GEMEENTE OUDER-AMSTEL	
Ing.	03 AUG. 2022
Ztype:	zienswijze
Zknr:	bp ruimtelijk 2e beh griffie

Ouderkerk aan de Amstel, 3 augustus 2022

Gemeente Ouder-Amstel
T.a.v. Gemeenteraad
Postbus 35
1190 AA Ouderkerk aan de Amstel

Geachte leden van de gemeenteraad,

Betreft: zaaknummer 2022-063094 zienswijze ontwerpbestemmingsplan Van der Looskwartier (IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01)

Hierbij zenden wij u onze zienswijze met betrekking tot DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01.

De voorgestelde plannen leiden tot een onaanvaardbare verdichting in het Van der Looskwartier, die een grote negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid in de wijk, gezien de ontsluiting daarvan. Bovendien zal uitvoering van de plannen uitmonden in parkeerproblemen door een hevig verhoogde parkeerdruk, en zal er te weinig groen in het straatbeeld zijn, hetgeen in strijd is met de visie van de gemeente én niet klimaatbestendig. Waar in de Van der Loosstraat is gekozen voor de handhaving van het dorpse karakter, doet het gekozen bouwvolume in de Theresiastraat hieraan af en resulteert dit, mede gezien de daar al gerealiseerde bebouwing, tot verstedelijking.

In het hiernavolgende zullen wij onze bezwaren en de motivering daarvan in de volgende volgorde weergeven:

1. Nota Beantwoording inspraakreacties en wettelijk vooroverleg;
2. Bouwvolume;
3. Verdichting;
4. Verkeersonveiligheid;
5. Parkeerdruk;
6. Groen en klimaat;
7. Cultuurhistorie;
8. Doelgroepen;
9. Bouwverkeer.

1. Nota van beantwoording

Wij maken bezwaar tegen een aantal punten genoemd in de Nota beantwoording inspraakreacties en wettelijk vooroverleg[1].

- Bij punt 3a wordt in de beantwoording vermeld dat met de nieuwbouw rekening wordt gehouden met veel ruimte voor groen en dat het landschappelijk karakter wordt versterkt. Dit wordt in het geheel niet duidelijk gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan. Bovendien is er bij de nieuwsbouw helemaal geen sprake van 'veel ruimte voor groen' (maar van minder groen) en is er geen enkele sprake van versterking van het landschappelijk karakter (integendeel). In de

[1] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, bijlage 8 bij de toelichting.

Theresiastraat, die ook deel uitmaakt van het plan, wordt zelfs al het groen dat nu aanwezig is wegbestemd en herbestemd tot wonen of verkeer, hetgeen leidt tot sterke verstedelijking van de Theresiastraat. Wij maken derhalve bezwaar tegen deze beantwoording. Voor de verdere motivatie van ons bezwaar verwijzen wij naar punt 6 in deze zienswijze.

- Bij punt 3a wordt tevens vermeld dat de wegen in de directe omgeving van het plangebied de extra verkeersbewegingen kunnen opvangen. Dit wordt echter niet onderbouwd met een verkeersplan, althans een verkeersplan maakt geen onderdeel uit van de bijlagen bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Wij maken derhalve bezwaar tegen de beantwoording onder punt 3a. Voor verdere motivatie van ons bezwaar verwijzen wij naar punt 4 van deze zienswijze.
- Onder punt 3b wordt vermeld dat er 12 eengezinswoningen in de Theresiastraat (nummers 2 t/m 11) en Jan Persijnstraat 1 zullen worden vervangen door twee drielaagse appartementengebouwen. In de huidige situatie staan er 11 eengezinswoningen in eigendom bij Eigen Haard. Indien met de twaalfde woning Theresiastraat 1 wordt bedoeld, maken wij daar bezwaar tegen, aangezien de woning met adres Theresiastraat 1 niet in eigendom is bij Eigen Haard en geen onderdeel uitmaakt van het plangebied.
- In de beantwoording onder punt 3b staat vermeld dat de bouwhoogte van 115m een vergissing is en in het ontwerp wordt gecorrigeerd. Deze correctie is echter niet doorgevoerd. Wij maken ernstig bezwaar tegen de bouwhoogte van 115m. Voor verdere motivatie van dit bezwaar wordt verwezen naar punt 2 in deze zienswijze.
- Voor de beantwoording van punt 3c wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 3a. Zoals hierboven reeds is weergegeven maken wij bezwaar tegen de beantwoording onder punt 3a.
- Bij de beantwoording van punt 3d wordt verwezen naar het parkeeronderzoek. Wij bestrijden dat dit parkeeronderzoek een juiste weergave van de parkeerbehoefte is. Tevens bestrijden wij dat slechts het planten van 33 bomen voldoende groene uitstraling geeft aan dit plan. Er is in het plan niet voorzien in voortuinen noch in bomen in de Theresiastraat. Wij maken derhalve bezwaar tegen deze beantwoording. Voor verdere motivatie van deze bezwaren verwijzen wij naar de punten 5 en 6 van deze zienswijze.
- Bij de beantwoording van punt 3e wordt gesteld dat het toekomstige gebruik als parkeerplaats van de huidige woonpercelen grenzend aan de tuinen van Theresiastraat 1 en Rondehoep Oost 23A en 24A niet in de weg staat aan een goed woon- en leefklimaat. In de beantwoording wordt getracht dit te 'onderbouwen' met verwijzing naar diverse onderzoeken. De onderzoeken waarnaar wordt verwezen hebben echter uitsluitend betrekking op de geplande woningen in het plangebied en niet op de effecten van het ontwerpbestemmingsplan op de huidige woningen in de directe omgeving van het plangebied. Wij maken derhalve bezwaar tegen deze beantwoording. Voor verdere motivatie van deze bezwaren verwijzen wij naar punt 5 van deze zienswijze.
- In de beantwoording van punt 3e wordt vermeld dat de initiatiefnemer voor de sloop- en bouwfase een BLVC-plan op zal stellen. Wij bestrijden dat een BLVC-plan bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie voldoende waarborgt. Wij maken derhalve bezwaar tegen deze beantwoording. Voor verdere motivatie van deze bezwaren verwijzen wij naar de punten 4 en 9 van deze zienswijze.
- Volgens de beantwoording bij punt 3f wordt met de appartementengebouwen stedenbouwkundig een overgang gecreëerd van de appartementengebouwen aan de westkant van de Theresiastraat en de eengezinswoningen die ten oosten van de Theresiastraat liggen. Wij maken bezwaar tegen deze beantwoording. Voor verdere motivatie van deze bezwaren verwijzen wij naar punt 2 van deze zienswijze.
- Bij de beantwoording onder punt 3g wordt gesteld dat voor het totale straatbeeld zowel de openbare ruimte als de voortuinen worden beoordeeld. Deze beantwoording is volstrekt onbegrijpelijk. In de Theresiastraat zijn nl. geen voortuinen noch bomen voorzien. Tevens wordt

gesteld dat met de herontwikkeling het oppervlak verharding met circa 570m^2 toeneemt. Wij betwijfelen dit; onzes inziens neemt het oppervlak verharding met meer m^2 toe (zie tevens punt 6 van deze zienswijze). Wij maken bezwaar tegen deze beantwoording. Voor verdere motivatie van deze bezwaren verwijzen wij naar punt 6 van deze zienswijze.
Bij de beantwoording van punt 3g wordt gesteld dat er 20 bomen uit de huidige situatie worden gekapt (11 in voortuinen en 9 in de openbare ruimte) en worden er 33 nieuwe bomen aangeplant. Volgens de beantwoording 'komen er dus 13 extra bomen bij in het straatbeeld.' Dit is feitelijk onjuist. In de huidige situatie staan in het plangebied 46 bomen (met een stamomvang van minimaal 10 cm. op 1.30 m hoogte, conform de definitie van 'boom' in de Bomenverordening Ouder-Amstel 2014.) Dit betreft de openbare ruimte, de voortuinen maar ook de achtertuinen, die bij de telling op onjuiste gronden niet zijn meegenomen. Immers, veel achtertuinen grenzen ook aan de openbare ruimte en het straatbeeld, bijvoorbeeld in de 'garagestraat' ten noorden van de noordelijke woningen in de Van der Loosstraat. De 11 bomen die op de grens staan van het openbare groen gelegen tussen de meest oostelijke huizen van het plangebied, achter de meest noordelijke huizen aan de D.H. de Castrostraat, zullen niet terugkeren in het nieuwe plan. Uiteindelijk wordt er maar één bestaande boom gespaard. En dat is een boom die feitelijk buiten het plangebied ligt. Uiteindelijk zullen er niet meer, maar juist minder bomen zijn in het straatbeeld. In dit kader willen wij ook opmerken dat alle bomen in de huidige voortuinen aan de Theresiastraat zullen verdwijnen en dat er geen enkele nieuwe boom voorzien wordt in de openbare ruimte.
Kijkend naar het voorgestelde plan (zie afbeelding hieronder) is verder opvallend dat er in het plan zeker plaats lijkt te zijn voor meer bomen. Zo kunnen er bijvoorbeeld meer bomen bij bijna alle voorgestelde parkeerplaatsen worden geplaatst, waar dat in het voorgestelde plan slechts bij een paar parkeerplaatsen wordt aangegeven. Bij deze bomen dient overigens te worden bedacht dat deze op grond komen te staan met bestemming 'verkeer', en niet als openbaar groen. Dit betekent dat er geen enkele garantie is dat de bomen, als zij al daadwerkelijk zouden worden geplaatst, ook zullen worden gehandhaafd. In de eerdere versie van de parkeerstudie (gedateerd 7 februari 2020) wordt immers al geadviseerd om groen op te offeren voor extra parkeerplaatsen, zoals nu gepland is op de hoek van de Theresiastraat en de Jan Persijnstraat[2].

