

Goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving

Project	<i>Vlaardingenlaan 11 te Amsterdam</i>
Status	<i>2.0</i>
Projectnummer	<i>22312</i>
Kenmerk	<i>22312.GOFLO</i>
Datum	<i>12 november 2025</i>
Auteur	<i>E.E. Schijff</i>
Controle	<i>mr. A.B. Groeneveld</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding en doel	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Projectgebied	5
1.3	Geldend omgevingsplan	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Project en toetsing omgevingsplan	7
2.1	Projectbeschrijving	7
2.2	Toetsing omgevingsplan	11
3	Ruimtelijk beleid	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Waterschapsbeleid	27
3.5	Gemeentelijk beleid	28
3.6	Omgevingswaarden	45
4	Omgevingskwaliteit	46
4.1	Ruimtelijke kwaliteit/ beeldkwaliteit/ architectuur/ welstand	46
4.2	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	46
4.3	Duurzaamheid en natuurinclusief bouwen	49
4.4	Zorgvuldig ruimtegebruik/ Ladder voor duurzame verstedelijking	59
5	Aspecten fysieke leefomgeving	62
5.1	Activiteiten en milieuzonering	62
5.2	Bodem	66
5.3	Geluid	69
5.4	Gezondheid	78
5.5	Kabels en leidingen	80
5.6	Bezonnig	82
5.7	Luchtkwaliteit	85
5.8	Luchthavenindelingsbesluit	89
5.9	Milieueffectrapportage	92
5.10	Mobiliteit en parkeren	93
5.11	Natuur	99
5.12	Omgevingsveiligheid	104
5.13	Ontpofbare oorlogsresten	114
5.14	Trillingen	115
5.15	Waterbelang	115
5.16	Windhinder	122
6	Beschrijving uitvoerbaarheid	126
6.1	Economische uitvoerbaarheid	126
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	126

Bijlagen

- 1 Bodemonderzoek (Tauw, 2023)
- 2 Saneringsplan (Terrascan, 2024)
- 3 Onderzoek omgevingslawaai (Peutz, 2024)
- 4 Onderzoek luchtvaartverkeerslawaai (Soundscape, 2024)
- 5 Onderzoek bezonningsonderzoek (Peutz, 2024)
- 6 Notitie doorwerking (MEES Ruimte & Milieu, 2024)
- 7 Parkeeronderbouwing (Goudappel, 2024)
- 8 Ecologische quickscan (de Bouwecoloog, 2024)
- 9 Boom Effect Analyse (Pius Floris, 2024)
- 10 Vervangingswaardeberekening (Pius Floris, 2024)
- 11 Memo omgevingsveiligheid (Prevent adviesgroep B.V., 2024)
- 12 Geohydrologisch onderzoek (Tauw, 2023)
- 13 Windhinderonderzoek (Peutz, 2024)
- 14 Verslag participatie bijeenkomst (De Wijde Blik, 2024)
- 15 Luchtkwaliteitsonderzoek (Tauw, 2024)
- 16 Verkeersonderzoek (Arcadis, 2024)
- 17 Stikstofberekening (Tauw, 2024)
- 18 Hoogbouweffectrapportage (MEES Ruimte & Milieu, 2024)
- 19 Notitie ontsluiting (Goudappel, 2024)
- 20 Onderzoek interne bezonning (Peutz, 2024)
- 21 Berekening waterbergingsopgave en capaciteit (2024)
- 22 Bemalingsadvies Vlaardingenlaan 11 Amsterdam (CRUX, 2024)

1 AANLEIDING EN DOEL

1.1 AANLEIDING

In opdracht van Vlaardingenlaan Ontwikkeling B.V. (hierna: initiatiefnemer) heeft Mees Ruimte & Milieu een goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van een bouwblok dat ruimte biedt aan 176 woningen, een programma in de plint en een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van de Vlaardingenlaan 11 te Amsterdam. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het geldende omgevingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning voor een 'buitenplanse omgevingsplan activiteit' (BOPA). Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het geldende omgevingsplan, de zogenoemde Goede Onderbouwing van de Fysieke LeefOmgeving (GoFlo). Voorliggende rapportage betreft de GoFlo, waarin het project aan de hand van zowel omgevingsaspecten wordt gemotiveerd.

1.2 PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gelegen aan de Vlaardingenlaan 11 te Amsterdam. Kadastraal staat de projectlocatie bekend onder de perceelnummers 3453, 3921 en 5469 van sectie E van de kadastrale gemeente Sloten (gemeentecode: STN02). Sloten was een dorp en voormalige gemeente van Noord-Holland. In 1922 werd de gemeente Sloten door Amsterdam geannexeerd.

Figuur 1. Luchtfoto projectgebied (bron: eigen bewerking QGIS)



1.3 GELDEND OMGEVINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied geldt het omgevingsplan “Omgevingsplan gemeente Amsterdam” (kenmerk: /akn/nl/act/gm0363/2020/omgevingsplan), zoals gepubliceerd op 22 mei 2023 en is inwerking getreden op 1 januari 2024. Het projectgebied valt onder het tijdelijk deel van het bestemmingsplan, aangezien de voormalige bestemmingsplannen nog niet zijn omgezet naar het omgevingsplan. In paragraaf (2.2) van deze GoFlo wordt hier nader op ingegaan.

De beoogde ontwikkeling ziet onder andere op de activiteit ‘wonen’, dit is in het geldende omgevingsplan niet toegestaan op de projectlocatie. Derhalve dient een planologische procedure doorlopen te worden, namelijk de Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (BOPA) procedure.

1.4 LEESWIJZER

Na dit inleidende hoofdstuk vormen de daaropvolgende hoofdstukken de verantwoording van de activiteit die deze motivering mogelijk maakt. Het betreft de onderbouwing waarom sprake is van een ‘evenwichtige toedeling van functies aan locaties’. De hiernavolgende hoofdstukken zijn als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: In dit hoofdstuk wordt het project (de beoogde ontwikkeling) beschreven en vindt toetsing aan het geldende omgevingsplan plaats.
- Hoofdstuk 3: In dit hoofdstuk worden de relevante beleidskaders beschouwd.
- Hoofdstuk 4: Dit hoofdstuk betreft een beschrijving van de omgevingskwaliteit, waarbij onder meer de stedenbouwkundige inpassing, archeologie en cultuurhistorie aan bod komen.
- Hoofdstuk 5: Dit hoofdstuk betreft een beschrijving van de aspecten met betrekking tot de fysieke leefomgeving, waar omgevingsaspecten zoals bodem, geluid en gezondheid aan bod komen.
- Hoofdstuk 6: In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het project beschreven.
- Hoofdstuk 7: Dit hoofdstuk betreft de conclusie ten aanzien van de ruimtelijke en functionele inpasbaarheid.

2 PROJECT EN TOETSING OMGEVINGSPLAN

2.1 PROJECTBESCHRIJVING

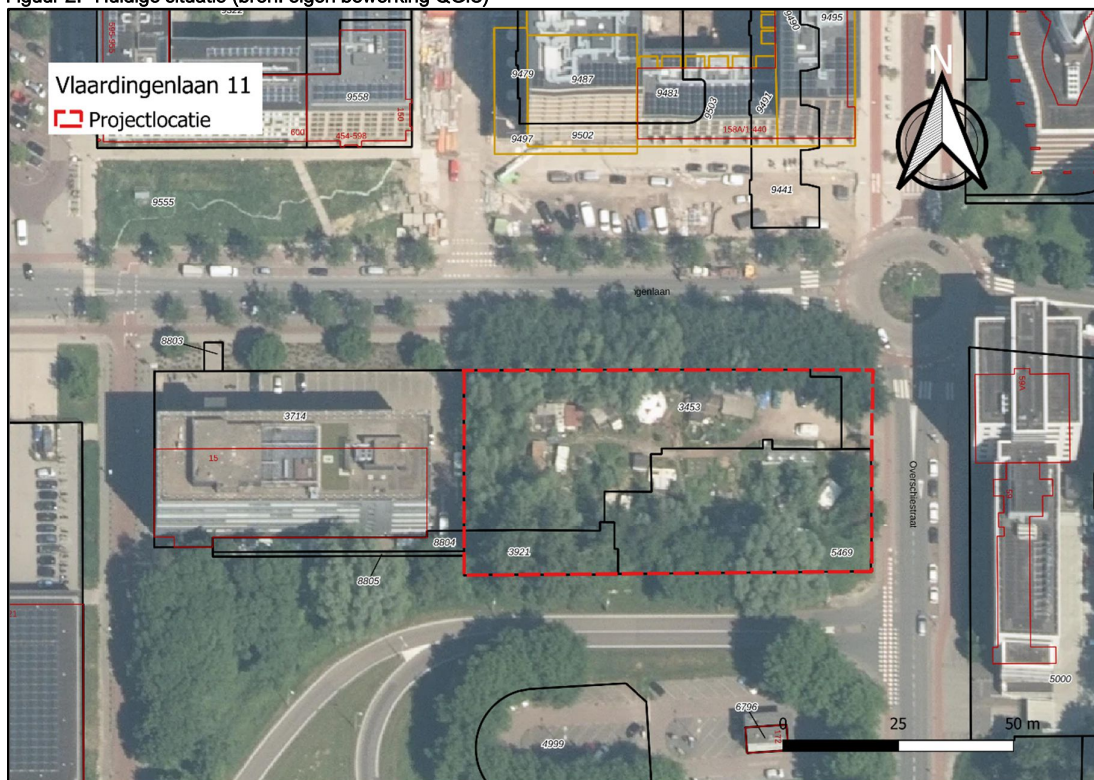
2.1.1 Huidige situatie

Het projectgebied ligt aan de Vlaardingenlaan 11 te Amsterdam. De projectlocatie is onderdeel van het Schinkelkwartier. Het Schinkelkwartier betreft een grootschalige gebiedsontwikkeling waardoor een geïsoleerd werkgebied transformeert naar een inclusieve, levendige en groene stadswijk.

De projectlocatie wordt in het noorden, oosten en zuiden ingeklemd door autowegen. Tevens bevindt zich in het oosten de Rijksweg A10. In het noorden, aan de overzijde van de weg, bevinden zich woningen. In het westen vormt een schoolgebouw van een ROC-school de grens van de projectlocatie. Daarnaast kenmerkt de omgeving zich door een verscheidenheid aan activiteiten, zoals kantoor, sport, horeca en andere gemengde functies.

In de huidige situatie zijn er binnen de projectlocatie groenvoorzieningen aanwezig. Dit groen bestaat met name uit bomen en andere vegetatie. De organisatie 'Greentribe' verblijft momenteel in een kraaksituatie op de gronden van de projectlocatie. Greentribe heeft op het terrein enkele roerende zaken, zoals een aantal campers. Tevens hebben zij delen van de locatie als moestuin ingericht.

Figuur 2. Huidige situatie (bron: eigen bewerking QGIS)



2.1.2 Toekomstige situatie

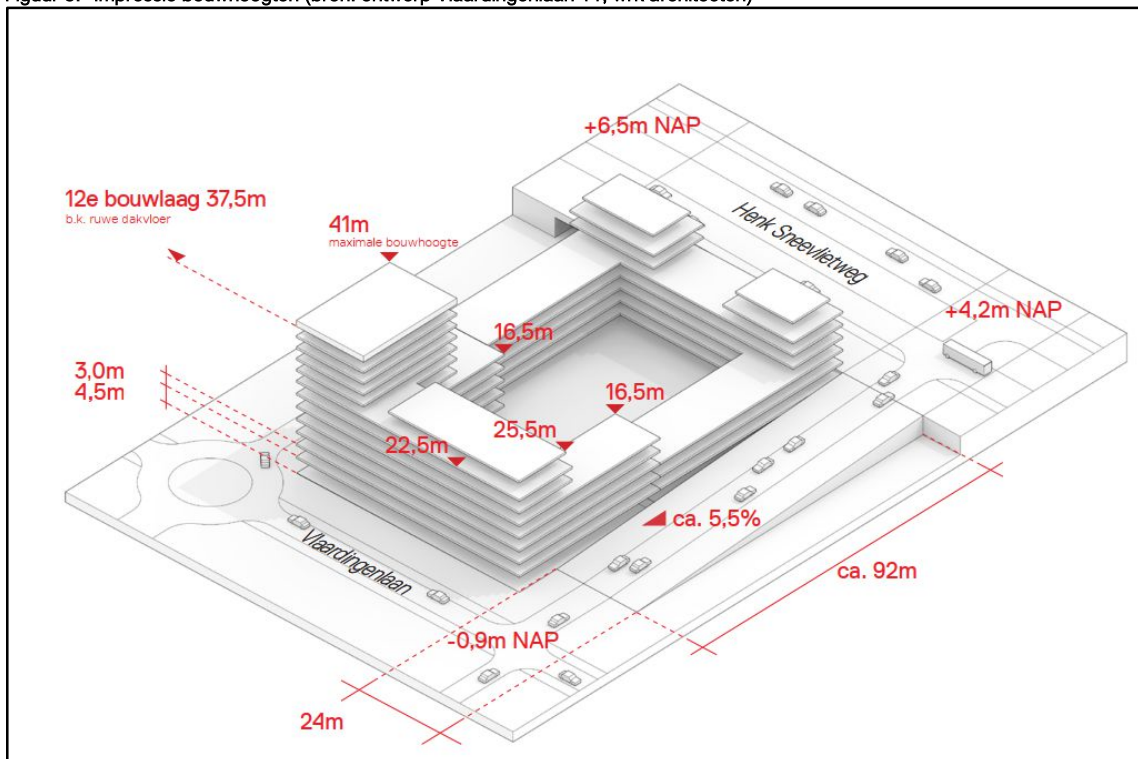
Het doel is om op de kavel een woongebouw te realiseren. Het gebouw kent verschillende hoogten, met hoogteaccenten tot maximaal 41 meter. Andere bouwhoogten wisselen af tussen 16,5 meter, 22,5 meter en 25,5 meter. Een impressie van de verschillende bouwhoogten is opgenomen in figuur 3. Het gebouw biedt ruimte aan 176 huurwoningen, waarbij wordt uitgegaan van een verdeling sociaal-middelduur-vrije sector van 40%-40%-20%. De woningen zijn met name bedoeld voor starters en jonge gezinnen.

Het brutovloeroppervlak bedraagt circa 15.050 m² exclusief kelder. In de plint is er in de noordoostelijke hoek en oost-westelijke hoek ruimte gereserveerd voor circa 465 m² b.v.o. aan commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen. De commerciële voorziening kan tevens ingevuld worden door een horecafunctie, zoals een lunchroom of een brasserie. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijke gevoelige activiteiten.

Tevens wordt er ondergronds een parkeerbak gerealiseerd. De parkeerbak beslaat 42 autoparkeerplaatsen, biedt ruimte aan fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen. De parkeerbak is gelegen in de noordoostelijke hoek.

Voornemen is om het gebouw te realiseren. Hierom zal minstens 50% van het binnenterrein onverhard blijven en bestaan uit beplanting en/of gras. Deze gronden zullen middels een wand zichtbaar zijn van buitenaf. Deze wand dient tevens als geluidsscherm. Het geluidsscherm wordt ingezet als tijdelijke maatregel tegen geluidshinder afkomstig van wegverkeerslawaaai. De ontwikkeling maakt namelijk deel uit van een bouwvelop, welke in twee fasen wordt gerealiseerd. De ontwikkeling betreft fase 1 en heeft betrekking op de gronden van de initiatiefnemer. Fase 2 ziet op ontwikkeling van gemeentelijke gronden. Dit is het perceel dat ten zuiden van de projectlocatie ligt. Er is vooralsnog geen concreet zicht op het starten van de ontwikkeling van fase 2. Na oplevering van fase 2 wordt de verkeerssituatie heringericht, waarna het geluidsscherm niet meer nodig is.

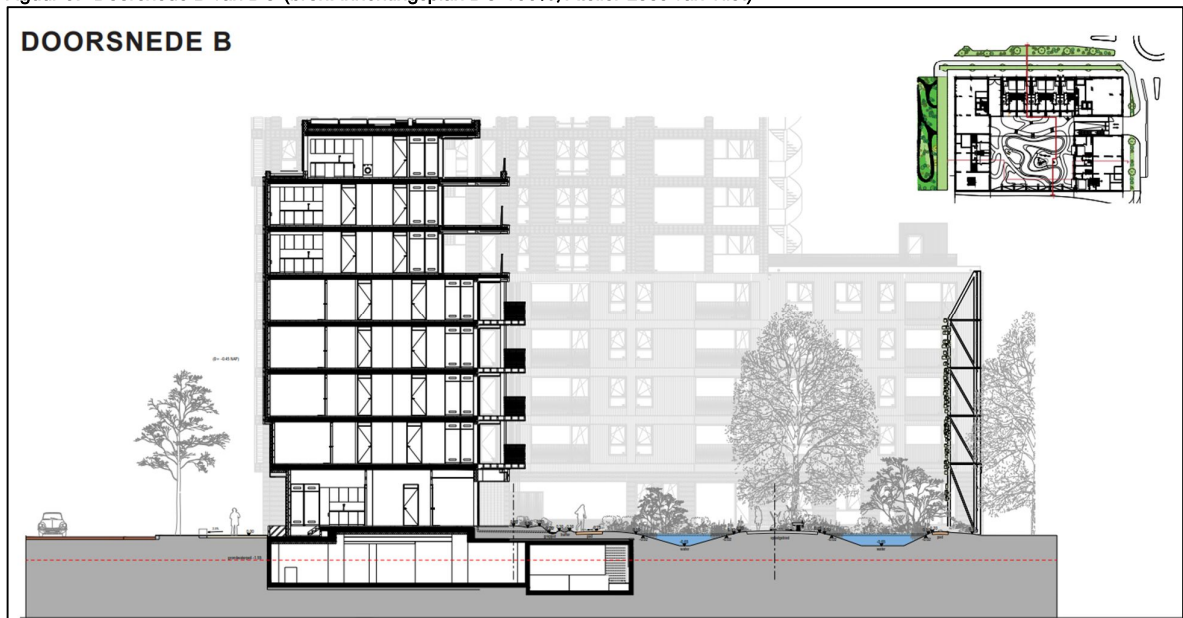
Figuur 3. Impressie bouwhoogten (bron: ontwerp Vlaardingenlaan 11, wrk architecten)



Figuur 4. Aangezicht van het gebouw (bron: WRK architecten)



Figuur 5. Doorsnede B van DO (bron: inrichtingsplan DO 100%, Atelier Loos van Vliet)



Figuur 6. Sfeerimpressie binnentuin (bron: WRK Architecten)



Figuur 7. Impressie van de ontwikkeling in de omgeving in vogelvluchtperspectief (bron: WRK architecten)



Schinkelkwartier

De ontwikkeling maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling van het Schinkelkwartier. Het Schinkelkwartier ligt op de grens van Nieuw-West en Zuid, specifiek tussen Nieuwe Meer/ Amsterdamse Bos, de Zuidas en Schiphol. Tevens grenst het gebied aan het water van de Schinkel en aan de A4. Het Schinkelkwartier is een geïsoleerd werkgebied dat transformeert naar een inclusieve, levendige en groene stadswijk. Deze wijk zal verbonden zijn met de omgeving door nieuwe, goed doordachte routes voor openbaar vervoer en fiets. Na de transformatie bestaat het Schinkelkwartier uit 11.000 woningen. Tevens biedt de wijk ruimte aan circa 1.000.000 meter werkruimte en 450.000 meter gezamenlijke voorzieningen.

Voor deze gebiedsontwikkeling is een omgevingseffectrapport (hierna: OER) opgesteld. Het OER brengt de mogelijke effecten van een ruimtelijke ontwikkeling op het milieu in kaart en betreft daarbij alternatieven voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Hierdoor kan het milieubelang op een volwaardige manier meegenomen worden in besluitvorming. Het OER dat is gesteld voor het Schinkelkwartier betreft de gehele gebiedstransformatie en heeft een brede reikwijdte waarin de gevolgen voor de hele fysieke leefomgeving zijn betrokken. Waar nodig wordt de OER wordt bij deze GoFlo betrokken.

Een sfeerimpressie van de herontwikkeling van het Schinkelkwartier is weergegeven in figuur 8.

Figuur 8. Sfeerimpressie herontwikkeling Schinkelkwartier (bron: gemeente Amsterdam)



2.2 TOETSING OMGEVINGSPLAN

In deze paragraaf wordt het initiatief getoetst aan het omgevingsplan van rechtswege, bestaande uit:

- Bestemmingsplannen, beheersverordeningen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen & exploitatieplannen;
- Lokale verordeningen in het tijdelijk deel van het omgevingsplan;
- Bruidsschat.

2.2.1 Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is vastgesteld op 1 januari 2024 door de gemeenteraad van Amsterdam. De laatste wijziging van het plan dateert uit 13 maart 2025.

Toets aan ontwerp omgevingsplan

In dit omgevingsplan kent de projectlocatie een aantal aanduidingen, namelijk:

- B-locatie
- Informatieplicht kleinschalig graven na spoedreparatie vitale ondergrondse infrastructuur
- Ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen
- Zone 2: gemiddelde stallingsnorm fiets

B-locatie

In artikel 3.7 lid 3 van het omgevingsplan is bepaald dat op gronden die als B-locatie worden aangeduid, de in Bijlage IV van het omgevingsplan bedoelde normen voor het autoparkeren gelden. Autoparkeren wordt behandeld in paragraaf 5.10 (mobiliteit en parkeren). De ontwikkeling voorziet in een ondergronds parkeergarage, waarbij er tenminste voldaan wordt aan de gestelde parkeernormen. Derhalve levert deze aanduiding geen randvoorwaarden of belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Informatieplicht kleinschalig graven na spoedreparatie vitale ondergrondse infrastructuur

In artikel 9.332 is bepaald dat bij een spoedreparatie van vitale ondergrondse infrastructuur op een locatie gelegen ter plaatse van de aanduiding 'informatieplicht kleinschalig graven na spoedreparatie vitale ondergrondse infrastructuur' worden, als sprake is van afvoer van grond, aan het bevoegd gezag, onverwijld na beëindiging van de activiteit gegevens en bescheiden verstrekt over:

- a. de begrenzing van de activiteit;
- b. de data waarop de activiteit is verricht; en
- c. de aanleiding en het doel van de activiteit.

In artikel 9.344 is bepaald dat na beëindiging van de spoedreparatie worden aan het bevoegd gezag onverwijld gegevens en bescheiden verstrekt over:

- a. de begrenzing van de activiteit;
- b. de data waarop de activiteit is verricht; en
- c. de aanleiding en het doel van de activiteit.

Bij de beoogde ontwikkeling vindt geen spoedreparatie plaats, waar deze bepalingen niet van toepassing zijn op de beoogde ontwikkeling.

Ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen

Op gronden met de aanduiding 'Ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen' zijn de regels uit het ter plaatse geldende ruimtelijke plan van toepassing. Voor de ontwikkeling betekent dit dat er getoetst dient te worden aan de op locatie geldende bestemmingsplannen en besluiten. Deze toetsing vindt later in deze paragraaf plaats, bij subparagraaf 2.2.2. Uit deze toetsing blijkt dat het voorgenomen initiatief niet passend is binnen de regels van het bestemmingsplannen "Nieuwe Meer e.o." en dat er voor vergunningverlening geen gebruik kan worden gemaakt van binnenplanse afwijkingsmogelijkheden. Het doorlopen van een planologische procedure is daarom noodzakelijk.

Zone 2: gemiddelde stallingsnorm fiets

In artikel 3.13 lid 3 van het omgevingsplan is bepaald dat bij realisatie op gronden met de aanduiding "Zone 2: gemiddelde stallingsnorm fiets) moet worden voldaan aan de normen die zijn vastgelegd in bijlage V van het ontwerp omgevingsplan. Blijkens de normering uit bijlage V dienen er tenminste 502 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. In navolging van de parkeeronderbouwing in paragraaf 5.10 (mobiliteit en parkeren) blijkt dat er wordt voldaan aan de normering. Derhalve levert deze aanduiding geen randvoorwaarde(n) of belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Bij realisatie van de ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor auto- en fietsparkeren. Het initiatief wordt getoetst aan de daarvoor geldende regels uit de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Hieruit is gebleken dat het doorlopen van een planologische procedure noodzakelijk is.

Conclusie

Het omgevingsplan levert geen belemmering of randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling.

2.2.2 Bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden

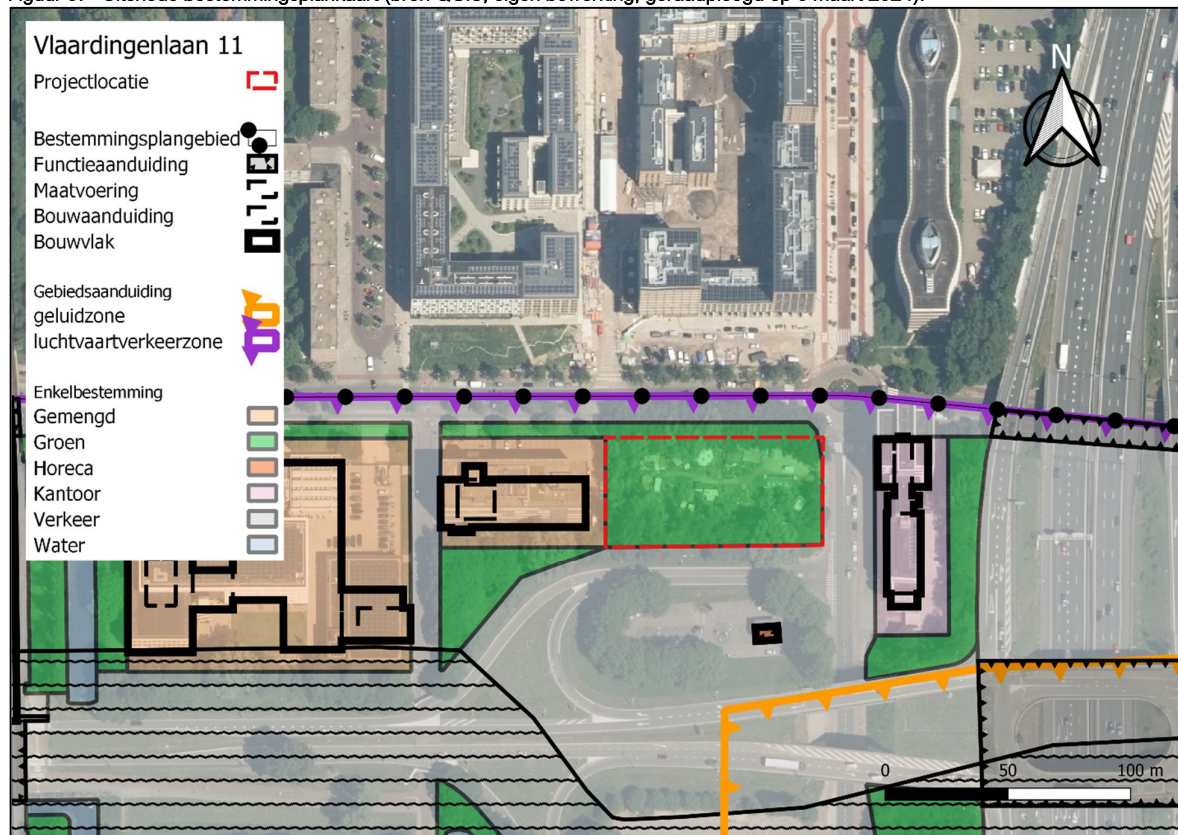
Het tijdelijk deel van het omgevingsplan bestaat uit de geldende bestemmingsplannen, de verordeningen tijdelijk deel omgevingsplan en de bruidsschat. Hierna wordt per relevant onderdeel de ontwikkeling getoetst op strijdigheden.

2.2.2.1 Voormalig bestemmingsplan “Nieuwe Meer e.o.”

Ter plaatse van het projectgebied geldt het voormalig bestemmingsplan “Nieuwe Meer e.o.”, zoals onherroepelijk vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 26 juni 2013. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Groen - 2’ en de aanduiding ‘luchtvaartverkeerzone – lib artikel 2.2.3. (vogels)’. Deze aanduiding wordt gegeven aan gronden waarop geen ontwikkelingen gerealiseerd mogen worden die een vogelaantrekkende werking kunnen hebben. Dit wegens de veiligheid van het vliegverkeer op en rondom Schiphol.

Figuur 9 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevantie bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 9. Uitsnede bestemmingsplankaart (bron QGIS, eigen bewerking, geraadpleegd op 6 maart 2024).



Artikel 11– Groen – 2

De op de verbeelding voor ‘Groen - 2’ aangewezen gronden zijn volgens artikel 11 van het bestemmingsplan bestemd voor:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a. groenvoorzieningen; b. fiets- en voetpaden; c. fietsparkeervoorzieningen; d. kunstobjecten; e. nutsvoorzieningen; f. speelvoorzieningen; g. bruggen en viaducten; h. steigers; i. water; j. oevers; k. waterhuishoudkundige voorzieningen; l. ongebouwde parkeervoorzieningen ten dienste van bestemmingen 'Groen – 1' en 'Groen – 2'. |
|--|

Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling van een woongebouw met ruimte voor commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen en een parkeerbak is op een aantal onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- Het realiseren van een gebouw op de gronden
- Het wonen op de gronden
- Het hebben van commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen op de gronden
- Het realiseren van een (ondergrondse) parkeerbak
- Het parkeren van voertuigen op de gronden
- Overschrijding van de maximale toegestane bouwhoogte van 6 meter voor bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, dient een planologische procedure doorlopen te worden.

Omgevingsvergunning werken en werkzaamheden

Het bestemmingsplan geeft in artikel 11.3.1 van het bestemmingsplan aan dat er een omgevingsvergunning nodig is wanneer er een ongebouwde parkeervoorziening wordt aangelegd of uitgelegd. Gelet op het feit dat er geen ongebouwde parkeervoorziening gerealiseerd wordt, is deze bepaling niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

Er kan geen gebruik worden gemaakt van binnenplanse afwijkmogelijkheden omdat de toegestane overschrijdingen zich strekken tot hijsinrichtingen, stoepen, plinten, en dergelijke delen. Daarnaast is het toegestaan om delen van gebouwen zoals gevel-en kroonlijsten of soortgelijke delen te realiseren indien deze maximaal 1,0 meter bedragen en aan ander zeer specifieke maten voldoen.

Conclusie

Het beoogde initiatief past niet binnen het huidige planologische regime. Het kan niet middels binnenplanse afwijkmogelijkheden worden vergund. Het doorlopen van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit procedure, ook wel BOPA-procedure, is noodzakelijk.

2.2.2.2 Bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken”

Ter plaatse van het projectgebied is tevens het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken” geldend. Dit plan is op 18 september 2019 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dit is een bestemmingsplan dat is opgesteld naar aanleiding van een wetwijziging die gevolg is van twee uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ten aanzien van de Wet Verduidelijking voorschriften woonboten. In deze heeft de Afdeling geoordeeld dat in een aantal gevallen (woon)boten en andere vaartuigen gezien moeten worden als bouwwerk. Na deze uitspraken is de Wet Verduidelijking voorschriften woonboten aangepast. Door middel van het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken” worden er in alle moederplannen van de gemeente een aantal bouwschriften opgenomen. Deze bouwvoorschriften vormen de basis voor het

verlenen van omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen wanneer deze betrekking hebben op de Wet Verduidelijking voorschriften woonboten.

Toets aan het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een gebouw dat ruimte biedt aan woningen en commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen. Ook wordt er ondergronds een parkeerbak gerealiseerd. Het betreft hier geen (woon) boot of vaartuig. In het verlengde hiervan het niet om ontwikkeling die in het kader van de Wet Verduidelijking voorschriften woonboten als een bouwwerk aangemerkt moet worden. Het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken” is daarom niet van toepassing en zal verder buiten beschouwing worden gelaten.

Conclusie

Het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken” is geen belemmering en levert geen randvoorwaarde voor de beoogde ontwikkeling.

2.2.2.3 Bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders”

Tevens is het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders” van toepassing op de projectlocatie. Dit plan is op 7 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De projectlocatie kent hierin de aanduiding “overige zone – 2”. Deze gronden zijn door de aanduiding mede bedoeld voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Toets aan bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling betreft onder andere het realiseren van een ondergrondse parkeerbak. Binnen de aanduiding “overige zone – 2” is het volgens artikel 5.2 sub a van het bestemmingsplan verboden om kelders te bouwen of uit te breiden. In afwijking artikel 5.2, mag het bevoegd gezag op basis van artikel 5.3 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het realiseren van een kelder. Voorwaarde hierbij is dat de kelder grondwaterneutraal wordt gerealiseerd.

Een kelder kan volgens artikel 5.3 sub a onder 1, lid 1 en 2 grondwaterneutraal gerealiseerd worden indien volgende:

1. Kelders met een totaal brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter worden door het bevoegd gezag met positief resultaat getoetst aan de beleidsregels “Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam”
2. Er voor kelders met een totaal brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter moet er uit geohydrologisch onderzoek blijken dat het bouwplan niet in strijd is met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Op grond van artikel 5.3 sub b is het bevoegd gezag vrij om op basis van de toetsing aan de beleidsregels of wegens de bevindingen uit het geohydrologisch onderzoek aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden ter bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Op basis van artikel 5.3 sub c van het bestemmingsplan moet er ten tijde van de toetsing van een aanvraag omgevingsvergunning rekening worden gehouden met een wijziging of herziening van de beleidsregels.

Naar verwachting beslaat het brutovloeroppervlakte van de ondergrondse parkeerbak meer dan 300 m². Er is een geohydrologisch onderzoek nodig. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, vormen de regels uit dit bestemmingsplan geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel is het mogelijk dat het bevoegd gezag op basis van het onderzoek voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbindt. Er is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd, waarbij is gebleken dat er geen risico tot het opbarsten van de putbodem verwacht tijdens de aanlegfase van de kelder. Dit aspect wordt nader beschouwd in paragraaf 5.15 (Waterbelang) van deze onderbouwing.

Uit de resultaten van de berekeningen volgt dat in alle gevallen de verlaging of verhoging van grondwater buiten de perceelsgrens minimaal is. Er treedt daarmee vrijwel geen verandering van grondwaterstand en

stromingsrichting op rondom de locatie van de beoogde kelder. Het risico op grondwater onder- of overlast door de aanleg van de kelder is minimaal. Voor deze minimale effecten lijkt het niet effectief om mitigerende maatregelen toe te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders” levert geen belemmering of randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling.

2.2.2.4 Bestemmingsplan “Darkstores”

Tevens is het bestemmingsplan “Darkstores” geldend ter plaatse van het projectgebied. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 10 mei 2023 door de gemeenteraad van Amsterdam. Ter plaatse van de projectlocatie geldt er geen bestemming of aanduiding.

Aanleiding voor dit plan is de opkomst van flitsbezorging sinds medio 2021. Flitsbezorging is een vorm van bedrijfsvoering die zich richt op de verkoop en levering van online aangeboden producten, met name levensmiddelen. Deze producten worden uit een zogenaamde ‘darkstore’ binnen korte termijn geleverd. Om dit mogelijk te maken worden door de gehele stad kleine winkelruimtes als darkstore ingericht. Zo bevinden zij zich dicht bij de klant, waardoor de beloofde snelle levering mogelijk is. De ruimtes staan bekend als darkstore omdat de ruiten volledig worden afgeplakt om zo zicht naar binnen te verhinderen.

De komst van darkstores heeft invloed op de leefbaarheid in een wijk. Deze wordt aangetast door de transportbewegingen van koeriers, laden en lossen, rumoer afkomstig van de bezorgers en vervuiling van het straatbeeld. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om af te wegen waar darkstores zich kunnen vestigen. Hierbij liggen de af te wegen belangen in doorgang van de bedrijfsvoering van flitsbezorgers tegenover het belang van een goed woon- en leefklimaat in Amsterdam.

Toets aan het bestemmingsplan

Er worden geen darkstores mogelijk gemaakt in het bouwplan. Hierdoor is het bestemmingsplan niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Het bestemmingsplan “Darkstores” levert geen belemmering of voorwaarden voor de beoogde ontwikkeling.

2.2.2.5 Voorbereidingsbesluiten

Een voorbereidingsbesluit is een tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan en voorkomt het verrichten van activiteiten die in strijd zijn met nieuwe regels die nog worden voorbereid. Het voorbereidingsbesluit wordt ingezet wanneer er nieuwe gemeentelijke plannen zijn voor een gebied. Om realisatie van die plannen te waarborgen wordt een voorbereidingsbesluit genomen, waardoor voorbereidingsbescherming in werking treedt. De gemeente neemt geen beslissingen over ontwikkelingen die niet binnen de beoogde, nieuwe regels van het omgevingsplan passen.

