Nota van participatie
Ruimtelijke visie drie percelen Ouderkerk aan de Amstel

Ouder-Amstel 20 april 2021

Perceel Aart van der Neerweg

Aantal ontvangen reacties van bewoners/bedrijven: 4

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner	Vanuit de woning wordt uitgekeken vanuit de studeerkamer op de eerste verdieping direct over de weilanden. Als het te bouwen gebouw zover uit de rooilijn van het bedrijfspand van “van den Busken” zal worden gebouwd zal een groot deel van dit uitzicht worden weggenomen. In deze tijden van thuiswerken is het belang van een fijne thuiswerk plek onontbeerlijk. Bovendien zal de waarde van ons huis dalen als dit uitzicht verdwijnt, aangezien dit vrije uitzicht over de weilanden ons huis uniek maakt. Het verzoek het visieplan aan te passen, zodanig dat niet de woningen van de Jacob van Ruisdaelweg als rooilijn worden aangehouden, maar die van het gebouw op perceel 3376.	Ingevolge het geldende bestemmingsplan ‘Ouderkerk aan de Amstel’ loopt de rooilijn van het bouwvlak al gelijk aan de rooilijn van de woningen aan de Jacob van Ruisdaelweg. Deze rooilijn is aangehouden in de visie. Aangezien het toekomstige woningbouw betreft, is het stedenbouwkundig wenselijk dat de rooilijn aansluit bij de woningen aan de Jacob van Ruisdaelweg.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	Het verzoek om de maximale hoogte zoals aangegeven in het bestemmingsplan aan te houden.	De maximale hoogte ingevolge het geldende bestemmingsplan ‘Ouderkerk aan de Amstel’ is 6,5 meter. In de visie wordt een maximale nokhoogte aangehouden van 12 meter (4 bouwlagen) aan de zijde van de Jacob van Ruisdaelweg met een verspringing in hoogte naar een maximale nokhoogte van 9 meter (3 bouwlagen) aan de zijde van de Aart van der Neerweg. Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt, met als gevolg dat ten aanzien van het aantal mogelijk te bouwen appartementen de hoogte in wordt gegaan. Er is gekozen om de hoogte van 4 bouwlagen aan de straatzijde te plaatsen, zodat deze stedenbouwkundig past bij het naastgelegen bedrijfspand waarbij de bouwhoogte 8 meter betreft. Een lagere hoogte betekent dat er minder woningen gerealiseerd kunnen worden.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
		Er is een afweging gemaakt tussen enerzijds de wens van een aantal inwoners om meer woningen te creëren en anderzijds de stedenbouwkundige inpasbaarheid.	
	De hoogte van het te bouwen gebouw is bezwaarlijk. Niet alleen het wegnemen van het uitzicht maar ook vanwege het daardoor veranderen van het dorpsaanzicht. We voelen ons juist, zoals vele Ouderkerkers, tot ons dorp aangetrokken door het dorpse karakter. Dit karakter dreigt verloren te gaan door dergelijke hoogbouw, zeker als het zo'n prominente plek krijgt aan een van de belangrijkste uitvalswegen van het dorp.	De locatie ligt in een gemengd gebied aan de rand van de dorpskern. In dit gebied komen verschillende karakters en bouwvormen tezamen. Bij de toekomstige ontwikkeling zal uiteraard op gepaste wijze worden omgegaan met deze verschillende stedenbouwkundige structuren. Met de toepassing van de juiste architectuur zal het toekomstig bouwwerk moeten passen binnen het gebied zodat het dorpse karakter wordt versterkt.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Bedrijf	Ingebruikname van het perceel wordt toegejuicht. Dit kan een aanwinst zijn voor de toekomstige bewoners en een uitkomst voor het dempen van de woningnood in Ouder-Amstel.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Hoe wordt de bewoning door de doelgroepen ouderen of jongeren gewaarborgd? De gemeente werkt aan het oplossen van de woningnood voor jongeren en ouderen in Ouder-Amstel. Hoe wordt de borging van deze bestemming voor "Ouderkerkers of Ouder-Amstelaars" vastgelegd?	Bewoning van doelgroepen kan privaatrechtelijk gewaarborgd worden via contracten. Daarnaast kunnen woningen voor bijvoorbeeld ouderen als zodanig voor ouderen worden gebouwd zodat deze woningen aantrekkelijk zijn voor deze specifieke doelgroep; denk aan gelijkvloerse woningen en één gemeenschappelijke huiskamer. Gemeente kan niet waarborgen dat alleen bewoners van Ouder-Amstel in aanmerking komen voor koopwoningen.	
	Aart van der Neerweg: grootste meerwaarde voor ouderen. Gezien de parkeerproblematiek en onrust die dit meebrengt voor de buurt: ouderen zullen vaker slechts 1 auto bezitten en deze minder frequent gebruiken, ook bij een evt. deelproject, dan jongeren.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Gelet op de ontsluiting: Bushalte op loopafstand. Het is voor jongeren gemakkelijker om de fiets te gebruiken en om van modaliteit te wisselen. De fiets kan geparkeerd worden bij de bushalte. Daarnaast zullen ouderen minder gebruik maken het rotonde knelpunt op de piekuren, wanneer er regelmatig een file ontstaat voor de stoplichten.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	
	Kijkend naar de directe omgeving en bebouwing zien wij het gebruik van een maximale hoogte van 3 verdiepingen (+/- 9 meter). De gedachtegang om met een verhoging een hoekaccent, aan de binnenzijde van een planologische dorpsentree, te creëren kunnen wij niet volgen. Deze entree zou je architectonisch verwachten aan de buitenzijde van de dorpsentree. Hoek Bushalte en/of hoek Burgemeester Stramanweg 63. Wij laten ons graag informeren over de diepere motivering hiervan en zijn bereid mee te denken om bij een evt toekomstige modificatie van ons pand (Burgemeester Stramanweg 63), in lijn met deze conceptvisie en precedent te ontwikkelen.	Ingevolge het huidige bestemmingsplan 'Ouderkerk aan de Amstel' loopt de rooilijn van het bouwvlak (waar de brandweerkazerne zou komen) al gelijk aan de rooilijn van de woningen aan de Jacob van Ruisdaelweg. Deze rooilijn is ook aangehouden in de visie. Aangezien het toekomstige woningbouw betreft, is het stedenbouwkundig passend dat de rooilijn aansluit bij de woningen aan de Jacob van Ruisdaelweg.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	De visie voor het naar voren plaatsen van de rooilijn is interessant. Hierbij wordt ook de kavelgrens verschoven en daarmee gemeentegrond geadopteerd. Deze adaptie van de rooilijn is kijkend naar een volgend bouwblok (en niet vanuit hetzelfde bouwblok) maar vanuit 1 zijde bekeken. Aan de entree van het dorp treedt doordoor juist een verspringing op. Hierdoor lijkt het aanpassen van de rooilijn vooral als doel te hebben het bouwoppervlak te vergroten.	De rooilijn in de visie is conform het bouwvlak opgenomen in het bestemmingsplan 'Ouderkerk aan de Amstel'. Het bouwvlak wordt niet vergroot. Er wordt geen gemeentegrond geadopteerd.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	Zoals genoemd in de stukken zal hier een toekomstige ontwikkeling van de aansluiting naar de provinciale weg grondig in ogenschouw genomen moeten worden. Wanneer deze grond eenmaal bebouwd is, kan een verkeersaanpassing tot knelpunten leiden. Ook hierin denken we graag mee om dit op termijn op ons perceel in lijn in te vullen om evt meer consistentie en samenhang in hetzelfde blok te bewerkstelligen, zo ook het precedent van het adopteren of aanwenden van gemeentegrond zodat de kadasterlijnen weer gelijk zullen lopen.	Gelet op de huidige situering van het bouwvlak in de visie, welke in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan, blijft er voldoende ruimte over voor eventuele toekomstige verkeersaanpassingen in de openbare ruimte.	

