwonenden. Hierin is aangegeven dat het plan is aangepast. Naast de bezwaren was mede reden hiervoor de bestuurlijke wens om woningen in het sociale segment te bouwen. Het nieuwe plan sluit aan op de bouwhoogte van het appartementen complex aan de overzijde in de Mennonietenbuurt. Er zijn genoeg parkeerplekken voor de woningen op eigen terrein. De verkeerssituatie rond het plan wordt ook als veilig beoordeeld. Er wordt aangegeven dat er een bijeenkomst komt over het nieuwe plan.

4.1.3 Bewonersavond 2020

Op 21 januari 2020 is een bewonersavond georganiseerd voor het nieuwe plan. De opkomst was hoog; ongeveer 130 inwoners uit Amstelhoek en omgeving waren aanwezig. De aangepaste plannen voor de locatie zijn gepresenteerd.



Plan initiatief 2 (2019)

De belangrijkste reacties van de avond zijn:

- Men onderschrijft het belang van het bouwen van woningen in Amstelhoek
- De architectuurstijl en het plan sluiten beter aan bij de omgeving
- De bouwhoogte vindt men hoog en sommigen vinden het te hoog.
- Onduidelijkheid over de bouwhoogte in relatie tot de structuurvisie. Geldt vier bouwlagen voor de gehele of een deel van kavel?

- Zorg om de verkeersveiligheid voor fietsers op het fietspad bij het uitrijden van auto's vanaf de Amstelkade.
- Ondanks voldoende parkeerplekken zorg om parkeeroverlast door bezoekers.

Op 7 april 2020 sturen een 19-tal omwonenden (waaronder 11 van Amstelzicht, de appartementen aan de overzijde in de Mennonietenbuurt) een verklaring dat ze geen bezwaar zullen aantekenen tegen de plannen mits de bouwhoogte van de plannen worden aangepast van twee maal 3 lagen met een kap en twee maal 4 lagen met kap, naar twee maal 2 lagen met kap en twee maal 3 lagen met kap.



Schets bij de verklaring omwonenden 7 april '20 (elk pand 1 verdieping lager dan het plan)

4.1.4 Gesprekken met omwonenden

In het eerste half jaar van 2020 zijn er verschillende gesprekken met direct omwonenden, het wijkcomité en de toenmalige wethouder gevoerd en brieven over en weer gestuurd.

Met omwonenden worden de verbeteringen in het nieuwe plan ten opzichte van het plan in 2018 besproken en wordt de bezonningsstudie van het nieuwe plan doorgenomen.



Vershil tussen plan initiatief 1 (2018) en plan initiatief 2 (plan 2 in rood)

Wijzigingen ten opzichte van plan 2018

- Dijkwoning vervallen
- Versmalling en verdraaiing van het Amstelblok ten behoeve van een betere bezonning in de tuin van Amstelkade 4.
- Balkons niet meer op hoek maar op afstand
- Kloppende parkeerbalans



Aanpassing na participatie, volume naast Amstelkade 4 verlaagd met één bouwlaag.

De ontwikkelaar past naar aanleiding van de bewoners avond en gesprekken het plan aan. De bouwhoogte naast de tuin van Amstelkade 4 wordt verlaagd naar twee lagen met een kap. De bouwhoogten zijn als zodanig opgenomen in dit kader.

4.1.5 Communicatie 2021/2022

Ontwikkelaar en gemeente spreken af het aangepaste plan als nadere uitwerking van de structuurvisie aan de raad voor te leggen. De direct omwonenden en het wijkcomité worden hierover geïnformeerd. In september 2022 is de anterieure overeenkomst getekend. Hierin zijn de afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar vastgelegd.

4.2 Dorpscomité

In de afgelopen jaren is er meermaals contact geweest met het dorpscomité Amstelhoek over de plannen voor deze locatie. Ze steunen de bouw van appartementen voor verschillende doelgroepen op deze locatie. Het voorgestelde plan wordt qua uitstraling een verbetering op voorgaande versies gevonden.

Het dorpscomité kan zich niet vinden in de manier waarop omgegaan wordt met de structuurvisie Amstelhoek 2011 in de plannen door de ontwikkelaar en de gemeente. En heeft aangegeven zorgen te hebben dat afwijken van de structuurvisie in dit plan precedent schept voor afwijken in de overige plannen in Amstelhoek. Hier is dan ook meerdere keren over gesproken.

Het comité geeft aan de nokhoogte van de 4 lagen + kap leidend te vinden voor de bouwhoogte mits deze nagenoeg gelijk is aan de nokhoogte van het appartementencomplex Amstelzicht.

4.3 Resterende bezwaren

Afstemming met de buurt heeft geleid tot een aangepast plan wat als passender in het dorp wordt ervaren. De bouwhoogte direct naast Amstelkade 4 is verlaagd naar twee lagen met een kap. De bezonning in de tuin van Amstelkade 4 is verbeterd ten opzichte van het plan uit 2018. Door de aanpassing van het fietspad over de prinses Irenebrug is de verkeersonveilige situatie voor fietsers komend vanaf de brug verholpen. Het plan voorziet in een passend aantal parkeerplaatsen voor het te realiseren woonprogramma.

Er blijven nog twee bezwaren en bedenkingen over

- Is met dit plan een goede uitwerking gegeven aan de uitgangspunten van de structuurvisie?
- Belemmering van uitzicht door een bebouwing van vier lagen mét een kap aan de Amstel.

Vervolgproces

Met vaststelling van dit ruimtelijke kader door de gemeenteraad als uitwerking van de structuurvisie Amstelhoek is er voor het plangebied een kader voor ontwikkeling. Met dit kader heeft de gemeente alle belangen afgewogen met het doel zorg te dragen voor een goede ruimtelijk ordening.

Na vaststelling wordt het kader uitgewerkt in een bestemmingsplan voor de locatie. In dit bestemmingsplan worden benodigde onderzoeken uitgevoerd en getoetst die nodig zijn om tot uitvoering van het plan te komen.

Op het ontwerp bestemmingplan kunnen zienswijzen ingediend worden en kan na vaststelling beroep gemaakt worden. Op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk kan aan de ontwikkelaar vergunning verleend worden aan het bouwplan.