TAM-voorbereidingsbesluit Bodem Amsterdam

Het voorbereidingsbesluit ‘TAM-voorbereidingsbesluit Bodem Amsterdam’ is op 9 november 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het besluit bevat regels ten aanzien van bodem(gebruik) binnen de gemeentegrenzen. Het voorbereidingsbesluit rekt in art. 1.1 het begrip ‘sanerende of andere beschermende maatregel’ op tot een sanering overeenkomstig paragraaf 4.121 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) óf een sanering waarop artikel 3.1 van de Aanvullingswet bodem van toepassing is en waarmee een vergelijkbaar saneringsresultaat wordt bereikt als bij toepassing van onderdeel A.

Voor realisatie van de ontwikkeling is bodemsanering nodig. Deze sanering voldoet aan de definitie van een saneringsactiviteit zoals bedoeld in artikel 4.1235 van het Bal. Hierdoor is het TAM-voorbereidingsbesluit Bodem Amsterdam in beginsel van toepassing op de ontwikkeling. Op deze sanering wordt nader ingegaan bij paragraaf 5.2 (bodem). Geconcludeerd kan worden dat er een saneringsplan is opgesteld dat voldoet aan

de geldende eisen. Het 'TAM-voorbereidingsbesluit Bodem Amsterdam' levert geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

TAM-voorbereidingsbesluit staalslakken en grondstabilisatie Amsterdam

Het voorbereidingsbesluit 'TAM-voorbereidingsbesluit staalslakken en grondstabilisatie Amsterdam' is op 9 november 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dit besluit bevat regels inzake het verbod op het toepassen van staalslakken en grondstabilisatie zonder voorafgaande melding.

De ontwikkeling voorziet in realisatie van een woongebouw dat ruimte biedt aan 176 woningen, ruimte voor voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeergarage. Staalslakken of bodemstabilisatie (zonder melding) worden hierbij niet toegepast. Derhalve levert het voorbereidingsbesluit 'TAM-voorbereidingsbesluit staalslakken en grondstabilisatie Amsterdam' geen randvoorwaarde of belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

2.2.3 Strijdigheden met het omgevingsplan

In paragraaf 2.2.2 heeft toetsing aan het omgevingsplan plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling op de volgende onderdelen in strijd is met het omgevingsplan:

- Het realiseren van een gebouw op de gronden;
- Het wonen op de gronden;
- Het hebben van commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen op de gronden;
- Het realiseren van een (ondergrondse) parkeerbak;
- Het parkeren van voertuigen op de gronden;
- Overschrijding van de maximale toegestane bouwhoogte van 6 meter voor bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Om het beoogd initiatief in zijn geheel te kunnen realiseren is een nieuw juridisch-planologisch kader benodigd. Voorliggende GoFlo voorziet in een motivering ter ondersteuning van de omgevingsvergunning voor een BOPA.

2.2.4 Beperkingengebieden

Een beperkingengebied is een breed verzamelbegrip en wordt in de Omgevingswet gedefinieerd als een gebied dat bij of krachtens de wet (door Rijk of provincie) is aangewezen, waar vanwege de aanwezigheid van een werk of object, regels gelden over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor dat werk of object. De Omgevingswet verplicht Rijk en provincie om beperkingengebieden aan te wijzen, zoals zones rond wegen, hoofdspoorwegen, luchthavens, waterkeringen, rijkswegen en vaarwegen. Kortgezegd zijn dit de gebieden rondom wegen en waterstaatswerken waar beperkingen gelden.

De beoogde projectlocatie is gelegen in een beperkingengebied ten behoeve van luchtvaart, namelijk in 'Beperking bebouwing (LIB 5)'. Hierop wordt in paragraaf 5.8 (Luchthavenindelingsbesluit) nader ingegaan.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel;*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's;*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de NOVI is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig;*
2. *Kenmerken & identiteit;*
3. *Afwentelen voorkomen.*

Nationale belangen

De NOVI haalt tevens 21 nationale belangen aan. Nationale belangen zijn belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol ziet voor zichzelf. De behartiging van deze nationale belangen komt echter niet alleen het Rijk toe, maar zijn gedeeld met gemeenten, waterschappen, provincies en andere belanghebbenden. Daardoor is afstemming nodig maar ook gezamenlijke overeenkomst over hoe deze belangen behaald worden. Dit vloeit door in beleidsdoelen en opgaven.

Onderstaande opsomming bevat de 21 nationale belangen, waarbij de eerste drie van een meer overkoepelende aard staan. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat de belangen gelden voor zowel de bovengrondse als ondergrondse ruimtelijke ordening.

1. *Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.*
2. *Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.*
3. *Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.*
4. *Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.*
5. *Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.*
6. *Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.*
7. *In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.*
8. *Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.*
9. *Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.*
10. *Beperken van klimaatverandering.*
11. *Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorzieningen, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.*
12. *Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.*
13. *Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.*
14. *Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).*
15. *Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.*
16. *Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.*
17. *Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.*
18. *Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.*
19. *Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteit van (inter)nationaal belang.*
20. *Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.*
21. *Ontwikkelen van een duurzame visserij.*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit de uitwerking van prioriteit 3 (Sterke en gezonde steden en regio's) volgt onder andere dat sprake dient te zijn van een duurzame stedelijke ontwikkeling en dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag. Daarnaast luidt één van de beleidskeuzes, namelijk beleidskeuze 3.3, als volgt: "Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan op prioriteit 3 en de beleidskeuze door woningen te realiseren binnen het bestaand stedelijk gebied, conform een programma waar grote behoefte naar bestaat en is afgestemd op de vraag.

Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan een aantal nationale belangen, namelijk:

1. *Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.*
2. *Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.*
5. *Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.*

De beoogde ontwikkeling ziet op woningen die met name bedoeld zijn voor jonge gezinnen en starters, op een momenteel dat er een grote vraag is naar woningen. Deze woningen worden ontwikkeld met oog voor de omgeving en de daarbij komende kenmerken. Daarbij wordt er aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten en inpassing van het project zodat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de fysieke leefomgeving wordt gerealiseerd.

3.1.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling vindt aansluiting bij de vier prioriteiten, de drie afwegingsprincipes en de 21 nationale belangen.

3.1.2 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan onder meer regels over omgevingswaarden, instructieregels en beoordelingsregels. Het Bkl geldt voor het Rijk en decentrale overheden.

Omgevingswaarden

Een omgevingswaarde is een instrument van de Omgevingswet waarmee de toestand van de fysieke leefomgeving gemonitord kan worden. Een omgevingswaarde bepaalt voor (een onderdeel) van de fysieke leefomgeving de gewenste kwaliteit, de toelaatbare belasting door activiteiten of de toelaatbare concentratie van stoffen en de termijn waarin deze behaald dient te worden. De omgevingswaarde moet objectief en meetbaar zijn. De rijksomgevingswaarden zijn vastgesteld in hoofdstuk 2 van het Bkl. De rijksomgevingswaarden luiden als volgt:

- Lucht
- Waterveiligheid primaire waterkeringen
- Oppervlaktewaterkwaliteit
- Grondwater
- Bronnen voor drinkwater
- Zwemmen in oppervlaktewater
- NEC-omgevingswaarden

Provincies en gemeenten mogen afwijkende of aanvullende omgevingswaarden stellen voor luchtkwaliteit, zwemwater en waterkwaliteit. Ook kunnen ze omgevingswaarden stellen voor onderwerpen waarover het Rijk geen omgevingswaarden stelt. Hierbij te denken aan omgevingswaarde voor geur- of lichthinder.

Instructieregels

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Instructieregels gaan over de inhoud, toelichting of motivering van een instrument dat een bestuursorgaan op grond van de Omgevingswet kan inzetten. Voor deze GoFlo is met name hoofdstuk 8 van het Bkl relevant. Dit hoofdstuk bevat respectievelijk de instructieregels voor omgevingsvergunningen.

Regels voor monitoring

Bij monitoring verzamelen bestuursorganen gedurende langere tijd op systematische wijze gegevens over de fysieke leefomgeving of onderdelen daarvan.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Hoofdstuk 8 van het Bkl bevat beoordelingsregels voor omgevingsvergunningen. Deze beoordelingsregels gelden voor omgevingsvergunningen waarvoor het Rijk de vergunningplicht bepaalt in de Omgevingswet, het Besluit activiteiten leefomgeving of het Besluit bouwwerken leefomgeving. Beoordelingsregels voor omgevingsvergunningen waarvoor decentrale overheden de vergunningplicht bepalen staan in het omgevingsplan, de waterschapsverordening of de omgevingsverordening.

In relatie tot de onderhavige ontwikkeling geldt dat de gemeente, en daar waar het wateraspecten betreft het desbetreffende waterschap, het bevoegde gezag is. In het Bkl zijn specifieke beoordelingsregels voor een aanvraag omgevingsvergunning (buitenplanse) omgevingsplan activiteit opgenomen (artikel 8.0b t/m 8.0e Bkl). Artikel 8.0b, eerste lid, in hoofdstuk 8 van het Bkl bepaalt dat bij een aanvraag om buitenplanse omgevingsvergunning de instructieregels in hoofdstuk 5 van het Bkl, de provinciale instructieregels en eventuele instructies over omgevingsplannen het beoordelingskader vormen van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

De toets aan deze instructieregels vindt plaats in de paragrafen waarin de desbetreffende omgevingsaspecten worden behandeld. Dit zijn hoofdstuk 4 en hoofdstuk 5.

3.1.2.2 Conclusie

De relevante randvoorwaarden uit het Bkl komen in deze GoFlo bij uitwerking van de omgevingsaspecten nader aanbod.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Deze Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door de Provinciale Staten vastgesteld. De omgevingsvisie bevat strategische keuzes voor de lange termijn, welke tot uiting komen in ambities en doelen. Deze zijn gekozen met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren. De provincie wenst zo in te spelen op veranderingen en transities in het ruimtelijke domein die tijd nodig hebben om tot uiting te komen. De visie ziet op het 'waarom' en op hoofdlijnen op het 'wat'. Onder de hoofdambitie 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie biedt inzicht in de algemene ontwikkelprincipes voor de gehele provincie om zo tot een hoge leefomgevingskwaliteit te komen. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Bovenstaande hoofdambitie werkt zich uit in een aantal ambities, hierbij wordt onderscheidt gemaakt tussen ambities voor de leefomgeving zelf en ambities voor het gebruik van de leefomgeving. Deze ambities worden op diens beurt nader uitgewerkt in doelstellingen.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De Omgevingsvisie NH2050 gaat tevens in op een aantal doelstellingen die voortvloeiend uit de ambities. Op de relevante doelstellingen wordt hieronder kort ingegaan.

Doelstelling voor gebruik van de leefomgeving: Wonen en werken

Het aanbod van woon- en werklocaties dient zowel kwantitatief als kwalitatief op elkaar aan te sluiten. Woningbouw dient vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden plaats te vinden. Hierbij moet overeenstemming worden gevonden met de kwalitatieve behoeftes en trends, waarbij duurzaamheid een uitgangspunt is en blijft.

Doelstelling voor gebruik van de leefomgeving: Mobiliteit

De doelstelling is dat inwoners en bedrijvigheid in de provincie kan zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen. Hiertegenover staan de negatieve gevolgen van deze gewenste mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap, welke steeds explicieter meegewogen dienen te worden. Hierdoor genieten mobiliteitsopties die deze negatieve effecten enigszins kunnen opvangen de voorkeur. Gedacht moet worden aan goede OV-verbindingen en uitstekende infrastructuur. Inwoners en bedrijven dienen echter wel vrije keuze te hebben in hun vervoersmiddel. Het totale verkeers- en vervoersnetwerk kent hierbij een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur en staat in dienst van ruimtelijke-economische ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de provinciale ambitie om woningbouw vooral in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. Daarnaast draagt het initiatief bij aan de doelstelling voor de mobiliteit. Deze vindt immers plaats binnen de een grootschalige gebiedsontwikkeling van het Schinkelkwartier, wat gelegen is binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Amsterdam. Binnen deze gebiedsontwikkeling worden nieuwe, goed doordachte routes voor openbaar vervoer en fiets beoogd.

Bovendien is de projectlocatie gelegen aan wegen die zich ontsluiten op hoofdinfrastructuur. Middels de ontwikkeling wordt ruimte geboden aan een aantal parkeerplaatsen en wordt een deelauto-concept beoogd, waardoor de ontwikkeling bovendien bijdraagt aan de vrije keuze in vervoersmiddel.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voorgenoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in

3.2.2 Omgevingsverordening NH2022

De Omgevingsverordening NH2022 welke geldt vanaf 1 januari 2024. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil middels de omgevingsverordening ontwikkelingen zoals woningbouw en de energietransitie mogelijk maken maar ook waardevolle en bijzondere gebieden in Noord-Holland beschermen. De omgevingsverordening kan vooraf inzicht geven in mogelijk relevante regels voor beoogde ontwikkelingen. De ambities uit de provinciale omgevingsvisie worden middels normering in de omgevingsverordening geconcretiseerd en verankerd.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Voortvloeiend uit de Omgevingsverordening NH2022 wordt geconcludeerd dat de projectlocatie de volgende gebiedsaanwijzingen kent:

- Datacenter clustering toegestaan o.g.v. artikel 6.32b
- LIB 5 zone Schiphol o.g.v. artikel 6.33 en 6.34
- Ontgrondingen o.g.v. artikel 4.58
- Peilbesluit o.g.v. art. 6.91
- Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht o.g.v. art. 6.92

Hieronder wordt inhoudelijk ingegaan op de gebiedsaanwijzingen.

Datacenter clustering toegestaan o.g.v. artikel 6.32b

Ter plaatse van het werkingsgebied van de gebiedsaanduiding kan worden voorzien in een nieuw datacenter of een uitbreiding van een bestaand datacenter. Hierbij geldt een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m² en een elektrisch aansluitvermogen van méér dan 5 MVA. Voorwaarden hierbij zijn dat de locatie is gelegen of grenst aan een bedrijventerrein en dat voor de desbetreffende locatie een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan is opgesteld.

Relatie tot ontwikkeling

Het initiatief betreft een woongebouw met commerciële ruimte in de plint en een ondergrondse parkeerbak. Desbetreffend artikel heeft geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

LIB 5 zone o.g.v. artikel 6.33 en 6.34

Artikel 6.33 betreft het toepassingsbereik van de gebiedsaanwijzing. Hierin wordt aangegeven dat de gebiedsaanwijzing ziet op het toevoegen van woningen binnen het gebied van de LIB 5 zone Schiphol (afwegingsgebied 5), zoals bedoelt in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. Artikel 6.34 geeft hierbij aan dat woningen alleen toegestaan worden wanneer een motivering wordt gegeven van het feit dat op de desbetreffende locatie sprake is van geluid afkomstig van luchtverkeer en de redenen die ertoe bewegen om woningen ondanks dat geluid op deze locatie toe te staan.

Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling ziet op het toevoegen van woningen binnen het gebied van de LIB 5 zone Schiphol. Om een tot gedegen motivering te komen, wordt paragraaf 5.8 in zijn geheel gewijid aan het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol.

Ontgrondingen o.g.v. Afdeling 4.5

In afdeling 4.5 van de Omgevingsverordening heeft de Provincie Noord-Holland regels opgenomen die verbandhouden met ontgrondingen. Deze zijn opgesteld in afwijking van art. 16.7 van het Bkl en zien op de doelmatige uitvoering van ontgrondingsactiviteiten.

In navolging van artikel 4.58 lid 1 van de verordening geldt dat binnen het werkingsgebied 'ontgrondingen' een ontgroning waarbij maximaal 10.000 m³ wordt ontgraven, vergunningsvrij worden verricht. Deze vrijstelling van de vergunningsplicht geldt in navolging van artikel 4.58 lid 2 van de verordening ook voor het aanleggen, veranderen, verwijderen van een haven, industrieterrein, bouwterrein, sportterrein, park of plantsoen.

Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling ziet op het realiseren van een woningbouwontwikkeling op gronden waar momenteel een groenbestemming geldt. De beoogde ontwikkeling is als bouwactiviteit op basis van artikel 16.7 onder f van het Besluit activiteit leefomgeving vrijgesteld van de vergunningplicht voor het uitvoeren van een ontgrondingsactiviteit.

Peilbesluit o.g.v. artikel 6.91

Desbetreffend artikel geeft aan dat de waterschappen binnen het werkingsgebied van deze gebiedsaanwijzing een of meer peilbesluiten voor de aanwezige oppervlaktewaterlichamen moeten vaststellen.

Relatie tot ontwikkeling

Bovenstaand artikel is niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling daar deze ziet op de bevoegdheid van het vaststellen van een peilbesluit en geen daardoor geen normen bevat die raken aan de ontwikkeling.

Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht o.g.v. art. 6.92

Artikel 6.92 bevat de prioritering bij het verdelen van beschikbaar water bij onmiddellijk of dreigend watertekort binnen het werkingsgebied van de gebiedsaanwijzing. Op basis van art. 6.92 lid 1 (van de verordening) wordt wat betreft behoeften genoemd in artikel 3.14 lid 4 Bkl achtereenvolgend prioriteit toegekend aan:

- a. Het verwerken van industrieel proceswater;
- b. De tijdelijke regeling van kapitaalintensieve gewassen.

Wanneer het behoeften genoemd in artikel 3.14 lid 5 Bkl betreft, wordt op basis van art. 6.92 lid 2 (van de verordening) achtereenvolgend prioriteit toegekend aan:

- a. De waterkwaliteit in stedelijk gebied;
- b. Beroepsvaart;
- c. Akkerbouw;
- d. Beregening sportvelden;
- e. Grasland;
- f. Recreatievaart;
- g. Natuur, voor zover het niet gaat om het voorkomen van onomkeerbare schade.

Relatie tot ontwikkeling

Het initiatief ziet op realisatie van een woongebouw, met in de plint ruimte voor (commerciële) voorzieningen en een ondergrondse parkeerbak. Er is geen sprake van invloed op óf invloed vanuit van de prioritering wanneer het de realisatie van de beoogde ontwikkeling betreft. Derhalve levert dit artikel geen belemmering of randvoorwaarde voor realisatie van de beoogde ontwikkeling.

3.2.2.2 Conclusie

Met uitzondering van de gebiedsaanwijzing 'LIB 5 zone Schiphol' o.g.v. artikel 6.33 en 6.34 levert de Omgevingsverordening NH2022 geen belemmeringen of randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling.

Het Luchthavenbesluit Schiphol, waar de gebiedsaanwijzing 'LIB 5 zone Schiphol' zich op baseert, wordt in paragraaf 5.8 behandeld.

3.2.3 Woonagenda Provincie Noord-Holland 2020-2025

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda Provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. De provincie en de regio's hebben belang bij het goed functioneren van de woningmarkt. Wonen dient bij te dragen aan het versterken van de kwaliteiten van de provincie. Deze Woonagenda maakt de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. Het is daardoor de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland. De Woonagenda volgt uit het provinciaal ruimtelijk beleid uit de Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken' en past daardoor binnen de gestelde randvoorwaarden. De agenda bestaat uit drie delen:

1. *Actieagenda 2020-2025;*
2. *De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten;*
3. *Speerpunten provincie en richtinggevende principes voor het woonbeleid.*

Uit deze drie onderdelen volgen een aantal actiepunten, namelijk:

- a. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden
- b. Het bieden van kennis, meedenkkraft en hulp
- c. Versnellen van de woningbouwproductie
- d. Samenwerking stimuleren
- e. Verduurzaming wonen
- f. Meer flexibiliteit in de woningmarkt
- g. Stimuleren circulair bouwen
- h. Leveren van informatie en monitoring

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

In navolging van de Woonagenda blijkt dat de vraag leidend dient te zijn bij nieuwbouwopgaven. Onderhavige ontwikkeling zorgt voor de realisatie van 176 woningen en draagt daardoor bij aan de woningbouwproductie. De woningen dienen te voldoen aan het Bkl en de BENG-eisen waardoor zij duurzaam zijn. Hierdoor wordt tevens aan bijdrage geleverd aan de verduurzaming van het wonen in de provincie en in de regio.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Woonagenda Provincie Noord-Holland 2020-2025.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af.

In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017). Uit Plabeka 3.0 is onder meer op te maken dat de MRA binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's behoort. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam.

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 2010-2040 'Snijden om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld. Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling ziet op realisatie van een woontoren met 176 woningen, met ruimte voor voorzieningen in delen van de plint en een ondergrondse parkeerbak. De ontwikkeling maakt deel uit van de gebiedstransformatie van het Schinkelkwartier, welke moet leiden tot een gemengd woon-werkgebied. Derhalve draagt de beoogde ontwikkeling bij aan regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid en ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten. Er wordt gebruik gemaakt van hoogwaardige materialen en een optimale verkeersontsluiting voor verschillende vervoersmiddelen. Duurzaamheid en natuurinclusiviteit zijn uitgangspunten bij de realisatie van de ontwikkeling. Weliswaar richt Plabeka zich op ruimte voor werken - en niet op ruimte voor wonen - maar voldoende woningen op de juiste plekken zijn óók nodig om talent in de MRA te kunnen accommoderen, wat ook relevant is voor het vestigingsklimaat. Bovendien wordt er een kleine bijdrage geleverd aan ruimte voor werken. Er wordt in de plint een b.v.o. van 465 m² beoogd. Hierin zullen voorzieningen worden gevestigd, die een verbindende functie binnen de buurt zullen vertolken en deze functies bieden tevens werkgelegenheid.

3.3.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het regionale beleid.

3.3.2 Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet van het woonbeleid van de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen (RAP) en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020.

In de Omgevingsverordening NH2020 is bepaald dat *“een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.”*

In het woonakkoord van Amsterdam met de provincie wordt daarnaast ook aan de blijvende en vernieuwde samenwerking met Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland voor de woonruimteverdeling van sociale huurwoningen en de intensieve samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam voor het woningbouwprogramma een plaats gegeven.

De doelen van de gemeente en de provincie komen overeen, de prioriteit ligt bij het vergroten van de woningvoorraad (bouwen). Gezien de grote vraagdruk op de woningmarkt, op het behouden en creëren van betaalbare woningen voor lage- en middeninkomens en op het versterken van de kwaliteit van het wonen in zowel nieuwbouw als bestaande woningvoorraad.

Het akkoord bevat een overzicht en herbevestiging van beleid en acties waar provincie en Amsterdam, al dan niet via de MRA, gezamenlijk aan werken. Daarna volgt een overzicht van acties die in de samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam via het woonakkoord worden bekrachtigd.

De afspraken en acties uit het woonprogramma zijn onderverdeeld onder de volgende thema's:

- woningbouwprogramma en regionale afstemming;
- verdeling van sociale huurwoningen in Amsterdam en omliggende gemeenten;
- flexwoningen;
- bouwprogramma's in landelijk gebied;
- duurzame woningen, duurzaam bouwen en circulaire economie;
- gezonde leefomgeving;
- groen in en om de stad;
- geluidsoverlast rondom woonwijken;
- beweegvriendelijke stad (gezonde mobiliteit).

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Onder het thema 'woningbouwprogramma en regionale afstemming' is opgenomen dat een divers en betaalbaar woningaanbod met voldoende instroom- en doorstroomkansen voor diverse groepen een uitgangspunt is. Een ander uitgangspunt onder dit thema is de productie van 15.000 woningen per jaar. Binnen de ontwikkeling van de Vlaardingenlaan worden 176 woningen gerealiseerd, waarbij wordt uitgegaan van een verdeling sociaal-middelbaar-vrije sector van 40%-40%-20%. Doordat de woningen in grootte en in typologie wijzigen, levert het plan direct een bijdrage aan de kwantitatieve woningbehoefte. Daarnaast geeft het programma invulling aan de kwalitatieve behoefte en stadsregionale behoefte aan woningen.

3.3.2.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er voldoende regionale behoefte is en het initiatief regionaal is afgestemd. Het plan voldoet daarmee aan het RAP en artikel 6.13 van de Omgevingsverordening NH2022.

3.3.3 Regionaal Verkeer & Vervoersplan Stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (OV) en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke

ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

3.3.3.1 Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 5.10 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect verkeer- en parkeren. Daaruit volgt dat het aspect verkeer- en parkeren niet leidt tot knelpunten.

3.4 WATERSCHAPSBELEID

Het waterschap Amstel Gooi en Vecht is belast met de zorg voor het watersysteem. De zorg voor watersysteem omvat het beheer van de oppervlaktewateren, waterkeringen en bergingsgebieden, grondwater en ondersteunende waterstaatkundige kunstwerken. Het beheer van het watersysteem is geregeld in de Omgevingswet, als onderdeel van het beheer van de fysieke leefomgeving.

Het waterschap oefent zijn taken en bevoegdheden uit met het oog op de doelstellingen van waterbeheer, zoals verwoord in artikel 4.23 van de Omgevingswet en artikel 1.1.4.1 van de Waterschapsverordening:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

3.4.1 Waterschapsverordening en Waterbeheerprogramma 2022-2027

Vanaf 1 januari 2024 staan alle regels van het waterschap in de Waterschapsverordening. Voor 2024 stonden deze regels in de Keur en het Keurbesluit. De waterschapsverordening is een juridisch instrument om het watersysteem te beschermen tegen activiteiten die nadelige gevolgen voor de goede staat en werking van het watersysteem kunnen hebben. Het gaat om de volgende activiteiten:

1. lozingsactiviteit op een oppervlaktewaterlichaam;
2. lozingsactiviteit op een zuiveringstechnisch werk (rioolwaterzuiveringsinstallatie);
3. activiteiten in of nabij het oppervlaktewater;
4. activiteiten in, op of nabij waterkeringen;
5. het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

In het waterbeheerprogramma bepaalt het waterschap welke maatregelen het gaat uitvoeren om de doelstellingen van waterbeheer te bereiken. Het is de taak van het waterschap de staat en werking van het watersysteem te beheren en verbeteren, met het oog op het bereiken van de doelstellingen van waterbeheer tegen aanvaardbare maatschappelijke lasten, nu en in de toekomst.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 5.15 van voorliggende rapportage wordt nader het aspect water ingegaan. Daaruit volgt dat het aspect water de ontwikkeling niet in de weg staat.

3.4.1.2 Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met de waterschapsverordening en het waterbeheerplan.

3.5.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050: *Een menselijke metropool*' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De omgevingsvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke toekomst van Amsterdam tot 2050. Hierbij is uitgegaan van een aanhoudende groei van de bevolking en economie in de Metropoolregio Amsterdam. De opgave is om de woningmarkt in balans te brengen, de economie te vernieuwen, de werkgelegenheid te herstellen en de verduurzaming en klimaatbestendigheid van de stad te versnellen. Daarbinnen neemt Amsterdam haar verantwoordelijkheid door in bestaand stedelijk gebied ruimte te bieden voor 150.000 nieuwe woningen, 300.000 extra Amsterdammers en 200.000 extra arbeidsplaatsen, plus alle daarbij horende stedelijke voorzieningen. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

1. Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord
- Twee bruggen over het IJ en een regionaal fietsnetwerk

2. Groei binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen
- Behoud van productieve bedrijvigheid in Amsterdam
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven
- Verduurzaming van de haven

3. Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsstad

- Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en bewegen
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelyaan, Burg. Roellstraat) worden groende stadslanen begeleid door bebouwing
- Schaalsprong metro- en treinnet en vervoerhubs om stad en rest van de regio te verbinden

4. Rigoreus vergroenen

Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten
- Ontwikkeling parken (Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Marineterrein, Zuidasdokpark en NDSM-Oost)
- Groene routes en ecologische verbindingen
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen
- Beschermen van rust- en ruigtegebieden (Oeverlanden, Bretten, Diemerbos)

5. Samen stadmaken

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

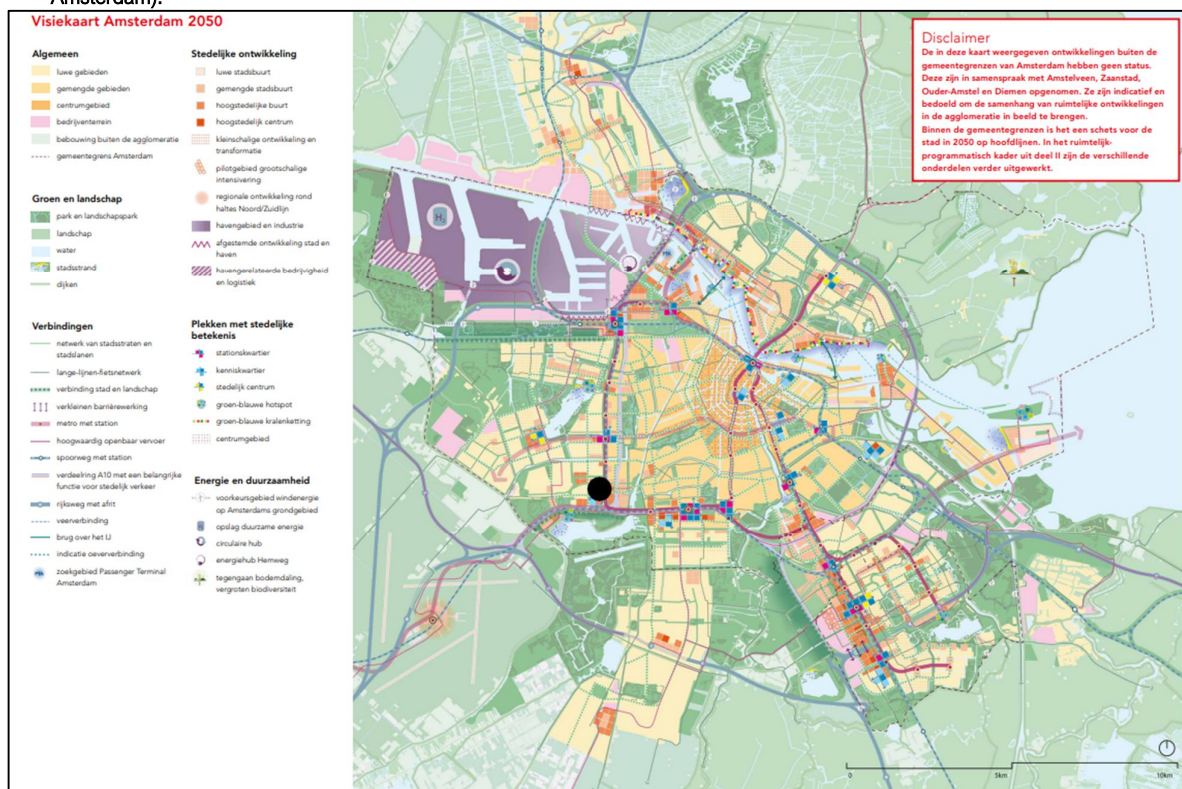
- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming
- Buurtbatenovereenkomst en buurtomgevingsvisies
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling
- Ruim baan voor wooncorporaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040

3.5.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling ziet op realisatie van een woontoren met 176 woningen, met ruimte voor voorzieningen in delen van de plint en een ondergrondse parkeerbak. De ontwikkeling maakt deel uit van de gebiedstransformatie van het Schinkelkwartier, welke moet leiden tot een gemengd woon-werkgebied. Derhalve draagt de beoogde ontwikkeling bij aan regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid en ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten. Hieruit voortvloeiend draagt de ontwikkeling bij aan strategische keuzes 1 en 2.

Op de visiekaart horende bij de omgevingsvisie is weergegeven als 'gemengd gebied' met een accent op de stedelijke ontwikkeling als 'hoogstedelijke buurt'. Een gemengd gebied wordt gekenmerkt door een balans tussen rustig wonen en levendigheid door voorzieningen, waarbij de hoogstedelijke buurt ziet op de ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen.

Figuur 10. Visiekaart, projectlocatie bij benadering met zwarte stip weergegeven (bron: Omgevingsvisie Amsterdam: 2050, gemeente Amsterdam).



Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling mag gezegd worden dat deze aansluit bij de uitgangspunten van een gemengd gebied en tevens bij een stedelijke ontwikkeling die getypeerd kan worden als 'hoogstedelijke buurt'.

3.5.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.5.2 Projectnota Schinkelkwartier

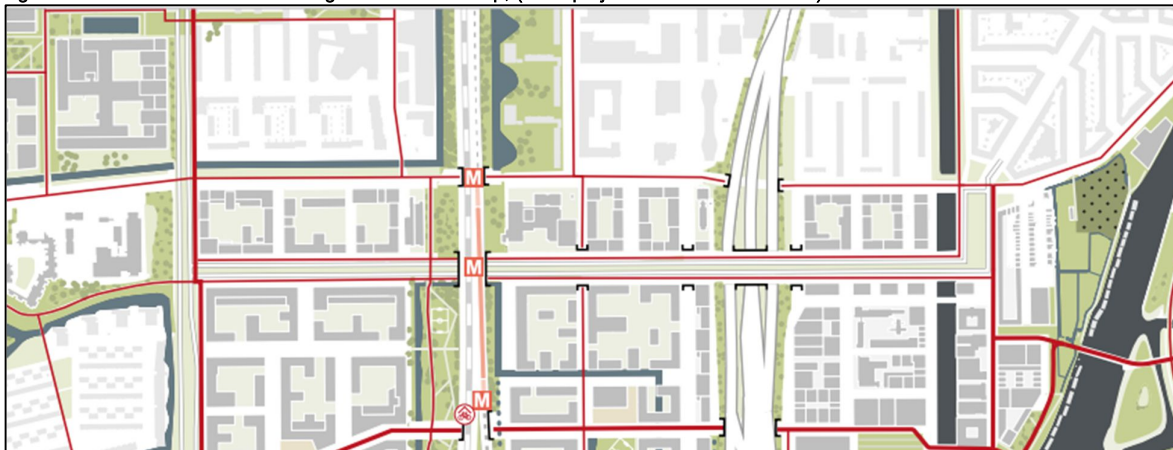
In mei 2016 stelde het college van burgemeester en wethouders (B en W) het rapport 'Koers 2025 Ruimte voor de Stad' vast, waarin Schinkelkwartier als transformatiegebied is opgenomen. Op 12 februari 2019 stelde het college van B en W vervolgens een Principenota vast met daarin de volgende ambities voor Schinkelkwartier: *transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt,*

innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied. Op 14 december 2021 is door het college van B en W de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. In dit besluit is de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling onderzocht en zijn keuzes gemaakt over de nodige maatregelen.

Sloterstrip is een 1,3 kilometer lang deelgebied binnen Schinkelkwartier dat verbonden wordt door de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, beginnend bij het Aalsmeerplein en eindigend bij de Johan Huizingalaan. De functies in de strip zijn sterk bepaald door de goede autobereikbaarheid van het gebied. In de toekomst gaat dat veranderen, want de oriëntatie op de auto maakt plaats voor een oriëntatie op de fiets en het openbaar vervoer. Daarmee verandert ook de Henk Sneevlietweg van karakter. Er komen vrij liggende fietspaden en een openbaar vervoerverbinding naar het centrum. Om de ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid van deze weg te kunnen garanderen, is behoud van een groene middenberm het uitgangspunt.

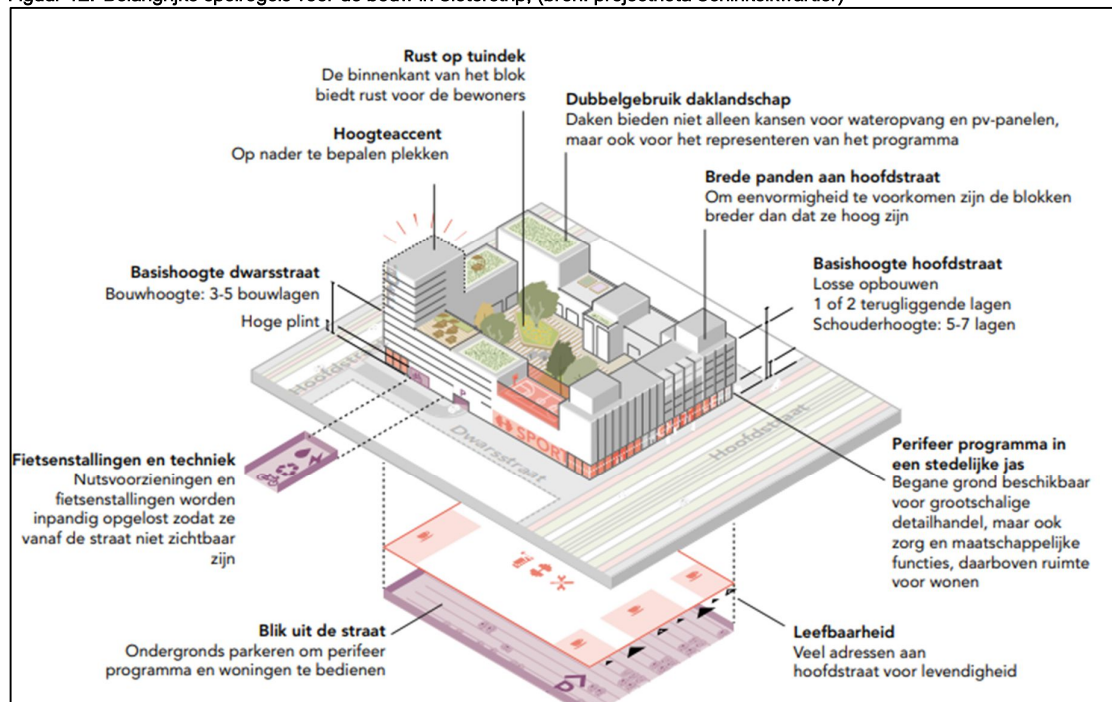
Ten westen van de aansluiting op de A10 ligt een half klaverblad met twee op- en afritten die het autoverkeer van de A10 naar de stadsstraten toe leiden. Deze op- en afritten nemen veel ruimte in beslag. Om de barrièrewerking te verminderen en het ruimtegebruik te optimaliseren, wordt verkend of de knoop A10-Henk Sneevlietweg opnieuw ontworpen kan worden. Op die manier kan aan weerszijden van de Henk Sneevlietweg ruimte vrijkomen voor nieuwe bouwblokken met aantrekkelijke straatwanden, vergelijkbaar met de Lelylaan.