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Er bestaat een terugkoopclausule bij de verkoop van de grond aan de gemeente. Naar onze informatie heeft de koopgerechtigde het recht om de grond terug te kopen, wanneer er geen brandweerkazerne gebouwd zal gaan worden. Wij gaan ervan uit dat de koopgerechtigde is geïnformeerd over deze plannen en dat de gemeente op de hoogte is van het bestaan van deze afspraak.	De gemeente is zich bewust van deze afspraak en heeft de koopgerechtigde geïnformeerd over de visie en er heeft overleg plaatsgevonden.	

Aantal ontvangen reacties van initiatiefnemers/geïnteresseerden: 2

Naam	Reactie initiatiefnemer	Reactie gemeente	Conclusie
Initiatief-nemer	Reactie CPO Buurtdorp op visie: – te grote woningen, – teveel parkeerplaatsen, – te klein bouwoppervlak, – te weinig woningen • Suggesties CPO: – kleinere woonunits 65-110 m2, – 0,8 parkeerplaatsen/woning, – bouwen boven parkeerplaatsen, – 4de verdieping is ook een woonlaag De parkeernorm van 1,8 is niet realistisch voor de doelgroep 'senioren', in het middensegment. Een lagere parkeernorm, voor ouderen, zou onderdeel moeten zijn van de Ruimtelijke Visie om de volgende redenen:	Een parkeernorm van 0,8 parkeerplaatsen per woning is een te lage parkeernorm welke met name in het gebied Jacob van Ruisdaelweg en omgeving, waar de parkeerdruk hoog is door onder andere parkeerders die met de Zuidtangent reizen, niet wenselijk is. Ingevolge de CROW normen welke zijn opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid en bestemmingsplannen is de parkeernorm voor 'appartementen duur rest bebouwde kom': 1,8. Op grond van deze parkeernorm zijn 7 appartementen mogelijk waarbij het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein wordt opgelost. Het argument dat de parkeernorm van 1,8 niet realistisch is voor de doelgroep 'senioren' is aannemelijk, maar er moet een parkeernorm gehanteerd worden die toekomstbestendig is omdat het autobezit onder ouderen hoog is. De visie is aangepast op het 'service concept' voor ouderen. De parkeernorm is aangepast naar een andere categorie woningen geschikt voor ouderen, namelijk: 'aanleunwoning en serviceflat, rest bebouwde kom'. Hierbij geldt een lagere parkeernorm van 1,3. Op grond van deze parkeernorm zijn 10 appartementen mogelijk.	Reactie heeft geleid tot een verlaging van de parkeernorm met als gevolg een verhoging van het aantal mogelijk te bouwen appartementen. Daarnaast is het oppervlakte van de appartementen verkleind.

<table>
<tr><th>Naam</th><th>Reactie initiatiefnemer</th><th>Reactie gemeente</th><th>Conclusie</th></tr>
<tr><td></td><td>1. Op andere locaties in Ouder-Amstel, wordt een lagere parkeernorm toegepast voor seniorenwoningen.