Afbeelding 2.2: Stedenbouwkundig plan (Architectenbureau Micha de Haas)

[2] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 7 februari 2020, blz. 18

2. Bouwvolume

Wij maken bezwaar tegen een maximale bouwhoogte van 11,5m én tegen een maximale bouwhoogte van 115m.

De huidige bebouwing in het gehele plangebied bestaat uit één bouwlaag met kap, waarbij volgens het huidige bestemmingsplan de maximale goothoogte 3,5 m bedraagt en de maximale bouwhoogte 8 m bedraagt.

In het ontwerp-bestemmingsplan[3] wordt in de bouwplannen uitgegaan van in de Van der Loosstraat te plaatsen eengezinswoningen van één bouwlaag met kap, met een maximale bouwhoogte van 7,5m en maximale goothoogte van 3,5m. Derhalve eengezinswoningen qua hoogte vrijwel conform de huidige situatie. Echter, in de Theresiastraat wordt volgens het ontwerp een grote verandering beoogd: volgens de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan[4] zal de geplande bebouwing aan de Theresiastraat bestaan uit drie bouwlagen (met kap, aldus de tekeningen) waarbij de maximale goothoogte 9,5 meter zal bedragen en de maximale bouwhoogte 11,5 meter. Wij maken hier bezwaar tegen.

In de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan wordt ten aanzien van de bebouwing in de Theresiastraat een maximale bouwhoogte van 115m weergegeven. In onze inspraakreactie hebben wij hier al bezwaar tegen gemaakt. Volgens de Nota van Beantwoording[5] is er sprake van een vergissing en wordt de in de verbeelding aangegeven hoogte van 115m gecorrigeerd naar 11,5m. De verbeelding geeft echter als maximale bouwhoogte nog steeds 115m aan. Hiertegen maken wij zeer ernstig bezwaar.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan[6] staat vermeld "De appartementen markeren de ingang van de straat en vormen een overgang tussen de relatief forse bebouwing van het naastgelegen zorgcentrum en de kleinschalige bebouwing aan de Van der Loosstraat." Stedenbouwkundig lijkt er echter visueel gezien geen sprake te zijn van een 'overgang'. Het aan de noordzijde van de Theresiastraat geplande appartementengebouw is in het ontwerpbestemmingsplan gesitueerd tegenover het deel van Theresiastaete dat aan de straatzijde twee bouwlagen plus dak vormt. Het geplande nieuwe appartementengebouw met drie bouwlagen plus dak wordt derhalve een hele bouwlaag hoger dan het tegenovergelegen deel van Theresiastaete.

De geplande bouw aan de Theresiastraat is voor ondergetekenden niet alleen aanzienlijk te hoog (zowel de 11,5m van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan als de 115m van de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan) maar ook volstrekt onacceptabel, omdat niet alleen het betreffende plangebied zelf doch het gehele door het huidige bestemmingsplan Ouderkerk-Zuid bestreken gebied dergelijke plannen en de daaruit voortvloeiende problematiek (zie hierna) om meerdere redenen niet kan dragen.

---

[3] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 8.

[4] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 8.

[5] Nota van Beantwoording inspraakreactie en wettelijk vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Van der Looskwartier', gemeentelijk commentaar op reactie 3b, blz 4.

[6] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 8.

3. Verdichting

Wij maken bezwaar tegen de voorgenomen verdichting.

De voorgenomen bouw van de appartementengebouwen aan de Theresiastraat en de nieuwe eengezinswoningen in de Van der Loosstraat leidt tot een toename van het aantal woningen in het hele plangebied met 50% (de huidige 38 woningen worden vervangen door 28 eengezinswoningen en 29 appartementen). Dit leidt tot een te grote verdichting in het kleinschalige Van der Looskwartier met diverse gevolgen voor onder meer de leefbaarheid, het (vrijwel) ontbreken van groen, de verkeersveiligheid en –afwikkeling (ontsluiting) en parkeerproblematiek. Dit wordt in de Nota van Beantwoording[7] zonder nadere onderbouwing ontkend. Wij maken hier bezwaar tegen. Een verdichting van 50% extra woningen is immers een aanzienlijke verdichting die, onzes inziens niet passend is in het Van der Looskwartier.

In het kader van de verdichting van 50% is het dan wel zeer opmerkelijk dat Eigen Haard in het verslag van de bijeenkomst op 12 juli 2022 spreekt van "een beperkt aantal extra woningen"[8]. Dergelijke bewoordingen komen niet overeen met de werkelijkheid.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan[9] wordt verwezen naar "de relatief forse bebouwing van het naastgelegen zorgcentrum". Ook het bestemmingsplan zelf spreekt derhalve van forse bebouwing aan de westzijde van de Theresiastraat. Het kan derhalve niet ontkend worden dat de term "relatief forse bebouwing" geldt voor Theresiastaete én voor Zonnehuis Theresia, beide gelegen aan de westzijde van de Theresiastraat. Door aan de oostzijde van de Theresiastraat eenzelfde forse bebouwing te plannen, is sprake van onaanvaardbare verdichting.

4. Verkeersonveiligheid; ontsluiting van de wijk

Wij maken bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan aangezien door de voorgenomen verdichting in het Van der Looskwartier, de toekomstige ontwikkeling van het Gezellenhuis, de inmiddels afgeronde verbouwing van voormalig bejaardenhuis Theresia tot "Theresiastaete", toekomstige ontwikkelingen in de parochietuin van de Urbanuskerk en het Centrumplan de verkeersdruk en verkeersonveiligheid onverantwoord groot worden en naar onze mening onbeheersbaar.

Er wordt in de bouwplannen en het ontwerpbestemmingsplan volstrekt onvoldoende rekenschap gegeven aan het feit dat de Theresiastraat en aansluitend daarop de Rondehoep Oost de enige ontsluitingswegen zijn voor autoverkeer vanuit en naar de buurt. Er is ook geen verkeersplan bij het ontwerpbestemmingsplan opgemaakt, althans dat is niet als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. De verdichting in het plangebied en de daarmee gepaard gaande extra verkeersbewegingen leiden daardoor tot een onacceptabele en onbeheersbare toename van verkeer in een gebied. Dit klemt te meer om de volgende redenen:

---

[7] Nota van Beantwoording inspraakreactie en wettelijk vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Van der Looskwartier', gemeentelijk commentaar op reactie 3c, blz. 4.
[8] Eigen Haard, Verslag bijeenkomst Van der Looskwartier, 21 juli 2022, blz. 2.
[9] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 8.