Figuur 11. Uitsnede stedenbouwkundig karakter Sloterstrip, (bron: projectnota Schinkelkwartier)



De bebouwing van Sloterstrip kent nu nog een losse opzet met perifere functies en gebouwen met twee gezichten die zich oriënteren op zowel de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan als de Henk Sneevlietweg. Het voornemen is om die dubbele oriëntatie te behouden. De gebouwen worden gemiddeld vijf lagen hoog met een dubbelhoge begane grondverdieping aan de hoofdstraten en maximaal twee extra verdiepingen die terug liggen. Om eenvormigheid te voorkomen zijn de blokken maximaal tweemaal zo breed als ze hoog zijn. Daarnaast blijft in dit gebied ruimte voor stadsverzorgende functies, zoals bouwmarkten, hotels, sportvoorzieningen, scholen en meubelzaken, maar voorwaarde daarvoor is intensivering door menging en stapeling van programma. Zo kan een parkeerdek tevens binnentuin worden of sportveld voor de fitnessclub.

Figuur 12. Belangrijke spelregels voor de bouw in Sloterstrip, (bron: projectnota Schinkelkwartier)



Het programma voor Sloterstrip zal voor 50% bestaan uit woningen, met daarbij de verdeling van 40-40-20, 40% bedrijven en kantoren en 10% voorzieningen. Het aantal woningen is beoogd op circa 2.300 woningen voor ongeveer 4.600 inwoners en circa 8.500 arbeidsplaatsen. De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en als dat niet mogelijk is per bouwveld.

3.5.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling maakt deel uit van het ontwikkelingsgebied Sloterstrip, daar de ontwikkeling gelegen is tussen de Henk Sneevlietweg, nabij de A10 en de Vlaardingenlaan. Qua programma sluit de ontwikkeling met realisatie van 176 woningen, met de verdeling van 40-40-20 en realisatie van commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen in de plint. Daarnaast wordt een parkeergarage aangelegd die onder het gebouw wordt gesitueerd, waardoor het conform de spelregels uit het blikveld van de straat is gelegen. Qua hoogteaccenten wordt daarnaast ook invulling gegeven aan de spelregels uit de Sloterstrip, omdat de bebouwing aan de hoofdstraat zijden, hoger is dan het 'middendeel' van het gebouw. Vervolgens wordt in het midden van het gebouw een rustpunt gecreëerd door hier de binnentuin met vijver te realiseren. Ten slotte worden de daken dubbel gebruikt door er een daklandschap op te realiseren. Tevens dienen deze daken als waterretentie en dragen zij bij aan een beter klimaatadaptief gebouw.

3.5.2.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief in lijn is met de projectnota Schinkelkwartier.

3.5.3 Woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 heeft als uitgangspunt voor de lange termijn: voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Hiertoe zijn 2025 acties geformuleerd. Met de woonagenda wordt in kaart gebracht waar de huidige woningmarkt tekortschiet, wat er nu reeds aan wordt gedaan en welke aanvullende acties nodig zijn. Kern van het nieuwe Amsterdamse woonbeleid is het investeren in een stad waarin voldoende woningen zijn voor alle Amsterdammers, het verduurzamen van woningen, kwalitatief goede en betaalbare woningen voor de Amsterdammers die er al wonen óf willen wonen.

De Woonagenda 2025 geeft de prognose dat er in 2025 een tekort zal zijn aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort, heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt geformuleerd voor de programmering van nieuwbouw: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Daarnaast draagt de ontwikkeling van de nieuwbouw bij aan de 'ongedeelde stad', een stad met zo min mogelijk ruimtelijke en sociale segregatie.

3.5.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Het doel is om een woongebouw te realiseren op de gronden. Het woningbouwprogramma houdt een verdeling aan van sociaal-middelduur-vrije sector van 40%-40%-20%. De doelgroep bestaat uit starters en jonge gezinnen. Hierdoor wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de gemeente heeft vastgesteld.

3.5.3.2 Conclusie

De beoogde nieuwbouwontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Woonagenda 2025.

3.5.4 Woningbouwplan 2022-2028

De gemeente Amsterdam streeft naar het toevoegen van 7.500 nieuwe woningen per jaar, in lijn met het coalitieakkoord. Middels het woningbouwplan 2022-2028 actualiseert de gemeente de te volgen weg om tot realisatie van 7.500 woningen per jaar te komen, waarbij de verhouding van 40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector uitgangspunt is en blijft. In het woningbouwplan wordt het accent gelegd op drie thema's:

- Nieuwbouw van 7.500 woningen
- Bouwen van een goede mix
- Versnellen en versimpelen

Het eerste thema ziet op de nieuwbouw van 7.500 woningen met de 40-40-20 verdeling als uitgangspunt. Bij gebiedsontwikkelingen dient er tevens aandacht besteed te worden aan het toevoegen van meer dan alleen woningen, zodat er als het ware een 'complete stad' wordt gemaakt. Concreet ziet het thema toe op zaken zoals het aanvullen van de planvoorraad en het realiseren van een passend woningbouwprogramma.

Met het thema 'bouwen van een goede mix' wordt bedoeld dat ontwikkelingen aansluiten op de behoeftes van woningzoekenden binnen Amsterdam, zodat doorstroming wordt bevorderd. Het bouwen van een goede mix van financieringscategorieën en woninggrote is dan ook noodzakelijk. Als knelpunt wordt het tekort aan betaalbare woningen genoemd.

Het derde thema 'versnellen en versimpelen' ziet op het door de gemeente faciliteren van de woningbouwproductie. De gemeente ziet het als haar taak een bijdrage te leveren aan een zo efficiënt mogelijke voorbereiding en uitvoering van de woningbouwproductie. Een goede samenwerking met marktpartijen en corporaties in de stad is hierbij van belang. Meer concreet uit dit zich in het vrijwillig bijdragen aan duurzaamheidsambities/ BENG + door ontwikkelende partijen en het tijdig betrekken van (markt)partijen.

3.5.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voegt 176 nieuwbouwwoningen toe aan de woningvoorraad van de gemeente Amsterdam, hierbij wordt de 40-40-20 verdeling aangehouden. Deze woningen zijn gericht op starters en jonge gezinnen. Bij het ontwerp is met deze doelgroep rekening gehouden, zodat het programma aansluit op de bestaande behoefte. Hierdoor wordt er bovendien ingehaakt op de ambitie van het bouwen van een goede mix. Hoewel het derde thema grotendeels ziet op overheidszaken, draagt de ontwikkeling wel bij door de klimaat adaptieve manier van bouwen. Zo worden er onder andere groene daken aangelegd en wordt de binnentuin groen ingericht, waarbij er een waterelement wordt beoogd. De daken en het waterelement voorzien tevens in waterberging.

3.5.4.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen het Woningbouwplan 2022-2028.

3.5.5 Actieplan meer middeldure huur 2017-2025

De vraag naar middeldure huurwoningen is de laatste jaren toegenomen, ook in Amsterdam. Er zijn echter relatief weinig middeldure huurwoningen in de stad. In 2016 had de gemeenteraad de ambitie om meer middeldure huur in de stad te realiseren, daarom heeft zij een streefcijfer vastgesteld. De gemeente wenst dat er tenminste 1.500 nieuwe middeldure huurwoningen per jaar worden gerealiseerd in Amsterdam. Zowel middels nieuwbouw en transformatie.

3.5.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling ziet op een toevoeging van 176 woningen, waarbij een verdeling van 40-40-20 wordt aangehouden. Dit betekent dat er van de 176 woningen er 70 (40%) als middeldure huurwoning wordt gerealiseerd. Hierdoor is er een bijdrage aan de ambitie om 1.500 nieuwe middeldure huurwoningen per jaar toe te voegen.

3.5.5.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de ambitie van het actieplan meer middeldure huur 2017-2025.

3.5.6 Koers 2025 – Ruimte voor de Stad

De Koers 2025 - Ruimte voor de Stad betreft de operationalisering van de gemeentelijke omgevingsvisie en ook van de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen. Hierdoor ontstaat een strategie waarmee er met zijn beredeneerde keuzes wordt gewerkt aan de (ruimtelijke) ontwikkeling van de stad. Doordat Amsterdam groeit, is er meer vraag naar woningen maar ook naar ruimte voor economie en duurzaamheid. Daarom zet de strategie van Koers 2025 primair in op het realiseren van voldoende woningen in alle segmenten in kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Bij het (faciliteren van ontwikkelingen) ligt de nadruk op wendbaarheid en kwaliteit.

Wendbaarheid ziet op een actievare sturing van de gemeente op omvang en samenstelling van gebiedsontwikkeling én de daarbij horende investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en land. Kwaliteit gaat in op de aantrekkelijkheid van stedelijke milieus. Meer specifiek betekent dit dat er sprake moet zijn van een aantrekkelijke openbare ruimte, voldoende groenvoorzieningen maar ook een fijnmazige ontsluiting voor verschillende vervoersmiddelen. Daarnaast dient een gebied voorzien te zijn van interessante ankerpunten op strategische locaties, zodat ontwikkeling van het stedelijk milieu op gang wordt gebracht. Hierbij dient er een toevoeging te zijn aan de sociale huurvoorraad.

Met het oog op het toevoegen van woningen in aantrekkelijke stedelijke milieus zijn er een aantal 'bouwstenen' benoemd. Deze bouwstenen zien op de lopende en mogelijke gebiedsontwikkelingen binnen Amsterdam. Bouwsteen 16 is het Schinkelkwartier. Het toevoegen van 5.000 woningen in het Schinkelkwartier wordt als haalbaar gezien. Daarnaast biedt ontwikkeling in dit gebied een kans om een gefragmenteerd gebied meer te verbinden en te ontwikkelen tot een stadsbuurt.

3.5.6.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling ziet op realisatie van 176 woningen, met ruimte voor voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeerbak. De ontwikkeling en de omgeving daarom heen wordt met veel groen geaccentueerd. Dit levert een bijdrage aan het aantrekkelijke stedelijke milieu dat wordt beoogd. De projectlocatie is gelegen in het Schinkelkwartier. De ontwikkeling zelf draagt bij aan de ambities, zowel aan de ambitie van het toevoegen van 50.000 woningen in de hele stad als de ambitie voor het toevoegen van 5.000 woningen in het Schinkelkwartier. De programmering wordt uitgevoerd middels de 40-40-20 verdeling, waardoor er circa 70 woningen worden toegevoegd aan de sociale huurvoorraad. Middels groene accenten een duurzame en natuurinclusieve manier van bouwen draagt levert de ontwikkeling een bijdrage aan het realiseren van een aantrekkelijk stedelijk milieu.

3.5.6.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het beleidsdocument 'Koers 2025- Ruimte voor de Stad'.

3.5.7 Ruimte voor de Economie van Morgen

In de omgevingsvisie is op hoofdlijnen aangegeven waar ruimte is voor welke werkmilieus als onderdeel van een diverse economische structuur. In Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) zijn de benodigde stedelijke werkmilieus meer gedetailleerd uitgewerkt. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen kantoorgebieden, woon-werkmilieus en productiezones.

3.5.7.1 Relatie tot ontwikkeling

In Ruimte voor de Economie van Morgen wordt de projectlocatie aangewezen als productieve wijk. Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven met ruimtelijke behoefte aan bedrijfsruimte integreren in nieuw stedelijk woonmilieu. Het grootste deel van Amsterdam tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder fysieke scheiding tussen werken en wonen. Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bestaande bedrijvigheid zoals ambachten en lokale productie.

De beoogde ontwikkeling ziet op het toevoegen van een woongebouw met ruimte voor 176 woningen, voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeerbak. Daarnaast is de ontwikkeling gelegen in het Schinkelkwartier, waarbij wordt ingezet op een mix van wonen, werkgelegenheid en voorzieningen. Meer concreet wordt er ingezet op 5.000 woningen, 1.000.000 meter werkruimte en 450.000 meter gezamenlijke voorzieningen. De ontwikkeling levert een bijdrage aan de woningvoorraad en voegt circa 465 m² toe aan werkruimte/voorzieningen.

3.5.7.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert een bijdrage aan en is passend in de 'Ruimte voor de Economie van Morgen'.

3.5.8 Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030

De Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030 heeft als doel een bijdrage te leveren aan een duurzaam en sterk vestigingsklimaat voor bedrijven in de MRA. Beschikbare ruimte voor bedrijvigheid moet hierbij maximaal worden benut en waar mogelijk vergroot. Aandachtspunten zijn inclusiviteit, verduurzaming en regionale concurrentiekracht. Hiertoe zijn een aantal speerpunten opgesteld:

- Maximaal de kansen benutten om bedrijfsruimte in gemengde wijken te combineren met wonen
- Behouden, intensiveren en verduurzamen van bedrijfsterrein
- Selectief omgaan met de laatste vrije kavels bedrijventerrein
- Werken aan een regionale strategie voor bedrijfslocaties

Uitvoering van bovenstaande speerpunten dient te geschieden door middel van samenwerking met alle stakeholders. Daarnaast dient er aandacht te zijn voor monitoring, evaluatie en wanneer nodig, bijsturing.

3.5.8.1 Relatie tot ontwikkeling

In transformatiegebieden, zoals het Schinkelkwartier, wordt ingezet op het realiseren dan wel handhaven van tenminste 500.000 m² bedrijfsruimte. Hierbij wordt ingezet op bedrijfsruimtes in plinten van (woon)gebouwen. De (te ontwikkelen) bedrijfsruimtes dienen aan te sluiten op de wensen van bedrijven, door rekening te houden met de juiste bedrijfsruimtetypologie. Tevens wordt er gestuurd door afspraken te maken worden over toegestane transformatie op bestaande rechten.

De ontwikkeling zelf levert middels toevoeging van circa 465 m² voor commerciële voorzieningen een bescheiden bijdrage aan de bedrijfsruimte in het Schinkelkwartier en daarmee in Amsterdam. Hieruit voortvloeiend wordt er een bijdrage geleverd aan de doelstellingen uit de Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030.

3.5.8.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen de Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030.

3.5.9 Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013 - 2017

Het horecabeleid van de gemeente Amsterdam verschilt momenteel per stadsdeel, waardoor de 'Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013 - 2017' van toepassing is op de projectlocatie. Volgens de visie is het horeca en leisure aanbod in het stadsdeel bescheiden in omvang. De ambitie is dan ook het versterken van de diversiteit en kwaliteit horeca in Nieuw-West en optimaal faciliteren van hotelinitiatieven. Meer specifiek wordt de wens geuit om in de Nieuwe Meer horeca te vestigen met stadsdeel overstijgende aantrekkingskracht, met een focus op ondernemers die duurzaamheid en een gezonde levensstijl in de bedrijfsvoering laten terugkomen. Het stadsdeel is mede bepalend ten aanzien van de mogelijkheden om in te spelen op een veranderende vraag.

De visie noemt plekken waar veel passanten voorbij trekken en waar functies gebundeld kunnen worden als geschikte horecalocaties. Hierbij kan gedacht worden aan het vestigen tussen andere consumentgerichte functies zoals scholen en OV-knooppunten.

Terrassenbeleid Nieuw- West

Het terrassenbeleid dat voor stadsdeel Nieuw-West is opgesteld is afkomstig uit de Horeca en leisurevisie Nieuw - West 2013 -2017. Terrassen worden als belangrijk onderdeel van horeca gezien, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Over het algemeen geldt dat een vergunning wordt verleend, wanneer het terras in het omgevingsplan is opgenomen. Wanneer dit niet het geval is kan, indien passend, mogelijk een ontheffing worden verleend. Het terras dient dan wel aan de gestelde eisen ten aanzien van de afmetingen, afscherming en minimale doorloopruimte te voldoen.

3.5.9.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling maakt in de plint een horecavoorziening van circa 215 m² mogelijk in de plint aan de westelijke zijde van het gebouw. Hierin zal daghoreca zoals een lunchroom, brasserie of iets soortgelijks worden gevestigd en wordt er een bijdrage geleverd aan het horeca-aanbod in de omgeving. Deze locatie is gelegen naast een school voor voortgezet onderwijs. De openbare ruimte binnen het Schinkelkwartier en dus rondom de ontwikkeling wordt zo ingericht dat er sprake is van optimale OV-verbindingen. Indien een terras gewenst is, is het de plicht van de exploitant om aan het terrassenbeleid te voldoen. Vestiging van horeca in de plint van de beoogde ontwikkeling kan een bijdrage leveren aan het beleid uit de Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013 – 2017.

3.5.9.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het beleid uit de Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013 – 2017.

3.5.10 Horecabeleid 2025

De vaststelling van het horecabeleid 2025: *'Horeca in een bruisende leefbare en veilige stad'* is aanstaande. Daarom is ervoor gekozen om ook te toetsen aan dit beleidsdocument. Het gehele stelsel is onderhanden genomen, waarbij er gebruik is gemaakt van de mogelijkheden van de Omgevingswet. Hierbij is er een nieuwe ruimtelijke indeling gemaakt, bestaande uit tien horeca-activiteiten. Deze horeca-activiteiten vinden daadwerkelijk plaats en hebben hun eigen invloed op de omgeving. Een ruimtelijke indeling aan de hand van deze horeca-activiteiten resulteert in één ruimtelijk regime waarmee gelijke gevallen op eenzelfde manier worden beoordeeld. De horeca-activiteiten zijn als volgt:

1. Bereiden van etenswaren en/of dranken binnen het horecabedrijf;
2. Verstrekken van etenswaren en/of niet-alcoholhoudende dranken voor gebruik ter plaatse;
3. Consumptie in het horecabedrijf;
4. Schenken van alcoholhoudende dranken;
5. Aanbieden/meegeven van etenswaren voor consumptie in de directe omgeving van het horecabedrijf;
6. Aanbieden/meegeven van niet alcoholhoudende dranken voor consumptie in de directe omgeving van het horecabedrijf;
7. Ten gehore brengen van meer dan achtergrondmuziek;

8. Gelegenheid bieden tot dansen;
9. Zaalverhuur voor feesten en partijen;
10. Aanbieden van waterpijpen voor gebruik ter plaatse.

Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen de zwaarte van de horeca-activiteiten die ergens, al dan niet gecombineerd, kunnen plaatsvinden. Deze categorieën zijn:

1. Lichte horeca;
2. Reguliere horeca;
3. Middelzware horeca;
4. Zware horeca (uitgaan).

Binnen elke zwaartecategorie zijn de volgende drie basisactiviteiten van horeca toegestaan:

- Het bereiden van etenswaren en/of dranken binnen het horecabedrijf;
- Verstrekken van etenswaren en/of niet-alcoholhoudende dranken voor gebruikt ter plaatse;
- Consumptie in het horecabedrijf

Terrassenbeleid

Terrassen dragen bij aan de levendigheid van Amsterdam en hebben sociale en economische voordelen, zoals ontmoetingsplekken en extra omzet voor ondernemers. Tegelijkertijd brengen ze nadelen met zich mee, zoals geluidsoverlast en het innemen van schaarse openbare ruimte. Daarom zijn er regels nodig.

Voor alle terrassen geldt dat er een ruimtelijke toestemming nodig is om een terras te exploiteren. Tot nu toe werden terrassen ruimtelijk getoetst via zowel de APV als afzonderlijke stadsdeelregels. Om dit te vereenvoudigen en eerlijker te maken, komt er één uniforme regeling in het omgevingsplan. Daarin worden locaties aangewezen waar terrassen in principe mogelijk zijn (toets op hoofdlijnen), waarna per concreet initiatief een omgevingsvergunning nodig is voor verdere beoordeling. De exploitatievergunning blijft onderdeel van de APV.

3.5.10.1 Relatie tot ontwikkeling

In het omgevingsplan wordt aangegeven welke zwaartecategorie waar wordt toegestaan. Momenteel is dit nog niet geregeld in het omgevingsplan. Echter bevat het Horecabeleid 2025 gebiedsgerichte uitwerkingen, waarbij het lokale bestuur zelf invulling mag geven aan de invulling van de horeca in haar stadsdeel.

Het Schinkelkwartier transformeert van werkgebied naar gemengd gebied waarbij wonen en werken de boventoon voeren in de functiemix. Binnen het horecabeleid is het Schinkelkwartier passend binnen het type 'Gemengd gebied'. Een gemengd gebied is gebied met een hoge functiediversiteit, zoals wonen, kantoren, winkels, voorzieningen en horeca. Door de diversiteit aan functies is het relatief druk op straat gedurende de dag. De functiemix is een kwaliteit en willen we behouden. Wonen is ook onderdeel van de mix. De impact van horeca op de leefomgeving wordt daarom meegenomen.

Binnen een gemengd gebied is een divers aanbod van horeca wenselijk. Horeca moet niet de overhand krijgen in het gebied en moet passen bij de schaalgrootte van andere functies. Balans tussen verschillende functies behouden. Horecazaken moeten bijdragen aan het voorzieningenniveau van de woonwijken die grenzen aan deze gebieden. Ook geschikt voor de veranderende functie van horeca als ontmoetingsplek en werkplek. De categorieën middelzware horeca en middelzware horeca plus is, in verband met de impact op de leefomgeving beperkt toegestaan afhankelijk van locatie en formaat. Zware horeca uitgaan is niet toegestaan.

De ontwikkeling behoort tot het Schinkelkwartier en voorziet in een woongebouw met ruimte in de plint voor een horecavoorziening van circa 215 m². Hierin zal daghoreca zoals een lunchroom, brasserie of iets soortgelijks worden gevestigd. Dit sluit aan op het gewenste horecabeeld voor het type woongebied uit het Horecabeleid 2025. Hiermee is de beoogde ontwikkeling in lijn met het horecabeleid van de gemeente Amsterdam.

3.5.10.2 Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met het Horecabeleid 2025.

3.5.11 De Amsterdamse referentienormen

De Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen zijn op 25 juni 2024 geactualiseerd. Deze actualisatie heeft betrekking op de domeinen onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, K&C (kunst en cultuur), WPI (werk, participatie en inkomen) en binnensport. Voor (anders)georganiseerde buitensport, groen en spelen blijven de huidige normen gelden.

Maatschappelijke voorzieningen maken onderdeel uit van de stad. Referentienormen vertalen de sociale opgave naar fysieke ruimte bij gebiedsontwikkelingen. Het uitgangspunt van de referentienormen is het creëren van een menselijke metropool. Het realiseren van een complete stad, waarin mensen fijn kunnen wonen, gelijke kansen hebben en kunnen vinden wat ze daarvoor nodig hebben is de ambitie. Maatschappelijke voorzieningen zijn daarbij essentieel.

Bij gebiedsontwikkelingen worden er verschillende fases doorlopen om te verzekeren dat er voldoende maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen wordt gerealiseerd. Namelijk:

1. Het opstellen en vaststellen van de Principenota: dit betreft de eerste verkenning van de opgave voor maatschappelijke voorzieningen in het gebied.
2. Het opstellen en vaststellen van de Projectnota: de opgave wordt verfijnd en er ontstaat een globaal overzicht en een globale ruimtereservering.
3. Het opstellen en vaststellen van de Investeringsnota: het indicatieve programma wordt vastgelegd inclusief de verwachte financiële kosten voor de investeringen en bijbehorende budgetten. Ook wordt de ruimtelijke vertalingen van de plannen vastgesteld in een stedenbouwkundig plan.
4. Uitvoering: bij de uitvoering worden er per project concrete afspraken gemaakt over de uitvoering, de exploitatie en het beheer van de maatschappelijke voorzieningen.

Maatschappelijke voorzieningen zijn onder te verdelen in een aantal categorieën, namelijk:

- Onderwijs, bijvoorbeeld: voorgezet onderwijs, basisscholen en voorgezet onderwijs.
- Jeugd, bijvoorbeeld: kleinschalige woonvoorzieningen.
- Zorg, bijvoorbeeld: apotheek, huisartsenpraktijk en maatschappelijke dienstverlening.
- Basisvoorzieningen, bijvoorbeeld: speeltuingebouw en een jongerencentrum.
- Werk, participatie en inkomen (WPI), bijvoorbeeld: een vluchtelingenopvang.
- Kunst & cultuur (K&C), bijvoorbeeld: een grootstedelijke voorziening.
- Sport, bijvoorbeeld: een zwembad of ruimte voor georganiseerde buitensporten.

De referentienormen worden uitgedrukt in een te realiseren oppervlak voor de desbetreffende categorie, waarbij de te realiseren vierkante meter oppervlak afhankelijk is van het b.v. o per woning. Hierbij wordt opgemerkt dat de referentienormen een theoretisch model zijn, dat nooit één-op-één kan worden toegepast.

3.5.11.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een woongebouw. Het brutovloeroppervlak bedraagt circa 15.050 m² exclusief kelder. In de plint is er in de noordoostelijke hoek en oost-westelijke hoek ruimte gereserveerd voor circa 465 m² b.v.o. aan commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt een binnentuin met vijver met speelvoorzieningen voor kinderen gerealiseerd.

De ontwikkeling maakt onderdeel uit van de grotere gebiedsontwikkeling van het Schinkelkwartier. Bij de gebiedsontwikkeling van het Schinkelkwartier is er 450.000 vierkante meter gereserveerd voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Er worden tenminste zeven basis scholen verdeeld over de wijk. Ruimte voor zorg en medische voorzieningen worden gecombineerd met wonen. In de openbare ruimte worden verschillende kleine sportvelden, wandelroutes en speelplekken beoogd. Daarnaast is er ook ruimte gereserveerd voor apotheken en andere belangrijke voorzieningen.

De realisatie van het woongebouw neemt een bescheiden deel van de totale 450.000 m² voor haar rekening. Hoewel de programmering nog niet bekend is, wordt er een bijdrage geleverd aan het voldoen aan de referentienormen. Daarnaast draagt de ontwikkeling met de binnentuin en speelvoorzieningen bij dat er voldoende ruimte is voor spelen, omdat de binnentuin overdag en in de avonden voor passanten vanuit de openbare ruimte bereikbaar is. Hierdoor is de ontwikkeling in lijn met de Amsterdamse referentienormen.

3.5.11.2 Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan de Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen.

3.5.12 Agenda duurzaamheid

In de Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken. In de komende jaren worden 111 scholen gezonder en duurzamer gemaakt. In de Agenda Duurzaamheid staan vijf transitiepaden omschreven waarmee Amsterdam verduurzaming van de stad wil bewerkstelligen. De eerste vier paden gaan over duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het laatste transitiepad is de verduurzaming van de gemeentelijke bedrijfsvoering.

3.5.12.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling wordt aardgasloos en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. In paragraaf 4.3 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid.

3.5.12.2 Conclusie

Aangezien aansluiting wordt gezocht bij de Agenda duurzaamheid kan worden gesteld dat het voorgenomen initiatief in lijn is met het duurzaamheidsbeleid.

3.5.13 Mobiliteitsbeleid

Amsterdam groeit en blijft groeien. Dat heeft ook een keerzijde. Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in de stad, zet de schaarse openbare ruimte in de stad nog verder onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, moet de gemeente Amsterdam keuzes maken en maatregelen treffen. Tot 2025 worden per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km² nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oeveren en Zeeburgereiland.

Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om per persoon een parkeerplek te claimen. Omdat de auto echter een belangrijke rol zal blijven spelen, moet nagedacht worden over andere vormen. Van individueel naar collectief vervoer en van bezit naar gebruik. Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Concrete maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zorgen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. De Agenda heeft als pijlers doorstroming, creëren van ruimte en, verbindingen. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto's.

De uitgangspunten uit Mobiliteitsaanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn verwerkt in het beleidskader Verkeersnetten. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten.

3.5.13.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw is beschreven dat bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid een centrum-stedelijk mobiliteitsprofiel hoort. Daarin is autobereikbaarheid ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een dergelijk profiel draagt ook bij aan andere ambities voor Schinkelkwartier. In paragraaf 5.10 van voorliggende rapportage wordt op dit aspect ingegaan. Daaruit volgt dat het aspect verkeer en parkeren niet tot belemmeringen leidt. Gezien de omvang van de ontwikkeling zal de doorstroming niet in het geding zijn en blijft locatie ook na het realiseren van de beoogde ontwikkeling goed bereikbaar.

3.5.13.2 Conclusie

Vooruitlopend op paragraaf 5.10 kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het mobiliteitsbeleid.

3.5.14 Parkeerbeleid

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

3.5.14.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor toetsing aan het parkeerbeleid wordt verwezen naar paragraaf 5.10. Hierin wordt geconcludeerd het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het parkeerbeleid.

3.5.14.2 Conclusie

Vooruitlopend op paragraaf 5.10 kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het parkeerbeleid.

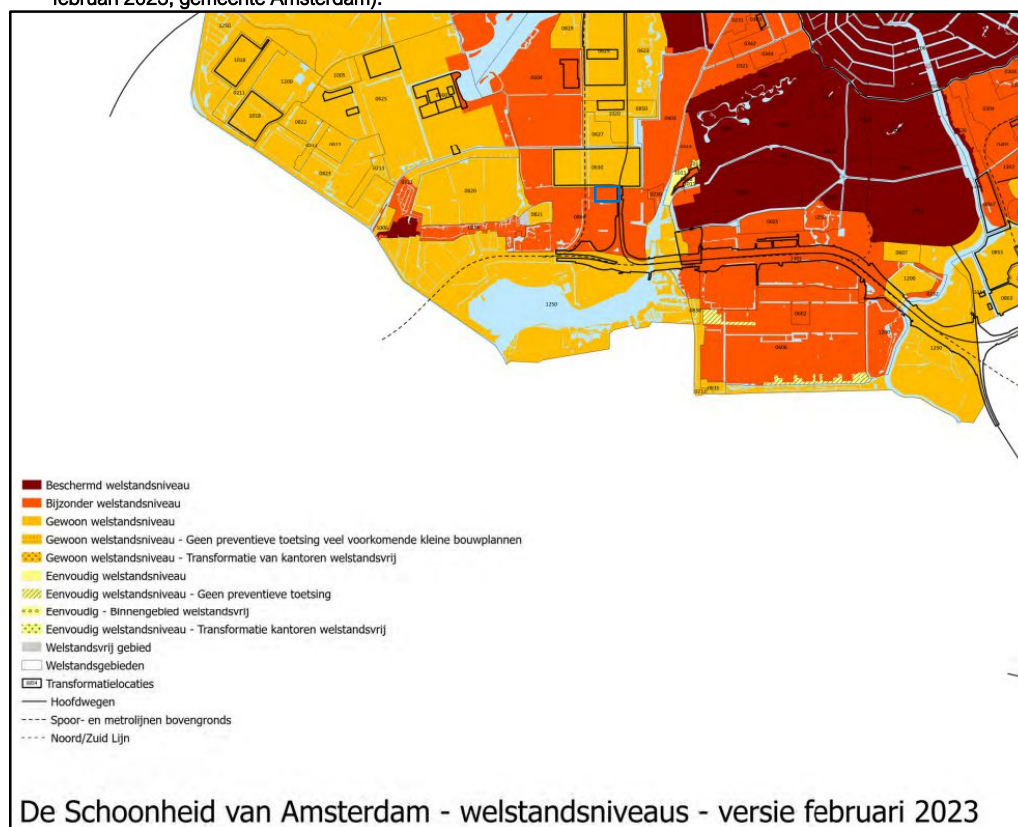
3.5.15 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam

De stad Amsterdam hecht waarde aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving; het is een publiek belang om zorgvuldig met die omgeving om te gaan. Tegelijkertijd wil de gemeente burgers niet onnodig beperken in de mogelijkheid gebouwen aan te passen aan hun wensen. Doel van de welstandsnota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn waarop het bouwplan wordt beoordeeld. Een transparant welstandsbeleid is niet alleen wenselijk voor de bouwende partijen en de gemeente, maar ook voor de omwonenden en andere gebruikers van het plangebied.

3.5.15.1 Relatie tot ontwikkeling

De welstandsnota verbindt een welstandsniveau aan gebieden van de gemeente. Deze hebben zij op de welstandskaart aangegeven, een uitsnede van deze kaart is opgenomen in figuur 13. Op deze uitsnede is de projectlocatie middels blauwe omlijning aangeduid.

Figuur 13. Uitsnede welstandskaat (bron: welstandskaat behorende bij welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2016' versie februari 2023, gemeente Amsterdam).



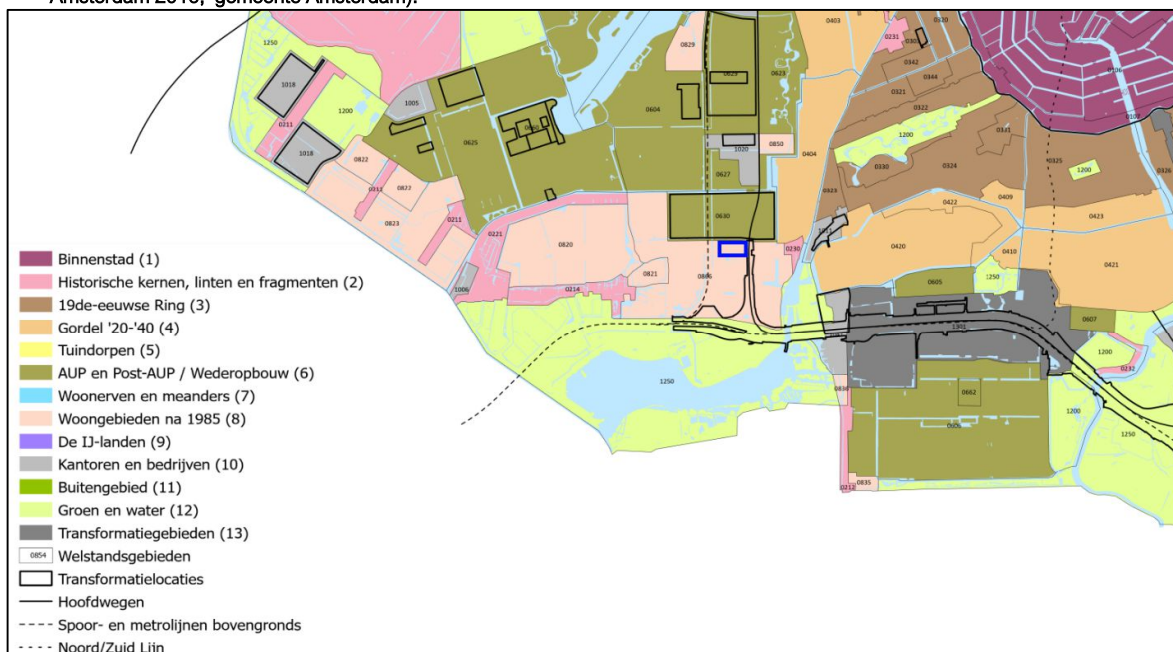
Ten aanzien van bovenstaande kaart dient opgemerkt te worden dat de Welstandsnota in januari 2024 is gewijzigd. Dit ziet op een aantal technische wijzigingen en de toevoeging van Weesp aan de nota. Ten aanzien van de welstandseisen die van toepassing zijn op beoogde ontwikkeling is er echter niets veranderd. Bovenstaande kaart is niet gewijzigd in de meest recente welstandsnota en kan derhalve gewoon worden gebruikt in deze onderbouwing.