2. Ook de landelijke instelling CROW hanteert een lagere parkeernorm:
<table>
<tr><th>Type woning</th><th>Norm</th><th>Bron</th></tr>
<tr><td>Zorgwoning dorpskern</td><td>0,5</td><td>Nota Parkeernormen Ouder Amstel</td></tr>
<tr><td>Aanleunwoning en serviceflat schil centrum</td><td>0,9-1,3</td><td>CROW</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Aanleunwoning en serviceflat rest bebouwde kom</td><td>1,0-1,4</td><td>CROW</td></tr>
</table>

3. De potentiële deelnemers hebben nu ook geen 2 auto’s.

Er zijn op dit moment 11 belangstellenden voor het CPO project voor seniorenwoningen: 3 echtparen en 5 alleenstaanden. Deze mensen zijn in bezit van 1 auto per woning, en het is niet te verwachten dat dit in de toekomst meer zal worden. Ook heeft een deel van de kandidaten de bereidheid uitgesproken om in de toekomst gebruik te willen maken van een deelauto.</td><td>1. De lagere parkeernorm die is gehanteerd bij de Gijsbrecht leidt tot parkeerproblemen in de wijk.

2. Zie reactie op pagina 5. De visie is aangepast conform de parkeernorm ’Aanleunwoning en serviceflat rest bebouwde kom’: 1,3.

3. Bij de toepassing van parkeernormen dient gekeken te worden naar een toekomstbestendige oplossing en niet alleen naar de huidige situatie. De vitaliteit van ouderen neemt toe, en daardoor zal naar verwachting het autobezit toenemen. Het huidige autobezit onder ouderen is al hoog.</td><td></td></tr>
</table>

Naam	Reactie initiatiefnemer	Reactie gemeente	Conclusie
	Daarom vinden we dat gerekend kan worden met 0,8 auto's per appartement. Met inbegrip van 0,3 plaatsen tbv het bezoek, komt de norm dan op 1,1. Dat is in lijn de landelijke normen van CROW, en veel hoger dan de huidige norm in Ouder-Amstel. Uitgaande van deze norm, kan op deze locatie gerekend worden met de bouw van 12,7 (14/1,1) appartementen variërend tussen 65 – 110 m2. CPO is voornemens de afspraken betreffende het autobezit in koopcontract op te nemen en middels kettingbeding bindend te maken voor de toekomstige kopers. Dat betekent dat de kopers zich zullen committeren aan een gemiddelde van maximaal 0,8 auto's per appartement. Per woning zal worden opgenomen of de bewoners de beschikking hebben over een parkeerplaats op eigen terrein of gebruik zullen maken van een deelauto. Een extra borg tegen de parkeerdruk in de straat zal zijn een clausule die zegt dat de kopers in de toekomst geen recht zullen kunnen krijgen op een gereguleerde parkeerplaats elders in de straat.	Het is een goed initiatief om afspraken over autobezit contractueel vast te leggen. Hierbij dient wel de kanttekening te worden geplaatst ten aanzien van handhaving op de contractuele regels in praktijk, aangezien de gemeente deze niet kan handhaven. Een handhavingsplan evenals de toepassing van deelauto's moeten onderdeel uitmaken van het toekomstig verkeersplan.	
Initiatief-nemer	Het is een logische stap die de gemeente zet om de drie stukken gezamenlijk te ontwikkelen en als 1 visie neer te zetten. Dit biedt veel mogelijkheden voor het dorp, de ontwikkeling en de doelstelling om meer woningen in Ouderkerk aan de Amstel te realiseren.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Naam	Reactie initiatiefnemer	Reactie gemeente	Conclusie
	Wij hebben uitgebreider naar de ontwerpen gekeken en zullen vooralsnog geen opmerkingen over de huidige invulling indienen omdat we het ontwerp in de basis erg goed uitgewerkt vinden	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Perceel Prinses Beatrixlaan

Aantal ontvangen reacties van bewoners/bedrijven: 5

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoners	Het is een mooi concept en de geformuleerde uitgangspunten zijn helder en goed. Als omwonenden denken we graag mee over de ontwikkeling van deze locatie opdat de buurt en aantrekkelijk aanzicht blijft behouden. Er wordt duidelijk dat het ontwerp met 3 woningen het beste aansluit bij de genoemde uitgangspunten. Hoewel wij begrijpen dat in deze tijd van woningtekort het bouwen van meer woningen wenselijk is, gaat ons enthousiasme en voorkeur uit naar het 3 woningenplan. Naar onze mening komt dit ontwerpplan er in de afweging van de voor - en nadelen veel beter uit namelijk: - Meer licht, lucht en ruimte voor alle bewoners van de huidig aangrenzende en toekomstige woningen. - Betere waarborging privacy omwonenden door minder inkijk in buurtuinen. - Minder auto's in straatbeeld. In het scenario van 4 woningen kijken voetgangers komend vanaf Koningin Wilhelminalaan tegen geparkeerde auto's aan. Deze geparkeerde auto’s nemen ook zicht weg op het park.	Op grond van de ontvangen reacties is gebleken dat het draagvlak voor het scenario van 3 woningen groter is dan voor het scenario van 4 woningen. Ruimtelijk gezien is het verschil dat het bouwvlak voor 3 woningen kleiner is dan het bouwvlak voor 4 woningen waardoor de privacy meer wordt gewaarborgd van de omwonenden. Daarnaast wordt het parkeren volledig op eigen terrein opgelost. Het parkeren in het scenario van 4 woningen is aangepast. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is aangepast waardoor er meer parkeerplaatsen worden gesitueerd op eigen terrein. Er blijven 2 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte en 4 op eigen terrein. Gevolg is dat het bouwvlak grenst aan het appartementencomplex gelegen aan de Raadhuislaan, zodat er een aanrijroute mogelijk gemaakt kan worden richting de parkeerplaatsen op eigen terrein. Stedenbouwkundig gezien is dit een mogelijkheid, aangezien het bouwvlak grenst aan een blinde muur. Voor dit perceel is gekozen voor grondgebonden woningen om de privacy van omliggende bewoners zoveel mogelijk te waarborgen. Daarnaast zijn de woningen in beide scenario’s voorzien van kleine voortuinen, zodat de straat een groene uitstraling krijgt.	Reactie heeft geleid tot een aanpassing van de visie. In het scenario van 4 woningen zijn er 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gesitueerd (in de concept versie waren dit er 6).