- De maximumsnelheid van 30 km/u in de Theresiastraat en de Rondehoep Oost wordt op zeer grote schaal overschreden. V.w.b. de Rondehoep Oost verwijzen wij naar het Bliq-rapport[10]. In de Bliq Cross speed map wordt de Rondehoep Oost rood aangegeven, hetgeen betekent dat de ongevallenscore en de overschrijding van de maximumsnelheid beide erg hoog zijn. De kruising Rondehoep Oost en Theresiastraat wordt ook rood aangegeven, met dezelfde reden.
- De Theresiastraat is een veel gebruikte doorgaande route voor langzaam verkeer (de zwakkere verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en scooters) uit de aangrenzende gebieden Benningh en Tuindorp van en naar de dorpskern. Bovendien fietsen veel scholieren (al dan niet vergezeld door hun ouders) dagelijks door het plangebied (en over de Rondehoep Oost) naar school (zowel naar de lagere scholen in het dorp zelf als naar de middelbare scholen buiten de gemeente; het gaat hier derhalve om kinderen in alle en dus ook zeer jonge leeftijden). Ook wordt de Theresiastraat 's middags, 's avonds, en in het weekend veel gebruikt door kinderen en jongeren die naar (sport-)verenigingen in Ouderkerk of Amstelveen fietsen.
- De realisatie van het complex De Gijsbrecht heeft reeds voor een verhoging van de verkeersintensiteit in het plangebied gezorgd waarmee toentertijd al onvoldoende rekening is gehouden. Dat effect is versterkt door het feit dat dat complex uiteindelijk voor een belangrijk deel bewoond is geworden door personen met een leeftijd beneden de aanvankelijk geplande minimumleeftijd van 75 jaar (de minimumleeftijd om voor bewoning in dat complex was op een gegeven moment 55 jaar). Het gaat derhalve om een aanmerkelijk mobielere groep van bewoners in dit gebied die mede gezorgd hebben voor een verhoging van de verkeersintensiteit.
- De aanwezigheid van Zonnehuis Theresia in het gebied leidt ertoe dat hulpdiensten als ambulances maar ook brandweerauto's (in de praktijk blijkt regelmatig sprake te zijn van al dan niet 'vals' alarm en het uitrukken van de brandweer) nu al vaker naar dit gebied uitrukken dan naar 'gemiddelde' andere wijken. De kans op noodgevallen en het risico op verkeersstremmingen worden door de verdichting aanzienlijk vergroot. Bij noodgevallen ontstaan derhalve onverantwoorde situaties. Insteekparkeerplaatsen in de Theresiastraat maken de verkeerssituatie nóg onveiliger.
- Er wordt onvoldoende rekenschap gegeven van het feit dat, gezien de samenstelling van de bewoners van het gebied rondom het plangebied, veel gebruikers van de weg en trottoirs ouderen, of mensen met een lichamelijke en/of geestelijke beperking zijn, al dan niet in een rolstoel of met een rollator. Tevens trekt het hospice wisselend, maar op allerlei momenten van de zeven dagen van de week (overdag, 's avonds, 's nachts) veel bezoekers aan die, gezien het bezoek dat zij gaan afleggen of hebben afgelegd, geëmotioneerd (kunnen) zijn.
- De Theresiastraat is zeer smal. Indien aan de oostzijde van de Theresiastraat auto's geparkeerd staan, blijft er nog circa 3 m over tussen de geparkeerde auto en de stoeprand aan de overkant (uitstekende spiegel niet meegerekend). Dit is te weinig ruimte voor een fietser en een auto om elkaar te passeren. Over het algemeen verleent een van die twee verkeersdeelnemers de ander voorrang. Echter, dit gebeurt niet altijd, waardoor met regelmaat fietsers in de knel komen of over het trottoir fietsen. Ook hebben diverse geparkeerde auto's inmiddels schade opgelopen.
- Door de realisatie van complex Gijbrecht en Zonnehuis Theresia is het aantal vrachtwagens met oplegger (derhalve tot 18 m lang) en vuilniswagens, dat gebruik maakt van de Theresiastraat en de Rondehoep Oost aanzienlijk toegenomen. De toegenomen aanwezigheid leidt tot extra verkeersonveiligheid. Dit geldt temeer omdat ook door vrachtwagens de maximum toegestane snelheid regelmatig wordt overschreden. Ook uit het feit dat met enige regelmaat lantaarnpalen omvergereden worden en de bestrating van de trottoirs stuk gereden wordt, blijkt dat de verkeerstoename in de Theresiastraat nu al leidt tot onaanvaardbare verkeersonveiligheid.
- De al bestaande toename van het aantal geparkeerde auto's op de Rondehoep Oost met bestemming Theresiastaete, Zonnehuis Theresia, de Gijsbrecht appartementen en het Van der

[10] Bliq.report. https://www.bliq.report/en-GB/NLD/2021_12_F/1_1511#52.2941/4.9073/15.0573. Zie ook Bliq, Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Ouder-Amstel, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2015-2019, blz. 13

Looskwartier maakt de verkeerssituatie in het algemeen onoverzichtelijk en meer specifiek wordt het zicht voor uitrijdend verkeer vanuit de woningen belemmerd. De Rondehoep Oost is smal en de auto's rijden over het algemeen heel veel harder dan is toegestaan. Dit blijkt ook uit onafhankelijk onderzoek (Bliq-report[11]). Het gevolg is verkeersonveiligheid.

- Tijdens een onlinegesprek op 27 oktober 2020 met de betrokken wethouders en een tweetal ambtenaren werd door de wethouders en de ambtelijke staf aangegeven dat men reeds gesproken heeft met de bewoners van De Gijsbrecht over alternatieve mobiliteit om de druk op de verkeersintensiteit te verminderen. Het zou dan om praktische alternatieven gaan zoals busjesvervoer, carpooling e.d. (waarin door de bewoners zelf moet worden voorzien). Dat zijn mooie intenties, maar is vanwege de vrijblijvendheid in het geheel geen oplossing voor de problematiek. Immers, het betreft hier vrijblijvende niet afdwingbare voorzieningen waarvan de bewoners niet verplicht gebruik behoeven te maken en in de praktijk ook geen gebruik van zullen maken (vooral gezien de mobiliteit van de relatief jonge bewoners). Bovendien zijn die besprekingen niet afgerond, waardoor het niet verantwoord is daar nu al veronderstellenderwijs een voorschot op te nemen en als gegeven feit te beschouwen (als die plannen al afdwingbaar en effectief zouden worden, quod non). Bovendien, juist het gebruik van dergelijke alternatieve vervoersmiddelen leidt tot een toename van de verkeersintensiteit in de Theresiastraat (de enige ontsluitingsweg!), aangezien bewoners opgehaald en thuisgebracht moeten worden: er moeten derhalve 4 ritten gemaakt worden terwijl als de bewoners hun eigen vervoermiddel gebruiken, er maar 2 ritten gemaakt hoeven te worden.
- Tijdens een onlinegesprek op 27 oktober 2020 met de betrokken wethouders en een tweetal ambtenaren werd door de ambtelijke staf aangegeven dat rapporten zouden aangeven dat er met betrekking tot dit kleinschalige gebied qua verkeersintensiteit nog voldoende 'rek' zou zitten in het aantal verkeersbewegingen. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan[12] staat ook aangegeven dat voor wat betreft de verkeersgeneratie uitgegaan wordt van een rapport, nl. CROW-publicatie[13]. Wij zijn op basis van feitelijke en dagelijkse waarnemingen van mening dat het gebied onvoldoende ruimte biedt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen, laat staan wanneer de bouwplannen zijn verwezenlijkt. Wij bestrijden derhalve dat er 'rek' zou zitten in het aantal verkeersbewegingen. In die rapporten is immers uitgegaan van gemiddelde bewegingen per etmaal, terwijl naar onze mening vooral ook gekeken moet worden naar de piekmomenten van een etmaal (ochtendspits i.v.m. werk en de begintijd van scholen, middagspits i.v.m. eindtijd van scholen en avondspits i.v.m. werk). Onzes inziens zou derhalve niet uitgegaan moeten worden van berekeningen, maar van metingen van de verkeersstromen in de huidige situatie. Waarschijnlijk is bij de berekeningen alleen gekeken naar de verkeersdruk op de Theresiastraat, terwijl óók de verkeersdruk op de enige toegangsweg náár de Theresiastraat zal moeten worden gekeken, zijnde de Rondehoep Oost. De Rondehoep Oost is nú al een drukke verkeersader voor autoverkeer vanuit Benningh en het huidige Van der Looskwartier/Gijsbrecht naar en vanuit de dorpskern en naar scholen alsmede voor zogenoemde 'zwakkere verkeersdeelnemers' uit genoemde wijken maar ook uit Tuindorp alsook voor een almaar intensiever wordende stroom aan wielrenners en e-bikes. Ook de Rondehoep Oost is dus reeds een overbelaste verkeersader die alleen maar meer belast zal raken door de verdichting die uitgaat van de beoogde bouwplannen.

---

[11] Bliq.report. https://www.bliq.report/en-GB/NLD/2021_12_F/1_1511#52.2941/4.9073/15.0573. Zie ook Bliq, Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Ouder-Amstel, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2015-2019, blz. 13

[12] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 9.