Tegelijkertijd met de Projectnota Schinkelkwartier is het welstandskader Schinkelkwartier vastgesteld. Hierdoor is het welstandsniveau van Schinkelkwartier gewijzigd van 'gewoon' naar 'bijzonder'.

Uit de welstandskaat blijkt dat de projectlocatie deel uitmaakt van een gebied waar een bijzonder welstandsniveau geldt. Een bijzonder welstandsniveau houdt in dat verwacht wordt dat het ontwerp bijdraagt aan de kwaliteit van de omgeving en aan de kwaliteit van het bouwwerk zelf. Gebieden met dit welstandsniveau zijn belangrijk voor het aanzien van de stad. Daarnaast is dit niveau van toepassing op gebieden die in transformatie of opbouw zijn. Hierdoor wordt er van de ontwerper of aanvrager een grotere inspanning verwacht, zodat er een bijdrage plaatsvindt aan de kwaliteit van het gebied. Het Schinkelkwartier, waar de projectlocatie deel van uitmaakt, is zo'n gebied in transformatie.

Amsterdam is ten aanzien van de welstand ingedeeld in zones waarin de bebouwing eenzelfde karakter hebben. Wegens dat gebiedsspecifieke karakter zijn aparte, gebiedsgerichte criteria opgesteld. De zones zijn weergegeven op de kaart ruimtelijke systemen van de welstandsnota, waarvan een uitsnede is opgenomen in figuur 14.

Figuur 14. Uitsnede kaart ruimtelijke systemen (bron: kaart ruimtelijke systemen behorende bij welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016, gemeente Amsterdam).



De projectlocatie is met een blauwe omlijning bij benadering weergegeven. De gronden van de projectlocatie maken deel uit van het ruimtelijke systeem 'Woongebieden na 1985 (8)', in het specifiek van het subsysteem 'Samengestelde woonblokken (8E)'.

De ontwikkeling is reeds voorgelegd aan de Commissie Omgevingskwaliteit en zij op 8 mei 2024 advies gegeven (Z2023-NW002328). De Commissie heeft aangegeven akkoord te zijn op hoofdlijnen en heeft enkel aandachtspunten meegegeven voor nadere uitwerking in het plan. Deze onderdelen zijn uitgewerkt in het definitieve plan en worden bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen weer voorgelegd aan de commissie ter toetsing.

3.5.15.2 Conclusie

Het welstandsbeleid vormt derhalve een randvoorwaarde, maar naar verwachting geen belemmering voor het plan.

3.5.16 Waterbeleid

Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de visie is een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water geschetst waar een uitvoeringsagenda tot 2018 aan is gekoppeld. De Watervisie gaat over het gebruik van water en water als onderdeel van de openbare ruimte. Andere aspecten, zoals waterbestendigheid, veiligheid, waterkwaliteit en ecologie zijn of worden uitgewerkt in ander beleid en andere programma's.

Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Hemelwaterverordening onderdeel geworden van het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam. In het omgevingsplan is de Hemelwaterverordening in paragraaf 4.4.2 geïntegreerd.

In het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is opgenomen dat het verboden is om vanaf een gebouw hemelwater in het openbaar riool of de openbare ruimte te lozen, tenzij een hemelwaterberging is

aangebracht en in stand wordt gehouden. De hemelwaterberging heeft tenminste een capaciteit van 60 liter m² bebouwd oppervlak, loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool en is na 60 uur leeg.

Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027

In het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 is de ambitie opgenomen om een bui van 70 mm in één uur aan te kunnen zonder dat schade aan huizen en vitale infrastructuur ontstaat. Om dit te bereiken zal zowel in de bestaande stad als in nieuw te ontwikkelen gebieden rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Daarbij is onder meer van belang dat zowel op particulier terrein als op openbaar terrein voldoende waterberging wordt gerealiseerd.

3.5.16.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling is getoetst en ontworpen conform de uitgangspunten uit het gemeentelijk waterbeleid. In paragraaf 5.15 dit aspect nader uitgewerkt. Vooruitlopend aan deze paragraaf kan gesteld worden dat vanuit het aspect water geen belemmeringen optreden voor de beoogde ontwikkeling.

3.5.16.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het waterbeleid.

3.5.17 Groenvisie 2020-2050

Groen is voor veel Amsterdammers van grote waarde. Voor sommigen is het genieten van de natuur, voor anderen ontspannen in het park of een plek om te sporten of te spelen. In de Groenvisie is meer aandacht voor bereikbaarheid van groen. Groen maakt gelukkig en daarom moet iedereen dichtbij huis kunnen genieten van groen.

Deze visie geeft de hoofdlijnen van wat de gemeente vanaf 2020 tot 2050 gaan doen om een steeds groenere stad te worden.

Het is belangrijk voor natuur en recreatie in Amsterdam dat de samenhang tussen groen en water verbonden is aan de opgave om te verstedelijken en opgenomen wordt in een nieuwe actuele versie van de Hoofdgroenstructuur. De ecologische structuur is opgenomen in de Hoofdgroenstructuur, die voor het opstellen van de Omgevingsvisie is geactualiseerd.

3.5.17.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is niet gelegen in een Hoofdgroenstructuur. Daarnaast is in plan een groen binnenterrein voorzien met een verscheidenheid aan beplanting die goed aansluiten bij de binnen vijver. Dit terrein is vanaf het openbaar gebied vrij toegankelijk voor Amsterdammers om te recreëren.

3.5.17.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet in strijd is met het groenbeleid.

3.5.18 Hoogbouwbeleid

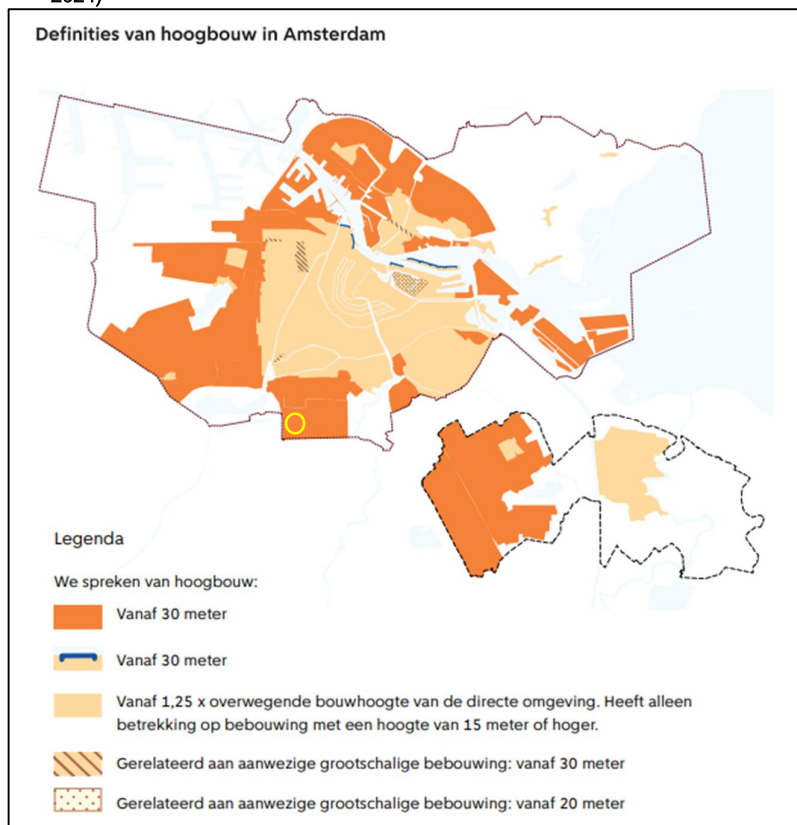
3.5.18.1 Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 17 juli 2024 het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld. Het hoogbouwbeleid vervangt de Hoogbouwvisie Amsterdam 2011.

Het hoogbouwbeleid maakt inzichtelijk waar hoogbouw mogelijk inpasbaar is en onder welke voorwaarden. Daarnaast geeft het beleid handvatten voor de borging van de kwaliteit van hoogbouwinitiatieven op gebouwniveau.

Volgens het hoogbouwbeleid is er ter plaatse van de projectlocatie sprake van hoogbouw vanaf 30 meter.

Figuur 15. Uitsnede kaart definities hoogbouw in Amsterdam, projectlocatie globaal geel aangeduid (bron: Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024)



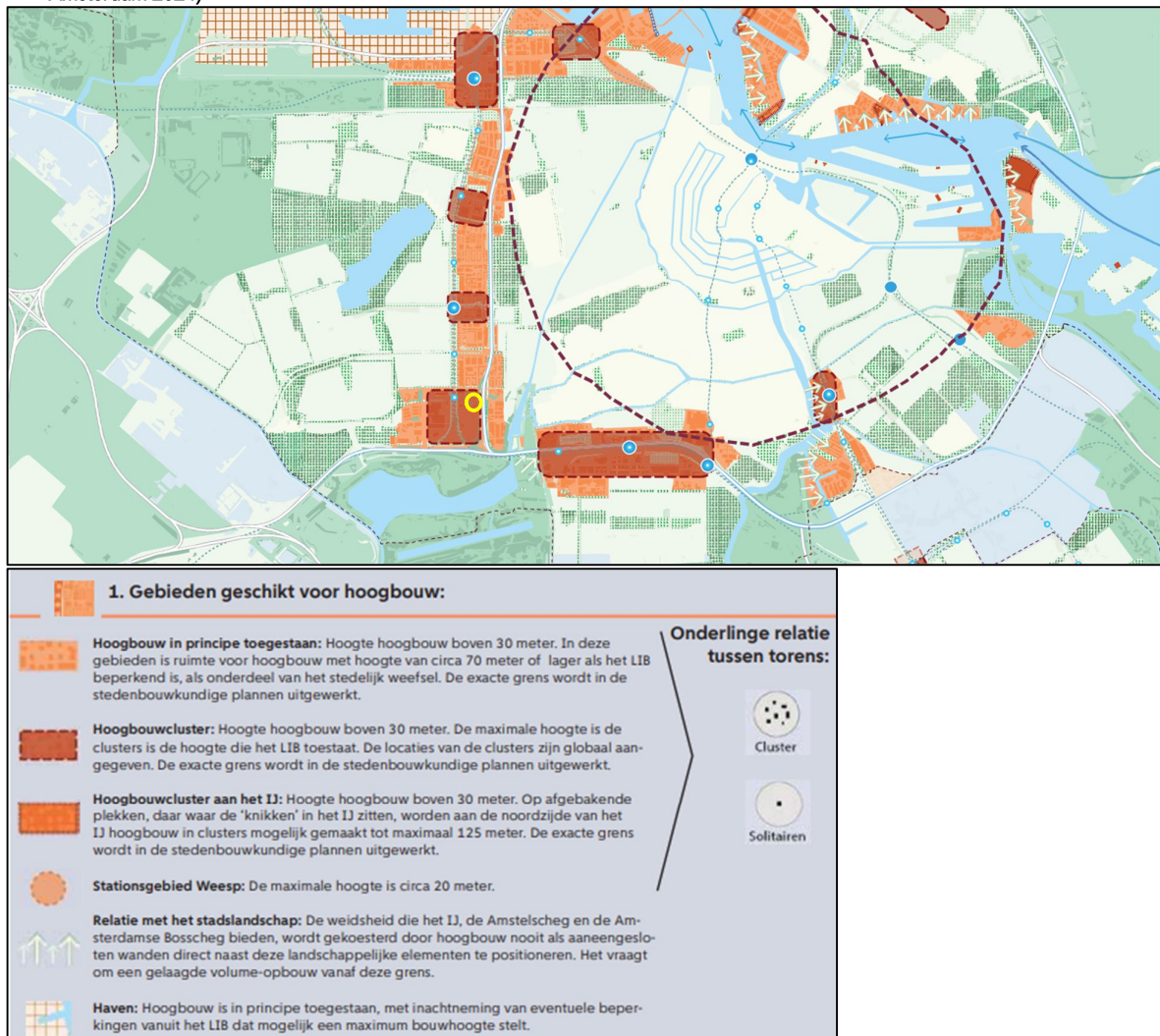
Het hoogbouwbeleid bestaat uit regels op gebiedsniveau en principes op gebouwniveau. De regels op gebiedsniveau zijn opgenomen in vier regimes. Naast de uitgangspunten die per regime zijn geformuleerd gelden voor elk plan de volgende uitgangspunten:

- Hoogbouw respecteert de waarden en kwaliteiten van het UNESCO-gebied.
- Hoogbouw respecteert de waarden van de beschermde stads- en dorpsgezichten en van het 'Aandachtsgebied van de Wederopbouw'.
- Hoogbouw moet passen in het ruimtelijke systeem.

Gebiedsniveau

De projectlocatie is gelegen binnen het niveau 'Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw' en specifiek binnen een hoogbouwcluster. Binnen het niveau 'Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw' kan hoogbouw inpasbaar zijn. Hieronder vallen de transformatiegebieden rondom de OV-knooppunten (dus met duurzame mobiliteit ontsloten). Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van de ruimte die het IJ biedt om bij te dragen aan de groeiopgave van de stad, dicht bij het centrum. Hoogbouw kan in de gebieden die onder dit regime vallen worden ingezet als middel om te verdichten. Hoogbouw wordt hier mogelijk gemaakt, maar is niet verplicht. Binnen het hoogbouwcluster geldt dat sprake is van hoogbouw boven de 30 meter en dat de maximale hoogte wordt bepaald die het Luchthavenindelingsbesluit (hierna: LIB) toestaat.

Figuur 16. Uitsnede kaart gebiedsniveau 'Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw', projectlocatie geel gearceerd (bron: Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024)



Gebouwniveau

Op het schaalniveau van het gebouw zijn vier principes geformuleerd waar een hoog gebouw aan moet voldoen:

1. Hoogbouw draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte
2. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw
3. Hoogbouw gaat lang mee
4. Hoogbouw maakt op een mooie manier onderdeel uit van het stadssilhouet

Voorafgaand aan een hoogbouwontwikkeling moet een inpassingstudie gedaan worden om te bepalen of het gebouw past in de stad en directe omgeving. In de inpassingsstudie moeten de volgende aspecten aan bod komen:

- Impact op het stadslandschap.
- Impact op directe omgeving (aangrenzend maaiveld en belendende de bebouwing).
- De impact op de beschermde stadsgezichten.
- Het windklimaat.
- Schaduwwal in de directe omgeving.
- Bezinning en privacy van omliggende woningen.

3.5.18.2 Spelregels in OER

In de spelregels bij de Omgevingseffectrapportage (OER) voor het Schinkelkwartier is bepaald dat voor nieuwe bebouwing hoger dan 30 meter wordt een hoogbouweffectrapport (HER) opgesteld, waarmee wordt getoetst aan het gemeentelijk hoogbouwbeleid en waarin de effecten van het bouwplan op onder andere windhinder, bezonning/schaduwwerking, sociale veiligheid en de hoogtebeperkingen op grond van het LIB worden beoordeeld.

3.5.18.3 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in een niveau 'Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw'. Binnen dit gebied wordt hoogbouw inpasbaar geacht, indien door middel van een inpassingstudie de hoogbouw (vanaf 30 meter) inpasbaar wordt geacht. Daarnaast geldt vanuit de spelregels uit het OER dat tevens een dergelijke afweging verplicht wordt gesteld vanaf 30 meter. De maximale bouwhoogte van het bouwplan betreft 41 meter op de noordoostelijke hoek aan de Vlaardingenlaan, waardoor conform het hoogbouwbeleid en de OER het opstellen van een inpassingstudie, of HER verplicht is. Met oog op de evenwichtige toedeling van functies aan locaties en de belangen die hierbij afgewogen worden, is er besloten een HER op te stellen. Deze draagt het kenmerk 22312.HER is als bijlage 18 aan deze rapportage toegevoegd. Uit de HER volgt dat de beoogde hoogbouwontwikkeling op de betreffende locatie aanvaardbaar is. De effecten van de hoogbouwontwikkeling op de omgeving worden vanwege de stedelijke ligging als acceptabel aangemerkt.

3.5.18.4 Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met het hoogbouwbeleid.

3.6 OMGEVINGSWAARDEN

Een omgevingswaarde is een van de instrumenten om beleid door te laten werken vanuit het Rijk en provincie, maar ook van de gemeente zelf. Omgevingswaarden zijn maatstaven voor de fysieke leefomgeving voor:

- de gewenste staat of kwaliteit op een bepaald moment op een bepaalde plaats;
- de toelaatbare belasting door activiteiten;
- de toelaatbare concentratie of depositie van stoffen.

De omgevingswaarde moet worden uitgedrukt in meetbare of berekenbare eenheden of anderszins in objectieve termen. Een kwalitatieve omgevingswaarde is mogelijk als zo'n aspect met objectieve termen kan worden omschreven. Bijvoorbeeld: wanneer een rivier moet voldoen aan de normen voor een 'goede ecologische toestand', is een objectieve beschrijving van kwaliteiten nodig in bijvoorbeeld een programma of beleidsregel.

Omgevingswaarden hebben geen doorwerking naar andere partijen dan de gemeente die de omgevingswaarde heeft vastgesteld. De gemeente kan omgevingswaarden vaststellen in het omgevingsplan. Het moet dan gaan om omgevingswaarden die het gemeentebestuur kan beïnvloeden of beheersen door de inzet van beleidsinstrumenten, zoals voor geur of geluid.

3.6.1 Relatie tot ontwikkeling

In het omgevingsplan zijn omgevingswaarden vastgesteld ten aanzien van geluid. Daarnaast heeft het Rijk bijvoorbeeld omgevingswaarden vastgesteld ten opzichte van luchtkwaliteit. De toets aan deze omgevingswaarden komt waar nodig aan bod in deze onderbouwing.

3.6.2 Conclusie

De omgevingswaarden vormen geen randvoorwaarde voor de nadere uitwerking van de voorgenomen ontwikkeling.

4 OMGEVINGSKWALITEIT

In de Omgevingswet is een goede omgevingskwaliteit opgenomen als een centrale doelstelling (artikel 1.3 Omgevingswet). Dit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving.

4.1 RUIMTELIJKE KWALITEIT/ BEELDKWALITEIT/ ARCHITECTUUR/ WELSTAND

4.1.1 Algemeen

Artikel 22.29 lid 1 onder b bepaalt dat een omgevingsvergunning met betrekking tot een bouwactiviteit en het in stand houden en gebruiken van het te bouwen bouwwerk alleen wordt verleend als het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand, beoordeeld volgens de criteria van de welstandsnota.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 3.5.12 van voorliggende rapportage is reeds ingegaan op de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam. Hier is beschreven dat ter plaatse van de projectlocatie sprake is van het welstandniveau 'bijzonder' en het gelegen is binnen het gebiedstype 'Woongebieden na 1985', in het specifiek van het subsysteem 'Samengestelde woonblokken (8E)'.

De ontwikkeling is reeds voorgelegd aan de Commissie Omgevingskwaliteit en zij op 8 mei 2024 advies gegeven (Z2023-NW002328). De Commissie heeft aangegeven akkoord te zijn op hoofdlijnen en heeft enkel aandachtspunten meegegeven voor nadere uitwerking in het plan. Deze onderdelen zijn uitgewerkt in het definitieve plan en worden bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen weer voorgelegd aan de commissie ter toetsing.

4.1.3 Conclusie

Nadere uitwerking van de adviezen vindt plaats in het ontwerp dat definitief wordt voorgelegd bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen. Geconcludeerd kan worden dat dit aspect in het kader van de planologische procedure geen belemmering vormt.

4.2 CULTUURHISTORIE, MONUMENTEN EN ARCHEOLOGIE

4.2.1 Algemeen

Onderdeel van de fysieke leefomgeving is het cultureel erfgoed en werelderfgoed. Cultureel erfgoed bestaat uit vijf elementen, namelijk monumenten (dit kunnen gebouwde monumenten zijn maar bijvoorbeeld ook tuinen en parken), archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschap en roerend of immaterieel erfgoed (dit kan bijvoorbeeld een haven met historische schepen zijn). Alle wettelijke regelingen rond de omgang met cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving zijn in de Omgevingswet terecht gekomen. Artikel 5.130 en Artikel 5.131 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat de instructieregels voor het cultureel erfgoed. Het beschermingsregime in het omgevingsplan moet ertoe strekken om in een vroeg stadium inzicht te verschaffen in het cultureel erfgoed dat binnen het desbetreffende gebied aanwezig is en om dit cultureel erfgoed voldoende te beschermen als een activiteit wordt ontplooid. De Omgevingswet vormt samen met de Erfgoedwet (2016) het fundament voor de bescherming van het erfgoed.

Monumenten

De aanwijzing van rijksmonumenten is opgenomen in de Erfgoedwet en deze monumenten zijn daarmee wettelijk beschermd. In een Omgevingsplan kan een rijksmonument worden opgenomen, maar dit is door de bescherming op grond van de Erfgoedwet niet verplicht. In een Omgevingsplan dienen voor alle beschermde monumenten regels te zijn opgenomen om de omgeving van het beschermde monument te beschermen.

In de periode tot eind 2029 geldt een overgangsfase voor gemeentelijke monumenten. Na de overgangsfase worden alle gemeentelijke monumenten beschermd in een Omgevingsplan. Tot die tijd kunnen gemeentelijke monumenten ook beschermd worden via een erfgoedverordening.

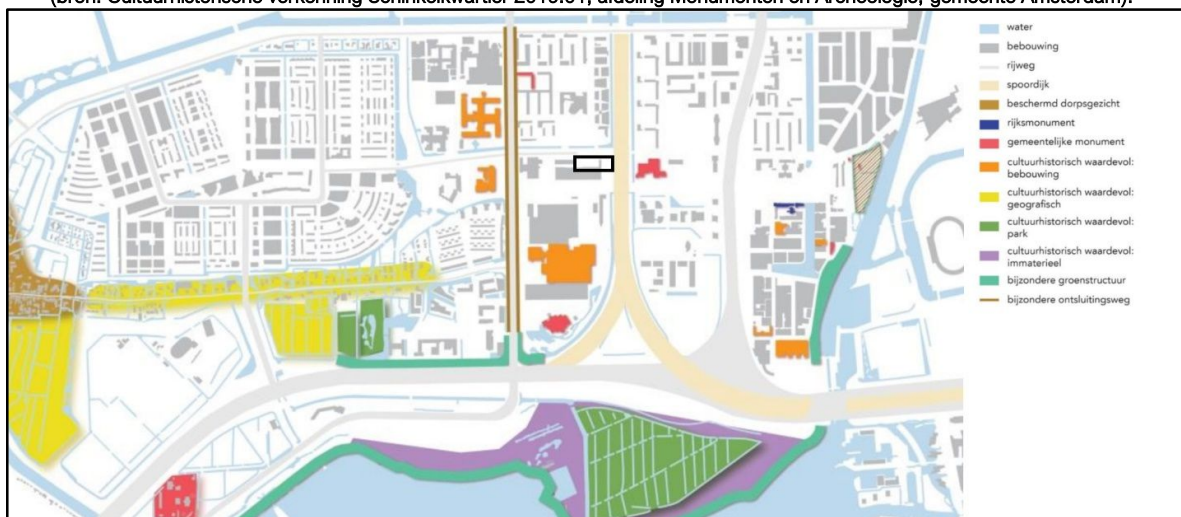
Archeologische monumenten

In een Omgevingsplan dient rekening te worden gehouden met de (te verwachten) archeologische waarden. Een archeologische onderzoeksplicht in het Omgevingsplan regelt bijvoorbeeld wanneer archeologisch onderzoek moet plaatsvinden en aan welke eisen dit moet voldoen. In beginsel is een project kleiner dan 100 m² vrijgesteld, maar in een Omgevingsplan kan een andere vrijstellingsgrens worden vastgelegd.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Schinkelkwartier heeft de afdeling Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam de afdeling Monumenten en Archeologie in 2019 verzocht een cultuurhistorische verkenning te maken voor het te ontwikkelen gebied. Aan deze verkenning is een cultuurhistorische waardekaart toegevoegd, waarvan figuur 17 een uitsnede toont.

Figuur 17. Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart Schinkelkwartier e.o., projectlocatie aangegeven middels blauwe omcirkeling.
(bron: Cultuurhistorische verkenning Schinkelkwartier 2019.01, afdeling Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam).



In de cultuurhistorische verkenning wordt de projectlocatie behandeld als onderdeel van de verkenning van de Riekerhaven. Op basis van de cultuurhistorische verkenning kent de Riekerhaven geen bijzondere cultuurhistorische waarden, los van een enkel gebouw. Dit gebouw maakt geen deel uit van de projectlocatie en is bovendien niet gelegen in diens directe omgeving. Wel wordt de noordoever van het Nieuwe Meer aangemerkt als mogelijk belangrijk voor de ontwikkeling van een samenhangend groengebied. De projectlocatie ligt op dusdanig afstand dat deze geen deel kan uitmaken van het mogelijke groengebied.

4.2.2.1 Monumenten

Hieronder wordt ingegaan op het aspect 'monumenten'. Het omgevingsplan kent ter plaatse van de projectlocatie geen nevenfunctie die een monumentale waarde aanduidt. Er liggen dan ook geen gemeentelijke monumenten dan wel rijksmonumenten op óf direct rondom de projectlocatie.

4.2.2.2 Archeologische monumenten

Voor het opstellen van de projectnota Schinkelkwartier is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Hierin is het gehele plangebied onderzocht, inclusief de projectlocatie. In het rapport is een archeologische beleidskaart opgenomen. Deze kaart is weergegeven in figuur 18. Op deze kaart is de projectlocatie middels een blauwe omlijning weergegeven.

Figuur 18. Uitsnede archeologische beleidsadvieskaart (bron: archeologisch bureauonderzoek BO 19-006, bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam).



Uit bovenstaande kaart blijkt dat de projectlocatie ligt in een gebied waar beleidsvariant 11 geldt. Beleidsvariant 11 houdt in dat archeologisch onderzoek niet nodig is voor bodemingrepen.

Volgens de 'Publiekskaart Archeologie', waarvan een uitsnede is opgenomen in figuur 19, is de projectlocatie geen bijzondere archeologische locatie.

Figuur 19. Uitsnede publiekskaart Archeologie, projectlocatie aangeduid met rode omcirkeling (bron: gemeente Amsterdam).



4.2.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie, monumenten en archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling op de projectlocatie.

4.3 DUURZAAMHEID EN NATUURINCLUSIEF BOUWEN

4.3.1 Klimaat en energietransitie

4.3.1.1 Algemeen

Beleid Rijk

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, zie paragraaf 3.1.1.1 van deze GoFlo) zijn de ambities van het Rijk opgenomen die onder andere betrekking hebben op de fysieke leefomgeving in Nederland. Onderdeel hiervan is het beleidsdoel om ruimte te bieden voor klimaatadaptatie en energietransitie. Hiervoor heeft het Rijk de volgende beleidsdoelen:

- Nederland is in 2050 klimaatbestendig en water robuust. Bij (her)ontwikkelingen wordt voorkomen dat het risico op schade en slachtoffers door overstromingen of extreem weer toeneemt, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.
- Om de klimaatdoelstellingen voor 2050 te behalen is ervoor gekozen dat het grootste gedeelte van de energieproductie wordt gerealiseerd door middel van windparken op de Noordzee. Ook de ruimte op zee is schaars: naast de vraag om ruimte voor energie, is er ruimte nodig voor scheepvaart, visserij, natuur(herstel), luchtvaart, defensieoefengebieden, zandwinning, olie- en gaswinning en recreatie. De opgave is om de juiste maatschappelijke balans te vinden in de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordzee binnen de randvoorwaarden van een gezond ecosysteem. Dit is uitgewerkt in het Programma Noordzee 2022-2027.
- De energie-infrastructuur wordt geschikt gemaakt voor duurzame energiebronnen.
- De opgave van duurzame energie wordt gerealiseerd met het oog voor de kwaliteit van de omgeving en zo veel mogelijk gecombineerd met een andere functie.

Beleid Provincie

Omgevingsvisie en Omgevingsprogramma

De provincies stellen beleidsdoelen op in hun Omgevingsvisies ten aanzien van de risico's van de klimaatverandering en energietransitie. In haar omgevingsvisie maakt de provincie haar ambitie kenbaar om

Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal te zijn. Hierbij is de samenleving gebaseerd op hernieuwbare energie. Hiervoor biedt de provincie ruimte aan de energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Dit in combinatie met de ambities die de provincie heeft voor verstedelijking en het landschap. Ten aanzien van het klimaat noemt de provincie het essentieel dat zowel het landelijk als stedelijk gebied wordt beschermd tegen de gevolgen van klimaatverandering. Daarvoor zijn aanpassingen nodig aan de ruimtelijke inrichting en aan het watersysteem. Dit geldt uitdrukkelijk voor gebieden waar er een grote mate van verstedelijking en verdichting is.

Locatiekeuzes voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden deels ingegeven door de beoogde energietransitie. In stedelijke gebieden ligt het accent op het creëren van voldoende mogelijkheid tot het tijdelijk opvangen van water. Het clusteren van economische activiteiten en andere stedelijke activiteiten in de omgeving van knooppunten levert mogelijkheden op voor de energietransitie maar ook voor de aanpak van klimaatopgaven. Het uitgangspunt is het voorzien in woningbouwbehoefte in en aansluitend op bestaande verstedelijkte gebieden. Twee uitgangspunten hierbij zijn de nabijheid van functies en optimale verkeersontsluiting. Hiertoe dient er in het ontwerp voldoende ruimte te worden gegeven aan water. Daarnaast moet er oog zijn voor groen in én om de stad en optimale verkeersontsluiting met multimodale knooppunten. Daarbij geldt dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig en waterrobuust zijn.

Omgevingsverordening en instructieregels

In de Omgevingsverordening kan de provincie dwingende bepalingen opgenomen hebben waaraan gemeenten in het omgevingsplan moeten voldoen. Dit noemt men instructieregels. Relevant voor de beoogde woningbouwontwikkeling is artikel 6.75 uit de Omgevingsverordening NH2022:

1. Voor zover een omgevingsplan voorziet in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, bevat de motivering een risicoanalyse van de aanwezige en de te verwachten klimaatrisico's binnen het plangebied. Hierbij worden over de volgende onderwerpen de risico's in beeld gebracht:
 - a. wateroverlast;
 - b. overstroming;
 - c. hitte;
 - d. droogte (watertekort en verzilting);
 - e. natuurinclusiviteit en biodiversiteit; en
 - f. ecologische en chemische waterkwaliteit.
2. Voor zover uit de risicoanalyse risico's naar voren komen, bevat het omgevingsplan maatregelen ter voorkoming dan wel beperking van die risico's.
3. De maatregelen voldoen aan het basisveiligheidsniveau dat is genoemd in paragraaf 3.1 van het Basisveiligheidsniveau klimaatbestendig nieuwbouw.
4. Indien door de beperkte omvang of de aard van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling redelijkerwijs niet kan worden voldaan aan het basisveiligheidsniveau, wordt in afwijking van het derde lid rekening gehouden met het basisveiligheidsniveau.

In artikel 12.1 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat het oude recht van toepassing blijft als voor de inwerkingtreding van de betreffende bepaling van deze verordening:

- a. voor een besluit waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is, een ontwerp ter inzage is gelegd en het besluit binnen 2 jaar na terinzagelegging is genomen;
- b. voor andere besluiten op aanvraag dan genoemd in onderdeel a, een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar na de datum van indiening van de aanvraag is genomen.

In artikel 12.8 is bepaald dat in afwijking van artikel 12.1, artikel 6.75, tweede tot en met vijfde lid, niet van toepassing is als voor 1 januari 2026:

- a. voor een besluit waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is, een ontwerp ter inzage is gelegd en het besluit binnen twee jaar na terinzagelegging is genomen;
- b. voor andere besluiten op aanvraag dan genoemd in onderdeel a, een aanvraag om het besluit is ingediend en het besluit binnen 2 jaar na de datum van indiening van de aanvraag is genomen.

Aangezien het ontwerpbesluit van voorliggende omgevingsvergunning vóór 1 januari 2026 ter inzage is gelegd, zijn leden twee tot en met vijf van artikel 6.75 niet van toepassing op dit project.

Beleid gemeente

Amsterdam wil een stad zijn waar zuinig met energie wordt omgesprongen, waar energie alleen duurzaam wordt opgewekt en waar grondstoffen en materialen oneindig worden hergebruikt. Het stadsbestuur heeft duidelijke ambities. Deze hebben zij opgenomen in de Agenda Duurzaamheid. Zo wordt in Amsterdam gestreefd een vermindering CO₂-uitstoot van 55% in 2030 en 95% in 2050. Voor 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar heeft de gemeente alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water. In 2050 is Amsterdam een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

Omgevingsplan gemeente

De gemeente stelt normen en regels vast in het omgevingsplan waaraan getoetst dient te worden. Deze normen kunnen ook betrekking hebben op klimaatadaptatie en energietransitie. De normen worden vervat als omgevingswaarden in het omgevingsplan. Het omgevingsplan bevat echter geen omgevingswaarden in het kader van klimaat en energietransitie.

4.3.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De aanvraag omgevingsvergunning voor de beoogde ontwikkeling is ingediend op 27 augustus 2024 en op de aanvraag is de uitgebreide procedure van toepassing (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht). Om deze reden wordt op basis van het overgangsrecht uit de Omgevingsverordening NH2022 (artikel 12.8) een risicoanalyse gegeven van de onderdelen wateroverlast, overstroming, hitte, droogte (watertekort en verzilting), natuurinclusiviteit en biodiversiteit en ecologische en chemische waterkwaliteit. De toepassing van maatregelen ter voorkoming dan wel beperking van de risico's en toetsing aan het Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw kunnen volgens het overgangsrecht achterwege blijven.

Toetsing project

Het Schinkelkwartier wordt volledig aardgasloos. Voor het voorliggend initiatief geldt dat extra wordt ingezet op duurzame energie, klimaatbestendigheid en natuurinclusiviteit.

Duurzame energie

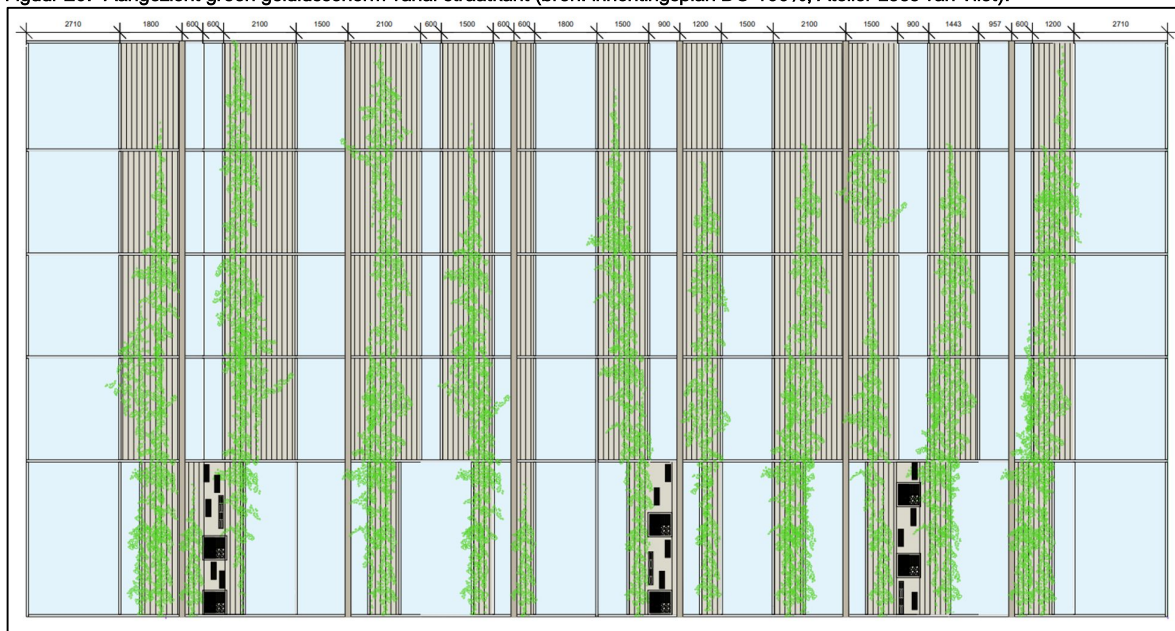
Zo sluit het project aan op het warmtenet en ontvangt de stadswarmte. Daarnaast wordt het plan voorzien van PV-panelen op het dak om te voldoen aan de Amsterdamse BENG-ambities. Het streven is een EPC < 0,2. Dit is te vertalen naar BENG1=60, BENG2=20 en BENG3=70.