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	- Doorstroming van verkeer is beter. In -en uit parkerende auto's in 4 woningen concept belemmeren het doorrijden van auto's in de Prinses Beatrixlaan. Deze straat vormt de met borden aangegeven weg voor doorgaand verkeer. - Er komt meer openbaar groen. De looproute voor voetgangers naar centrum is daarmee prettiger. - Het aardige zicht en de uitstraling van de jaren 30 woningen (achter) blijft behouden (zie mooie foto, Prinses Beatrixlaan, in uw ruimtelijke visie stuk 3 percelen). - Evenwichtige verdeling van de tuingrond bij de 3 nieuwe woningen (aan wie behoort het grotere tuin-erf toe bij de 4 woningen?). - Te realiseren parkeerplaatsen is in verhouding ruimer. Voor toekomstige bewoners van de nieuwbouw is het ook aangenaam en eigen parkeerterrein te hebben. - Het zicht vanaf en lichtinval op de galerij en patio van de appartementen op de Raadhuislaan wordt meer gerespecteerd. Onzes inziens valt de ruimtelijke ordening van het 3 woningen concept verreweg te prefereren. Het straatbeeld is groener en ruimtelijker. Voorts voldoet het aan de voorwaarde van uw concept ruimtelijke visie te weten dat er zoveel mogelijk op eigen terrein wordt geparkeerd. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van wonen in de buurt en de beleving van Ouderkerkers die het centrum bezoeken.		

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner	Ik kies voor een aantal van 3 woningen omdat ik denk op de tekeningen te zien dat er dan meer ruimte voor het groen overblijft. Tevens vraag ik mij even af wat voor een ruimte er komt tussen de nieuw te bouwen woningen en het bestaande appartement Raadhuislaan 42.	Het blijft voor toekomstige initiatiefnemers en projectontwikkelaars mogelijk om af te wijken van de ruimtelijke visie. De ruimtelijke visie geeft vooralsnog een richting aan. Het bouwvlak zoals deze is gesitueerd in de visie geeft bij scenario 3 woningen ruimte aan. Bij scenario 4 woningen grenst het bouwvlak deels aan de blinde muur. Bij toekomstige plannen dient uiteraard rekening gehouden te worden met bestaande bebouwing.	
Bewoner	Ik geef nadrukkelijk de voorkeur aan het Scenario — 4 grondgebonden woningen Prinses Beatrixlaan. Belangrijkste argument hiervoor is. Als bewoner van een appartement aan de Raadhuislaan zal het feit dat er parkeerruimte tegenover mijn galerij staat gepland (scenario 3) een negatieve impact hebben op mijn woongenot. Uitlaatgassen en geluidsoverlast van parkerende en wegrijdende auto's zal het buiten zitten op de galerij behoorlijk verpesten. Een parkeerterrein aan een doorgaande weg, zoals geschetst in scenario 4, heeft naar mijn mening veel minder invloed op het woongenot van de omwonenden.	Gelet op de wijziging in het scenario voor 4 woningen te aanzien van het parkeren: heeft scenario 3 woningen 1 parkeerplaats (in totaal 5) meer op eigen terrein dan scenario 4 woningen (in totaal 4 op eigen terrein). Ten aanzien van het scenario van 3 woningen zullen de negatieve effecten van geluidsoverlast/uitlaatgassen door parkerende auto’s in de praktijk meevallen, aangezien de afstand van de parkeerplaatsen tot aan de bestaande bebouwing voldoende is. De parkeerplaatsen zijn alleen bedoeld voor de toekomstige bewoners waardoor er beperkte verkeersbewegingen zullen plaatsvinden. Daarnaast kan het geluidsoverlast/uitlaatgassen van parkerende auto’s beperkt worden door bijvoorbeeld de parkeerplaatsen af te schermen.	
Bewoner	Er zijn 3 of 4 woningen ingetekend, maar ik denk toch dat er veel meer ruimte moet komen voor senioren op die plek. De mensen wonen dan dichtbij allerlei voorzieningen, midden in het dorp. Er komen dan vanzelf grotere woningen vrij voor een gezin.	In de visie zijn op dit perceel geen woningen voor ouderen bedacht, aangezien de loopafstand tot het openbaar vervoer groter is dan bij het perceel Aart van der Neerweg. Daarnaast is gekozen voor grondgebonden woningen om de privacy van omliggende bewoners zoveel mogelijk te waarborgen.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Ook zou er gedacht kunnen worden aan een locatie voor de kringloopwinkel op de begane grond en 2 lagen van 3 appartementen daarboven. De zijkanten kunnen dan gewoon zonder ramen zijn om geen inkijk te hebben naar de buren toe. De kringloopwinkel is heel belangrijk voor de sociale contacten in ons dorp. Als hier meer senioren plekken komen kunnen er op de Aart van de Neerweg meer plekken voor starters komen want dat is heel erg hard nodig.	Het perceel bevindt zich in een woonwijk, waardoor dit perceel minder geschikt is als (permanente) locatie voor een winkel. Winkels passen beter in het centrumgebied waar het winkelgebied zich bevindt. Daarbij is de bestemming reeds “wonen”.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Bedrijf	Wij hopen dat “de Tulp” ook in de toekomst een plek te kunnen krijgen in Ouderkerk. De locatie waar wij nu gebruik van mogen maken is een zeer succesvolle plek, het wordt breed gedragen in ons dorp met veel inbreng en veel verkoop. Maar sociaal heeft het ook een grote functie het is een veel bezochte ontmoetingsplaats voor senioren uit Ouderkerk het geeft verbinding, sociale controle en uiteraard goed voor de circulaire economie. Ook van buiten Ouderkerk komen er best veel mensen uit heel Nederland voor de kringloop en gaan dan ook een rondje Ouderkerk doen. Voorstel: beneden de winkel met een ontmoetingsplaats en op de eerste en tweede verdieping 3 appartementen dus totaal 6.	Het perceel bevindt zich in een woonwijk, waardoor dit perceel minder geschikt is als (permanente) locatie voor een winkel. Daarbij is de bestemming reeds “wonen”. Winkels passen beter in het centrumgebied waar het winkelgebied zich bevindt. Er is gekozen voor grondgebonden woningen om de privacy van omliggende bewoners zoveel mogelijk te waarborgen.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Perceel Polderweg