[13] CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

- Bovendien is de Rondehoep Oost reeds vanuit verkeersveiligheid aangemerkt als een verkeersader waarvoor "code rood" geldt[14]. Verdere belasting van deze verkeersader zal de onveiligheid alleen maar doen toenemen.
- Tijdens het bovengenoemde gesprek op 27 oktober 2020 werd aangegeven dat de gemeente binnenkort onderzoek gaat doen naar mobiliteit in de periode 2030-2040 (Mobiliteitsplan 2030-2040) dat ook het onderhavige gebied zal bestrijken. Voor ons is het onbegrijpelijk dat de uitkomst van dat plan niet wordt afgewacht, maar dat in de tussentijd wél wordt overwogen wel alvast de bouwplannen in het Van der Looskwartier te realiseren. Alvorens bouwplannen te realiseren dient eerst gekeken te worden naar de draagkracht van het gebied op basis van totale ontwikkelingsplannen (alhier en in de omgeving) en mobiliteit, rekening houdend met de bestaande infrastructuur (waarvoor, realistisch bezien, geen alternatieven zijn te vinden in het Van der Looskwartier). Het is onbestaanbaar dat eerst wordt gebouwd, vervolgens de daaruit voortvloeiende problemen worden afgewacht om dan achteraf te trachten die op te lossen in een gebied waar de aanwezige ruimte dit onmogelijk maakt. Dat is vragen om niet-oplosbare problemen in de toekomst. Eerst moeten alle uitkomsten van **alle** ontwikkelingen, plannen en onderzoeken voor geheel Ouderkerk Zuid en Het Centrumplan worden afgewacht en geanalyseerd alvorens op voorhand grote bouwplannen te verwezenlijken in een gebied dat de benodigde draagkracht reeds nu niet heeft. Hierbij vermelden wij nog dat de conclusie van DNS dat er geen cumulatie optreedt met andere projecten[15] geheel onjuist is.
- Het in de vorige alinea genoemde mobiliteitsplan is nog niet uitgewerkt, noch door de gemeenteraad aangenomen. Wel heeft de gemeenteraad op 27 januari 2022 de 'Mobiliteit Beleidsvisie', die dient als basis voor het nog op te stellen Mobiliteitsplan, aangenomen. De voorgenomen verdichting van het Van der Looskwartier is in strijd met diverse in deze mobiliteitsvisie opgenomen punten. Diverse voorbeelden van strijd met de mobiliteitsvisie zijn de volgende:
    - Citaat op pagina 6: *"Dus staat verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaam verkeer en een leefbare woonomgeving boven aan de lijst in de mobiliteitsvisie."* Zoals reeds beargumenteerd zal de voorgenomen bestemmingsplanwijziging Van der Looskwartier de verkeersveiligheid verder verslechteren.
    - Citaat op pagina 8: *"Voor de Omgevingsvisie wordt gesproken over integrale mobiliteitsplannen. Integraal betekent dat de visie verder gaat dan (alleen) een visie voor alle vervoermiddelen, verkeersveiligheid en parkeren gezamenlijk. Een koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit is noodzakelijk: mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen gaan samen. Koppeling hiervan dient plaats te vinden in beleid en planvorming."* Er ligt geen deugdelijk verkeersonderzoek ten grondslag aan het ontwerpbestemmingsplan, althans, een dergelijk verkeersonderzoek is niet toegevoegd aan de bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan[16]. Er is slechts uitgegaan van berekeningen op basis van algemene cijfers, waarbij voorbijgegaan is aan de specifieke verkeerssituatie in het Van der Looskwartier zelf en de verkeerssituatie op de Rondehoep Oost, de enige ontsluitingsweg vanuit het Van der Looskwartier.
    - Uit pagina 10 blijkt dat verkeersveiligheid op nummer 1 van 5 hoofdthema's staat. Zoals reeds bij de voorgaande alinea aangegeven is bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan Van der Looskwartier geen aandacht besteed aan verkeersveiligheid.

---

[14] Bliq.report. https://www.bliq.report/en-GB/NLD/2021_12_F/1_1511#52.2941/4.9073/15.0573. Zie ook Bliq, Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Ouder-Amstel, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2015-2019, blz. 13

[15] DNS Planvorming B.V., Aanmeldnotitie m.e.r. Van der Looskwartier, par. 3.2., blz. 3

[16] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01

- Op pagina 13 staat vermeld dat uit de enquête blijkt dat o.a. de Rondehoep Oost (en West en Waver) als verkeersonveilig worden ervaren, waarbij de Rondehoep op plaats 4 van 8 verkeersonveilige plekken staat. Vervolgens staat hierover op pagina 14 vermeld: *"Deze plekken gaan we met voorrang aanpakken en anders inrichten. Daarnaast worden alle (doorgaande) hoofdfietsroutes zo ingericht dat de groeiende diverse groep fietsers er veilig overheen kan. Dat geldt voor de 'normale' fietser, maar ook voor de fietser op een e-fiets, speed pedelec en racefiets. Voor alle fietsers is voldoende ruimte beschikbaar om elkaar veilig te passeren."* Dijkweg de Rondehoep Oost is een smalle weg, voor een groot deel zonder trottoir. Op het gedeelte zonder trottoir kunnen, gezien de breedte van de weg, personenauto's elkaar wel – voorzichtig – passeren, maar in het geval een personenauto en een vrachtwagen elkaar moeten passeren zal een van de twee gedeeltelijk door de berm moeten rijden. Op het gedeelte waar wel een trottoir is staan vaak auto's geparkeerd, waardoor tegemoetkomend verkeer elkaar niet kan passeren, maar de een aan de ander voorrang moet verlenen. Echter, op beide weggedeelten leidt de overschrijding van de maximumsnelheid[17] tot verkeersonveilige situaties. Dit geldt bij het elkaar passeren van twee (vracht-)auto's, maar ook indien een (vracht-)auto een fietser of voetganger met te hoge snelheid passeert. Bij dit alles komt dat, doordat de Rondehoep Oost een dijkweg is, het vrijwel onmogelijk is om de weg te verbreden, tenzij de gehele dijk verbreed wordt. Een andere inrichting zou derhalve alleen betrekking kunnen hebben op snelheidsverlagende maatregelen. Tot nu toe is hiervan niet gebleken en er is geen verkeersonderzoek als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan[18] gevoegd, waaruit een dergelijke intentie zou kunnen blijken.
- Op pagina 15 worden oplossingsrichtingen weergegeven. Eén daarvan is *"De wegen inrichten volgens de nieuwste inzichten binnen Duurzaam Veilig: ... Huidige 30km/u wegen ook zo inrichten"*. De Theresiastraat, noch de Rondehoep Oost zijn momenteel ingericht als 30km/u weg. Er is geen verkeersonderzoek als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd, waaruit een dergelijke intentie zou kunnen blijken.
- Op pagina 17 onder de titel "Leefbaarheid" staat genoemd: *"Voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking is extra aandacht en worden maatregelen genomen om de huidige knelpunten op te lossen. Een knelpunt kan bijvoorbeeld zijn dat geen goede op- en afritjes zijn om het trottoir op of af te rijden met een rollator of rolstoel."* Bij het onderhavige ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een deugdelijk verkeersplan. Er lijkt derhalve geheel voorbijgegaan te worden aan het feit dat de bewoners van Ons Tweede Thuis, de appartementen in het Gijsbrechtcomplex, Zonnehuis Theresia en Theresiastaete veelal mensen op leeftijd en/of mensen met een beperking zijn. Deze inwoners maken veelvuldig gebruik van de Theresiastraat en de Rondehoep Oost.
- Op pagina 18 staat vermeld: *"Om de leefbaarheid te bevorderen willen we vrachtverkeer in woonwijken verder beperken. Dit geldt ook voor de pakketdistributie."* De verdichting van het Van der Looskwartier zal onmiskenbaar leiden tot een toename van vrachtverkeer, al zou het alleen al gaan om een toename van vuilniswagens; een toename van het aantal inwoners leidt immers tot een toename van afval. Tevens zal de vestiging van jongerenwoningen aan de zuidzijde van de Theresiastraat leiden tot meer pakketdistributie, aangezien jongeren over het algemeen meer gebruik maken van thuisbezorgdiensten. De pakketbezorging is al enorm toegenomen sinds de coronacrisis, maar ook sinds de oorspronkelijke bewoners van het Van der Looskwartier zijn verhuisd

---

[17] Bliq.report. https://www.bliq.report/en-GB/NLD/2021_12_F/1_1511#52.2941/4.9073/15.0573. Zie ook Bliq, Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Ouder-Amstel, Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2015-2019, blz. 13

[18] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01

– de huidige tijdelijke bewoners zijn immers aanzienlijk jonger dan de oorspronkelijke bewoners. Overigens zal een maatregel als het beperken van pakketdistributie voor de huidige bewoners een achteruitgang in leefbaarheid zijn (immers een achteruitgang in dienstverlening) waardoor de huidige bewoners derhalve de dupe zijn van de forse uitbreiding van het aantal woningen.

- Bij de geplande parkeerplaatsen ten noorden van de geplande appartementengebouwen in de Theresiastraat staan er zes plaatsen haaks op de weg, pal bij het hellingspunt van de dijk en zij liggen dicht bij de kruising met de Rondehoep Oost: dit is geheel niet logisch in het kader van een veilige verkeerssituatie. Bovendien zijn deze parkeerplaatsen, samen met de daarachter geplande 12 parkeerplaatsen, door hun ligging heel uitnodigend voor bewoners en bezoekers van de aangrenzende gebieden. Naast onoverzichtelijke verkeerssituaties leidt dit ook tot overlast voor de in de buurt liggende woningen.
- Tijdens de bijeenkomst georganiseerd door Eigen Haard op 12 juli 2022 hebben veel omwonenden aangegeven zich ernstige zorgen te maken over de verkeersveiligheid in het plangebied. Eigen Haard heeft tijdens de bijeenkomst aangegeven dat de nieuwe inrichting van de straat verder uitgewerkt moet worden en dat er gekeken wordt welke fysieke aanpassingen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is de verkeerde volgorde. Het betreft hier reeds bestaand bebouwd gebied, waardoor de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren beperkt zijn. Er dient derhalve eerst onderzocht te worden óf het mogelijk is om het gebied met inachtneming van de voorgenomen plannen en andere plannen in de omgeving op een verkeersveilige manier in te richten, pas daarna dient te worden besloten of uitbreiding van het aantal woningen en de daarmee gepaard gaande toevoeging van extra verkeer mogelijk is.
- Er is tijdens de bijeenkomst georganiseerd door Eigen Haard op 12 juli 2022 door een of enkele omwonenden gesuggereerd om extra ontsluitingen van de wijk te maken "zodat de verkeersdrukte afneemt in de Theresiastraat en zo de verkeersveiligheid toeneemt". Deze suggestie werd enkel gedaan met het oog op de periode van de sloop- en bouwwerkzaamheden. Wij bestrijden dat dit een goede permanente oplossing zou zijn. Door extra ontsluitingen zal immers ook verkeer uit de wijken Benningh en/of Tuindorp gebruik gaan maken van de Jan Persijnstraat en de Theresiastraat, waardoor de verkeersdruk toeneemt en de verkeersveiligheid afneemt.
- Tijdens de bijeenkomst georganiseerd door Eigen Haard op 12 juli 2022 heeft Eigen Haard aangegeven voorafgaand aan de werkzaamheden een BLVC-plan op te zullen stellen. Het opstellen van een dergelijk plan is een vereiste. Echter, de ervaring (tijdens de renovatie van Theresiastaete) heeft geleerd dat aannemers zich in de praktijk niet geheel conform het BLVC-plan gedragen. Dit leidt tot verkeersonveilige en in het algemeen onwenselijke situaties. Indien in strijd met het BLVC-plan gehandeld wordt en er door de gemeente niet gehandhaafd wordt, kan aan een BLVC-plan derhalve geen waarde worden toegekend.