Klimaatbestendigheid: wateroverlast, hitte

De ontwikkeling zelf draagt, naast zijn ligging, bij aan de gestelde beleidsdoelen. Initiatiefnemer wenst op een klimaatadaptieve manier te bouwen. Ten aanzien van waterberging wordt rekening gehouden met een minimale capaciteit van 70 liter per m². Hierin wordt voorzien middels het toepassen van daken met waterretentie. Dit wordt toegepast op alle daken behalve het dak op de 12^e verdieping. De waterberging leegt zichzelf via infiltratie naar het grondwater, wat de grondwaterstand en het natuurlijk groen ten goede komt. Naast het voorzien van de daken van waterretentie, worden de daken groen ingericht. Ze worden bijvoorbeeld voorzien van sedum, grassen en vaste planten. In het geval van hevige regenbuien functioneren de daken daardoor tevens als buffer voor het rioolstelsel.

Hoewel er vormen van waterretentie op de daken wordt toegepast, is dit niet voldoende om aan de volledige waterbergingscapaciteit van tenminste 70 liter per m² te komen. De rest van de opgave wordt daarom gerealiseerd middels een waterobject in de binnentuin. In deze binnentuin wordt voorzien in groen. Groen draagt bij aan verbetering van de luchtkwaliteit, dempt geluidshinder en koelt de omgeving in warme periodes, wat hittestress voorkomt. Hierdoor wordt bijgedragen aan klimaatbestendigheid en een duurzame omgeving. Tevens wordt het geluidsscherm voorzien van een groene gevel, wat zorgt voor verkoeling.

Figuur 20. Aangezicht groen geluidsscherm vanaf straatkant (bron: inrichtingsplan DO 100%, Atelier Loos van Vliet).

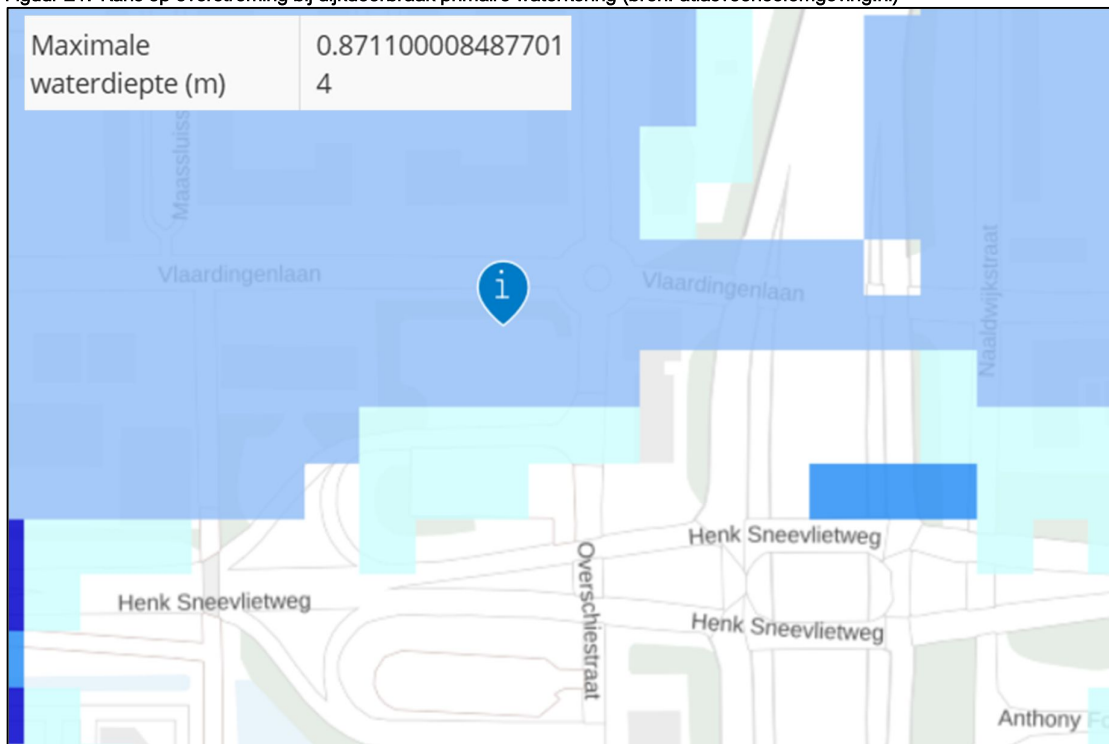


De realisatie van meerdere groenvoorzieningen op het binnenterrein, op de gevels en op de daken, zorgt voor verkoeling in het bouwplan. Daarnaast zorgt de vijver tevens voor verkoeling op het binnenterrein. Hierdoor wordt hittestress zoveel mogelijk voorkomen. Door de maatregelen die worden toegepast om klimaatadaptief te bouwen, draagt de ontwikkeling bij aan de gestelde beleidsdoelen.

Overstroming

Op basis van de Risicokaart van Atlasleefomgeving zijn kaarten beschikbaar waar de kans op een overstroming is afgebeeld. De projectlocatie is niet gelegen binnen het gebied waar een grote kans op een overstroming is. Er is een kleine kans op een overstroming tot maximale waterdiepte van 0,5 meter tot 1,0 meter. Bij een doorbraak van een primaire waterkering is de maximale overstromingsdiepte 0,87 meter. Van overstromingen met kleine kans is het zeer onwaarschijnlijk dat deze tijdens een mensenleven zullen gebeuren.

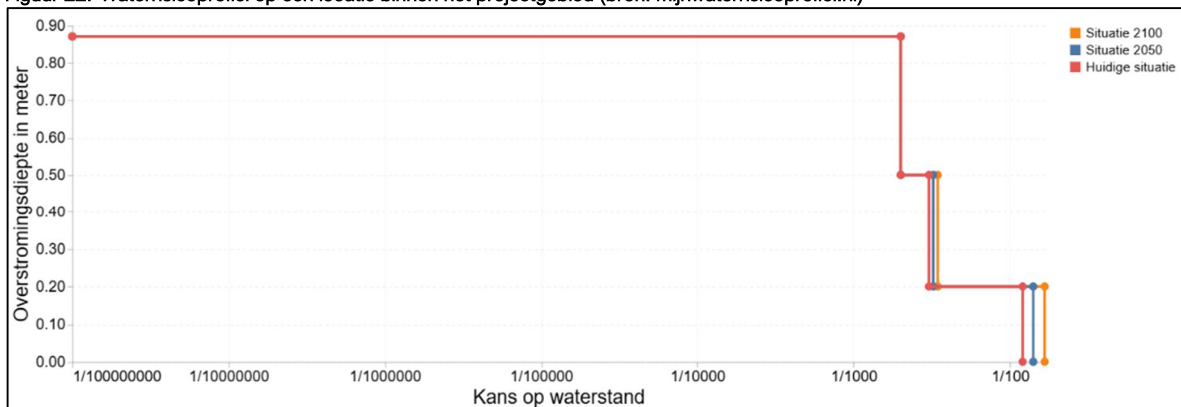
Figuur 21. Kans op overstroming bij dijkdoorbraak primaire waterkering (bron: atlasvoorleefomgeving.nl)



Waterrisicoprofiel

Het Waterrisicoprofiel geeft de kans op verschillende overstromingsdieptes weer. Voor de projectlocatie is het risicoprofiel te zien in figuur 22, waarbij de rode lijn het huidige risicoprofiel weergeeft. De blauwe en oranje lijnen geven respectievelijk het risicoprofiel voor 2050 en 2100 weer.

Figuur 22. Waterrisicoprofiel op een locatie binnen het projectgebied (bron: mijnwaterrisicoprofiel.nl)



Voor deze toekomstige risicoprofielen is rekening gehouden met de effecten van dijkverbetering en klimaatverandering. In het diagram is af te lezen dat overstromingsdiepte van 50 cm in de huidige situatie naar verwachting eens per 330 jaar zal voorkomen en overstromingsdiepte tot 0,20 meter een per 83 jaar voorkomt. In 2050 neemt kans op een overstroming met een overstromingsdiepte van 50 cm iets toe tot eens per jaar 310 jaar en overstromingsdiepte van 0,20 meter eens per 71 jaar. In 2100 neemt de kans op overstromingsdiepte van 20 cm toe tot eens per 60 jaar en tot 50 cm eens per 290 jaar.

Figuur 23. Waterrisicodiagram op de projectlocatie (bron: mijnwaterrisicoprofiel.nl)

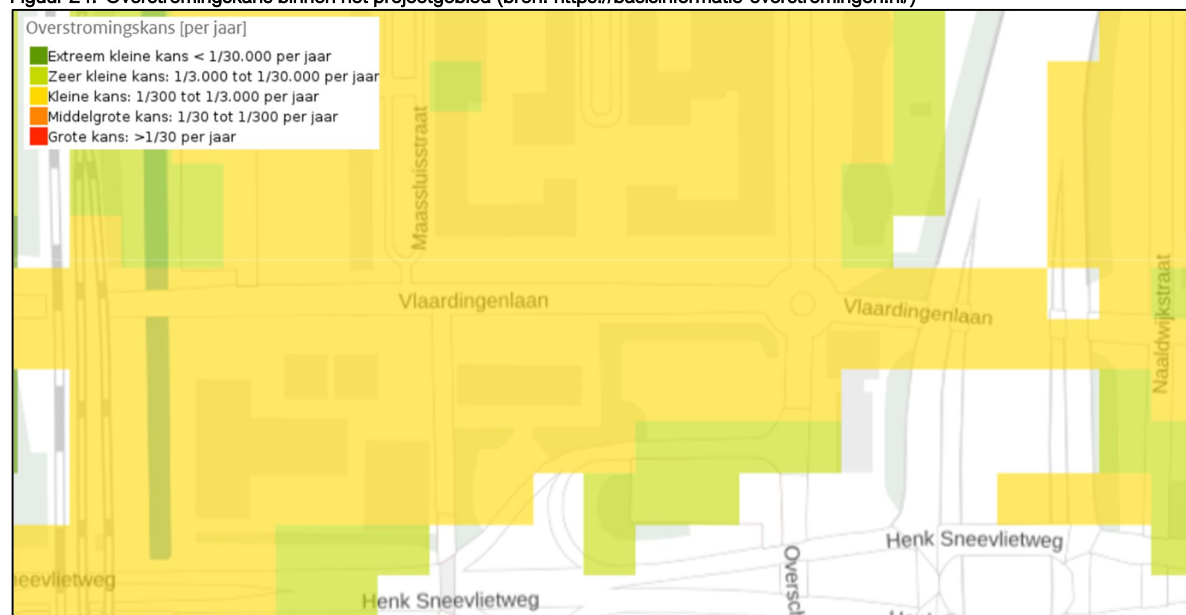
Klasse		Zeer extreem	Extreem	Onwaarschijnlijk	Mogelijk	Waarschijnlijk	Veel voorkomend	Vaak	Zeer vaak
Frequentie		1/10.000.000	1/1.000.000	1/100.000	1/10.000	1/1000	1/100	1/10	1/1
Waterstand	Klasse								
> 300 cm	Catastrofaal								
200 - 300 cm	Uiterst ernstig								
100 - 200 cm	Zeer ernstig								
50 - 100 cm	Ernstig	•	•	•	•	•			
30 - 50 cm	Behoorlijk								
10 - 30 cm	Matig						•		
5 - 10 cm	Klein								
0 - 5 cm	Verwaarloosbaar								
0 cm	Nihil							•	•

Naast dit waterrisicoprofiel is in figuur 23 ook een waterrisicodiagram te zien waarin de frequentie van iedere overstromingsdiepte en de ernst van zo'n overstromingsdiepte is weergegeven. Daaruit valt op te maken dat naar schatting eens per 100 jaar een overstroming van 10-30 cm plaatsvindt in het projectgebied, wat een matige impact zal hebben. De frequentie van extremere overstromingen met een overstromingsdiepte van 50-100 cm ligt in de ordegrootte van eens per 1.000 jaar. Bij extremen met een herhalingsjijd van 10 jaar zal het projectgebied niet overstromen volgens het diagram.

LIWO

LIWO heeft eigen stresstestkaarten ontwikkeld om de overstromingskansen in kaart te brengen (figuur 24). LIWO acht de kans momenteel klein op overstroming in het plangebied (1/300 tot 1/3.000 per jaar) en gedeeltelijk zeer klein (1/3.000 tot 1/30.000 per jaar). In de toekomst (2050) blijft deze overstromingskansen gelijk voor het gehele plangebied.

Figuur 24. Overstromingskansen binnen het projectgebied (bron: <https://basisinformatie-overstromingen.nl/>)



Toetsing

Op basis van de analyse blijkt dat de kans op een overstroming klein tot zeer klein in het projectgebied. De beoogde ontwikkeling heeft op zichzelf staand geen mogelijkheden om deze kans te verminderen. Daarnaast is het zeer onwaarschijnlijk dat een overstroming tijdens een mensenleven zal gebeuren, waardoor geen risico voor de beoogde ontwikkeling wordt verwacht.

Droogte (watertekort en verzilting)

Men spreekt van verzilting als het chloridegehalte (het zoutgehalte) van zoetwater toeneemt. Dit kan verschillende oorzaken hebben, maar in Nederland komt het vooral voor in tijden van droogte. De beoogde ontwikkeling heeft geen directe gevolgen voor het watertekort en verzilting van het drinkwater. Met de realisatie van het waterretentiesysteem en de vijver wordt ervoor gezorgd dat hemelwater langer wordt vastgehouden, waarbij de vegetatielagen op een groen dak een deel van het water vasthoudt zoals een spons dat doet en geven het langzaam weer af. Bomen, struiken en klimplanten houden ook regenwater vast.

Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

In paragraaf 4.3.2 is omschreven welke maatregelen getroffen worden in het kader van natuurinclusiviteit en biodiversiteit.

Ecologische en chemische waterkwaliteit

In de paragrafen 5.11 en 5.15 zijn de effecten van de beoogde ontwikkeling besproken op de ecologische en chemische waterkwaliteit. Zo is er geen er geschikte begroeiing, oppervlaktewater of een verbinding met ander oppervlaktewater aanwezig op de projectlocatie. Beschermd vissoorten zijn dan ook niet aanwezig en worden niet verwacht. Soorten behorende tot Amsterdamse Beleidssoorten zijn niet aangetroffen.

Het freatisch grondwater is sterk verontreiniging met PCB binnen het projectgebied. Er is een saneringsplan opgesteld (zie bijlage 2), waarin sanering van de sterke verontreinigingen leidt tot een kwaliteit van onder andere grondwater geschikt voor een milieuhygiënische acceptabele eindsituatie. Er zal geen actieve sanering van de verontreiniging met PCB in het grondwater worden uitgevoerd. Wel zal in het kader van de aanleg van een parkeerkelder een damwandkuip worden gerealiseerd waarbinnen het grondwater zal worden weggepompt. Hierbij zal ook een deel van het sterk met PCB verontreinigde grondwater worden verwijderd. Het vrijkomende grondwater zal (na zuivering) worden geloosd op een nabijgelegen gemeentelijk riool. In het bemalingsadvies (zie bijlage 22) wordt aangegeven dat gezien het analysesresultaat grondwater zuivering voorafgaand aan de lozing op de riolering niet noodzakelijk is. Wel wordt geadviseerd het lozingswater te bemonsteren en te monitoren, voordat het geloosd wordt op de gemeentelijke riolering.

4.3.1.3 Conclusie

Het aspect klimaat en energietransitie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3.2 Natuurinclusief bouwen

4.3.2.1 Algemeen

Beleid Rijk

In de Nationale Omgevingsvisie is opgenomen dat naast het realiseren van meer natuurgebieden van een goede kwaliteit, de opgave is dat de natuurlijke hulpbronnen op een duurzame manier worden benut en dat andere gebruikers niet langer afwentelen op de natuur, maar zelfs een bijdrage leveren aan natuur en biodiversiteit. Zo zal bij belangrijke ontwikkelingen als de veranderingen in de landbouw, de energietransitie en de uitbreiding van woongebieden en infrastructuur rekening worden gehouden met natuur (natuurinclusief ontwikkelen).

Beleid Provincie

Omgevingsvisie en Omgevingsprogramma

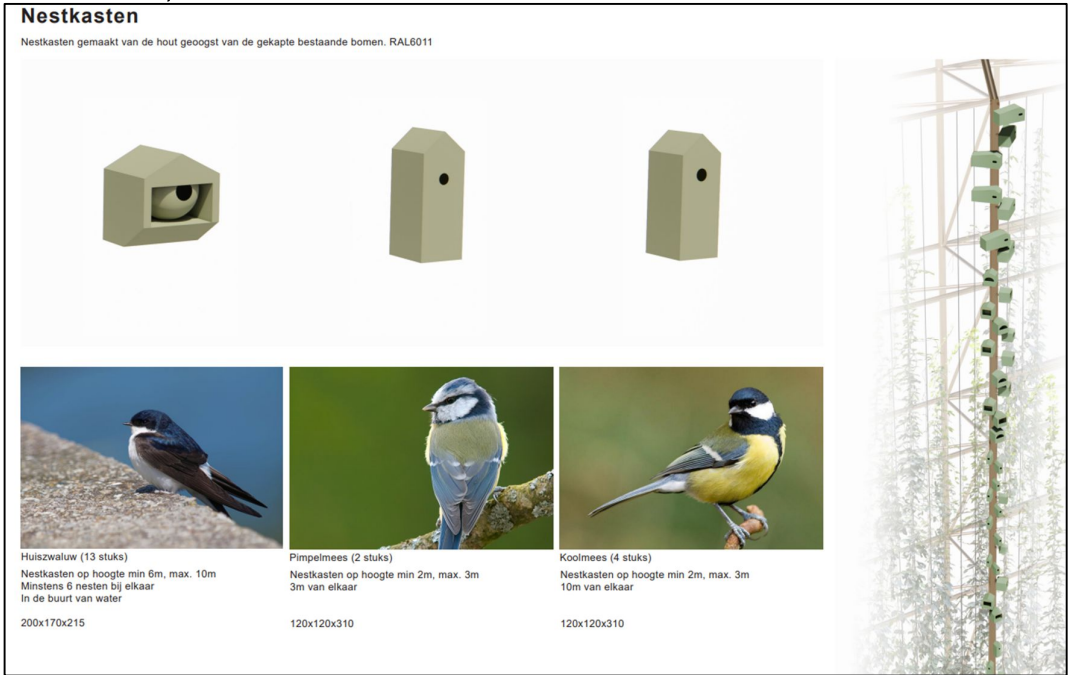
De provincies stellen beleidsdoelen op in hun Omgevingsvisies ten aanzien van natuurinclusief bouwen. In de omgevingsvisie geeft de provincie aan dat nieuwe ontwikkeling zo veel mogelijk natuurinclusief zijn. Bij alle ontwikkelingen dient er gestreefd te worden naar het vergroten van de biodiversiteit. In de bebouwde omgeving kan de soortenrijkdom aan planten en dieren toenemen door de vergroening van waterbergingen,

Figuur 26. Impressie daken en binnentuin (bron: WRK architecten)



In het zuiden van de projectlocatie is een geluidsscherm noodzakelijk. Om bij te dragen aan natuurinclusiviteit wordt deze beplant met klimplanten. Daarnaast wordt er op het scherm een aantal vogelnesten en kraamkasten voor vleermuizen geplaatst. De nestkasten zonder invliegopening worden in de 2^e fase van de bouwenvelpe verwijderd. De “echte” nestkasten blijven staan.

Figuur 27. Impressie nestkasten, bevestiging daarvan op geluidsscherm en mogelijke soorten (bron: inrichtingsplan DO 100%, Atelier Loos van Vliet).



Figuur 28. Materialen geluidsscherm (bron: inrichtingsplan DO 100%, Atelier Loos van Vliet).



Tot slot wordt, waar mogelijk, een groendak gerealiseerd. Hierop zullen cultivars worden toegepast omdat deze sterker zijn dan inheemse planten, minder onderhoud nodig hebben en beter presteren onder de groeimogelijkheden van een groendak. Doordat deze maatregel niet overal uitgevoerd kan en/of zal worden, is deze niet meegenomen bij het optellen van de punten. Alles bij elkaar levert dit een minimum van 37 punten op, wat betekent dat het minimale puntenaantal behaald wordt. Hieronder volgt een tabel met de puntenverdeling.

Figuur 29. Puntenverdeling natuurinclusiviteit (bron: DO landschap toelichting en aanpassing , Atelier Loos van Vliet).

Puntentelling

Groene daken zijn niet opgenomen in de berekening van de puntentelling omdat we niet voldoen aan de eis van het aantal m2. De daken die in het DO als groen zijn ontworpen, worden zo gerealiseerd.

Daken		
	Groen dak	0
	Bruin dak	0
	Waterdak	0
Gevel		
	Groene gevel	0
	Geveltuin	0
	Ramen	0
75 kasten, seven typen (op het geluidsscherm)+Zomerkast vleermuis aan de gevel	Nestkasten vogels	5
2 kraamkasten (zuid gevel) 80x70x3 compartimenten	Vleermuiskasten	5
Groene buitenruimte		
	Natuurspeelplaats	12
	Wadi	0
met inheemse planten, boven 50m2	Natuurlijke vijver	15
	Haag als erfafscheiding	0
Extra punten / bonus punten		
		0

37

4.3.2.3 Conclusie

Het minimumaantal punten wordt behaald. Natuurinclusief bouwen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 ZORGVULDIG RUIMTEGEBRUIK/ LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

Algemeen

De toets voor zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand, ook wel de 'laddertoets' genoemd, moet gedaan worden voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen die 'voldoende substantieel' zijn. Het doel van de laddertoets is een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in (niet-) stedelijke gebieden.

Wettelijk kader

Artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand)

1. Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelvoorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is.
2. Voor zover een omgevingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand in het omgevingsplan rekening gehouden met:
 - a. de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling; en
 - b. als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stede- lijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen

dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien. 3. Voor de toepassing van het tweede lid, onder b, wordt tot het stedelijk gebied niet gerekend een stedelijke ontwikkeling waarvoor: a. op grond van het omgevingsplan een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is vereist; en b. nog geen toepassing is gegeven aan het tweede lid. 4. Als een omgevingsplan voorziet in de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en de beoordeling van de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, heeft die beoordeling alleen tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Artikel 8.0b Besluit kwaliteit leefomgeving 1. Voor zover een aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, anders dan een omgevingsplanactiviteit van provinciaal of nationaal belang, zijn op de beoordeling van de aanvraag van overeenkomstige toepassing: a. de regels van hoofdstuk 5;
--

4.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Om te beoordelen of de stedelijke ontwikkeling als 'voldoende substantieel' gekwalificeerd kan worden, moet de jurisprudentie geanalyseerd worden. Zie hiervoor de overzichtsuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL: RVS: 2017:1724). Zo ligt bijvoorbeeld bij wonen de grens op het op het toevoegen van 11 woningen of meer en/ of bij detailhandel op het toevoegen van een brutovloeroppervlak van 500 m² of meer. De stedelijke ontwikkeling voorziet in een toevoeging van 176 woningen en kwalificeert daarmee als 'voldoende substantieel'. De Ladder voor duurzame verstedelijking moet doorlopen worden.

De provinciale prognose voorspelt een bevolkingsgroei van bijna 2,9 miljoen in 2021 naar circa 3,4 miljoen in 2050. Om deze groei te huisvesten zijn er tot 2050 tenminste 275.000 extra woningen nodig. Er wordt een toename verwacht van gezinnen, maar met name éénpersoonshuishoudens. Deze toename van éénpersoonshuishoudens wordt veroorzaakt door ouderen met een eigen woning die daar blijven wonen na het overlijden van de levenspartner. Hierdoor komen er relatief weinig woningen vrij en worden huidige eengezinswoningen veelal bewoond door één persoon. Dit resulteert in een vraag naar nieuwe woningen door starters en gezinnen. Op basis van de Bevolkingsprognose 2023-2050 van de gemeente Amsterdam is de verwachting dat de bevolking in de stad blijft toenemen. Tevens is er een groei van het aantal huishoudens tot 2040, hierna wordt een (landelijke) afname van het aantal huishoudens verwacht. Dit resulteert in een onverminderde behoefte aan het toevoegen van woningen aan de woonvoorraad.

Tevens wordt het toevoegen van woningen aan de woningvoorraad als ambitie in verschillende gemeentelijke beleidsstukken genoemd. Zo spreken zowel de Woonagenda 2025 als het Woningbouwplan 2022-2028 over de ambitie van het toevoegen van woningen, waarbij een 40-40-20 verdeling het uitgangspunt is. Het beleidsdocument 'Actieplan meer middeldure huur' gaat specifiek in op het segment middeldure huurwoningen en heeft als doel het toevoegen van 1.500 nieuwe middeldure huurwoningen per jaar. In de Koers 2025 wordt de toename van inwoners en daarmee het woontekort als opgave genoemd. Daarom dient ingezet te worden op het toevoegen van woningen in aantrekkelijke stedelijke milieus. Het vergroten van de sociale woningvoorraad is hierbij een aandachtspunt. Al deze beleidsstukken duiden op een behoefte aan nieuwe woningen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in een toevoeging van 176 woningen. Deze woningen zijn bedoeld voor starters en jonge gezinnen. Er wordt gewerkt met een verdeling sociaal-middelbaar-vrije sector van 40%-40%-20%, waardoor het woonaanbod wordt afgestemd op de Amsterdamse woonbehoefte. Gelet op bovenstaande voorziet de ontwikkeling in een kwantitatieve én kwalitatieve behoefte aan woningen.

Naast het woonprogramma voorziet de ontwikkeling in ruimte voor commerciële of maatschappelijke voorzieningen in de plint. Dit betreft een b.v.o. van circa 465 m². De grens voor het toevoegen bij o.a. detailhandel ligt op een brutovloeroppervlak van 500 m² of meer. Het toetsen aan de ladder is hierdoor niet

van toepassing. De definitieve invulling van de plint staat nog niet vast. In het kader van zorgvuldig ruimtegebruik dient bij het invullen van de functies rekening gehouden te worden met de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. De Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030 noemt de ambitie om in transformatiegebieden, zoals het Schinkelkwartier, tenminste 500.000 m² b.v. o aan bedrijfsfuncties te handhaven dan wel te realiseren. De ontwikkeling levert met circa 465 m² aan commerciële functies een bijdrage aan deze ambitie.

4.4.1.2 Conclusie

De Ladder voor duurzame verstedelijking is deels toepassing. Op basis van beleid blijkt dat er voldoende behoefte is aan de ontwikkeling.

5 ASPECTEN FYSIEKE LEEFOMGEVING

In deze Goede onderbouwing van de Fysieke leefomgeving (GoFlo) wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met diverse aspecten van de fysieke leefomgeving en de evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Deze aspecten omvatten in ieder de onderdelen die zijn opgenomen in artikel 1.2 van de Omgevingswet.

5.1 ACTIVITEITEN EN MILIEUZONERING

5.1.1 Algemeen

Milieuozonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Het zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Milieuozonering is een complex onderwerp en daarom ondersteunt de Vereniging van Nederlandse Gemeente (hierna VNG) sinds 1986 gemeentes en andere partijen met een handreiking.

Om aan te sluiten bij de nieuwe Omgevingswetgeving heeft de VNG besloten om een nieuwe handreiking op te stellen: Activiteiten en milieuozonering. De kern van deze handreiking draait om de toelating van bedrijven te reguleren op basis van beschikbaar gestelde milieuruimte per bedrijf, aan de hand van concrete milieuwwaarden en dus niet meer aan de hand van richtafstanden zoals in het verleden is gedaan. De nieuwe handreiking hanteert een systematiek van verschillende zones voor geluid en geur. Daarbij geldt hoe verder van een gevoelige functie (zoals woningen), hoe meer gebruiksruimte een bedrijf ontvangt. Voor geluid geldt een basiszone, een beperkte zone of een verruimde zone. Voor het aspect geur wordt slechts gebruik gemaakt van een basiszone en een verruimde zone.

5.1.2 Relatie tot ontwikkeling

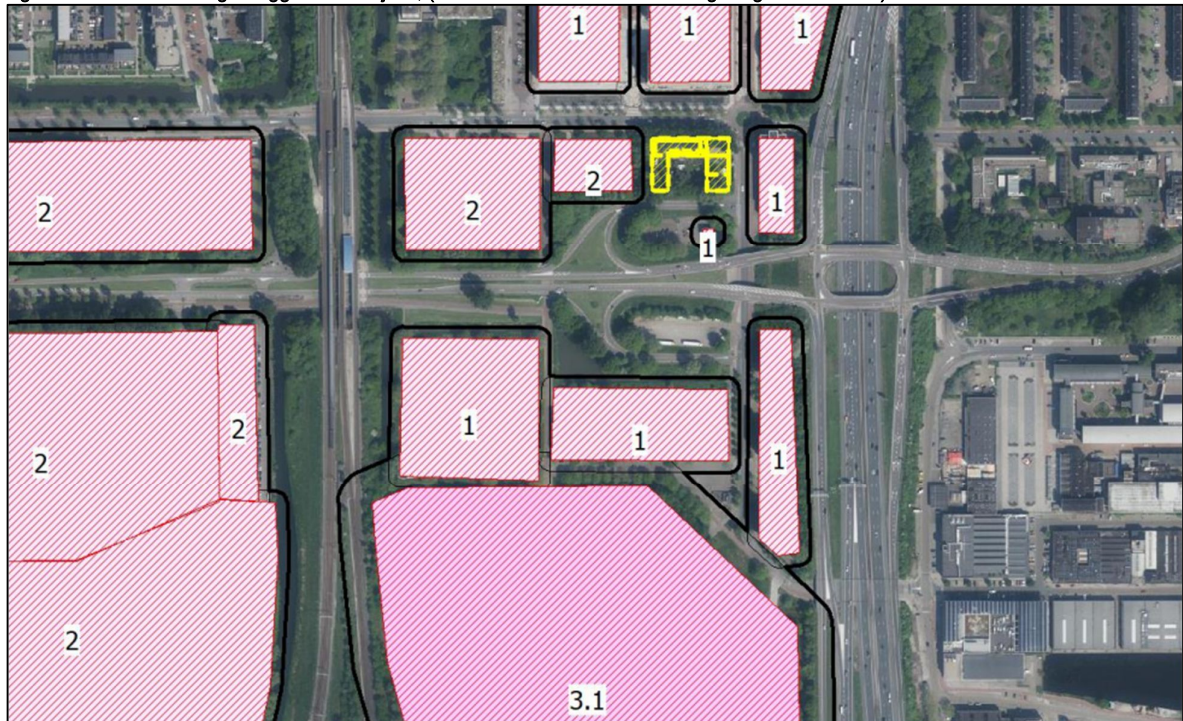
De voorgenomen ontwikkeling, bestaande uit de realisatie van 176 woningen, ruimte voor (maatschappelijke) voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeerbak. De beoogde ontwikkeling veroorzaakt geen relevante geluid-, geur-, stofhinder of gevaar naar de omgeving. Wel kunnen activiteiten in het omliggende gebied relevant zijn voor de ontwikkeling. Het projectgebied kent een verscheidenheid aan functies, waaronder wonen, horeca en kantoor. Hierdoor is er sprake van een matige tot sterke functiemenging en daarmee een 'gemengd gebied'.

Akoestisch onderzoek omgevingslawaaï

Peutz heeft in het akoestisch onderzoek omgevingslawaaï een toets gedaan aan de hand van Bedrijven en milieuozonering. Dit heeft Peutz nog uitgevoerd op basis van handreiking 'VNG-uitgave Bedrijven en milieuozonering 2009'. De conclusies uit deze analyse blijven echter nog steeds bruikbaar. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij deze rapportage gevoegd. In de inventarisatie is het gezonde industrieterrein Schinkel niet meegenomen. Dit wordt apart in deze paragraaf behandeld.

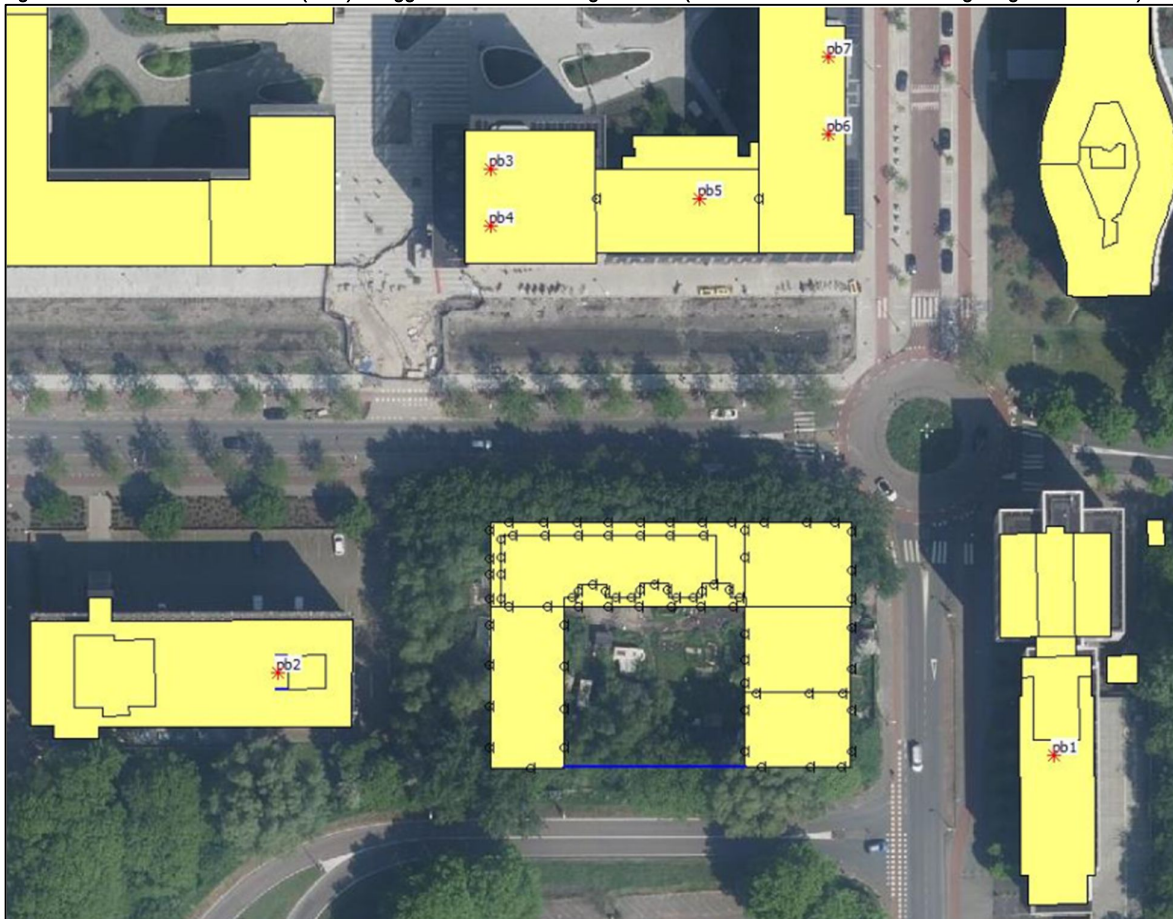
Er overlappen geen richtafstanden met projectgebied. Dat is te zien op figuur 30. Er kan derhalve aangenomen worden dat de beoogde functies ten aanzien van geluid inpasbaar zijn in relatie tot de omliggende bestemmingen.

Figuur 30. Milieuzonering omliggende bedrijven, (bron: Akoestisch onderzoek omgevingslawaaï Peutz)



Desalniettemin is vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid het geluid ten gevolge van dakinstallaties op nabijgelegen gebouwen aanvullend beoordeeld. In de nabijheid van het planvoornemen zijn enkele grote woon- en kantoorgebouwen gelegen met dakinstallaties ten behoeve van de luchtbehandeling van het betreffende gebouw. Het betreft de installaties op de daken van de gebouwen aan Vlaardingenlaan 15, Overschiestraat 59 en Overschiestraat 170.

Figuur 31. Locaties dakinstallaties (rood) omliggende woon- kantoorgebouwen (bron: Akoestisch onderzoek omgevingslawaai Peutz)



Uit de rekenresultaten van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau blijkt dat het geluidniveau in de nachtperiode maatgevend is. Het geluid op de gevels van onderhavig bouwplan bedraagt maximaal 51 dB(A) etmaalwaarde. De etmaalwaarde van 50 dB(A) wordt op slechts één woning overschreden. Deze woning wordt echter reeds uitgevoerd met dove gevels vanwege wegverkeerslawaai. In het akoestisch onderzoek is opgenomen dat hiermee wordt voldaan aan de standaardwaarden conform artikel 5.65 van het Bkl en kan er worden geconcludeerd dat het geluid ten gevolge van de omliggende dakinstallaties inpasbaar is.