Aantal ontvangen reacties van bewoners/bedrijven: 6

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner	Ik kan mij niet verenigen met deze plannen, omdat het authentieke dorpsgezicht en straatbeeld zal verdwijnen en er veel overlast zal ontstaan op basis van geluid, verkeer en parkeren. Tevens zal onze privacy geschonden worden door inkijk van de nieuw te bouwen studio's. Daarbij zal nog meer verkeersdruk ontstaan, waardoor de veiligheid van schoolgaande kinderen niet gewaarborgd kan worden.	Toekomstige bouwplannen dienen zoveel mogelijk in lijn te zijn met omliggende bestaande bouw en voor de Polderweg dient het toekomstige plan bij voorkeur in samenhang te zijn met de bouwplannen op de locatie van de Urbanusparochie.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	De verhouding studio's : parkeerplaatsen (16 : 12 = 0,75 parkeerplaats per woning) voldoet aan de CROW norm en de gemeente wil hier niet van afwijken. Volgens de concept ruimtelijke visie van de gemeente is er: »incidentele parkeerdruk aanwezig door de ligging nabij de school.. De parkeerbalans uit de omgeving mag niet veranderen. «. Hier plaatsen de buurtbewoners de volgende kanttekeningen bij: 1) de CROW parkeernormen zijn gemiddelden die hier niet van toepassing zijn. Factoren die in deze buurt een negatieve rol spelen zijn: aan de oneven (genummerde) kant van de Achterdijk 1 tot aan nummer 9 en de hele oneven kant van de Polderweg is het verboden parkeren, aangegeven door middel van een `gele band'.	De gemeente heeft parkeerbeleid, verankerd in bestemmingsplannen, welke conform de CROW normen zijn. Voor dit perceel is sociale (kamer)verhuur bedacht waarbij ingevolge de CROW een parkeernorm van 0,7 geldt. Uitgangspunt bij het opstellen van de visie is het zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein conform de CROW normen (gemeentelijk beleid). Dit uitgangspunt geldt voor alle drie percelen. 1) CROW normen zijn ervaringscijfers welke worden toegepast.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Het parkeerterrein bij de Urbanus kerk is formeel gereserveerd voor kerkbezoek en dit zal, na (eventueel) afstoten van het gebouw door de parochie en het bisdom Haarlem, waarschijnlijk ook gehandhaafd gaan worden; aan de oneven kant van de Achterdijk vanaf nummer 9 tot en met nummer 15b (en dat zijn maar liefst 15 woningen!) kan niet geparkeerd worden aan de voorkant, daar ligt een groenstrook. Bezoek en verzorging (hoveniers, aannemers, klusjesmannen, taxi's, pakketbezorgers, familie, vrienden enzovoort) parkeren uiteraard niet aan de achterkant, het is sowieso vrij onbekend dat de garages en de achteruitgangen van de bewuste woningen aan een zijweggetje van de Ambachtenstraat liggen; de 'incidentele parkeerdruk' veroorzaakt door de Hekmanschool en Villa Kakelbont is goed voor ruim 1 uur per (werk-)dag aan parkeeroverlast in de buurt. Ook de Sint Urbanus kerk zorgt bij tijd en wijle voor extreme parkeerdruk (uitvaarten en speciale diensten). Vervolgens parkeren grote vrachtwagens (bijvoorbeeld autotransporteurs, voor garage Albers) regelmatig op de Polderweg (bij de gele band) omdat ze elders helemaal niet kunnen parkeren en/of uitladen.	De parkeer- en verkeerssituatie genoemd in de reactie, maken onderdeel uit van het mobiliteitsplan en niet van de ruimtelijke visie.	