5. Parkeerdruk

De parkeerdruk in het gebied is – mede door eerdere ontwikkelingen – momenteel hoog en wordt door de verdichting nog hoger. Oorzaken van de huidige hoge parkeerdruk zijn:

De Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA d.d. 31 januari 2022 en de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gaan uit van de volgende onjuistheden:

- Er wordt voor de huidige situatie uitgegaan van 13 parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Theresiastraat (parkeersectie 67)[19]. Dit is echter slechts mogelijk indien geparkeerd wordt tot op de hoek met de Rondehoep Oost en tot op de hoek met de Van der Loosstraat. Dit is

[19] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 18

om twee redenen niet mogelijk en niet wenselijk. Ten eerste is het verboden om binnen 5 meter van een hoek te parkeren, waardoor de parkeercapaciteit omlaaggaat (met 1 á 2 auto's). Ten tweede leidt parkeren tot op de hoek met de Rondehoep Oost en de Van der Loosstraat tot verkeersonveilige situaties in verband met verminderd vrij zicht en zullen vrachtwagens de bocht (Theresiastraat in en Theresiastraat uit) niet kunnen nemen zonder daarbij schade te veroorzaken aan de publieke ruimte (zoals lantaarnpalen en/of de berm; dit is al meermalen gebeurd) of aan private eigendommen (zoals andere geparkeerde voertuigen of de berm aan de Rondehoep Oost). Bovendien is een van de parkeerplaatsen aan de Theresiastraat gereserveerd als gehandicaptenparkeerplaats. Tegen deze bestemming bestaat onzerzijds geen bezwaar; wel maken wij bezwaar tegen het feit dat deze parkeerplaats voor algemeen gebruik worden meegeteld in de parkeerstudie. Het aantal van 13 mogelijke parkeerplaatsen zal derhalve teruggebracht moeten worden. Hetzelfde geldt voor parkeersectie 60: daar wordt uitgegaan van 5 parkeerplaatsen, terwijl dat ook hier waarschijnlijk zou betekenen dat die 5 auto's van hoek tot hoek geparkeerd staan met alle gevolgen vandien voor de veiligheid op hoeken van de Theresiastraat met de Van der Loosstraat en de Jan Persijnstraat.

- De parkeerstudie gaat uit van de aanwezigheid van 8 parkeerplaatsen aan de westzijde van de Jan Persijnstraat (parkeersectie 61)[20]. Van deze 8 parkeerplaatsen zijn er 5 bestemd als gehandicaptenparkeerplaatsen en 2 voor elektrische auto's. Tegen deze bestemming bestaat onzerzijds geen bezwaar. Wel maken wij bezwaar tegen het feit dat 7 van deze 8 parkeerplaatsen voor algemeen gebruik worden meegeteld in de parkeerstudie.
- De parkeerstudie gaat uit van 5 parkeerplaatsen aan de zuidoostelijke kant van de Theresiastraat (parkeersectie 60). Hoewel er geen parkeerverbod voor die locatie bestaat, wijst de praktijk uit dat er vrijwel nooit geparkeerd wordt; vermoedelijk omdat de straat dusdanig smal is dat de kans op schade aan aan de oostzijde geparkeerde auto's groot is. Tevens leidt parkeren aan de oostzijde van de Theresiastraat tot extra verkeersonveiligheid.
- De parkeerstudie gaat uit van 7 parkeerplaatsen op de Rondehoep Oost tegenover Theresiastaete (parkeersecties 71 en 72)[21]. Dit is onjuist. Aldaar zijn er 4 parkeerplaatsen langs het trottoir en 2 langs de berm (aan de waterkant); in totaal dus 6 parkeerplaatsen.
- Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden in oktober en november 2019. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat: *"In verband met verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die in de omgeving van het plangebied hebben plaatsgevonden en plaatsvinden, is door middel van parkeeronderzoek de huidige en toekomstige parkeervraag in het gebied onderzocht. Er is tijdens het onderzoek geen ernstige parkeerhinder vastgesteld."*[22] Er is echter geen rekening gehouden met het feit dat ten tijde van het parkeeronderzoek het gebouw Theresiastaete niet bewoond was, maar werd gerenoveerd. Inmiddels is het gebouw bewoond en heeft ook het hospice haar intrek in het gebouw genomen. De parkeerdruk is daardoor te hoog geworden. Ook was er op het moment van het parkeeronderzoek veel leegstand van woningen in de Van der Loosstraat omdat bewoners in het zicht van de komende sloop en nieuwbouw naar elders zijn verhuisd. Inmiddels zijn veel van de woningen aan de Van der Loosstraat en de Theresiastraat tijdelijk verhuurd. Het parkeeronderzoek biedt hiermee geen goede weergave van de huidige parkeersituatie in het plangebied. Er zou derhalve een nieuw parkeeronderzoek dienen plaats te vinden waarin rekening wordt gehouden met de actuele situatie.

---

[20] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 18

[21] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 18

[22] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 11

- Bij de 17 appartementen voor jongeren is de parkeernorm voor auto's op 0,8 gesteld; dit is niet gebaseerd op kencijfers van het CROW, volgens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan[23], hoewel dit volgens hetzelfde document wel zo zou moeten zijn. De norm van 0,8 is opgebouwd uit 0,3 voor bezoekers en 0,5 per appartement, hetgeen impliceert dat er wordt uitgegaan van slechts één auto per twee appartementen. Wij betwijfelen of in dit specifieke geval het hanteren van deze norm juist is. Het is gezien de huidige landelijke woningcrisis, met grote tekorten aan betaalbare woningen, zeer waarschijnlijk dat jongeren ook nadat zij 28 jaar zijn geworden (en dus buiten de doelgroep voor de jongerenappartementen vallen) niet zullen kunnen doorstromen naar andere woningen. Dit zou betekenen dat er rekening mee moet worden gehouden dat de bewoners van de jongerenappartementen (ten minste) één auto zullen (gaan) bezitten. Bovendien is het niet ongebruikelijk dat jongeren onder de 28 jaar autobezitters zijn. Met het hanteren van een norm van 0,8 parkeerplaats per jongerenappartement wordt hiermee geen rekening gehouden. Daarnaast is de onderbouwing van de voorgestelde norm met een verwijzing naar de beperkte omvang van de appartementen irrelevant. De voorgestelde norm zou onzes inziens naar boven moeten worden bijgesteld. Dit zal resulteren in een grotere parkeerbehoefte en parkeerdruk in een gebied dat daarop geenszins is berekend.
- In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan[24] en in de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde parkeerstudie[25] staat dat met de realisatie van 82 parkeerplaatsen er sprake is van een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen. Echter, in de parkeerstudie staat ook dat de nieuwbouw van Theresiahof voor een extra druk van 17 geparkeerde voertuigen zorgt, die in het plangebied op zoek gaan naar een parkeerplaats[26]. Dit betekent dat er in ieder geval een tekort is van 3 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd vermeldt het parkeeronderzoek: *'Het is echter niet wenselijk om in het plangebied reeds onder normale omstandigheden nagenoeg 100% bezetting van parkeerplaatsen te hebben.'*[27] De stelling in de parkeerstudie dat de parkeersituatie na de realisatie van het plan Theresiastaete/Theresiahof en de plannen in het plangebied goed in balans is, is dan ook onbegrijpelijk.
- Tijdens de bijeenkomst op 12 juli 2022 georganiseerd door Eigen Haard werd n.a.v. opmerkingen t.a.v. de verkeersveiligheid in de Theresiastraat gemeld dat het in de nieuwe situatie verboden zal worden om te parkeren in de Theresiastraat. Dit is in strijd met de uitgangspunten en uitkomsten van de parkeerstudie. De parkeerstudie gaat immers uit van 23 parkeerplaatsen in de Theresiastraat (5 plaatsen in parkeersectie 59, 5 in sectie 60 en 13 in sectie 67) in de huidige situatie[28]. V.w.b. de nieuwe situatie wordt in de parkeerstudie opgemerkt dat van de huidige 13 parkeerplaatsen langs de Theresiastraat in parkeersectie 67 er na de herinrichting nog maximaal circa 7 behouden kunnen blijven[29]. Deze 7 parkeerplaatsen zijn in de parkeerstudie in de berekeningen van de restcapaciteit

---

[23] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 11

[24] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 12

[25] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 14

[26] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 14

[27] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 15

[28] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 18

[29] Parkeerstudie Tuindorp Oud Zuid van BVA Verkeersadviezen d.d. 31 januari 2022; Bijlage III Capaciteit parkeren, blz. 13

meegenomen, terwijl als er een verbod op parkeren komt in de Theresiastraat ook deze 7 parkeerplaatsen verloren gaan.
- Gezien de parkeerdruk zou kunnen dat uiteindelijk wordt besloten dat het groen en de vier bomen die zijn gepland naast de nieuw voorgestelde parkeerplaats aan de zuidkant van de Theresiastraat/hoek Persijnstraat, worden opgeofferd om nog meer parkeerplaatsen te realiseren. Een garantie dat dit groene stukje ook groen blijft is er niet, omdat hierop volgens het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'verkeer' gaat rusten.