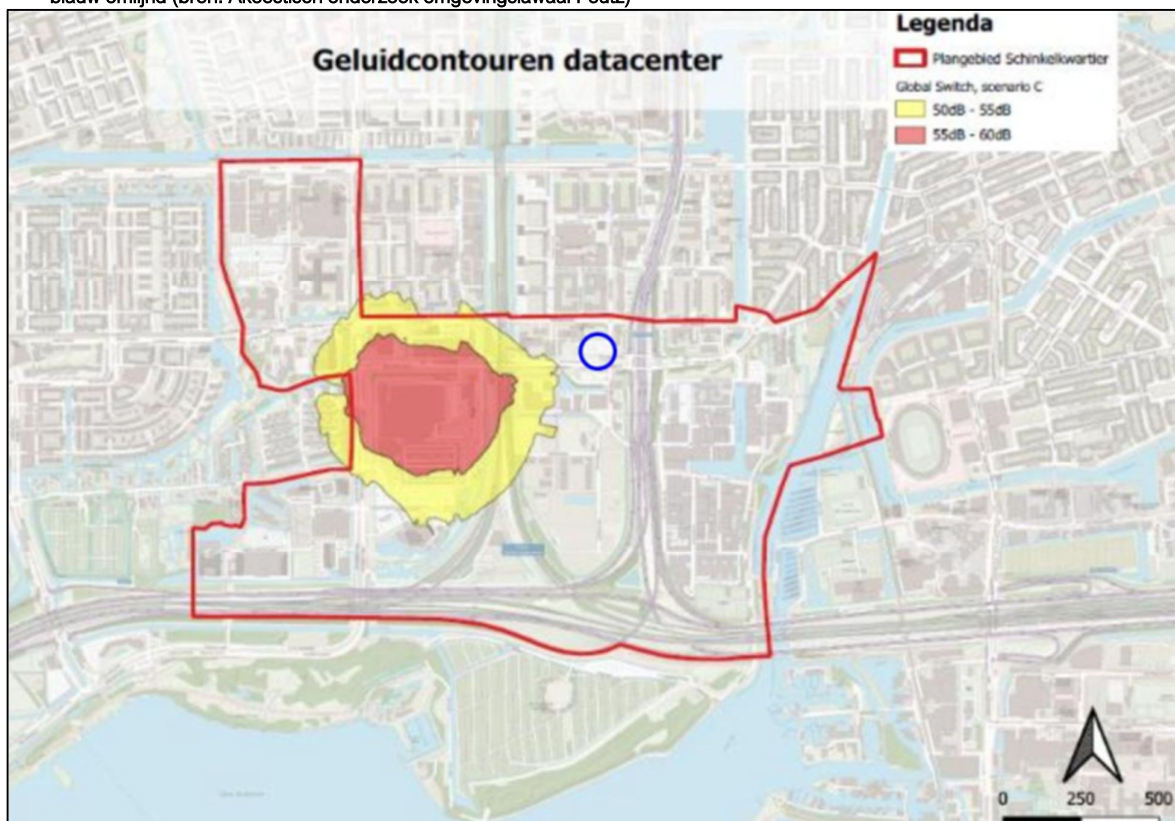
Datacentrum Global Switch

Datacenter Global Switch is gesitueerd aan de Henk Sneevlietweg, op ruim 350 meter van het plangebied. Het bedrijf is volcontinu in bedrijf, qua geluid zijn hierbij met name de koelinstallaties relevant.

In het kader van het Omgevingseffectrapport (OER) voor de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting in de omgeving vanwege het datacentrum.

In onderstaande figuur 32 zijn de geluidcontouren weergegeven zoals ook in het OER zijn opgenomen (hoofdrapport "Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier", d.d. november 2023, paragraaf 9.12.2). Het plangebied Vlaardingenlaan is weergegeven met een blauwe cirkel. Zoals uit de figuur blijkt, ligt het plangebied ruimschoots buiten de 50 dB(A)-contour van Global Switch. Overigens zijn er ook reeds andere woningbouwplannen in ontwikkeling in min of meer dezelfde richting, maar op kortere afstand van Global Switch dan het plangebied Vlaardingenlaan.

Figuur 32. Geluidcontouren Global Switch (op 30 meter hoogte), zoals gepresenteerd in het OER Schinkelkwartier, projectlocatie blauw omlijnd (bron: Akoestisch onderzoek omgevingslawaaï Peutz)



Bedrijf – Nationaal Lucht - en Ruimtevaartlaboratorium

Tevens wordt het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel – Aalsmeer e.o.', welke op 29 mei 2013 onherroepelijk is vastgesteld door de gemeente Amsterdam, bij de analyse betrokken. Op basis van dit bestemmingsplan is er een gezoneerd industrieterrein Schinkel vastgesteld voor het bedrijf Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (hierna: NLR).

De bestemming 'Bedrijf – Nationaal Lucht – en Ruimtevaartlaboratorium' ziet op gronden die specifiek zijn bestemd voor *“een bedrijf, zijnde een lucht- en ruimtevaartlaboratorium dat valt in categorie 5 als bedoeld in artikel 20:4 van deze regels, met inbegrip van bijbehorende ruimten voor onderzoek en ontwikkeling, kantoor- en vergaderruimten, windtunnels met bijbehorend expansiedrukvat, bedrijfsmuseum, bergingen en andere nevenruimte, met inachtneming van het bepaalde in 5.3.1.”*. Andere toegestane activiteiten op deze gronden zijn ondersteunende horeca, parkeervoorzieningen, een ondergrondse parkeergarage, verkeersareaal, tuinen, terrassen, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

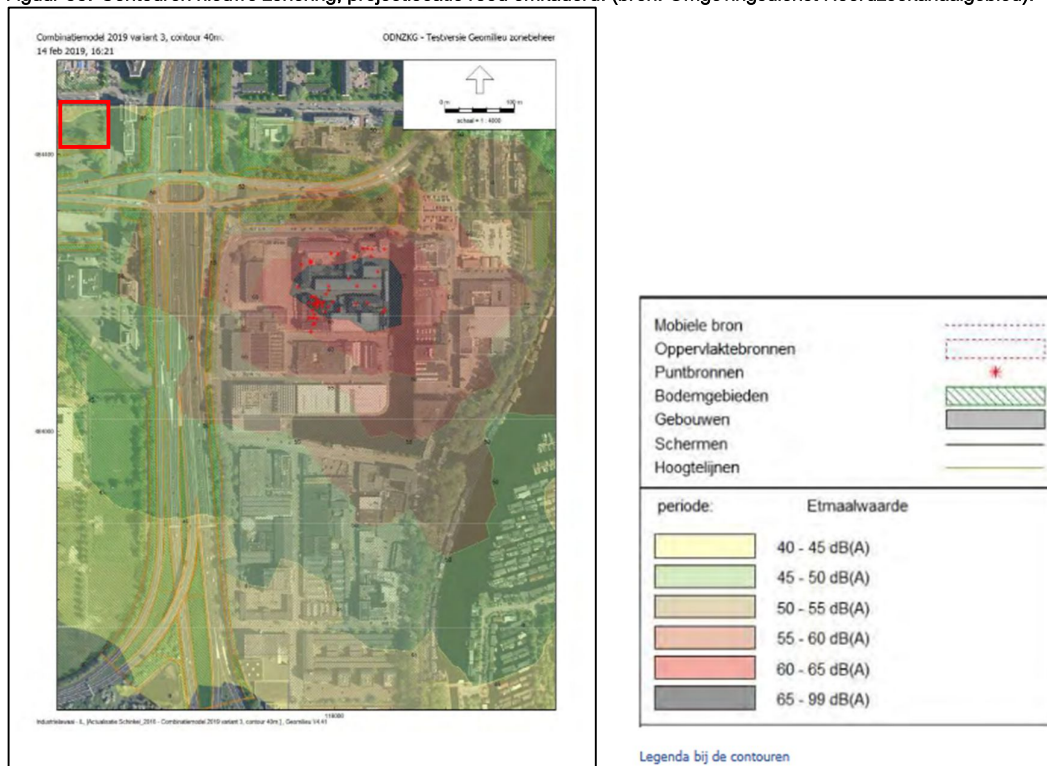
Het Nationaal Lucht – en Ruimtevaartlaboratorium (hierna: NLR) maakt deel uit van een gezoneerd industrieterrein. Op de randen van deze zone licht het geluidsniveau vast op 50 dB. Het geluid wat het industrieterrein produceert mag in zijn geheel, over de randen heen niet hoger zijn dan 50 dB. Bouw van gevoelige voorzieningen (waaronder woningen) kan dan doorgangvinden, zonder dat de bedrijvigheid hiervan hinder ondervindt. De projectlocatie valt buiten de zonering van het industrieterrein alsmede buiten de geluidszone ten behoeve van dit industrieterrein (gezoneerd industrieterrein Bedrijventerrein Schinkel).

In het kader van het Omgevingseffectrapport (OER) voor de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) onderzoek gedaan naar de geluidbelasting in de omgeving vanwege het industrieterrein (rapport “Onderzoek industrie geluid; MER Schinkelkwartier”, d.d. 1

februari 2023). Ook zijn varianten onderzocht voor dezonering. Uit het onderzoek blijkt dat, ook op grotere hoogte, de geluidbelasting vanwege het industrieterrein beperkt blijft tot een waarde tussen de 45 en 50 dB(A).

In onderstaande afbeelding worden de verwachte contouren van de nieuwe zonering weergegeven.

Figuur 33. Contouren nieuwe zonering, projectlocatie rood omkaderd. (bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied).



Door de ligging buiten het gezoneerde industrieterrein alsmede de geluidszone is realisatie van woningen en functies in de plint goed inpasbaar ten aanzien van het geluid en verenigbaar met deze bestemming.

Het beoogde initiatief, bestaande uit woningbouw met ruimte voor voorzieningen in de plint, is goed inpasbaar en verenigbaar met de bestemming Bedrijf- Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

5.1.2.1 Conclusie

Het aspect Activiteiten en Milieuzonering levert geen randvoorwaarden of belemmering voor de nadere uitwerking van de voorgenoemde ontwikkeling.

5.2 BODEM

5.2.1 Algemeen

De chemische bodemkwaliteit heeft gevolgen voor de gezondheid en het milieu. Verontreinigingen kunnen het gebruik van een locatie beperken of tot hoge saneringskosten leiden. Het Aanvullingsspoor bodem (bestaande uit de Aanvullingswet bodem, het Aanvullingsbesluit bodem en de Aanvullingsregeling bodem) voegt het thema 'bodem en ondergrond' toe aan de Omgevingswet. De instrumenten van de Omgevingswet zijn daarmee toepasbaar op het thema bodem en ondergrond. De nieuwe regels komen in de plaats van de bestaande regels voor het beheer van bodemkwaliteit, zoals de Wet bodembescherming, het Besluit bodemkwaliteit en het Besluit uniforme saneringen. Bodemkwaliteit wordt een onderdeel bij een afweging van

aspecten van de fysieke leefomgeving. Deze afweging is onder andere nodig bij het opstellen van een omgevingsvisie en een omgevingsplan.

Toelaten van een bouwactiviteit (bestaande uit een bodemgevoelig gebouw) op een bodemgevoelige locatie

Het Rijk stelt instructieregels aan gemeenten voor het toelaten van een bouwactiviteit, bestaande uit een bodemgevoelig gebouw, op een bodemgevoelige locatie. De gemeente is daarom verplicht om in het omgevingsplan regels op te nemen voor het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem.

Bodemgevoelige locatie

Als bodemgevoelige locaties worden in ieder geval beschouwd:

- de locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit;
- een onmiddellijk aan een gebouw als bedoeld onder a grenzende aaneengesloten tuin of een daaraan grenzend aaneengesloten terrein; of
- een onmiddellijk aan een op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit toegelaten woonschip of woonwagen grenzende tuin of grenzend terrein.

Bodemgevoelig gebouw

Onder een bodemgevoelig gebouw wordt verstaan:

- een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt, voor zover aannemelijk is dat personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zullen zijn; of
- een woonschip of woonwagen.

Een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in Bijlage I bij het bouwwerken leefomgeving van ten hoogste 50 m² wordt niet beschouwd als een bodemgevoelig gebouw.

Het omgevingsplan dient regels te bevatten over:

- de waarde waarboven maatregelen nodig zijn bij de realisatie van bodemgevoelige gebouwen op bodemgevoelige locaties (artikel 5.89i en artikel 5.89j van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl));
- welke sanerende of andere beschermende maatregelen nodig zijn bij overschrijding van de hiervoor bedoelde waarde (artikel 5.89k Bkl);
- een meldingsplicht voor locaties die op grond van het omgevingsplan niet vergunningplichtig zijn (artikel 5.89l Bkl);
- de ingebruikname van de bodemgevoelige locatie (artikel 5.89m Bkl).

Indien in het omgevingsplan is bepaald dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning een bouwwerk te bouwen, dan worden in het omgevingsplan ook regels gesteld die ertoe strekken dat de omgevingsvergunning voor een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie bij overschrijding van een waarde (waarboven maatregelen nodig zijn voor het realiseren van bodemgevoelige gebouwen op bodemgevoelige locaties) alleen wordt verleend als aannemelijk is dat de in het omgevingsplan voorgeschreven sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen (artikel 5.89ka Bkl). Bij een dergelijke omgevingsvergunningaanvraag dient tevens een bodemonderzoek te worden overhandigd, tenzij het gaat om een locatie die is aangewezen in het omgevingsplan waar een overschrijding van de desbetreffende waarde redelijkerwijs is uit te sluiten.

Het voorafgaand bodemonderzoek bestaat uit drie mogelijke fasen: het vooronderzoek, het verkennend bodemonderzoek en het nader bodemonderzoek. Gestart wordt in fase 1, deze fase betreft het vooronderzoek. De volgende fase (het verkennend bodemonderzoek) is alleen van toepassing, als de noodzaak daartoe blijkt uit het eerdere onderzoek. Doel hiervan is dat de onderzoekslast voor de initiatiefnemer hiermee beperkt blijft.

5.2.2 Relatie tot ontwikkeling

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Tauw op 28 november 2023 een verkennend- en nader bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport met kenmerk R001-1290513XMv01-lhl-NL is

toegevoegd als bijlage 1 aan deze GoFlo. De belangrijkste resultaten en aanbevelingen van dit onderzoek worden hieronder kort weergegeven.

5.2.2.1 Onderzoekslocatie

De onderzochte locatie betreft de percelen 3453, 3921, 5469 van de sectie A van gemeente Amsterdam. Het betreft een oppervlakte van 4.400 m² en kent 350 m² aan puinverharding. Het voormalig gebruik betreft een inmiddels gesloopt kantoorpand rond het eind van de jaren '70. Momenteel wordt de grond bezet door de krakers van 'Greentribe', zij gebruiken de grond voor bewoning en het hebben van een moestuin. In de toekomst wordt beoogd een appartementencomplex, met functies in de plint en een ondergrondse parkeerkelder op en in de gronden te realiseren.

5.2.2.2 Vooronderzoek

Het vooronderzoek bestaat uit bureauonderzoek en locatiebezoek. Het onderzoek heeft uitgewezen dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden op de projectlocatie. De locatie is eerder bebouwd geweest, het is echter onbekend of de funderingen van deze bebouwing in de ondergrond zijn achtergebleven. Bovendien zijn er drie ondergrondse (voormalige) brandstoftanks in de bodem aanwezig (geweest), waarvan de exacte locatie onbekend is. Momenteel is een gedeelte van de bodem verhard middels een puinlaag. De bodem is onverdacht ten aanzien van ontplofbare oorlogsresten. Mogelijkervijs is de bodem verontreinigd.

5.2.2.3 Verkennend bodemonderzoek

Analyse grond

Uit analyse blijkt dat er sprake is van een sterke heterogene verontreiniging van de bodem door de stoffen lood, zink, koper, nikkel, OCB (DDT) en PVC. Tevens is er sprake van een sterke verontreiniging met minerale olie. De totale omvang van de verontreiniging kan niet bepaald worden aan de hand van de beschikbare gegevens, daar deze mogelijk perceel overschrijdend is. Wel kan gezegd worden dat binnen de onderzoekslocatie de verontreiniging met zware metalen en PCB geschat wordt op circa 5.125 m³, de omvang van de verontreiniging met OCB's wordt geschat op circa 65 m³ en de omvang van de met minerale olie verontreinigde grond wordt geschat op circa 80 m³. Dit resulteert in een totale bodemverontreiniging van meer dan 25 m³, waardoor er sprake is van een ernstige bodemverontreiniging. De verontreinigingen hebben vóór 1987 plaatsgevonden, waardoor deze worden getypeerd als historische bodemverontreiniging.

Tevens is de onderliggende veenlaag maximaal licht verontreinigd met zware metalen en PAK.

Analyse grondwater

Uit de analyseresultaten blijkt dat het freatisch grondwater binnen de puinhoudende ophooglaag sterk verontreinigd is met PCB en licht verontreinigd is met nikkel, benzeen, xylenen, naftaleen en minerale olie. De sterke verontreiniging met PCB is vermoedelijk te relateren aan het voormalige gebruik van de locatie als volkstuinen en glastuinbouw. De totale omvang van de sterke verontreiniging met PCB in het freatisch grondwater kan op basis van de huidige gegevens niet worden bepaald, omdat deze mogelijk perceel overschrijdend is. Wel kan worden geconcludeerd dat binnen de onderzoeklocatie in het freatisch grondwater een sterke verontreiniging met PCB aanwezig is (welke vermoedelijk grotendeels geadsorbeerd is aan organisch/zwevende stof) met een geschatte omvang van circa 1.663 m³. Hiermee is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (>100 m³). De sterke verontreiniging met PCB in het freatisch grondwater is veroorzaakt voor 1987 waardoor in het kader van de Wet bodembescherming sprake is van een historische bodemverontreiniging.

In het verkennend bodemonderzoek is opgenomen dat het freatisch grondwater geschikt blijkt te zijn voor lozen in het oppervlaktewater, hemelwaterriool en vuilwaterriool. Voor het lozen van het te bemalen grondwater zijn zuiveringstechnische voorzieningen benodigd. In het bemalingsadvies (zie bijlage 22) wordt echter aangegeven dat gezien het analyseresultaat grondwater zuivering voorafgaand aan de lozing op de riolering niet noodzakelijk is. Wel wordt geadviseerd het lozingswater te bemonsteren en te monitoren, voordat het geloosd wordt op de gemeentelijke riolering. Dit advies wordt opgenomen en toegepast in de realisatie.

Asbest

Bij het verkennend bodemonderzoek is er ook onderzoek gedaan naar asbest, dit onderzoek is uitgevoerd conform NEN 5707. De boven- en ondergrond zijn als verdacht aangemerkt op het voorkomen van asbest. Deze bodemlagen zijn onderzocht en in beide lagen is geen asbest aangetoond.

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om de verontreinigde bodem te saneren en hiertoe een saneringsplan op te stellen, dat afgestemd wordt op de beoogde ontwikkeling. Doel van de sanering moet het verkrijgen van een kwaliteit van grond en grondwater zijn die het gewenste gebruik mogelijk maakt, (her-)verspreidingsrisico's zo veel mogelijk beperkt, dat er zo min mogelijk nazorg nodig is en een stabiele, milieuhygiënisch acceptabele eindsituatie wordt bereikt. Dit kan bereikt worden door middel van ontgraving tot onder de interventiewaarde.

Het desbetreffende saneringsplan dient aan het bevoegd gezag te worden voorgelegd. De werkzaamheden dienen door een BRL 7001 herkende aannemer te worden uitgevoerd, onder milieukundige begeleiding conform BRL 6001.

5.2.2.4 Saneringsplan

Het saneringsplan is reeds opgesteld door Terrascan, het plan (met kenmerk T.23.12881) is als bijlage 2 aan deze onderbouwing toegevoegd. De sanering betreft een functionele saneringsvariant waarbij verontreinigingen worden geïsoleerd middels het aanbrengen van een duurzame afdeklaag dan wel een leeflaag van schone grond. Er vindt geen actieve sanering plaats van het verontreinigd grondwater, daar dit weg wordt gepompt bij het aanleggen van de ondergrondse parkeergarage. Allereerst worden er voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, waarbij de benodigde meldingen worden gedaan en afstemming met het bevoegd gezag plaatsvindt. Tevens worden huidige bebouwing, verharding en het aanwezige groen verwijderd. Hierop volgt de uitvoering van de sanering, welke gefaseerd plaatsvindt. Grofweg zijn er drie fasen. Fase 1 ziet op het ontgraven binnen de damwandkuip, fase 2 ziet op de ontgraving fundering buiten damwandkuip en fase 3 betreft het aanbrengen van de leeflaag. Hierna vindt terug levering plaats, waarbij de maximale grenswaarde voor de kwaliteitseis 'industrie' als terugsaneerwaarde voor de grond wordt gehanteerd.

Er zal geen actieve sanering van de verontreiniging met PCB in het grondwater worden uitgevoerd. Wel zal in het kader van de aanleg van een parkeerkelder een damwandkuip worden gerealiseerd waarbinnen het grondwater zal worden weggepompt. Hierbij zal ook een deel van het sterk met PCB verontreinigde grondwater worden verwijderd. In het saneringsplan is opgenomen dat het vrijkomende grondwater zal (na zuivering) worden geloosd op een nabijgelegen gemeentelijk riool. In het bemalingsadvies (zie bijlage 22) wordt echter aangegeven dat gezien het analyseresultaat grondwater zuivering voorafgaand aan de lozing op de riolering niet noodzakelijk is. Wel wordt geadviseerd het lozingswater te bemonsteren en te monitoren, voordat het geloosd wordt op de gemeentelijke riolering. Dit advies wordt opgenomen en toegepast in de realisatie.

5.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt een randvoorwaarde voor de beoogde ontwikkeling. Na het nemen van de noodzakelijke saneringsmaatregelen, is voor de beoogde ontwikkeling geen belemmering verwacht.

5.3 GELUID

5.3.1 Algemeen

De instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) voor geluid wijzen geluidgevoelige gebouwen en ruimten aan ter bescherming van mensen tegen geluid. In de aanwijzing van geluidgevoelige gebouwen is de functie van belang, te weten:

- Woonfunctie
- Onderwijsfunctie

- Bijeenkomstfunctie voor kinderopvang
- Gezondheidszorgfunctie

Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke standaardwaarde geluid of de grenswaarde geluid uit het Bkl. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort. De onderstaande tabel geeft de waarden weer.

Geluidbronsoort	Standaardwaarde (tabel 5.78t Bkl)	Grenswaarde (tabel 5.78u Bkl)
Provinciale wegen Rijkswegen	50 L _{den}	60 L _{den}
Gemeentewegen Waterschapswegen	53 L _{den}	70 L _{den}
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55 L _{den}	65 L _{den}
Industrieterreinen	50 L _{den}	55 L _{den}
Industrieterreinen	40 L _{night}	45 L _{night}

Op het moment dat wordt voldaan aan de standaardwaarde, is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade klein. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar te beoordelen, maar dan dient aan een aantal wettelijke eisen te worden voldaan. Voorbeelden hiervan zijn dat er geen geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden om aan de standaardwaarde te voldoen of dat de geluidbeperkende maatregelen zorgen voor zoveel mogelijk beperking van overschrijding van de standaardwaarde. Geluid boven de grenswaarde is niet toegestaan, behoudens enkele uitzonderingen. Zo kan bij zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen, onder voorwaarden, een overschrijding van maximaal 5 dB van de grenswaarde worden toegestaan. Wel dient als compensatie daarvoor te worden nagedacht over het realiseren van een geluidluwe gevel.

Er zijn ook andere gebouwen en locaties die niet zijn aangegeven als geluidgevoelig. Voorbeelden hiervan zijn: kantoren, recreatiewoningen, begraafplaatsen of parken. Hiervoor geldt dat de gemeente zelf de mate van bescherming tegen geluid kan bepalen vanuit haar taak 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties'. Zodra in een gebouw of op een locatie met zekere regelmaat en voor een langere tijd personen kunnen verblijven dient het onderdeel geluid nader bekeken te worden. De praktijk wijst uit dat een goede locatiekeuze van activiteiten of functies meestal voldoende is voor het bereiken van het gewenste beschermingsniveau.

De instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) beperken zich tot geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige ruimten. Deze instructieregels verschillen (deels) per type geluidsbron zoals bedrijven en wegen. Daarnaast moet er gekeken worden naar geluid van alle geluidbronnen samen. Tot slot geldt voor geluidsnormen van onversterkt menselijk stemgeluid, zoals dat van spelende kinderen op een schoolplein, dat dit niet met waarden wordt gereguleerd. Volgens artikel 5.59 van het Bkl moet het omgevingsplan regelen dat het geluid dat wordt veroorzaakt door een activiteit op een geluidgevoelig gebouw (zoals woningen) aanvaardbaar is. In een omgevingsplan kunnen, om het stemgeluid van spelende kinderen te reguleren, voorschriften worden opgenomen. Dit kan bijvoorbeeld zijn ten aanzien van het aantal kinderen dat tegelijkertijd buiten mag spelen om een aanvaardbaar geluidniveau te behouden.

Interim Geluidbeleid

Voor het toelaten van geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied heeft de gemeente Amsterdam het Interim geluidbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld. Dit beleid betreft een beleidsneutrale omzetting van het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd).

Omdat het Interim Geluidbeleid nog niet formeel was bekendgemaakt, is in de geluidonderzoeken uitgegaan van de uitgangspunten van het Amsterdams geluidbeleid 2016. Het project is echter wel getoetst aan het Interim geluidbeleid Amsterdam.

Vanwege de beleidsneutrale omzetting van het Amsterdams geluidbeleid 2016 naar het Interim Geluidbeleid, ontstaan er geen consequenties voor het project en geen nieuwe eisen waaraan in het kader van geluid getoetst moet worden.

5.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een geluidgevoelig gebouw of ruimte in het kader van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De analyse ten aanzien van industrielawaai is reeds opgenomen in paragraaf 5.1. Onderstaand volgt de analyse ten aanzien van de overige geluidsactiviteiten, waaronder wegverkeer-, (metro-)spoorweglawaai, luchtvaartlawaai, grondgeluid en cumulatie van geluid.

Er zijn onderzoeken naar verschillende geluidsbronnen uitgevoerd, de belangrijkste resultaten, conclusies en aanbevelingen uit deze onderzoeken worden hieronder weergegeven.

5.3.2.1 Omgevingslawaai

Wegverkeerslawaai

Er is een akoestisch onderzoek omgevingslawaai uitgevoerd, waaronder het wegverkeerslawaai. Dit onderzoek (kenmerk: H 8336-21-RA-004) is uitgevoerd door Peutz en als bijlage 3 aan deze onderbouwing. De projectlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de Rijksweg A10, de Henk Sneevlietweg, Overschiestraat en de Vlaardingenlaan. De standaardgrenswaarde voor geluid vanaf gemeentewegen bedraagt 53 dB, de grenswaarde ligt op 70 dB. Uit het onderzoek blijkt dat het geluidniveau van gemeentewegen op de gevels van de beoogde woningen ten hoogste 66 dB bedraagt. Dit betekent dat de grenswaarde met maximaal 13 dB wordt overschreden. De grenswaarde wordt nergens overschreden.

De standaardwaarde van lawaai afkomstig van geluid van rijkswegen ligt op 50 dB en de grenswaarde ligt op 60 dB. Het geluid op de gevels van de beoogde woningen afkomstig van verkeer op de rijkswegen bedraagt ten hoogste 65 dB. Dit betekent dat de standaardwaarde met maximaal 15 dB overschreden wordt, de grenswaarde wordt met maximaal 5 dB overschreden.

In het onderzoek is gekeken naar het toepassen van geluidbeperkende maatregelen.

Bronmaatregelen

Allereerst is gekeken naar het toepassen van bronmaatregelen aan de Rijksweg A10. Als ervoor wordt gekozen om alle gemodelleerde wegvakken van de A10 te voorzien van twee-laags zeer open asfaltbeton, kan het geluid met 0-4 dB worden gereduceerd. Dit is echter onvoldoende om een overschrijving van de grenswaarden te voorkomen en daardoor is de maatregel niet doeltreffend. Daarnaast ontmoet het vervangen van een dergelijk oppervlak aan asfalt tevens overwegende bezwaren van financiële aard.

Daarnaast is bekeken of het aantal dB afkomstig van de Henk Sneevlietweg, de Vlaardingenlaan en Overschiestraat verlaagd kan worden middels de toepassing van een type geluidreducerend asfalt (SMA-NL 8G+). Door toepassing van SMA NL-8G+ wordt het geluidsniveau met 1 – 2 dB gereduceerd. Dit is onvoldoende om een overschrijving van de grenswaarden te voorkomen.

De toepassing van bronmaatregelen is niet doeltreffend om de overschrijding van de grenswaarden te voorkomen. Bovendien is het vervangen van het wegdek vanuit financiële overwegingen onwenselijk.

Overdrachtsmaatregelen

Omdat de toepassing van bronmaatregelen onvoldoende is, is gekeken of de toepassing van overdrachtsmaatregel in de vorm van een geluidsschermen mogelijk is. Het geluid ten gevolge van het wegverkeer op de Rijksweg A10 wordt reeds gedeeltelijk afgeschermd door de eerstelijns bebouwing tussen het plangebied en de rijksweg. Conform opgave van de opdrachtgever wordt de toekomstige realisatie van een geluidsscherm naast de rijksweg (lang na realisatie van het planvoornemen), in het niet afgeschermd gebied tussen de bestaande bebouwing in, door de gemeente overwogen.

Om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de gemeentelijke wegen onder de standaardwaarde te brengen, zijn vanwege de zeer korte afstand van het plan tot deze wegen, zeer hoge extra geluidsschermen tussen bouwplan en deze wegen noodzakelijk. De plaatsing van deze zeer hoge geluidsschermen stuit op stedenbouwkundige bezwaren. Bovendien wordt er al een gebouwgebonden geluidsscherm geplaatst, waardoor het geluid op een groot aantal woningen afneemt tot onder de standaardwaarde.

Maatregelen aan de ontvanger

Vanwege het feit dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet doeltreffend zijn en/of wenselijk zijn, moeten er aanvullende maatregelen aan de ontvanger worden getroffen om te kunnen voldoen aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. worden daarom maatregelen toegepast op de ontvangers. In een eerder stadium is voor het gebouw reeds voorzien in een groot gebouwgebonden geluidsscherm. Met dit scherm wordt het geluid op veel woningen fors gereduceerd. Daarnaast wordt afhankelijk van het woningtype de meest effectieve maatregel toegepast. In het akoestisch onderzoek worden deze maatregelen per woningtype uiteengezet. Na het toepassen van die maatregel(en) wordt voldaan aan de voorwaarden uit het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam.

Spoorweglawaai

Hoewel de voorgenomen ontwikkeling formeel is gelegen binnen het geluidaandachtsgebied van het westelijk gelegen metrospoor, blijkt uit akoestisch onderzoek van Peutz dat door de afscherming en afstand tot het spoor de onderhavige locatie niet geluidbelast is ten gevolge van spoorweglawaai vanuit het metrospoor.

Luchtverkeerslawaai

Geluidsniveaus

De projectlocatie ligt binnen de LIB-5 contour van Schiphol. Vanuit het Omgevingseffectrapport voor het Schinkelkwartier volgt echter dat er bij ontwikkelingen waarbij nieuwe geluidsgevoelige functies (waaronder wonen), aangegeven moet worden hoe er rekening wordt gehouden met geluidshinder afkomstig van luchtvaart. Hiertoe is een Quickscan Luchtvaartgeluid opgesteld door Soundscape Consulting, deze is als bijlage 4 toegevoegd aan deze onderbouwing. Het doel van deze quickscan is onderzoeken of het ontwerp voldoet aan de spelregels en richtlijnen van het OER en hoe maatregelen gericht op luchtvaartgeluid worden geborgd. Tevens is het doel een bijdrage te leveren aan een kwalitatief goed bouwkundig plan, waarbij er rekening wordt gehouden met locatie-specifieke uitdagingen.

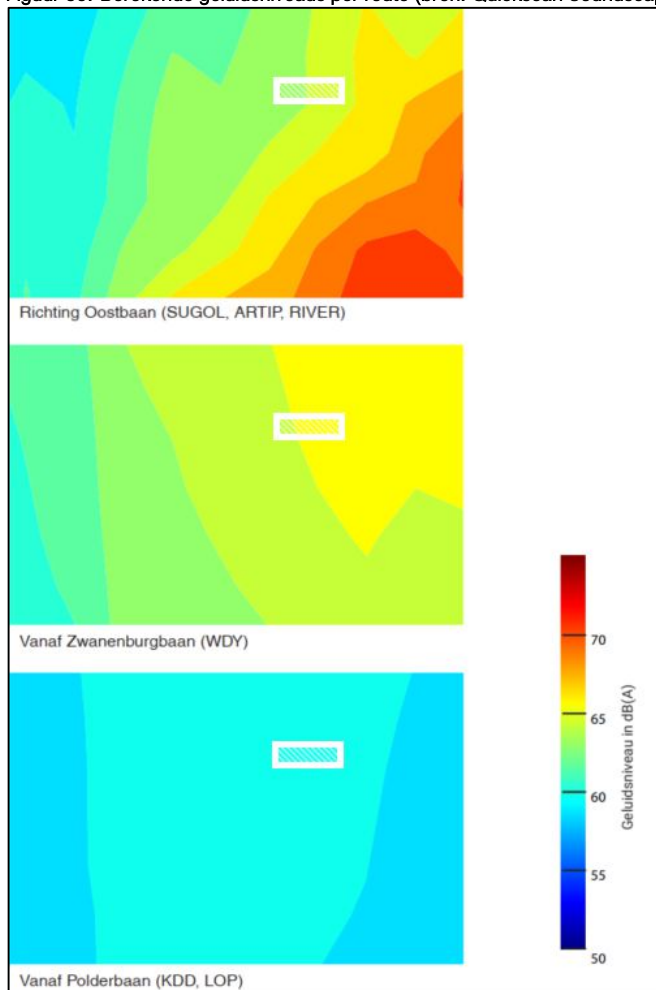
De projectlocatie wordt blootgesteld aan drie luchtvaartroutes. Hieronder volgt een weergave van de routes, de totaal aantal vluchten en of er nachtluchten zijn toegestaan (gebaseerd op het jaar 2021-2022).

Figuur 34. Vluchten per route (bron: Quickscan Soundscape Consulting)

Route	Aantallen (in totalen)	Nachtluchten over het gebied (ja/nee)
Opstijgend vliegverkeer vanaf de Zwanenburgbaan (via de WDY route)	6100	Nee
Opstijgend vliegverkeer vanaf de Polderbaan (via de KDD/LOP routes)	6800	Ja ¹
Landend vliegverkeer richting de Oostbaan (via de SUGOL, RIVER, ARTIP routes)	8900	Nee

Voor bovenstaande routes is de te verwachte geluidsbelasting tijdens een gemiddelde vlucht berekend, voor een situatie zonder bebouwing. Hieruit volgt een beeld van de geluidsbelasting voor de verschillende routes, aan de hand waarvan bepaald wordt over er sprake kan zijn van geluidshinder. In figuur 35 zijn de berekende geluidsniveaus weergegeven per route, de projectlocatie is hierbij wit omlijnd.

Figuur 35. Berekende geluidsniveaus per route (bron: Quickscan Soundscape Consulting).

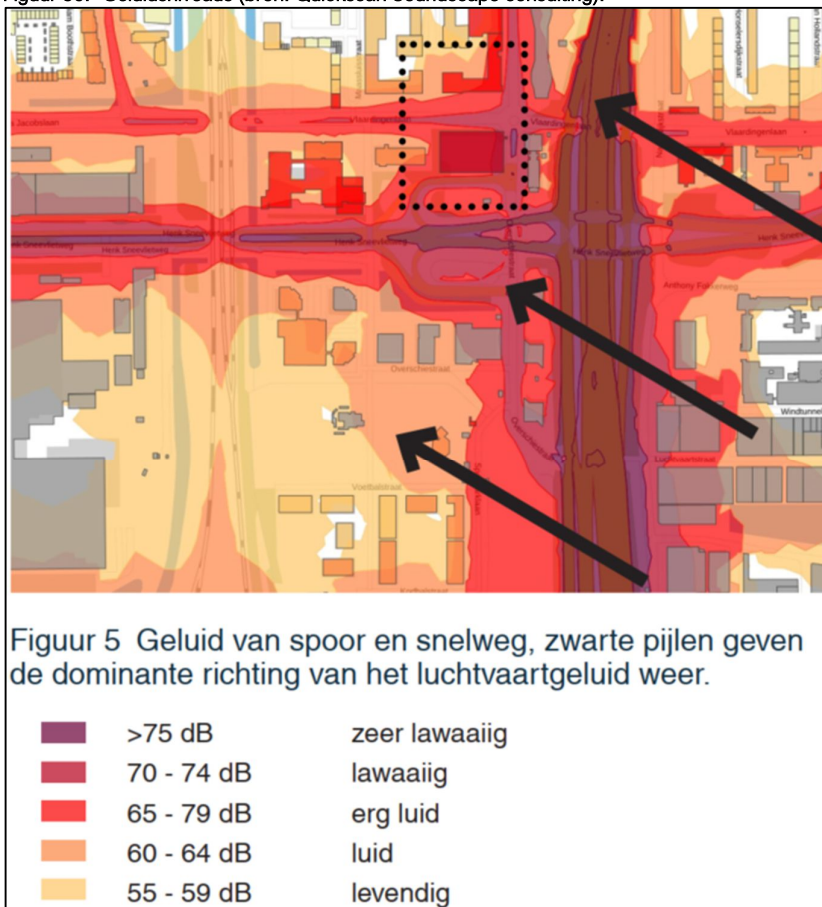


Gebleken is dat de geluidsniveaus alleen op de meest oostelijk georiënteerde rand van het projectgebied bij landend vliegverkeer van de Oostbaan de referentiewaarde overschrijdt. Geluidshinder afkomstig van vluchten van de Polderbaan is beperkt.