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Daarbij is het `gesloten voor vrachtwagens' gebod van de Achterdijk richting Korte Brug, waarschijnlijk het meest genegeerde verkeersbord in heel Ouderkerk; het gemiddelde autobezit per woning is aanzienlijk hoger dan 1 (met uitschieters tot wel 4 parkeerplekken per woning), terwijl nogal wat garages voor andere doelen, dan stalling van de auto, gebruikt worden. Dat houdt verder geen oordeel over die buurtgenoten in (het is dan ook gewoon toegestaan), het is alleen een constatering/verklaring dat de parkeergelegenheid in de buurt op zijn best al te krap voor de parkeervraag is;	Het gedeelte Korte Brug tot en met het kruispunt Rondehoep Oost valt niet onder de scope van de ruimtelijke visie. Dit valt onder het project Centrumplan. Indien er verkeersovertredingen plaatsvinden, dan moeten deze gehandhaafd worden.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	Jongeren tot 33 jaar, die voldoen aan de criteria voor sociale huur, zullen binnen korte tijd kapitaalkrachtig(er) gaan worden. En, omdat er aan deze kant van de Bullewijk geen enkele vorm van openbaar vervoer is, zullen zij ongetwijfeld voor de auto gaan kiezen; 3) jongeren verplaatsen zich meer dan gemiddeld, maar aangezien de geplande studio's met 40 vierkante meter ronduit klein te noemen zijn, verwachten wij (nog) meer verkeersbewegingen en parkeerdruk dan onder die normale omstandigheden; 4) de parkeerbalans zal toch al gaan wijzigen door de ingrijpende plannen aan de overkant van het perceel: de "Urbanus" plannen.	3) Algemene ervaringscijfers wijzen uit dat jongeren in de gelegenheid zijn om de fiets te pakken om vervolgens gebruik te maken van het openbaar vervoer. De parkeernorm die hiervoor gehanteerd wordt is een gebruikelijke norm. 4) Uitgangspunt voor de visie is ‘parkeren op eigen terrein’. Door dit uitgangspunt te hanteren, wordt gestreefd de huidige parkeerbalans niet te wijzigen.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie. Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	De laatste met een eigen parkeergarage, afgesloten en gereserveerd voor eigen bewoners; bezoek en verzorging zal ongetwijfeld op de aanliggende straten gaan parkeren. En verder zijn er nog de 32 te bouwen zorgwoningen op de "Axel Koenders" locatie met bijkomende verkeersbewegingen en parkeren en verkeer; 5) ook (zelfs) het bouwverkeer, dat ontwikkeling van deze locatie met zich mee zou brengen, heeft totaal geen werkruimte of parkeergelegenheid; Een grondig(-er) onderzoek naar de parkeer- en verkeersproblemen (dan de recente parkeerenquête) in deze specifieke buurt lijkt ons absoluut noodzakelijk, voor er verdere visies of bouwplannen ontwikkeld worden. Daar moet dan wel bij vermeld worden dat het afgelopen jaar de 'gewone' parkeerproblematiek sterk verminderd is, veroorzaakt door de covid-19 pandemie. Daartegen neemt het aantal pakketbezorgers en aannemers (verbouwingen) dan weer sterk toe, maar deze ontwikkelingen zijn waarschijnlijk maar tijdelijk. Maar 'tellingen' tijdens deze pandemie kunnen wellicht misleidende informatie opleveren. Voorts, de doelgroep jongeren tot 33 jaar, is voor deze locatie absoluut geen geschikte keuze. De concept ruimtelijke visie vermeldt: »de doelgroep jongeren heeft minder of geen	5) Zolang het perceel nog onbebouwd is, heeft het bouwverkeer ruimte op het perceel zelf. Woningbouwprojecten zijn tijdelijke projecten en eventuele overlast hiervan is daarmee ook tijdelijk. Bij alle bouwprojecten geldt dat voor aanvang een plan ingediend en getoetst dient te worden hoe het verkeer veilig afgewikkeld wordt gedurende de bouwfase.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	hinder van de nabijgelegen school, doordat zij overdag minder vaak thuis zijn dan bijv. senioren « De buurt plaatst hier meerdere kanttekeningen bij:		
	1) er zal omgekeerd wel overlast gaan ontstaan voor de Hekmanschool en de kinderopvang Villa Kakelbont aan de andere kant. Een locatie naast een basis school en een kinderopvang is echt geen geschikte "hangplek voor jongeren" om het zo maar te formuleren;	1) De doelgroep betreft op zichzelf wonende jongeren vanaf 18 tot 33 jaar. Met deze leeftijdscategorie wordt niet verwacht dat deze bewoners overlast veroorzaken of dat dit zogenaamde 'hangjongeren' zijn. Zij hebben de verantwoordelijkheid zich te gedragen als een 'goed huurder'.	De reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	2) er zijn meerdere groepen kwetsbaardere buurtbewoners en buurtbezoekers, niet alleen gedurende die schooltijden. Aan de overkant van de Schoolweg bevindt zich de locatie van Ons Tweede Thuis, voor meervoudig gehandicapten. En naast de naastgelegen kinderopvang, Villa Kakelbont, komen binnenkort 32 zorgwoningen op de locatie "Axel Koenders". Deze toekomstige buurtbewoners zijn uiteraard ook `s avonds thuis, dit zal overlast gaan opleveren;	2) De toevoeging van 'jongeren' op dit perceel draagt bij aan een gemêleerde wijk. Daarnaast is de Jan Hekmanschool en Ons Tweede Thuis al een combinatie van 'jong' en 'oud'. Naast de toekomstige bouw van de zorgwoningen op de locatie Axel Koenders, is het juist belangrijk de vergrijzing tegen te gaan door de bouw van woningen voor jongere inwoners. De sociale cohesie tussen de verschillende doelgroepen zal daarmee worden versterkt.	De reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
	3) als eerder aangegeven bij het onderwerp verkeer & parkeren, de doelgroep zal snel gaan "verwateren". Zowel voor wat betreft het jongerenaspect als het kenmerk van sociale huur. Voor wat betreft het eerste, de huidige schaarste op de woningmarkt zal verhuizen moeilijk maken. Zodat binnen enkele jaren "oudere jongeren" gaan "vastzitten" in een te krappe huurwoning.	3) Woningstichting Eigen Haard heeft mogelijkheden om tijdelijke huurcontracten van maximaal 5 jaar aan te gaan met jongeren, waardoor de doorstroming wordt gegarandeerd en in die zin indirect 'scheefwonen' wordt voorkomen.	De reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	En een jongere, pas uit schoolbanken, zal allicht gemakkelijk kunnen voldoen aan de criteria voor sociale huur. Maar de ervaring leert dat, met de eerste baan, de financiële situatie (hopelijk!) snel zal verbeteren. Maar er zit momenteel een enorm gat in de woningmarkt voor wat betreft sociale huur en koopwoningen voor starters of de particuliere huursector. "Te groot voor het servet, te klein voor het tafellaken" is een spreekwoord wat hier dan goed van toepassing zou zijn. Ondanks de beperkte oppervlakte zijn wij van mening dat er weinig doorstroom zal zijn: er zullen (ontevreden & ongelukkige) huurders zijn waarvan de woning niet meer past bij de levensfase waar ze in verkeren en er zal scheefhuur gaan ontstaan. Scheefhuur is een vervelende situatie waar geen van de betrokken partijen op korte termijn wat aan kan doen (kan ik uit eigen ervaring schrijven); Hierbij willen wij wel graag duidelijk maken dat het concept "sociale huur" voor de buurt niet op bezwaren stuit: in tegendeel. Het probleem voor de buurt wordt gevormd door de doelgroep van jongeren tot 33 jaar, in combinatie met déze, uiterst ongelukkig gekozen, locatie. Tot slot een punt wat mijzelf en mijn naaste buren betreft: privacy en esthetica. De visie omvat een gebouw van 4-hoog, een hoogte die voor de eerdere "Urbanus" plannen, aan de overkant van het perceel aan de Schoolweg, altijd een van de breekpunten is geweest.		