Wij maken tevens bezwaar tegen de aanleg van de parkeerplaatsen in de parkeerkoffers met waterdoorlatende verharding[30], aangezien waterdoorlatende verharding leidt tot extra geluidsoverlast, bovenop de geluidsoverlast van de automotoren.

Wij maken bezwaar tegen de aanleg van het parkeerterrein ten noorden van de appartementengebouwen. Niet alleen leidt dit tot verkeersonveilige situaties (zie hierboven onder 4), maar bovendien leidt dit tot een ernstige inbreuk op het goede woon- en leefklimaat (de leefbaarheid) van de bewoners van de Theresiastraat 1 en Rondehoep Oost 23A en 24A. De motivering van ons bezwaar is vierledig:

- De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot een inbreuk op de privacy.
- De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot lichtoverlast. Het omsluiten van het terrein met een groene haag kan dit niet voorkomen.
- De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot milieuoverlast door uitlaatgassen.
- De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot extra geluidsoverlast.

Bovendien leidt de aanleg van deze parkeerplaats met 6 haaks geparkeerde auto's tot verkeersonveilige situaties bij het achteruit in- of uitrijden.

6. Groen en klimaat

Wij maken bezwaar tegen de stelling dat de 33 bomen die in het plan voorzien zijn het plan een groene uitstraling geven en hittestress voorkomen[31].

Hoewel wij niet woonachtig (zullen) zijn in het plangebied, zijn wij wel belanghebbenden, aangezien het plangebied direct grenst aan de percelen waar wij wonen. Hittestress die door het ontwerpbestemmingsplan veroorzaakt wordt, heeft derhalve ook invloed op ons woon- en leefklimaat.

Het ontwerp gaat voorbij aan de doelstellingen van de Visie 2030.

De Visie 2030 vermeldt: *"Bij het bouwen van woningen en voorzieningen is een belangrijk uitgangspunt dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, naast een veilige leefomgeving en een balans met het "groen" in onze gemeente."*[32] en *""Het groen" is belangrijk voor onze gemeente. Daarnaast willen we woningen bouwen om te voorzien in de lokale en regionale woningbehoefte. Dit vraagt om een goede balans zodat Ouder-Amstel een leefbare gemeente is en blijft. De rust en de ruimte binnen*

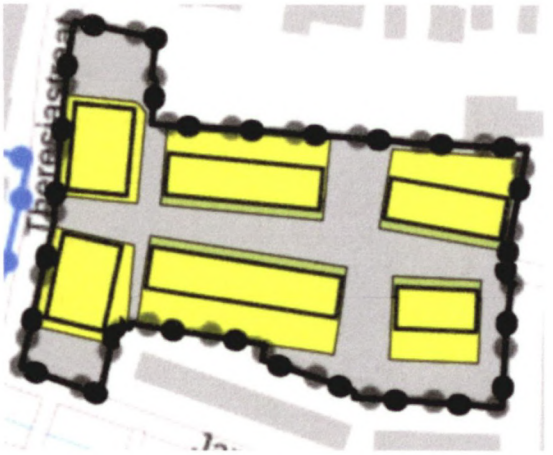
---

[30] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 11.
[31] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 11.
[32] Gemeente Ouder-Amstel, Visie 2030, blz. 12

Ouder-Amstel worden gewaardeerd en die worden dan ook zoveel mogelijk gewaarborgd. In de (nieuwbouw)woonwijken is het groene karakter van de gemeente in verschillende vormen terug te vinden. Het bestaande groen blijft zoveel mogelijk behouden."[33] . Echter, de ruimte met bestemming "tuin" bij de huidige eengezinswoningen wordt bij de geplande grotere eengezinswoningen veel kleiner en bij de appartementengebouwen wordt die ruimte geheel vervangen door de bestemmingen "wonen" en "verkeer" (gebouwen zelf en parkeerplaatsen). Het enige stukje groen wat in een vroeg stadium van het plan nog was opgenomen (hoek Theresiastraat/Persijnstraat), is nu ook opgegeven voor parkeerplaatsen om een gedeeltelijke oplossing te bieden aan de uit het project De Gijsbrecht voortkomende parkeerschaarste (dus nog niet eens om de eigen parkeerdruk te dekken!). Bovendien is er geen enkele garantie dat de toekomstige bewoners binnen het plangebied hun tuin ook 'groen' zullen inrichten; het staat hen vrij de tuin naar eigen inzichten en gebruik in te richten waarbij derhalve niet kan worden uitgesloten dat de tuinen voornamelijk betegeld/bestraat en dus met nauwelijks groen worden ingericht. Er blijft derhalve geen ruimte meer over voor compensatie van groen in de wijk zelf. De afwezigheid c.q. vermindering van groen zal leiden tot een grote achteruitgang van de leefbaarheid in de wijk.

Volgens het ontwerpbestemmingsplan wordt vrijwel alle grond die onder het huidige bestemmingsplan de bestemming 'tuin' heeft herbestemd tot 'verkeer' of 'wonen'. Uit de verbeelding bij het bestemmingsplan blijkt dat uitsluitend in de Van der Loosstraat nog twee zeer kleine stroken de bestemming 'tuin' hebben. Dit blijkt duidelijk uit de hierna weergegeven verbeeldingen van het huidige en het ontwerpbestemmingsplan.

Bron: Huidig bestemmingsplan



Bron: Ontwerpbestemmingsplan

Op de verbeeldingen is de afname van oppervlak met bestemming tuin (groen) duidelijk te zien. Ook is de forse toename van het oppervlak met bestemming verkeer (grijs) duidelijk waar te nemen.

Het ontwerpbestemmingsplan[34] vermeldt: *"In de nieuwe situatie is sprake van een verhardingstoename van circa 570 m².*" De berekening van de 570 m² extra verhard oppervlak is inclusief de oppervlakte van de waterdoorlatende ondergrond van de parkeerkoffers.

---

[33] Gemeente Ouder-Amstel, Visie 2030 blz. 26

[34] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, Paragraaf 4.4, blz. 21

Deze berekening kan echter niet juist zijn, aangezien

- onder het huidige bestemmingsplan circa 1.900 m^2 van het plangebied de bestemming 'tuin' heeft. Onder het ontwerpbestemmingsplan is dit teruggebracht tot circa 550 m^2. Dit leidt tot een verschil van circa 1.350 m^2 (minder bestemming 'tuin').
- onder het huidige bestemmingsplan circa 2.100 m^2 van het plangebied de bestemming 'verkeer' heeft. Onder het ontwerpbestemmingsplan is dit uitgebreid tot circa 4.700 m^2. Dit leidt tot een verschil van circa 2.600 m^2 (meer bestemming 'verkeer').

Bovenstaande berekeningen zijn gedaan met de meet-tool in het programma op ruimtelijkeplannen.nl en zijn derhalve niet nauwkeurig maar geven een indicatie. De grote verschillen met de in de toelichting op het bestemmingsplan genoemde "circa 570 m^2" geven echter wel aan dat twijfel omtrent de "circa 570 m^2" gerechtvaardigd is.

Op basis van het bovenstaande bestrijden wij dat het verhardingsoppervlak met circa 570 m^2 toeneemt en menen wij dat er in het plangebied meer dan 1.000 m^2 extra verharding bijkomt.

Onder punt 3f van de Nota van Beantwoording wordt ook verwezen naar deze "circa 570 m^2". In diezelfde Nota staat ook vermeld dat conform de regels van het waterschap extra water gerealiseerd dient te worden als het oppervlak met meer dan 1.000 m^2 toeneemt en dat Waternet/AGV heeft aangegeven geen grote waterstaatkundige knelpunten te zien.