Beoordeling effecten luchtvaartgeluid

Allereerst zijn de geluidsniveaus van spoor en snelweg in kaart gebracht, met daarbij markeringen die de geluidsrichting van luchtvaartverkeer weergeven. Een uitsnede van de daarbij horende afbeelding is opgenomen in figuur 36.

Figuur 36. Geluidsniveaus (bron: Quickscan Soundscape consulting).



In de analyse van de bouwplannen is in relatie tot bovenstaande situatie gekeken naar een de volgende aspecten:

- Bouwblok positionering
- Gebouwworm
- Plattegrond en indeling
- Gevels en materialisatie
- Groenplan

Het betreft een besloten bouwblok met hoogteaccenten dat omgevingsgeluid van spoort en snelweg zo goed mogelijk tegenhoudt. Tevens wordt er een geluidscherm geplaatst ter afwering van geluid. Het gebouw staat haaks op de richting van invallend geluid, waarbij geluidsniveaus aan de kant zonder zichtlijn minder geluidshinder ondervinden. Verwacht wordt dat de het geluidsniveau aan de binnenzijde van het bouwblok beduidend lager is dan aan de buitenzijde.

De enkelzijdige oriëntatie van de woningen verschilt per verdieping, in sommige gevallen betekent dit dat een deel van de slaapvertrekken aan voor luchtvaart belaste geluidsgevels grenst. Dit betreft met name de woningen in bouwblokken 2 en 3. Tijdens de nacht wordt echter nauwelijks of niet gevlogen. Bovendien worden de woningen voorzien van afsluitbare loggia's en balkons aan de buitenzijde van deze woningen. Verwacht wordt dat er alsnog weinig tot geen overlast veroorzaakt door luchtverkeer wordt ervaren.

Op enkele plaatsen zijn er (lange) gangen met een opening aan weerszijde aanwezig. Een groot deel van invallend geluid blijft daardoor in de gang hangen, waardoor geluidenergie geluidsgalmen- en reflecties aan de geluidluwere zijden van de binnenzijde van het bouwblok kan veroorzaken.

De gevels bestaan verschillende materialen zoals glas, siersteen en hout. Met name aan de binnenzijde zijn de gevels overwegend glad, waardoor op die plaatsen meer geluidweerskaatsing plaatsvindt. Door toepassing van inpandige balkons met ornamenten en tegels met textuur worden de gevels voorzien van reliëf. Invallend geluid galmt daardoor minder. Het groenplan bestaat uit de verspreiding van bomen, beperkte (deels verharde) bestrating en de aanwezigheid van gras en kruidachtige planten. Geluid wordt hierdoor beter geabsorbeerd.

De aanbeveling om slaapkamers aan de binnenhoven te situeren, in verband met luchtvaartgeluid, is vervallen omdat tijdens de nacht niet of nauwelijks wordt gevlogen. De projectlocatie ligt namelijk op ruime afstand van de vliegroutes voor vluchten vanaf de Polderbaan. Vanaf de andere vliegroutes, Zwanenburgerlaan en de Oostbaan, zijn geen nachtvluchten voorzien, waardoor de kans op geluidhinder door nachtvluchten beperkt zal zijn.

Vervolgens wordt voorzien in afsluitbare loggia's en balkons aan de buitenzijde van bouwblokken 2 en 3. Aanbevolen wordt om de wanden van de gangen te bekleden met absorberend materiaal, om zo geluidsgalmen- en reflecties te verminderen. Tevens behoort het heroverwegen van het gevelontwerp aan de binnenzijde van de binnenplaats met een directe zichtlijn tot de vliegtuigen tot de aanbevelingen.

In het ontwerp zijn in de corridors akoestisch plafonds toegepast en worden de deuren 'los' bevestigd aan de vloeren en wanden om geluidsgalmen te verminderen. Aanpassing van het gevelontwerp is niet haalbaar gebleken in het project.

Geconcludeerd wordt dat, ook wanneer bovenstaande aanbeveling niet worden meegenomen, de beoogde ontwikkeling voldoende aansluit op spelregels uit het OER en de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan, waardoor er rekenschap wordt gegeven ten aanzien van luchtvaartgeluid.

Informatieplicht LIB-5 zone

Toekomstige bewoners worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting door de ligging in het LIB 5 – gebied. Hierdoor kunnen zij een weloverwogen, bewuste keuze maken om te wonen in een door luchtvaartgeluid belast gebied. In de koop- en huurovereenkomsten wordt opgenomen dat er sprake kan zijn van geluidhinder vanwege luchtvaart.

Grondgeluid

In het kader van het Omgevingseffectrapport (OER) voor de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier is door TNO-onderzoek gedaan naar de geluidniveaus vanwege grondgeluid van Schiphol in het Schinkelkwartier-gebied (notitie TNO 2023 M11894, "Verkenkend onderzoek grondgeluid Schinkelkwartier", d.d. 9 oktober 2023). Voor wat betreft het plangebied Vlaardingenlaan zijn met name starts vanaf de Aalsmeerbaan, Kaagbaan en Buitenveldertbaan relevant.

Door TNO zijn aanvullend onder andere geluidmetingen verricht in Schinkelkwartier bij de locatie Overschiestraat 182-188 (notitie TNO 2023 M12102, "Metingen grondgeluid bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188", d.d. 3 november 2023). Deze locatie ligt dichtbij Schiphol dan de locatie Vlaardingenlaan, maar wel in dezelfde richting. De meetresultaten van de Overschiestraat zijn dus worst-case ook van toepassing op de locatie Vlaardingenlaan. Daarnaast heeft TNO in februari 2024 opnieuw geluidmetingen verricht in Nieuwe Meer Oost (notitie TNO 2024 M10640, "Metingen grondgeluid investeringsnota Nieuwe Meer Oost").

De belangrijkste resultaten van de metingen van TNO uit 2023 zijn (citaat uit TNO-notitie 2023):

“Gemiddeld per vliegtuigtype levert de A330-300 de hoogste niveaus van het grondgeluid, met afhankelijk van de meethoogte een piek van 71 en 76 dB in de tertsband van 31,5 Hz. Het hoogste niveau is gemeten op 1,5 meter hoogte; op 7,5 meter hoogte en op het dak zijn de niveaus veelal tot 5 dB lager.”

De belangrijkste resultaten van de metingen van TNO uit 2024 zijn (citaat uit TNO-notitie 2024): *“Gemiddeld per vliegtuigtype levert de A330-300 de hoogste niveaus van het grondgeluid, met afhankelijk van de meethoogte een piek tussen 67 en 72 dB in de tertsband van 31,5 Hz.”*

Voor grondgeluid bestaan geen geluidnormen of een vastgestelde beoordelingsmethode van de aanvaardbaarheid van het geluid. TNO trekt in de conclusies van het onderzoek een parallel met de optredende geluidsniveaus vanwege grondgeluid in de woonwijk VrijschotNoord in Hoofddorp, waar onderzoek is verricht naar grondgeluid na gebruiknaam van de Polderbaan.

Op basis van de metingen komt TNO tot de volgende conclusie (citaat uit TNO-notitie 2023, de conclusies uit de TNO-notitie 2024 zijn vergelijkbaar):

“Ter plaatse van de locatie Overschiestraat 182 en 188 is het gemeten grondgeluid ten gevolge van respectievelijk de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan 14 en 17 dB lager is dan het niveau in Vrijschot-Noord in 2005, in de situatie voordat er maatregelen werden getroffen. Met correctie voor het seizoen (van herfst naar winter) is de verwachting dat het verschil met Vrijschot-Noord nog tenminste 10 dB zal bedragen. Daarmee is het gemeten niveau van het grondgeluid op de meetlocatie niet hoger dan het niveau dat voor Vrijschot-Noord (na realisatie van maatregelen) ten doel is gesteld.”

Peutz heeft in het akoestisch onderzoek (zie bijlage 3 bij de GoFlo) de TNO-onderzoeken geïnterpreteerd en toegepast op de voorgenomen ontwikkeling. Hieruit volgt dat het projectgebied Vlaardingenlaan op een grotere afstand van Schiphol is gelegen dan het projectgebied Overschiestraat 182-188, in dezelfde richting ten opzichte van Schiphol. De conclusies van het TNO-onderzoek inzake de locatie Overschiestraat 182-188 zijn derhalve ook worst-case voor Vlaardingenlaan toepasbaar. Op basis van het TNO-onderzoek kan derhalve geconcludeerd worden dat grondgeluid in het projectgebied waarneembaar kan zijn, maar niet tot ernstige hinder of een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat leidt. Het niveau van het grondgeluid ter plaatse van het projectgebied zal duidelijk lager liggen dan de referentiewaarde (Vrijschot-Noord) van 80 dB.

Opgemerkt wordt nog dat de geluidsniveaus op de meethoogte van 1,5 meter hoger zijn dan op grotere beoordelingshoogten. De woningen in het bouwplan bevinden zich met name op grotere beoordelingshoogten en ondervinden dus een lager geluidsniveaus vanwege grondgeluid.

Cumulatie

Indien het geluid op een geluidgevoelig gebouw voor meerdere geluidbronsoorten hoger is dan de standaardwaarde, dan wordt de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. Hierbij zal gemotiveerd moeten worden op welke wijze met deze samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Uit de berekeningen blijkt dat het maximale gecumuleerde geluid 68 dB bedraagt. Deze waarde is niet hoger dan de maximale grenswaarde ten aanzien van gemeentewegen, te weten 70 dB.

Hinder en slaapverstoring

Als gevolg van geluid van wegverkeer kan er hinder en slaapverstoring plaatsvinden. Hieronder volgt weergave van de percentages ernstig gehinderde en slaapverstoorden per relevante bronsoort (wegverkeer, luchtvaart en gecumuleerde geluidbelasting).

Figuur 37. Tabellen percentages hinder en slaapgestoorden (bron: Akoestisch onderzoek omgevingslawaai, Peutz)
Wegverkeerslawaai: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstig gehinderden.

Geluidbelasting wegverkeer (Lden in dB) en percentage ernstig gehinderden								
Geluidbelasting	< 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	> 70
Ernstig gehinderden	0 %	7,95 %	8,07 %	9,59 %	12,82 %	17,76 %	24,41 %	> 25 %
Aantal woningen	0	7	13	3	17	78	58	0

Wegverkeerslawaai: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstige slaapverstoring.

Geluidbelasting wegverkeer (Lnight in dB) en percentage ernstige slaapverstoring								
Geluidbelasting	< 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	> 70
Ernstig gehinderden	0 %	2,51 %	3,51 %	5,15 %	7,41 %	10,30 %	11,98 %	11,98 %
Aantal woningen	17	6	0	33	120	0	0	0

Luchtvaartlawaai: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstig gehinderden.

Geluidbelasting luchtvaart (Lden in dB) en percentage ernstig gehinderden								
Geluidbelasting	< 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	> 70
Ernstig gehinderden	0 %	8,64 %	15,08 %	25,01 %	38,51 %	54,04 %	61,7 %	61,7 %
Aantal woningen	0	0	0	176	0	0	0	0

Luchtvaartlawaai: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstige slaapverstoring.

Geluidbelasting luchtvaart (Lnight in dB) en percentage ernstige slaapverstoring								
Geluidbelasting	< 30	30 - 35	35 - 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	> 60
Ernstig gehinderden	0 %	4,01 %	6,33 %	9,84 %	14,99 %	22,18 %	30,51 %	30,51 %
Aantal woningen	0	0	176	0	0	0	0	0

Gecumuleerd geluid: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstig gehinderden.

Geluidbelasting gecumuleerd (Lden in dB) en percentage ernstig gehinderden							
Geluidbelasting	< 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70
Ernstig gehinderden	0 %	7,95 %	8,07 %	9,59 %	12,82 %	17,76 %	24,41 %
Aantal woningen	0	0	0	0	23	69	84

Gecumuleerd geluid: aantal woningen per geluidklasse en percentage ernstige slaapverstoring.

Geluidbelasting gecumuleerd (Lnight in dB) en percentage ernstige slaapverstoring							
Geluidbelasting	< 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70
Ernstig gehinderden	0 %	2,51 %	3,51 %	5,15 %	7,41 %	10,30 %	11,98 %
Aantal woningen	0	0	23	25	128	0	0

Opgemerkt dient te worden dat bewoners zich bewust zijn dat zij kiezen van een geluidbelaste situatie. Bovendien worden er maatregelen toegepast en betreft het hier nieuwbouwwoningen die goed geluid geïsoleerd zijn, waardoor er sprake is van een goede woonkwaliteit qua geluid ten opzichte van de "gemiddelde" woning.

Informatieplicht geluid (algemeen)

Toekomstige bewoners worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting en de getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied. In de koop- en huurovereenkomsten wordt opgenomen dat er sprake kan zijn is van een geluidbelaste locatie waar zij komen te wonen.

5.3.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt een randvoorwaarde voor de beoogde ontwikkeling, maar met het treffen van geluidbepalende maatregelen aan de woningen wordt de ontwikkeling inpasbaar geacht in de geluidbelaste omgeving.

5.4 GEZONDHEID

5.4.1 Algemeen

Het beschermen van de gezondheid en van het milieu is van belang (§5.1.4 Bkl). Het Rijk stelt ondergrenzen voor de bescherming van de gezondheid. Bijvoorbeeld via instructieregels of omgevingswaarden voor geluid, luchtkwaliteit, geur en waterkwaliteit. Naast de gezondheidsbescherming kan het bevoegd gezag het belang van gezondheidsbevordering meewegen. Zo heeft de fysieke leefomgeving positieve gezondheidseffecten als deze uitnodigt tot gezond gedrag en mensen stimuleert tot meer bewegen, gezonder eten en elkaar ontmoeten.

Sport en bewegen

Er zijn geen wettelijke normen voor het voorzien in voldoende sportvoorzieningen. Wel kent Amsterdam de "Bewegende Stad" (Amsterdamse Beweeglogica). Dit betekent de stad zo inrichten, dat deze uitnodigt tot bewegen. De Bewegende Stad is een stad waarin bewegen een vanzelfsprekend onderdeel is van het alledaags leven. Doel hiervan is gedragsverandering te bewerkstelligen.

De uitgangspunten van de Beweeglogica zijn:

1. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en voetganger;

2. In de Bewegende Stad is sport om de hoek;
3. De Bewegende Stad is een speeltuin;
4. In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten.

Daarnaast kent Amsterdam referentienormen voor sport en spelen, zoals vastgelegd in de nota 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' (9 januari 2018).

Voor de benodigde hoeveelheid sportvoorzieningen in de toekomstige situatie dient te worden getoetst aan de Amsterdamse referentienormen voor sport:

- Voor de benodigde binnensporten (fitness, padel, zaalvoetbal) wordt de benodigde ruimte meegenomen in de vastgoedontwikkeling.
- Voor veldsport zoals voetbal, hockey en tennis geldt voor een gemengd stedelijk woonmilieu een referentienorm van 5 m² b.v.o. per woning. Er moet worden bepaald hoe aan deze ruimteclaim invulling kan worden gegeven.
- Daarnaast is per 300 woningen 1 speelplek van 150 m² en is per 1.000 woningen 1 speelveld van 1.000 m² in de openbare ruimte nodig.
- Voor sport in de openbare ruimte geldt de referentienorm 1 m² terrein per woning. Sporten en bewegen kan worden gestimuleerd door een inrichting met verkeersvrije joggingspaden, groene wandelroutes en speelplekken voor kinderen.

Leefstijl

Amsterdam zet in op het verbieden van ongezonde eetgelegenheden in de nabijheid van scholen. Binnen 250 meter van bestaande en nieuwe scholen worden geen nieuwe snackbars (horecacategorie 1) toegestaan.

Ook wordt beoogd dat openbare ruimten rookvrij zijn. Daarnaast adviseert de GGD ook om houtstook te verbieden, wat de gezondheidssituatie in het plangebied ten goede komt. Bij de ontwikkeling van het plan wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse doelstelling voor een rookvrije omgeving, waarbij roken en het stoken van hout wordt ontmoedigd.

5.4.2 Relatie tot ontwikkeling

5.4.2.1 Gezondheidsbescherming

In het project worden maatregelen genomen om hittestress te voorkomen door groen op te daken aan te leggen, waterretentie toe te passen, een groene binnentuin te realiseren en vijver dat voor verkoeling zorgt. Daarnaast wordt lichthinder voorkomen door 'vriendelijke' Ledverlichting toe te passen in de binnentuin. Vervolgens blijkt uit paragraaf 5.7 dat geen overschrijdingen plaatsvinden in relatie tot luchtkwaliteit. In paragraaf 5.3 is uiteengezet dat door het nemen van afdoende geluidsbeperkende maatregelen aan de woningen, een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden. Ten slotte vindt er geen hinder vanuit magnetische straling plaats, omdat de projectlocatie op voldoende afstand is gesitueerd van de 50 kV-hoogspanningskabel. Dit is reeds afgestemd met medewerkers van de GGD. In paragraaf 5.5 wordt dit nader omschreven.

5.4.2.2 Gezondheidsbevordering

In het plan wordt ook aandacht besteed aan gezondheidsbevordering. Zo is het uitgesloten dat er een snackbar of vergelijkbare functies in de plint van het plan gerealiseerd kan worden. Daarnaast is in het ontwerp van de binnentuin een speelheuvel voor kinderen opgenomen en zijn sportvoorzieningen, waaronder sportrekken van onder andere hardhout, edelstalen voorzien. Hiermee wordt bijgedragen aan het invullen van referentienorm voor sport en spelen. De binnentuin is alleen toegankelijk voor voet- of fietsgangers. Ten slotte kan in alle gebouwen gebruik worden gemaakt van trappen en liftoegangswegen. Hiermee draagt het plan bij aan het bevorderen van bewegen. Dit draagt bij aan een gezonde en activerende omgeving.

5.4.3 Conclusie

Het aspect gezondheid leidt niet tot een belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.5 KABELS EN LEIDINGEN

5.5.1 Algemeen

De Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (Wibon) bevat regels ter bescherming van bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. In het omgevingsplan kunnen de locaties en kenmerken van kabels en leidingen staan om de omgeving te beschermen tegen de risico's van deze kabels en leidingen.

Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (Wibon)

De Wibon gaat niet op in de Omgevingswet. Doel van de Wibon is gevaar of economische schade door beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen te voorkomen. Het gaat dan om water-, elektriciteit-, gas- en telecomleidingen. Netbeheerders zijn door deze wet verplicht om informatie te geven over de ligging van hun kabels en leidingen.

Mechanisch graven of heien mag in de openbare ruimte pas als er bij het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) van het Kadaster een KLIC-melding is gedaan. Deze verplichting geldt voor elke graafdiepte.

Degene die de mechanische graafwerkzaamheden uitvoert of laat uitvoeren, is de grondroerder. Een grondroerder is verplicht informatie over de ligging van eventuele ondergrondse kabels en leidingen op de graaflocatie op te vragen. Dit moet gebeuren vóór de graafwerkzaamheden beginnen. Het Kadaster regelt dat de melder informatie krijgt over de ligging van eventuele ondergrondse kabels en leidingen op de graaflocatie.

Omgevingsplan – (toelaten van) buisleidingen en hoogspanningsleidingen

Bij het toelaten van buisleidingen en hoogspanningsleidingen gaat het erom dat er een veilige omgeving rondom ondergrondse kabels en leidingen aanwezig is. Deze leidingen moeten opgenomen worden in het omgevingsplan. Voor andere ondergrondse kabels en leidingen kan de gemeente zelf bepalen of deze opgenomen worden in het omgevingsplan. Bijvoorbeeld leidingen die belangrijk zijn voor de energievoorziening, zoals de stadsverwarming. Als maatregelen nodig zijn, dan moeten deze geborgd worden in de omgevingsvergunning of het omgevingsplan. Deze bouwregels zijn gericht op het evenwichtig toedelen van functies aan locaties. Denk bijvoorbeeld aan de situering en afstand van ondergrondse kabels en leidingen ten opzichte van omliggende woningen.

Daarnaast bepaalt een gemeente in haar omgevingsvisie welke ondergrondse leidingen of kabels relevant zijn voor de fysieke leefomgeving en of deze relevant zijn om op te nemen in het omgevingsplan.

In het omgevingsplan staan geen of zeer beperkt gebruiksregels voor ondergrondse kabels en leidingen. Deze regels richten zich op de ligging, het type leiding en de gebruikskennmerken. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om de volgende kenmerken:

- soort stof (bij buisleidingen)
- maximale druk (bij gas in buisleidingen)
- maximaal vermogen (bij ondergrondse hoogspanningsleidingen)

Hoogspanningsverbindingen en magneetveldzones

Op 21 april 2023 is het herijkte voorzorgbeleid magneetvelden bij elektriciteitsvoorzieningen in werking getreden. Het doel van het voorzorgbeleid magneetvelden is om, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, te voorkomen dat burgers (volwassenen en kinderen) langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden die afkomstig zijn van de elektriciteitsinfrastructuur. Niet omdat dit om gezondheidsredenen noodzakelijk is, maar uit voorzorg.

Het voorzorgbeleid voor magneetvelden bestaat uit:

- bronmaatregelen, die de netbeheerders bij alle netcomponenten treffen;
- afstandsmaatregelen bij bovengrondse hoogspanningslijnen, die het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening op basis van de berekening van de magneetveldzone kan treffen.

Door de minister voor Klimaat en Energie (KE) en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) is, in afstemming met de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), besloten om voor andere netcomponenten dan bovengrondse hoogspanningslijnen geen afstanden ten opzichte van gevoelige bestemmingen te adviseren. Dat betekent dat er ook geen magneetveldzone bij deze netcomponenten bepaald wordt.

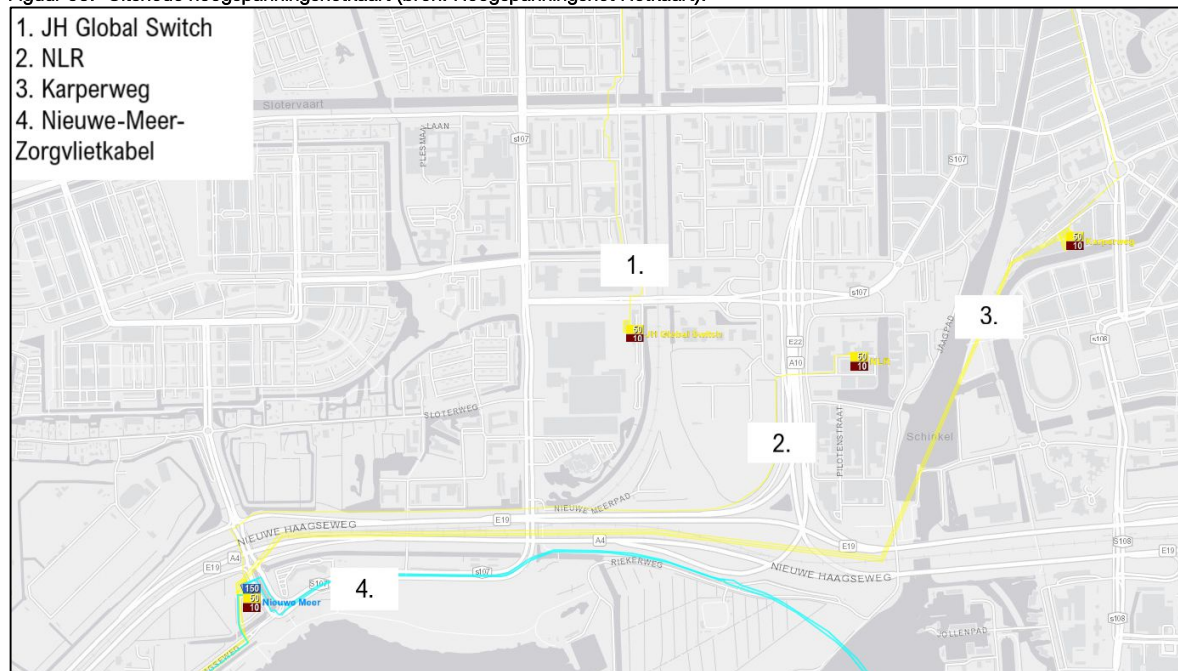
Het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening heeft de mogelijkheid om de magneetveldzone van een bovengrondse hoogspanningslijn vast te leggen in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan, omgevingsplan of projectbesluit). Door het verbinden van planregels aan de magneetveldzone kan voorkomen worden dat er nieuwe gevoelige bestemmingen in de magneetveldzone gerealiseerd kunnen worden.

5.5.2 Relatie tot ontwikkeling

In het omgevingsplan “Omgevingsplan gemeente Amsterdam” zijn geen regels opgenomen over buisleidingen/ hoogspanningsleidingen met een bijbehorende beschermingszone. Nader onderzoek naar de buisleiding/ hoogspanningsleiding is gelet op voorgaande niet noodzakelijk.

Voor de volledigheid is de Hoogspanningsnet Netkaart gecontroleerd, hieruit is gebleken dat er een aantal kabels rondom de projectlocatie ligt. Een uitsnede van deze kaart is hieronder, in figuur 38, opgenomen.

Figuur 38. Uitsnede hoogspanningsnetkaart (bron: Hoogspanningsnet Netkaart).

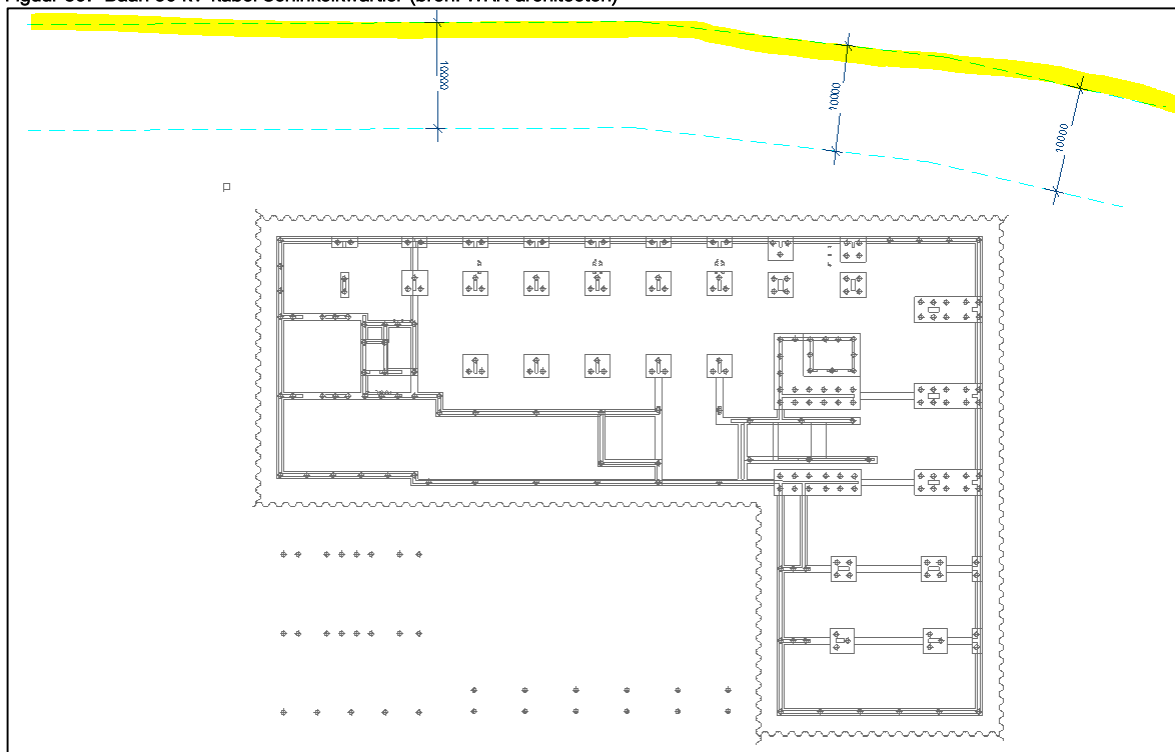


Uit de leefomgevingskaart van het uitgevoerde OER blijkt echter dat er een 50 kV kabel door het Schinkelkwartier ligt. Daarnaast loopt onder de Vlaardingenvlaan een drinkwaterleiding door en aan de oostzijde van de projectlocatie een leiding van het warmtenet. Met de leidingbeheerders vindt nadere afstemming plaats over de inpasbaarheid van de ontwikkeling binnen de zones. Uit onderzoek blijkt dat ten aanzien van het warmtenet geen negatieve effecten optreden. De stadswarmteleiding ligt op een afstand van minimaal 8,7 à 12 meter uit de toekomstige kelder en 7,2 à 10,5 meter uit het hart van de damwand.

Ten aanzien van de 50 kV kabel heeft afstemming plaatsgevonden met de GGD. Uit overleg met de GGD blijkt dat er vastgesteld Amsterdamse Voorzorgbeleid Magneetvelden is ten aanzien van deze elektromagnetische kabels. In dit beleid is opgenomen dat vanaf 10 meter vanaf de buitenste kabel geen

nader onderzoek nodig is, omdat buiten deze afstanden het jaargemiddelde magneetveld zwakker zal zijn dan 0,4 microtesla. De projectlocatie ligt op tenminste 12 meter afstand van deze kabel. In de afbeelding hieronder is deze kabel en diens ligging ten opzichte van de beoogde bebouwing weergegeven. De gele lijn betreft de kabel.

Figuur 39. Baan 50 kV-kabel Schinkelkwartier (bron: WRK-architecten)



De bebouwing ligt, zelfs op het meest nabij gelegen punt, echter op meer dan 10 meter afstand van deze kabel. Nader onderzoek is daardoor niet noodzakelijk.

5.5.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.6 BEZONNING

5.6.1 Algemeen

Voldoende zonlicht en schaduw zijn aspecten van de fysieke leefomgeving. Voldoende zonlicht of juist voldoende schaduw op bijvoorbeeld gebouwen, tuinen, terrassen en speelplekken is belangrijk. Zo draagt voldoende zon bij aan een aangenaam verblijfsklimaat, maar geldt eveneens dat men in de steeds hetere zomers ook de schaduw moet kunnen opzoeken. De rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. Daarom heeft de gemeente de vrijheid om deze zelf in te vullen. Daarbij kan de gemeente gebruikmaken van alle mogelijkheden van het instrument omgevingsplan.

Gemeenten kunnen door regels aan bouwwerken te stellen in het omgevingsplan voorkomen dat er te veel of te weinig schaduw ontstaat. Hierbij kan gedacht worden aan: voldoende afstanden tussen (hoge) bebouwing, bouwhoogten, fysieke vorm van de gebouwen, ligging openbare ruimte en speelplekken ten opzichte van bebouwing en zongericht verkavelen. Naast stedenbouwkundige oplossingen kunnen gemeenten ook kiezen

voor het vastleggen van een omgevingsvergunningplicht in het omgevingsplan of vastleggen van een meldingsplicht voor bouwen van hoge gebouwen in het omgevingsplan. Daarnaast kan in het omgevingsplan worden opgenomen dat bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling een bezonningsonderzoek op basis van de TNO-norm dan wel gemeentelijke norm dient te worden uitgevoerd.

TNO-norm

Voor het beoordelen of sprake is van voldoende zonlicht op de gevels van omliggende woningen, hanteren veel gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen de (niet wettelijk verplichte) TNO-norm. TNO kent een 'lichte' en een 'strengere' norm:

- de 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;
- de 'strengere' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;

Deze normen zijn alleen van toepassing op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen nooit direct zonlicht. In sommige gevallen kan het echter wenselijk zijn om ook de bezonningssituatie voor deze woningen inzichtelijk te maken. Doorgaans wordt een bezonningsstudie aanbevolen bij een bouwhoogte van meer dan 25 meter.

Amsterdamse norm

De gemeente Amsterdam hanteert een iets lichtere eis dan de lichte TNO-norm. In plaats van 8 maanden per jaar wordt 6 maanden per jaar minimaal 2 mogelijke bezonningsuren per dag geëist. De gestelde periode loopt van 21 maart tot 21 september.

5.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Er zijn door Peutz twee bezonningstudies uitgevoerd. Een van de onderzoeken beschouwt de woningen die al aanwezig zijn en waarop de nieuwe bebouwing mogelijk invloed heeft. Het andere onderzoek gaat in op de bezonning in de nieuwe woningen. De onderzoeken worden hieronder separaat behandeld.

Bestaande woningen

Peutz heeft een bezonningstudie uitgevoerd naar de mogelijke invloed van de te realiseren woningen op de bestaande woningen die in de omgeving van de projectlocatie aanwezig zijn. Dit onderzoek is op 20 maart 2024 opgeleverd en draagt kenmerk H 8336-11-RA-001 en is als bijlage 5 bij deze rapportage opgenomen.

Voor bestaande woningen is er geen officiële norm waaraan het aspect bezonning getoetst kan worden. Er is daarom gekozen om de lichte TNO-norm te hanteren. Uit het onderzoek blijkt dat er met name bij de woningen direct ten noorden van het plan er een afname van de bezonning op de gevels te verwachten is. Dit wordt veroorzaakt door de schaduwwerking van het lagere deel van de nieuwe bebouwing. Hierdoor bedraagt afname op de meest kritische datum van de lichte TNO-norm (21 oktober) circa 4 uren. Deze afname wordt verklaard doordat op deze datum de schaduw van het lagere deel van de nieuwbouw de gevels aan de overzijde nog net raakt. De bezonningduur op de getroffen gevel blijft echter nog wel voldoen aan de lichte TNO-norm. Hierbij wordt opgemerkt dat de zon in de periode na 21 oktober snel aan hoogte wint, waardoor de afname door schaduwwerking als snel beperkt blijft tot ongeveer anderhalf uur. In een groot deel van het jaar is er op de gevels van reeds aanwezige woningen geen schaduw afkomstig van de nieuwbouw.

Op wat grotere afstand is lokaal sprake van een beperkte mate van schaduwwerking. Ook hier blijft in de geplande bebouwingssituatie echter ruim voldaan worden aan de lichte TNO-norm. Er zijn geen woningen die in de huidige situatie niet voldoen aan de lichte TNO-norm waar er sprake is van een verdere afname van de bezonningsduur.

In de zomermaanden is er alleen sprake van schaduwwerking op de naastgelegen kantoorbouwen.

Wat betreft de reeds aanwezige bebouwing geldt dat er geen sprake is van een belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Te realiseren woningen

Ook voor de nog te realiseren woningen heeft Peutz een bezonningsstudie uitgevoerd. Hierbij is de te verwachten bezonning in de geplande woningen berekend. Dit onderzoek is op 10 juni 2024 opgeleverd en heeft het kenmerk DdB/LA/ /H 8336-27-NO-001. Binnen dit onderzoek is de bezonningsstudie van de te realiseren woningen op aanwijzing van de gemeente Amsterdam getoetst aan de lichte TNO-norm. Aanvullend is gekeken of de er woningen zijn die niet voldoen aan de zgn. Amsterdamse richtlijn, waar bij de toetsingsperiode van de lichte TNO-norm gewijzigd wordt naar 21 maart tot 21 december.

Lichte TNO-norm

Uit de resultaten blijkt dat door de schaduwwerking van de dichte delen van de vrijstaande gevel aan de zuidkant van het plan er een aantal woningen is waarbij op 21 oktober minder dan twee uur zon mogelijk is. Door het minder gesloten uitvoeren van deze gevel is het mogelijk het aantal uur zon op deze woningen te verhogen tot boven de twee uur. Het gebied met minder dan twee mogelijke bezonningsuren beslaat ongeveer de helft van de gevels aan de oost- en westzijde van het binnen gebied.