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Vier verdiepingen op een perceel van beperkte omvang aan de Schoolweg/Polderweg, dat levert inkijk op bij nogal wat huizen aan de Achterdijk (met inbegrip van nummer 9: mijn keuken, eetkamer, 2 slaapkamers en de zolder kijken direct uit op het perceel), de Schoolweg, de Polderweg en de Ambachtenstraat. Zeker gezien de doelgroep (jongeren tot 33 jaar) is dat geen prettig vooruitzicht en dit zou gaan leiden tot verlies van woongenot. Vierhoog zou het hoogste gebouw in de buurt zijn en dit is voor de buurt niet acceptabel. Daarbij is de oppervlakte per 'studio' met 40 vierkante meter zeer beperkt en zal het gebouw er, inderdaad wel afhankelijk van de gekozen architectuur en afwerking (sociale huur), al gauw uitzien als de spreekwoordelijke `huurkazerne', een kippenhok. Samengevat is de buurt, met mij, van mening dat dit bewuste perceel gewoon de functie moet blijven vervullen die het nu heeft: een trapveldje van de Hekmanschool en Villa Kakelbont. De bedoelde kleine studio's zijn beter geschikt voor De Nieuwe Kern, waar de (nog niet bestaande) infrastructuur hier wél op aangepast kan worden. Eventuele bouwplannen voor dit perceel zijn voor de buurt alleen acceptabel bij gelijke bouwhoogte en -uiterlijk (vergeleken met de rest van de buurt), dat wil zeggen: maximaal drie lagen, mét een schuin dak.	De visie is aangepast door de toevoeging van een goothoogte van 10 meter, zodat een plat dak wordt voorkomen en wordt aangesloten bij de bestaande woningbouw.	Reactie heeft geleid tot aanpassing van de visie door de toepassing van een goothoogte van 10 meter.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Een meer gebruikelijke parkeernorm van 1,3 parkeerplek per woning staat daarbij voorop. Voorts zal gekeken moeten worden naar extra verkeers- en parkeermaatregelen plus de (slechte) toestand van de aanliggende wegen en trottoirs; dit staat eigenlijk al los van de `gewraakte' visie. Verder wil ik er op wijzen dat ik in deze zienswijze vaak `wij' en 'de buurt' heb gebruikt. Maar hoewel de vermelde meningen door een boel buurtgenoten worden gedeeld, komt deze zienswijze uiteraard voor mijn rekening.	De visie schetst de ruimtelijke uitgangspunten voor de percelen en niet van omliggende infrastructuur.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Bewoner	Ten eerste is de berekende parkeernorm van 12 parkeerplaatsen voor 16 appartementen ons inziens veel te weinig om ervoor te zorgen dat iedereen uit het complex zijn voertuig zal kunnen parkeren. Ten tweede is er de lokatie van de parkeer-plaatsen aan de achterzijde en het feit dat dit een doodlopend terrein is met erg weinig ruimte op te keren. Dit zal ervoor zorgen dat de bewoners liever hun voertuig aan de Schoolweg zullen parkeren. Dit is immers veel makkelijker en overzichtelijker als je vanuit het dorp komt aanrijden. Ten derde bevindt de entree van het complex zich aan de Schoolweg dus des te meer redenen voor bewoners om hun voertuig op de Schoolweg te parkeren en de lastigere parkeer-plaatsen aan de achterzijde te ontwijken.	Zie eerdere reactie. De parkeernorm van 0,7 per woonunit is conform de CROW normen.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	Tot slot zullen de bezoekers van het complex sowieso hun voertuigen op de Schoolweg gaan parkeren door de daar aanwezige entree van het complex. Het is nu al erg druk op de Schoolweg met parkeren. De medewerkers en bezoekers van de Jan Hekmanschool en van Ons Tweede Thuis maken doordeweeks gebruik van een aanzienlijk deel de aanwezige parkeerplaatsen. Tijdens de breng en haal momenten van de basisschool is het af en toe echt een chaos en wordt er door ouders vaak luk raak geparkeerd (zelfs voor uitritten en op plaatsen waar een verbod geldt). Het parkeren van bewoners en hun bezoekers van het toekomstige complex zal deze situatie alleen maar erger maken. Ons verzoek aan u is dus om hier goed naar te kijken en eventueel aanpassingen te maken aan de plannen van het complex of aan de huidige parkeerregels op de Schoolweg (blauwe zone, meters, vergunningen). Hopelijk wordt dan een nog hogere parkeerdruk op de Schoolweg voorkomen.	Uitgangspunt voor dit perceel is dat extra verkeersbewegingen op de Schoolweg zoveel mogelijk vermeden moet worden, vandaar dat de ontsluiting van het perceel is gesitueerd aan de Polderweg. Zodoende hoeven er geen parkeerplaatsen aan de Schoolweg opgeofferd te worden om een in- en uitrit te creëren en blijft het huidige aantal parkeerplaatsen aan de Schoolweg gehandhaafd. De parkeerdrukte vindt vooral plaats op piekmomenten, waarbij het foutparkeren een handhavingskwestie betreft.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Bewoner	1. In een bijzonder kinderrijke buurt als de Schoolweg vind ik het kwalijk dat dit laatste stukje groen opgeofferd moet worden voor woningbouw terwijl er in deze buurt veel meer behoefte is aan groen, een kleine speelweide voor de jeugd 6-12 jaar in de vorm van bijv. in voetbalveldje of een sportveldje buiten voor de kinderen van de Hekmanschool.	Het gemeentelijk beleid is gericht om op woningbouwlocaties minimaal 30 procent sociale woningbouw te realiseren. Individueel zijn de percelen te klein om hieraan te voldoen, vandaar dat juist vanuit de gezamenlijke aanpak van de drie percelen kansen worden gezien om te voldoen aan dit gemeentelijke beleid. Daarnaast is er veel vraag naar jongeren/starters- en ouderenwoningen in Ouderkerk aan de Amstel en de mogelijkheden zijn uiterst gering.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
		Wij vinden dit een verantwoorde locatie voor woningbouw. Vanzelfsprekend is het noodzakelijk dat er in de directe omgeving voldoende groen en speelmogelijkheden blijven.	
	2. Gemeente kiest voor 4 bouwlagen, 16 studio's en 12 parkeerplaatsen (norm 0.7); inmiddels heeft de situatie op de Schoolweg toch wel uitgewezen dat er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn (veelal 2 auto's bij bewoners), medewerkers van de Jan Hekmanschool en Eigen Huis parkeren ook op de Schoolweg en een aanhoudende gevaarlijke situatie bij het brengen en halen van de kinderen. Bij het realiseren van 16 studio's zullen er minimaal 16 auto's vroeg of laat geparkeerd moeten worden los van bezoekers die op visite komen, kortom de druk op het aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt nog verder verhoogd waarmee het gevaar voor kinderen nog verder zal toenemen. Middels deze dan ook mijn bezwaar op uw concept ruimtelijke visie en het verzoek dit nogmaals te overwegen. Ontwikkel dit kleine perceel naar ofwel een kleine speelweide, ofwel minder bouwlagen dus minder parkeerdruk of laat het groen. Er verdwijnt al zoveel groen in dit stukje Ouderkerk door de verbreding van de A9 wat de luchtkwaliteit niet ten goede komt.	De CROW normen zijn gebaseerd op ervaringscijfers. De CROW normen worden gehanteerd. Er is gekozen het parkeerterrein van het perceel ten behoeve van de studio’s te ontsluiten aan de Polderweg, waardoor de huidige parkeer- en verkeerssituatie aan de Schoolweg onveranderd blijft. De parkeerdruk aan de Schoolweg is vooral hoog tijdens de haal- en brengtijden van de naar schoolgaande kinderen.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Bewoner	Als bewoner van Polderweg heb ik een goede indruk van deze omgeving. Het plan voor bebouwing aan de Polderweg nabij de JHS school is ongewenst.	Zie eerdere reactie pagina 21 en 22. Vanuit de gezamenlijke aanpak van de drie percelen worden kansen gezien te voldoen aan het gemeentelijk woonbeleid.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.