Hierbij merken wij nog op dat de voorheen groene binnentuin van Theresiastaete inmiddels ook al is opgegeven voor parkeerplaatsen, hetgeen vermoedelijk niet is meegenomen bij de berekening van de verhardingstoename van 570 m^2, aangezien dit buiten het plangebied valt. Het ligt echter wel tegen het plangebied aan en is derhalve van invloed op het (leef)klimaat en hittestress.

Ook is vermoedelijk, en dan waarschijnlijk om dezelfde reden, niet meegenomen dat in mei 2022 rondom Zonnehuis Theresia vier extra parkeerplaatsen zijn aangelegd en dat er in de Theresiastraat (tegenover Zonnehuis Theresia en de appartementengebouwen De Gijsbrecht) 14 betonblokken van ieder 1,28 m^2 (14 x 0,8 m x 1,6 m = 17,92 m^2) zijn geplaatst om foutparkeren tegen te gaan, hetgeen heeft geleid tot 17,92 m^2 verharding. Terzijde: in plaats van betonblokken hadden ook bijvoorbeeld houten palen met een draad ertussen kunnen zijn neergezet; dat zou veel klimaatvriendelijker geweest zijn. Deze vier extra parkeerplaatsen en de locaties van de betonblokken maken weliswaar geen deel uit van het plangebied, maar zijn wel dusdanig in de buurt daarvan dat daarmee in verband met de waterhuishouding rekening dient te worden gehouden.

Bij de Visie 2030 heeft het college zelf aangegeven[35] dat zij de balans tussen groen en bebouwing bewaakt. Het is opmerkelijk dat hierbij uit het oog wordt verloren dat er in het ontwerp in het geheel geen ruimte meer is voor groen, terwijl volgens de Visie 2030 de gemeente de inwoners wel stimuleert om groen in hun woonomgeving aan te brengen. Wij menen dat de gemeente hierin ook een belangrijke rol kan spelen.

Tevens wijzen wij op de mededeling op de website van de gemeente Ouder-Amstel inzake het NK tegelwippen[36]. Hier doet de gemeente de volgende mededelingen:

> *"Ouder-Amstel doet dit jaar voor het eerst mee aan het Nederlands Kampioenschap (NK) Tegelwippen! We gaan als gemeente niet alleen op volle kracht door om te verduurzamen, maar we bereiden ons ook voor op wat komen gaat. Meer groen is daarbij een uitstekend en*

[35] Reacties van het college op de reacties van stakeholders op de concept Visie 2030
[36] https://www.ouder-amstel.nl/Home/Duurzaamheid/NK_tegelwippen

ook leuk middel. Het zorgt voor meer verkoeling bij hitte, en vangt water op bij heftige buien. Minder tegels en een geveltuintje fleuren de straat op. Goed groen biedt ruimte voor vleermuizen, vogels, vlinders, bijen en andere dieren. Bovendien maakt meer groen gelukkig. In de strijd tegen de klimaatcrisis moeten we ons het vuur uit de schoenen rennen, maar gelukkig valt er onderweg dus nog genoeg te genieten."

en

"Met het terugbrengen van het aantal tegels kan wateroverlast door extreme stortbuien worden verminderd. Bovendien kan de grond beter water vasthouden bij lange periodes van droogte en in tijden van hitte zorgt groen voor meer koelte. En in een natuurlijke omgeving krijgen planten en dieren ook een plek."

In het licht van de deelname door de gemeente aan het NK Tegelwippen is het derhalve onbegrijpelijk (en vooral tegenstrijdig) dat er heel bewust ruimte met de bestemming 'tuin' wordt gewijzigd in de bestemming 'verkeer'.

In artikel 4, sub 4.1 van de Regels bij het bestemmingsplan staat omschreven waarvoor de voor 'verkeer' aangewezen gronden bestemd zijn, nl. a. wegen en straten; b. voet- en rijwielpaden; c. parkeervoorzieningen op maaiveld; d. groen; e. straatmeubilair; f. voorzieningen van algemeen nut; g. kunstwerken; h. waterlopen en waterpartijen; i. waterhuishoudkundige voorzieningen. Hoewel groen genoemd wordt als een mogelijk gebruik van grond met de bestemming verkeer, wordt dit niet zeker gesteld, aangezien de grond ook verhard kan worden.

Hetzelfde geldt voor grond met de bestemming 'wonen'. Daarvan staat in artikel 5, sub 5.1 van de Regels dat de voor 'wonen' aangewezen gronden bestemd zijn voor a. wonen, al dan niet in combinatie met beroep aan huis; met de daarbij behorende, c. tuinen en erven; d. parkeervoorzieningen; e. waterhuishoudkundige voorzieningen; f. verkeersontsluiting van (naastgelegen) gronden op de openbare weg. Ook in dit artikel komt een mogelijk gebruik als tuin voor, maar wordt dit niet zeker gesteld.

Het onttrekken van groen leidt ook tot negatieve gevolgen voor de waterhuishouding (afwatering) in het gebied. Waar minder groen is en meer rood (gebouwen)/zwart (wegen en parkeerplaatsen) zal dit onherroepelijk gevolgen hebben voor het afvoeren van regenwater. Het regenwater kan immers, vooral bij hevige regen- en stortbuien, niet door de grond geabsorbeerd worden door groen doch zal zijn weg zoeken door straten en wellicht geen uitweg vinden, met alle gevolgen vandien (wateroverlast). Het is algemeen bekend dat gemeenten nu juist worden aangespoord om bij ruimtelijke ontwikkeling ten behoeve van een efficiënte waterafvoer voor voldoende groen te zorgen en bewoners in bestaande wijken aan te sporen hun terreinen minder te bestraten maar voldoende groen aan te houden, temeer daar klimaatvoorspellingen nu juist uitwijzen dat er in de toekomst sprake zal zijn van meer korte en hevige neerslag ten opzichte van geleidelijke neerslag zoals dat vroeger het geval was. Juist om die reden dient er voldoende groen te zijn voor waterabsorptie. Met het verdwijnen van het groen in de wijk, is het risico van wateroverlast dus ook evident. Volgens het ontwerpbestemmingsplan[37] geldt er op grond van de Keur een compensatieplicht vanaf een toename aan verharding van 1.000 m^2 en zou de verharding in het plan 'slechts' circa 570 m^2 zijn. Zoals reeds hierboven aangegeven bestrijden wij dat de verharding circa 570 m^2 bedraagt; wij menen dat het oppervlak verharding groter is.

Wij maken ook bezwaar tegen het volgende. Volgens het ontwerpbestemmingsplan is er *"in het plangebied gekozen voor een 100% gescheiden stelsel. Regenwater wordt afgekoppeld van het*

---

[37] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 21

afvalwater. In de toekomstige situatie wordt een toename van afvalwaterproductie verwacht. Uitgangspunt is dat het omliggende rioolstelsel voldoende capaciteit heeft om dit te verwerken." De voldoende capaciteit mag geen uitgangspunt zijn maar moet een vereiste zijn. Wij maken derhalve bezwaar tegen het feit dat dit als 'uitgangspunt' is opgenomen. Tevens gaan wij ervan uit dat, indien de woningen grenzend aan het plangebied worden aangesloten op het nieuwe, gescheiden rioolstelsel, die aansluiting geheel bekostigd wordt door de gemeente en/of de initiatiefnemer van het plan, inclusief de aanpassingen die hiervoor in of aan particuliere eigendommen (gebouwen en gronden) benodigd zijn.

Tevens merken wij op dat de aanmeldnotitie m.e.r.[38] ten onrechte uitgaat van een nieuwe situatie met 52[39] woningen. Dit is echter gebaseerd op het voorontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van 57[40] woningen. De aanmeldnotitie is derhalve gebaseerd op onjuiste feiten.

7. Cultuurhistorie

Wij maken bezwaar tegen de voorgenomen plannen aangezien dit ten koste gaat van de karakteristieke huidige bebouwing van het gebied.

In de Nota van Beantwoording zijn in punt 2f zinsneden uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gekopieerd. Wij zullen hierna derhalve ingaan op hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan vermeld staat.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan[41] staat: *"Binnen het plangebied is sprake van karakteristieke woningen bestaande uit één laag met kap en een eenduidige uitstraling. De bebouwing heeft echter geen beschermde status. Met de nieuwbouw wordt getracht om de aanwezige karakteristiek zoveel als mogelijk te behouden."* Wij bestrijden dat dit het geval is voor de Theresiastraat indien daar twee appartementengebouwen van 3 bouwlagen plus dak worden gebouwd. Dit wordt ook bevestigd in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Er staat immers: *"De Van der Loosstraat behoudt het dorpse karakter."* Dit is een expliciete bevestiging dat het dorpse karakter in de Theresiastraat verloren gaat.

Behalve dat er in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan geen enkele wezenlijke onderbouwing of analyse wordt gegeven, brengen wij naar voren dat de cultuurhistorische waarde door de geplande bebouwing wel degelijk wordt aangetast. Wij hebben het hier over een gebied dat direct grenst aan het oude centrum van historisch Ouderkerk, waartoe ook het gebied ten zuiden van de Bullewijk met de Rooms-Katholieke kerk, het Gezellenhuis e.d. moet worden gerekend. Het gebied behoort historisch tot de bijzondere polder de Ronde Hoep met een dorps-agrarisch karakter. Dat gebied heeft zich sinds einde 19e eeuw geleidelijk ontwikkeld met de ontwikkelingen op het door de Rooms-Katholieke kerk verworven gebied langs de Bullewijk dat zich uitstrekte van het gebied rond de huidige Urbanuskerk tot en met de boerderij op Ronde Hoep Oost 13. Daartussenin lagen de boerderij waar nu Ronde Hoep Oost 30 en 30A zijn gelegen, het Gezellenhuis, het Theresia Rustoord, het huis Ronde Hoep Oost 24a en nog enkele boerderijen tussen nr. 24a en

---

[38] Aanmeldnotitie m.e.r., DNS Planvorming BV, 26 februari 2021

[39] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, voorontwerp, datum 24 augustus 2020, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-CO01, blz. 8

[40] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 8

[41] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 20

nr. 13 (onder andere enkele boerderijen ter plaatse waar nu de nrs. 22 en 23 zijn. Het geheel werd toenterijd wel aangeduid als het "Katholieke eiland". Dat betrof derhalve een dorps-agrarisch geheel met sociale en maatschappelijke functies. Dit alles was gelegen tegenover en in harmonie met de historische Portugees-Israelische begrijfplaats Beth Haim ten noorden van de Bullewijk. De eerste ontwikkeling (vermoedelijk kort na de de Tweede Wereldoorlog) betrof de sociale woningbouw aan de Theresiastraat en vervolgens de verdere bebouwing van de gehele Theresiabuurt. Bij die ontwikkelingen is immer uitgegaan van een dorps karakter. Die ontwikkeling heeft sterke cultuurhistorische karakteristieken. Met de beoogde bouwplannen wordt dat uitgangspunt volledig verlaten. Komend vanaf de Kerkbrug (Korte Brug) – rijdend, fietsend, lopend of via het water – richting de Benningbrug zal dan ter linkerzijde een uitzicht zijn op de historische begraafplaats maar ter rechterzijde uitzicht zijn op een wijk met blokvorming. Niet alleen wordt de cultuurhistorische ontwikkeling van het gebied daarmee ontkend, maar tevens zal het contrasterende karakter van die hoogbouw tegenover de idyllische omgeving van de Bullewijk daarmee onrecht worden aangedaan. Concluderend wordt naar onze mening derhalve de cultuurhistorische waarde van het gebied wel degelijk aangetast. Wij bestrijden dan ook de in paragraaf 4.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen conclusie.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het plangebied is gelegen in het welstandsgebied 2 'Ouderkerk aan de Amstel Wilhelminalaan e.o.' en dat voor dit gebied een **bijzonder welstandsregime** geldt dat **terughoudend** is en gericht is op het beheer van **basiskwaliteit**. Gebouwen dienen 'een karakter te hebben die aansluit bij de **uitstraling en betekenis van de wijk'**[42]. Van de bouwplannen zoals die waarin in het ontwerpbestemminsgplan wordt voorzien kan bezwaarlijk nog gesproken worden van terughoudendheid of van basiskwaliteit en al helemaal niet van een karakter dat aansluit bij de uitstraling en betekenis van de wijk. Het karakter van de wijk wordt immers volstrekt veronachtzaamd en er zal sprake zijn van een geheel andere uitstraling van de wijk wanneer afscheid wordt genomen van een leefbare en gemoedelijke wijk met eengezinswoningen (laagbouw) naar een wijk met grote apartementenblokken van drie bouwlagen plus dak. Deze ontwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan is dan ook gedeeltelijk in strijd met de uitgangspunten van het welstandsgebied 2 'Ouderkerk aan de Amstel Wilhelminalaan e.o.'.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat het bouwplan in het kader van de aan te vragen omgevingsvergunning voor bouwen door welstand zal worden beoordeeld[43]. Dit is echter een omgekeerde gang van zaken. De huidige karakteristieke bebouwing omhelst slechts 1 bouwlaag plus dak. Indien de gemeenteraad van Ouder-Amstel het bestemmingsplan aanneemt, is de maximale bouwhoogte inmiddels verhoogd tot 11,5 m of 115 m. Ieder bouwplan dat binnen die maximale bouwhoogte valt zal derhalve binnen het bestemmingsplan vallen en aanzienlijk hoger zijn dan de huidige bebouwing.

8. Doelgroepen

Wij maken bezwaar tegen de bouw van appartementengebouwen aangezien dit in strijd met door de gemeente gevoerd beleid.

---

[42] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 17

[43] DNS Planvorming BV: Van der Looskwartier, Bestemmingsplan, gemeente Ouder-Amstel, projectnummer 20288, ontwerp, datum 15 juni 2022, IMRO-code NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01, blz. 18

Op 7 juli 2022 heeft de gemeenteraad de jaarstukken 2021 aangenomen. In die jaarstukken staat onder paragraaf 2.2.2. op blz. 88 vermeld: *"Naar alle categorieën woningen is op dit moment vraag, maar wel blijkt uit onderzoek dat er juist meer behoefte is aan (grondgebonden) eengezinswoningen. In de overleggen met ontwikkelaars wordt hier dan ook op gestuurd."* Het vervangen van 11 grondgebonden woningen in het onderhavige gebied door appartementen is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Ouder-Amstel. Wij pleiten er derhalve voor om, in lijn met het gemeentelijk beleid, ook de huidige eengezinswoningen in de Theresiastraat te vervangen door nieuwe eengezinswoningen.

9. Bouwverkeer

De Theresiastraat en Rondehoep Oost zijn volstrekt ongeschikt voor het zware materieel dat benodigd is voor een dergelijk bouwproject. Gebruik maken van deze wegen zonder afdoende maatregelen kan gevolgen (schade) opleveren aan niet alleen de weg en dijk, maar ook aan de omliggende gebouwen/huizen door (zware) trillingen en schokken door gebruik van vrachtverkeer en zwaar materieel. Wij zien nog niet dat rekening wordt gehouden met afdoende maatregelen in dit verband. Nu de Theresiastraat de enige ontsluitingsroute is, klemt dit des te meer.

Wij hebben hier in onze inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan reeds op gewezen. De reactie hierop in de Nota van Beantwoording[44] is onzes inziens onvoldoende. Het garandeert niet dat er op een adequate wijze rekening wordt gehouden met onze zorgen. Zoals reeds in paragraaf 4 van deze zienswijze vermeld, heeft de ervaring (tijdens de renovatie van Theresiastaete) helaas geleerd dat aannemers zich niet geheel conform het BLVC-plan gedragen, hetgeen leidt tot verkeersonveilige en meer in het algemeen onwenselijke situaties. Indien in strijd met het BLVC-plan gehandeld wordt en er door de gemeente niet gehandhaafd wordt, kan aan een BLVC-plan derhalve geen waarde worden toegekend.

10. Samenvattend:

De voorgestelde plannen leiden tot een onaanvaardbare verdichting in het Van der Looskwartier, die een grote negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid in de wijk, gezien de ontsluiting daarvan. Bovendien zal uitvoering van de plannen uitmonden in parkeerproblemen door een hevig verhoogde parkeerdruk, en zal er te weinig groen in het straatbeeld zijn, hetgeen in strijd is met de visie van de gemeente én niet klimaatbestendig. Waar in de Van der Loosstraat is gekozen voor de handhaving van het dorpse karakter, doet het gekozen bouwvolume in de Theresiastraat hieraan af en resulteert dit, mede gezien de daar al gerealiseerde bebouwing, tot verstedelijking.

---

[44] Nota van Beantwoording inspraakreactie en wettelijk vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Van der Looskwartier', gemeentelijk commentaar op reactie 3h, blz 8: "Dit aspect heeft geen betrekking op de inhoud van het voorontwerp bestemmingsplan maar is wel een aandachtspunt voor de uitvoeringsfase van het project. Het aan- en afvoeren van materieel moet op een zorgvuldige manier gebeuren door de bouwaannemer gelet op de bestaande omgeving en het voor-komen van schade. Dit hanteert Eigen Haard als voorwaarde bij het selecteren van een aannemer. In opdracht van Eigen Haard wordt t.z.t. door de aannemer een "Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie" (BLVC) plan opgesteld. Een goed BLVC-plan is doorgaans een voorwaarde voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning om werkzaamheden in de openbare ruimte te mogen uitvoeren. Een BLVC-plan is voor de gemeente een instrument om de uitvoering van werkzaamheden in goede banen te leiden."

Met het vervangen van de voorgestelde 3-lagige appartementsgebouwen door grondgebonden eengezinswoningen of 2-lagige appartementsgebouwen, het daaraan aanpassen/verminderen van het aantal voorgestelde parkeerplaatsen en het toevoegen van meer bomen en groen aan het Van der Looskwartier wordt voor een groot deel aan onze bezwaren tegemoet gekomen. Dat is dan ook onze 'zienswijze' voor het plangebied na de voorgenomen sloop en nieuwbouw.'