Naam	Reactie bewoner/bedrijf	Reactie gemeente	Conclusie
	De reden hiervoor is dat het graslandje pal naast deze school veelvuldig in gebruik is door de schooljeugd voor buitensporten, ook in schooltijden.		

Aantal ontvangen reacties van initiatiefnemers/geïnteresseerden: 2

Naam	Reactie initiatiefnemer	Reactie gemeente	Conclusie
Initiatief-nemer	Initiatiefnemer heeft gereageerd door bijgaand plan aan te leveren. Zie bijlage 4.	Het plan betreft een aanpassing van de Schoolweg om het bouwvlak te situeren in het midden van het perceel. Het parkeren vindt daardoor deels plaats op de openbare weg. In het plan is het 'schuinparkeren' op de Schoolweg veranderd in 'haaksparkeren' zodat meer parkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd. De Schoolweg dient deels tweerichtings verkeer te worden om het keren mogelijk te maken. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de percelen is het parkeren op eigen terrein. De schoolweg is ingericht met schuine parkeervakken ten behoeve van de veiligheid van de naar schoolgaande kinderen. Wijziging van de parkeer/verkeerssituatie aan de Schoolweg is vooralsnog niet wenselijk, tenzij dit kan worden aangetoond middels een goed onderbouwd parkeer- en verkeersplan.	Reactie leidt niet tot aanpassing van de visie.
Initiatief-nemer	Wij hebben geen inhoudelijk commentaar op de concept ruimtelijke visie. Verder hebben wij een vierde perceel in gedachte voor ontwikkeling met o.a. jongerenwoningen. Wellicht kunnen we daar in de nabije toekomst eens over spreken.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	