In het onderzoek Peutz is opgenomen dat het vanzelf spreekt dat de noordgevel van het bouwblok niet aan de lichte TNO-norm voldoet. Deze woningen hebben echter veelal een zuidgevel, oostgevel of westgevel waar er wel voldoende zon mogelijk is. De schaduw van de vrijstaande gevel aan de zuidzijde van het plan raakt op 21 oktober op het midden van de dag echter nog wel de gevel aan de noordzijde van het binnen gebied. Hierdoor voldoet de onderste ca 1,8 meter niet aan de lichte TNO-norm. Woningen op de begane grond in de noordvleugel van het plan voldoen daarom formeel niet aan de lichte TNO-norm, om dat deze de bezonning beoordeeld op vensterbank hoogte.

Amsterdamse richtlijn

Bij beoordeling aan de Amsterdamse richtlijn blijkt dat ook op 21 september er nog geen zon op de noordgevel valt. De zuidgevel van de noordvleugel voldoen dan echter wel volledig. Bij bestudering van de woningindeling blijkt dat er aan de oostkant van de binnenplaats altijd delen van de ramen van de woonkamers waar er minimaal twee uur zon komt op 21 september/21 maart. Aan de westkant zijn er een paar woningen waarbij dat niet het geval is. In het onderzoek zijn zes woningen aangegeven, die geheel of gedeeltelijk niet voldoen. Als voor deze woningen de bezonningsduur bepaald wordt, wordt voor deze woningen de volgende mogelijke bezonningsduur op 21 september gevonden:

- Woning 1: 1 tot 1,5 uur zon mogelijk;
- Woning 2: 1 tot 1,5 uur zon mogelijk;
- Woningen 2 en 5: 1 uur en 3 kwartier tot 2 uur;
- Woning 4: voor een deel van het raam ongeveer 1,5 uur, een ander deel heeft ongeveer 4 uur zon;
- Woning 6: voor een deel van het raam 1 uur en 3 kwartier tot 2 uur, een ander deel heeft ongeveer 5 uur zon.

Per saldo gaat het dus om twee woningen waar er op 21 maart de norm van 2 uur over het gehele oppervlak van het raam niet gehaald wordt.

5.6.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling in het kader van bezonning op de bestaande woningen geen negatief effect. De bezonningssituatie voor de beoogde woningen in de ontwikkeling is in kaart gebracht. Het aspect bezonning vormt geen belemmering.

5.7 LUCHTKWALITEIT

5.7.1 Algemeen

Volgens artikel 1.3 van de Omgevingswet valt lucht onder de fysieke leefomgeving. Het gebruik van de fysieke leefomgeving heeft soms ongewenste bijwerkingen zoals luchtverontreiniging. Een goede luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid van mensen en voor het milieu. Het bevoegd gezag toetst en monitort de luchtkwaliteit op plaatsen waar representatieve blootstelling is. Alleen als de blootstelling voldoende lang of 'significant' is, moet het bevoegd gezag de omgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) toetsen. Dit uitgangspunt heet ook wel het blootstellingscriterium.

Luchtkwaliteitstoets

De gemeente moet de luchtkwaliteit toetsen binnen aangewezen aandachtsgebieden. Er moet worden nagegaan of de toe te laten activiteiten gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen een aandachtsgebied. De gemeente doet dit voor de volgende activiteiten (artikel 5.51 lid 1 van het Bkl):

- activiteiten die gevolgen hebben voor het gebruik van wegen, water en spoor (verkeersaantrekkende werking) of;
- activiteiten waarvoor luchtregels zijn opgenomen in het Bal.

In artikel 5.50 lid 1 van het Bkl worden enkele activiteiten aangewezen waarvoor te allen tijde een luchtkwaliteitstoets moet worden uitgevoerd door de gemeente. Dit geldt ook indien er geen aandachtsgebied in de omgeving aanwezig is. Het gaat om de volgende activiteiten:

- de aanleg van een tunnel langer dan 100 meter;
- een wijziging van een tunnel waarbij de lengte minimaal 100 meter toeneemt;
- de aanleg van een auto(snel)weg.

Enkel op locaties waar mensen aanwezig zijn, vindt er een beoordeling van de luchtkwaliteit plaats door de overheid. Indien locaties aan één van de volgende criteria voldoen, is er geen toetsing of monitoring van de luchtkwaliteit benodigd:

- relatief korte verblijven (blootstellingscriterium);
- arbeidsplaatsen (artikel 2.2 Bkl);
- als mensen daar niet kunnen komen (toepasbaarheidsbeginsel), bestaand uit (artikel 5.52 Bkl):
 - locaties waar het publiek niet kan komen en waar geen vaste bewoning is;
 - de rijbaan en middenberm van wegen, tenzij voetgangers toegang hebben tot de middenberm.

Aandachtsgebieden

Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO₂) of fijnstof (PM₁₀). De aandachtsgebieden voor NO₂ en PM₁₀ zijn de volgende agglomeraties waarvan de locatie bij ministeriële regeling is aangewezen (artikel 5.51 uit het Bkl):

1. Amsterdam/Haarlem (gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bloemendaal, Diemen, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Ouder-Amstel, Uithoorn, Velsen, Zaanstad en Zandvoort)
2. Den Haag/Leiden (gemeenten: Delft, Den Haag, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delftland, Oegstgeest, Rijswijk, Voorschoten, Wassenaar en Westland)
3. Rotterdam/Dordrecht (gemeenten: Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan de IJssel, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Maassluis, Nissewaard, Papendrecht, Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Sliedrecht, Vlaardingen, Zuidplas en Zwijndrecht)
4. Utrecht (gemeenten: Houten, Nieuwegein, Utrecht en IJsselstein)
5. Eindhoven (gemeenten: Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen, Gerwen en Nederwetten en Veldhoven)

Niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

Toetsen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig indien een project of activiteit niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Dan gaat het bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of

activiteit waarvoor een omgevingsvergunning nodig is maar waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Indien dit het geval is, is er geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) nodig. Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO₂ en PM₁₀ niet hoger is dan 1,2 µg/m³. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Dit volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In artikel 5.54 van het Bkl staan standaardgevallen niet in betekenende mate aangegeven, waaronder:

- Gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen;
- Gebouwen met een kantoorfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² brutovloeroppervlak en een gelijkmatige verkeersverdeling bij twee ontsluitingswegen;
- Zowel gebouwen met een kantoorfunctie als gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties van die gebruiksfuncties, met:
 - één ontsluitingsweg: het aantal woningen maal 0,0008 en een brutovloeroppervlakte van kantoorfuncties en nevengebruiksfuncties daarvan in vierkante meter maal 0,000012 dat samen opgeteld kleiner is dan of gelijk is aan 1,2; of
 - twee ontsluitingswegen: een evenredig aantal woningen en een evenredig grote brutovloeroppervlakte van kantoorfuncties.

5.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Er is door Tauw een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 15 bij deze rapportage. In dit onderzoek is gerekend met een toename van 200 voertuigen, wat is opgenomen in verkeersonderzoek van Arcadis met een met kenmerk RYQ4M2R7Z2JH-161587530-485:3, welke als bijlage 16 is toegevoegd aan deze GoFlo.

Uit de studie van Arcadis blijkt dat de ontwikkelingen aan de Vlaardingenlaan 11 een totaal van 300 extra autoritten per etmaal tot gevolg hebben. Deze bewegingen zullen verspreid over verschillende wegen plaatsvinden. De maximale toename in verkeersintensiteit (het maximale verschil tussen de plansituatie en de autonome situatie zonder de ontwikkeling van Vlaardingenlaan 11 voor zichtjaar 2034) bedraagt 200 autoritten op de Overschiestraat zuid. Dit aantal is ingevoerd in de meest recente versie van de NIBM-tool (versie 24 april 2024). Hieruit volgt een maximale bijdrage van 0,19 µg NO₂/m³ en 0,02 µg PM₁₀/m³. De toename in concentratieniveaus ten gevolge van de verkeersgeneratie van het project is minder dan 1,2 µg/m³ en wordt dus als Niet In Betekende Mate beoordeeld. Langs andere wegen neemt de verkeersintensiteit met minder dan 200 autoritten per dag toe en zal de toename in concentratieniveaus ten gevolge van de verkeergeneratie ook minder dan 1,2 µg/m³ zijn.

Het percentage vrachtverkeer ten opzichte van het de totale verkeersgeneratie is niet bekend. Hiervoor is worst-case een hoog percentage van 5 % aangehouden. 2028 is naar verwachting het eerste jaar na realisatie van het complex. Als zichtjaar in de NIBM tol is worst-case het jaar 2025 ingevuld, waardoor wordt gerekend met een hogere emissie van wegverkeer.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023		
Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		200
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,19
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig		

In het luchtkwaliteitsonderzoek van Tauw (zie bijlage 15) zijn de maximale concentratieniveaus in, en in de directe nabijheid van het projectgebied voor zichtjaar 2023 in kaart gebracht:

- NO₂: 27,4 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie)
- PM₁₀: 19,7 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie)
- PM_{2.5}: 10,2 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie)
- Aantal overschrijdingsdagen PM₁₀: 7 dagen/jaar

De concentratieniveaus in de omgeving van het projectgebied lagen dus in het jaar 2023 al ruim onder de rijksomgevingswaarden.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van Tauw volgt daarnaast dat de toename van het jaargemiddelde concentratieniveau van de stoffen NO₂ en PM₁₀, door de ontwikkeling van het complex aan de Vlaardingenlaan 11 te Amsterdam wordt als Niet In Betekende Mate beoordeeld. De toename in concentratieniveaus is kleiner dan 1,2 µg/m³. Daarnaast liggen de concentratieniveaus ruim onder rijksomgevingswaarden.

Ultrafijnstof

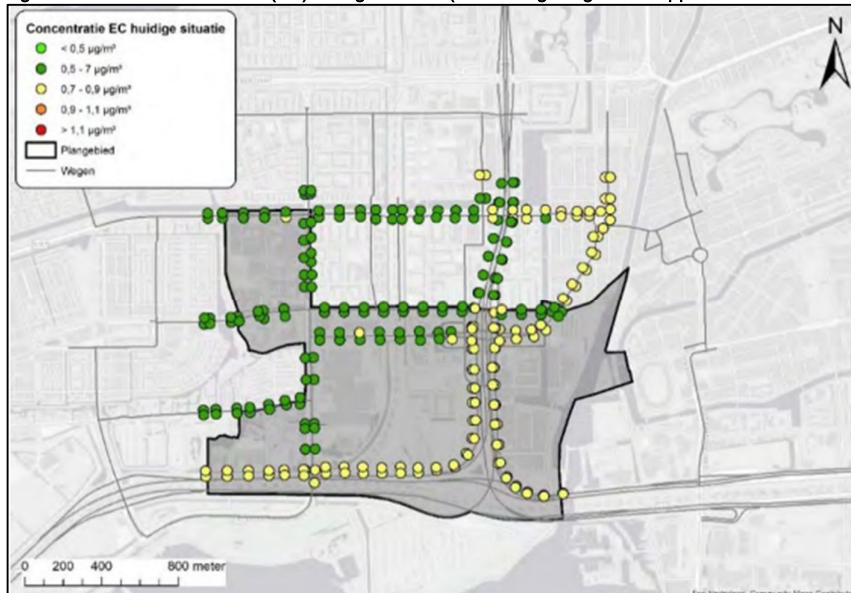
Voor de transformatie van het Schinkelkwartier is er een OER opgesteld voor het gehele Schinkelkwartier, waar de projectlocatie onderdeel van uitmaakt. Bij ontwikkeling van nieuwe woningen en nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt rekenschap gegeven van de concentraties ultrafijnstof vanwege luchtvaart en wegverkeer.

Ten behoeve van het OER is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daarin wordt ingegaan op de situatie van ultrafijnstof door wegverkeer en luchtvaart.

Ultrafijnstof wegverkeer

Wegverkeer levert een substantiële bijdrage aan de concentraties ultrafijnstof in het plangebied. Ultrafijnstof (stofdeeltjes kleiner dan 0,1 micrometer) bevat roet maar ook andere stoffen, terwijl roet wat betreft grootte ook deeltjes bevat die groter zijn dan ultrafijnstof. Roet is de benaming voor verbindingen van elementair koolstof (EC) die vrijkomen bij de verbranding van fossiele brandstoffen.

Figuur 40. Concentraties roet (EC) huidige situatie (bron: Omgevingseffectrapport Schinkelkwartier).



De hoeveelheid ultrafijnstof is afhankelijk van verkeersintensiteiten en weersomstandigheden zoals neerslag, temperatuur en windsnelheid. In de huidige situatie ligt de concentratie roet nabij de projectlocatie tussen de 0,5-0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De verwachting is dat in de toekomst schoner vervoer aanwezig is in Amsterdam, waardoor er sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit. Daarmee is de verwachting dat in de toekomst in de maximale concentratie binnen het Schinkelkwartier op 0,49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ komt te liggen, waardoor voldaan wordt aan de referentiewaarde van 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ter plaatse van de projectlocatie is de worst case ontwikkeling van Schinkelkwartier in kaart gebracht. Deze ontwikkeling draagt nauwelijks bij aan de concentratie ultrafijnstof door wegverkeer. Het toevoegen van nieuwe woningen in Schinkelkwartier leidt ertoe dat toekomstige bewoners worden blootgesteld aan concentraties ultrafijnstof door wegverkeer. Echter zijn er geen wettelijke grenswaarden voor ultrafijnstof verkeer, waardoor er geen sprake is van een overschrijding. Toekomstige bewoners worden over de situatie van ultrafijnstof wegverkeer geïnformeerd en deze informatie wordt ook opgenomen in de koop- en huurovereenkomsten.

Ultrafijnstof luchtvaart

Uit verkennend onderzoek van RIVM (2019) naar de concentraties van ultrafijnstof rondom de luchthaven Schiphol bleek dat deze concentraties verhoogd zijn. De betekenis hiervan voor de gezondheid van omwonenden is onduidelijk, omdat weinig bekend is over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof, in het bijzonder van vliegverkeer.

De ontwikkeling van Schinkelkwartier, en daarbij de ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan, heeft geen invloed op de concentraties ultrafijnstof door luchtvaart. Ultrafijnstof door luchtvaart is een externe factor. In het kader van de transformatie van Schinkelkwartier kunnen geen mitigerende maatregelen worden getroffen. Eventuele maatregelen moeten bij de bron worden getroffen. Een krimp van het aantal vluchten en op termijn schonere vliegtuigen kunnen invloed hebben de concentratie ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol. Het toevoegen van nieuwe woningen in Schinkelkwartier leidt ertoe dat toekomstige bewoners worden blootgesteld aan concentraties ultrafijnstof door luchtvaart. Echter zijn er geen wettelijke grenswaarden voor ultrafijnstof luchtvaart, waardoor er geen sprake is van een overschrijding. Toekomstige bewoners worden over de situatie van ultrafijnstof luchtvaart geïnformeerd en deze informatie wordt ook opgenomen in de koop- en huurovereenkomsten.

Informatieplicht luchtkwaliteit

De toekomstige bewoners worden geïnformeerd over de concentraties fijnstof en daarmee de luchtkwaliteit ter plaatse. Tevens wordt deze informatie opgenomen in koop- en huurovereenkomsten.

5.7.3 Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Het aspect lucht vormt geen belemmering.

5.8 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT

5.8.1 Algemeen

Wet luchtvaart

De Wet luchtvaart betreft luchtverkeer, luchtvaartuigen en luchthavens. De wet is zowel verkeersrechtelijk als omgevingsrechtelijk van aard. De hoofdstukken 8, 8A en 10 van de Wet luchtvaart bevatten (voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet) omgevingsrechtelijke aspecten, namelijk regels over (externe) veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging. De hoofdstukken bevatten op elkaar afgestemde regels voor het luchtverkeer (gebruik van het luchtruim, luchtverkeerswegen, luchthavens) en regels voor de ruimtelijke beperkingen op de grond (vooral bouwbeperkingen).

Samenhang Omgevingswet

De fysieke leefomgeving staat centraal in de Omgevingswet. De regels uit de Wet luchtvaart die leiden tot beperkingen ten aanzien van de aan gronden toe te kennen functie en het toegestane gebruik van gronden worden daarom overgebracht naar de instructieregels. Het gaat daarbij in ieder geval om regels met het oog op het waarborgen van de veiligheid en het beschermen van de gezondheid rond luchthavens, het behouden van de staat en werking van luchthavens en een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in de directe omgeving daarvan.

Luchthaven(indelings)besluit Schiphol

Luchthavenbesluiten vormen het kerninstrument voor de regulering van luchthavens. Luchthavenbesluiten bevatten aan de ene kant regels over het luchthavenverkeer en aan de andere kant regels over de ruimtelijke indeling in de nabijheid van de luchthaven. Omdat de Omgevingswet alle regels over de fysieke leefomgeving bundelt, vallen deze laatste regels onder de reikwijdte van de Omgevingswet.

Het luchthavenbesluit bevat uitsluitend regels over het luchthavenverkeer en een aanwijzing van de beperkingengebieden. Dit kunnen beperkingengebieden zijn in verband met de (vlieg)veiligheid, geluidhinder, externe veiligheid, laserstraalvrije gebieden of vogelbeperkingengebieden. De ruimtelijke beperkingen die in de verschillende beperkingengebieden gelden, zijn opgenomen als instructieregels voor omgevingsplannen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarmee ligt de doorwerking van de ruimtelijke beperkingen naar omgevingsplannen vast.

5.8.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in het LIB 5 beperkingengebied, het beperkingengebied voor het aantrekken van vogels, het gebied voor maatgevende toetshoogtes en de toetszone windturbines en laser. Tevens kent de projectlocatie in het bestemmingsplangebied de aanduiding 'luchtvaartverkeerszone – lib artikelen 2.2.3 (vogels)'. Een uitsnede van de kaart is opgenomen in figuur 41.

Figuur 41. Uitsnede kaartmateriaal LIB (bron: lib-schiphol.nl).



Beperkingsgebied bebouwing LIB 5

Buiten het stedelijk gebied mag er geen nieuwe woningbouw plaatsvinden binnen het beperkingengebied bebouwing – LIB 5. In Bijlage I onder A van het Bkl wordt het begrip stedelijk gebied gedefinieerd als een: op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. Het gehele grondgebied van Amsterdam, inclusief de projectlocatie, past binnen de definitie van stedelijk gebied.

Geluid in relatie tot luchtvaartverkeer

Het aspect geluid is reeds behandeld in paragraaf 5.3. Uit een Quicksan Luchtvaartgeluid opgesteld door Soundscape Consulting, als bijlage 4 toegevoegd aan deze onderbouwing, is gebleken dat de geluidsniveaus alleen op de meest oostelijk georiënteerde rand van het projectgebied bij landend vliegverkeer van de Oostbaan de referentiewaarde overschrijdt. Geluidshinder afkomstig van vluchten van de Polderbaan is beperkt. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar grondgeluid geproduceerd door startende vliegtuigen op de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan en de mate waarin bewoners uit Nieuwe Meer Oost hiervan geluidshinder zullen ondervinden. Hoewel de ontwikkeling gelegen is in het Schinkelkwartier, kan hieruit wel een en ander worden afgeleid ten aanzien van grondgeluid. Gebleken is dat het geluidsniveau in de Nieuwe Meer Oost ten alle tijden lager zal zijn dan 80 dB. Wel kan er slaapverstoring optreden door een startend vliegtuig. Bebouwing in het deelgebied Slotersstrip, waaronder de beoogde ontwikkeling, is verder weg gelegen van de start- en landingsbanen. Tevens ondervinden zij positieve effecten van de afschermded werking van bebouwing in de andere deelgebieden van het Schinkelkwartier.

Externe veiligheid in relatie tot luchtvaartverkeer

In paragraaf 5.12 (Omgevingsveiligheid) wordt het aspect omgevingsveiligheid in relatie tot luchtvaartverkeer beschouwd. De ligging van de projectlocatie en de toevoeging van personen die daardoor ontstaat worden gemotiveerd in navolging van het onderzoeksrapport dat is opgesteld door Prevent Adviesgroep b.v. Dit rapport is als bijlage 11 toegevoegd aan deze onderbouwing. Geconcludeerd wordt dat het risico op een ongeval met een luchtvaartuig klein is. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Wanneer er een ongeval is met een luchtvaartuig gaat de aandacht uit naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes en

een adequate hulpverlening. Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. Dit leidt ertoe dat de ligging alsmede de toevoeging van personen geen belemmering of randvoorwaarde vormt voor de beoogde ontwikkeling.

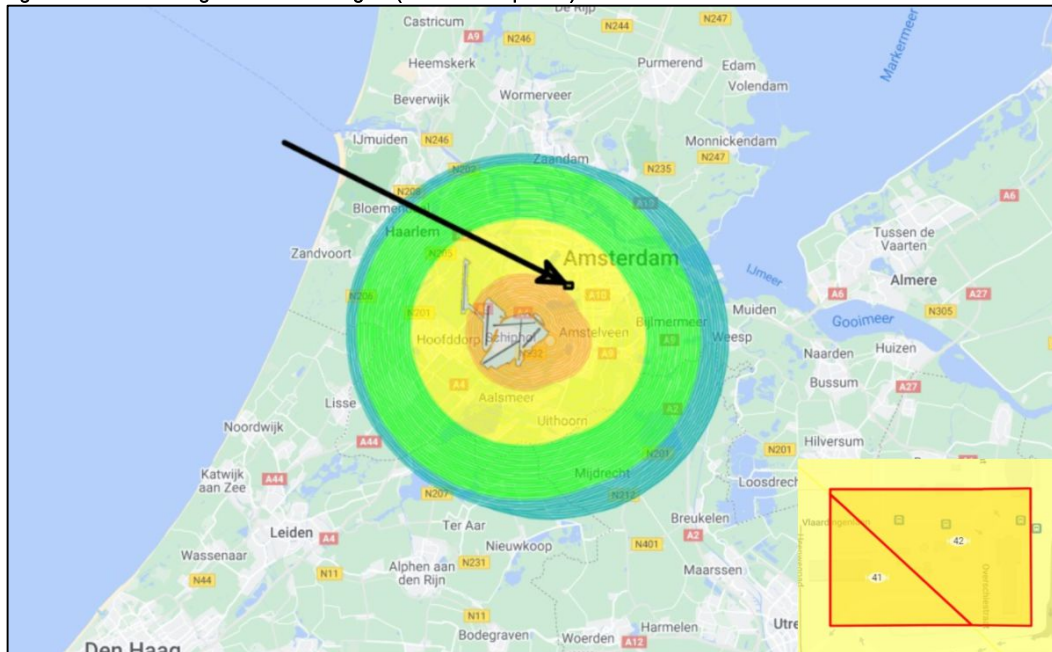
Beperkingsgebied voor het aantrekken van vogels

Binnen dit beperkingengebied mogen geen nieuwe functies met vogelaantrekende werking worden gerealiseerd, deze categorieën zijn opgesomd in artikel 2.2.3 van het LIB. De beoogde ontwikkeling ziet op de realisatie van een woongebouw met enkele voorzieningen in de plint. De beoogde ontwikkeling behoort niet tot een van de categorieën die een vogelaantrekende werking heeft. Hierdoor zijn er geen beperkingen in het kader van het aantrekken van vogels van toepassing op de projectlocatie.

Het gebied voor maatgevende toetshoogtes

Deze kaart geeft de toetshoogtes aan voor ontwikkelingen rondom Schiphol. De kaart is opgenomen in figuur 42, hierop is de projectlocatie middels een zwarte pijl aangewezen. Een uitsnede van de situatie ter plaatse van de projectlocatie is in de hoek rechtsonder opgenomen.

Figuur 42. Kaart maatgevende toetshoogtes (bron: lib-schiphol.nl).



Als een object de aangegeven maximale toetshoogtes overschrijdt, wordt er alleen toestemming gegeven als er een advies is van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Uit dit advies moet volgen dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van de randapparatuur. Voor het projectgebied waarin de projectlocatie ligt, geldt een maatgevende toetshoogte van 41 tot 42 meter NAP. De maximale bouwhoogte van de ontwikkeling ligt op 41 meter. De ligging in dit project gebied vormt geen randvoorwaarde of belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Toetszone windturbines en lasers

Deze toetszone betreft het gebied waarin het niet is toegestaan om windturbines van een bepaalde hoogte en/of (vaste) laserinstallaties te plaatsen. De plannen zien niet op het realiseren van windturbines of laserinstallaties, daardoor is toetsing niet noodzakelijk.

5.8.3 Conclusie

Het Luchthavenindingsbesluit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.9 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

5.9.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Omgevingswet (afdeling 16.4) en het Omgevingsbesluit (hoofdstuk 11) met bijlage V. In afdeling 16.4 Omgevingswet is onderscheid gemaakt tussen de MER en de m.e.r.-beoordeling voor plannen en programma's (paragraaf 16.4.1) en tussen de MER en de m.e.r.-beoordeling voor projecten (paragraaf 16.4.2). In bijlage V van het Omgevingsbesluit is de aanwijzing van de m.e.r.- (beoordelings-)plichtige projecten en besluiten geregeld. In bijlage V zijn verschillende kolommen opgenomen. Zo bevat kolom 1 in samenhang met kolom 2 van bijlage V Omgevingsbesluit de projecten waarvoor een project-MER moet worden gemaakt. Kolom 1 in samenhang met kolom 3 van bijlage V Omgevingsbesluit bevat de projecten waarvoor een project-m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. De besluiten waarvoor de projectMER-plicht of de project-m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, zijn aangewezen in kolom 4 van bijlage V Omgevingsbesluit. In kolom 4 wordt onder 'het omgevingsplan' ook 'de omgevingsplanactiviteit' verstaan (art. 11.6 lid 3 Omgevingsbesluit). Indien een ontwikkeling bijvoorbeeld kwalificeert als een stedelijk ontwikkelingsproject, is een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Er dient in dat geval te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

De initiatiefnemer van een m.e.r.-beoordelingsplichtig project moet zijn voornemen schriftelijk mededelen aan het bevoegd gezag (zie ook Omgevingsbesluit artikel 11.10). De mededeling is vormvrij, wel zijn er eisen aan de inhoud. In de praktijk staat de informatie vaak in een aparte notitie (aanmeldnotitie). In deze mededeling staat de informatie die het bevoegd gezag nodig heeft om te bepalen of de initiatiefnemer een MER moet maken. De mededeling en aanvraag kunnen tegelijkertijd, het verzoek om de m.e.r.-beoordelingsbeslissing is dan onderdeel van de aanvraag. Het is ook mogelijk om eerst te verzoeken om een m.e.r.-beoordelingsbeslissing, en daarna de aanvraag te doen.

Het bevoegde gezag beslist binnen zes weken of sprake is van aanzienlijke milieueffecten en neemt die beoordeling op in de te verlenen omgevingsvergunning (artikel 11.11 Omgevingsbesluit).

Voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier, waarin alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn betrokken.

In het OER Schinkelkwartier zijn maatregelen en spelregels geformuleerd die ervoor moeten zorgen dat de ambities voor Schinkelkwartier worden behaald, negatieve effecten voor de fysieke leefomgeving worden voorkomen of beperkt en kansen worden benut. De spelregels in het spelregelkader OER Schinkelkwartier zijn kaderstellend voor concrete ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier.

Het OER Schinkelkwartier is met de vaststelling van het eerste ruimtelijke besluit in Schinkelkwartier (het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188) door de gemeenteraad aanvaard. Daarmee is de m.e.r.-procedure voor Schinkelkwartier doorlopen. Wel moet per geval worden beoordeeld of een concrete ontwikkeling in Schinkelkwartier past binnen de scope van het OER Schinkelkwartier. Als een project als passend wordt beschouwd, leidt dat tot de beoordeling dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5.9.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling van het appartementencomplex met 176 woningen en voorzieningen en een ondergrondse garage is onderdeel van het stedelijk ontwikkelingsproject Schinkelkwartier, waarvoor het Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier is opgesteld.

Als bijlage 6 van deze GoFlo is de doorwerkingsnotitie OER opgenomen, waaruit blijkt op welke wijze de uitkomsten van het OER doorwerken in het ruimtelijke besluit voor het voorliggend project. Hierin zijn de potentiële omgevingseffecten van de ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria zoals opgenomen in het OER. Daarnaast is onderbouwd op welke wijze de spelregels uit het spelregelkader OER Schinkelkwartier zijn toegepast en op welke wijze in het ruimtelijk besluit is geborgd dat potentiële omgevingseffecten worden voorkomen of beperkt.

5.9.3 Conclusie

De conclusie is dat met voorliggend project aan het spelregelkader van het OER wordt voldaan en dat het project past binnen de scope van het MER Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier. Om die reden zal het project niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5.10 MOBILITEIT EN PARKEREN

5.10.1 Algemeen

Bij mobiliteit en ruimtelijke planvorming dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Nieuwe ontwikkelingen mogen namelijk niet leiden tot problemen op de omliggende wegen. Mobiliteit speelt op alle schaalniveaus (Rijk, provincie, regio en gemeente). Zo bevat het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) verschillende rijksinstructieregels voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur. In de omgevingsvisies, de omgevingsverordening en het omgevingsplan komt het aspect mobiliteit ook terug. Op het moment dat de gemeente of provincie specifieke ambities heeft voor mobiliteit kan dit uitgewerkt worden in een programma, zoals bijvoorbeeld een Regionaal mobiliteitsprogramma (RMP). In deze RMP's wordt hoofdzakelijk gefocust op verbetering van de duurzame mobiliteit middels een regionale aanpak.

Nota Parkeernormen Auto 2017

Het beleid ten aanzien van parkeren is door de gemeente vastgelegd in het beleidsdocument 'Nota Parkeernormen Auto 2017', zoals vastgesteld op 8 juni 2017 en gewijzigd op 29 november 2017. Bij het toelaten bij een buitenplanse omgevingsvergunning dient het effect op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling te worden aangetoond. Daarnaast dient in beeld gebracht te worden wat de parkeerbehoeftes zijn.

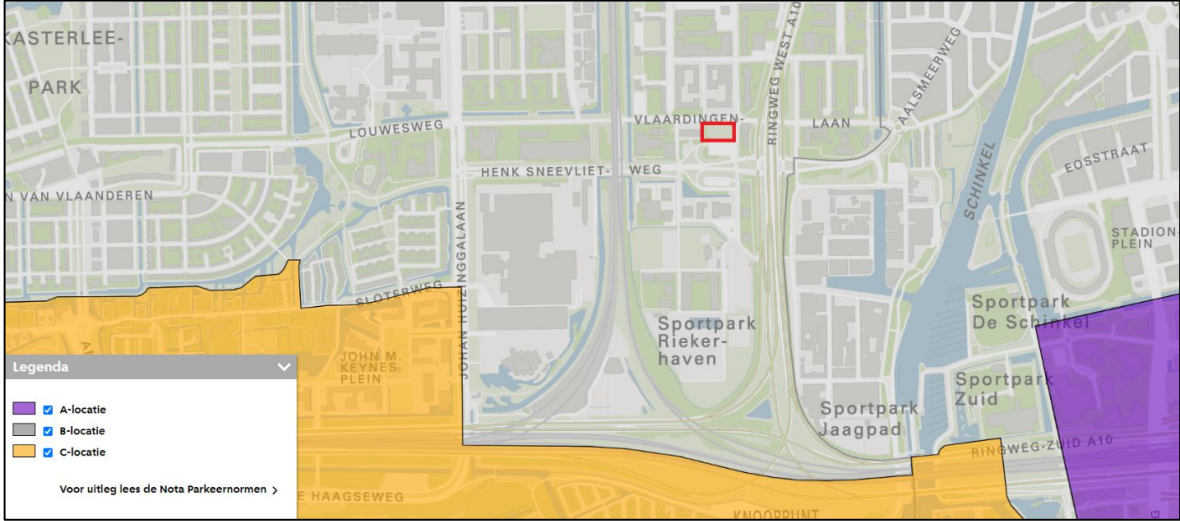
5.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeerbehoefte auto

Op basis van het parkeerbeleid kan berekend worden hoeveel autoparkeerplaatsen er nodig zijn en of er derhalve voldoende parkeergelegenheid voor auto's aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Het beoogde programma voorziet in de realisatie van 176 woningen, 465 m² b.v.o. voor (maatschappelijke) voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeergarage. De invulling van het b.v.o. is momenteel nog onbekend. Er is op 16 februari 2024 door Goudappel een onderzoek naar de parkeerbehoefte uitgevoerd. Dit onderzoek, met kenmerk 013522.20221117.N1.06 is als bijlage 7 aan deze onderbouwing toegevoegd. Voor berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van twee functies met een relatief hoge parkeerbehoefte, namelijk 215 m² b.v.o. horeca en een apotheek. Voor de parkeernormen voor deze functies verwijst de parkeernota naar de meest recente kencijfers van het CROW. Op basis van het CROW is de projectlocatie is gelegen in 'zeer sterk stedelijk'- gebied en in 'rest bebouwde kom'. In Amsterdam ligt de parkeerbehoefte lager dan het minimum CROW-kencijfer, waardoor het minimum met 25% verlaagd worden zolang de projectlocatie is gelegen in Amsterdam.

Uitgaande van de gebiedsindeling behorende bij de 'Nota Parkeernormen Auto 2017', waarvan een uitsnede is bijgevoegd in figuur 43, blijkt dat de projectlocatie is gelegen in gebied B.

Figuur 43. Gebiedsindeling (bron: Nota Parkeernormen Auto 2017, gemeente Amsterdam).



Onderstaand zijn de van toepassing zijnde autoparkeernormen opgenomen.

Figuur 44. Autoparkeernormen (bron: parkeeronderbouwing Goudappel)

functie	type	parkeernorm		
		min	max	
woningen, vrije sector	60 m2 of groter	0,6	1	per woning
	tussen 30 en 60 m2	0,3	1	per woning
	tot 30 m2	0 / 0,1	1	per woning
woningen, middelduur of sociaal		0	1	per woning
bezoek woningen		0,1	0,1	per woning
commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	0,9	1,9	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - detailhandel	buurtsupermarkt	1,2	3,6	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - horeca	cafetaria	5,0	7,0	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - maatschappelijk	apotheek	2,0	3,2	per apotheek

Het parkeerbeleid bepaalt dat voor sociale- en middeldure huurwoningen geen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor vrijesectorwoningen is afhankelijk van de grootte van de woningen.

Gelet op bovenstaande resulteert dit in een ongewogen parkeerbehoefte van (afgerond) 48 parkeerplaatsen. De 48 parkeerplaatsen zien op 21 parkeerplaatsen voor bewoners, 17,6 parkeerplaatsen voor bezoekers en 10,6 parkeerplaatsen ten behoeve van de functies in de plint. Enig dubbelgebruik is mogelijk, doordat bezoeker aan de functies in de plint voornamelijk overdag zullen plaatsvinden en zich afwisselt met bezoekers van de woningen in de avond. Dit dubbelgebruik is meegenomen in de gewogen parkeerbehoefte. Tevens meegenomen in de gewogen parkeerbehoefte is de inzet van deelauto's voor bewoners. Door de inzet van tenminste een deelauto kan de parkeereis verlaagd worden met maximaal 20%, wat zich vertaalt naar een vermindering van 4,2 autoparkeerplaatsen. De ontwikkelaar beoogt 42 parkeerplaatsen in een ondergrondse parkeerbak te realiseren. Hierbij worden er geen parkeerplaatsen toegekend, een parkeerrechtensysteem zal de parkeergelegenheid reguleren, waarbij er vrije parkeerplaatsen voor bewoners worden gereserveerd. Dit resulteert in onderstaande parkeerbalans.

Figuur 45. Parkeerbalans (bron: Parkeeronderbouwing Goudappel)

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners (incl. deelauto)	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
bezoek woningen	1,8	3,5	14,1	0,0	12,3	10,6	17,6	12,3
commerciële ruimte (horeca)	2,8	3,8	8,5	8,0	0,0	7,1	9,4	4,2
commerciële ruimte (apotheek)	2,0	1,5	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
totaal benodigde plekken	15,6	17,8	39,0	26,0	26,9	28,6	41,6	29,4
parkeercapaciteit in garage	42	42	42	42	42	42	42	42
overshot/tekort	+26	+24	+3	+16	+15	+13	0	+13

Uit deze parkeerbalans valt op te maken dat de parkeerbehoefte het hoogst zal zijn op zaterdagavond, namelijk (afgerond) 42 parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling voorziet in deze behoefte. Op andere weekmomenten is er sprake van een overschot.

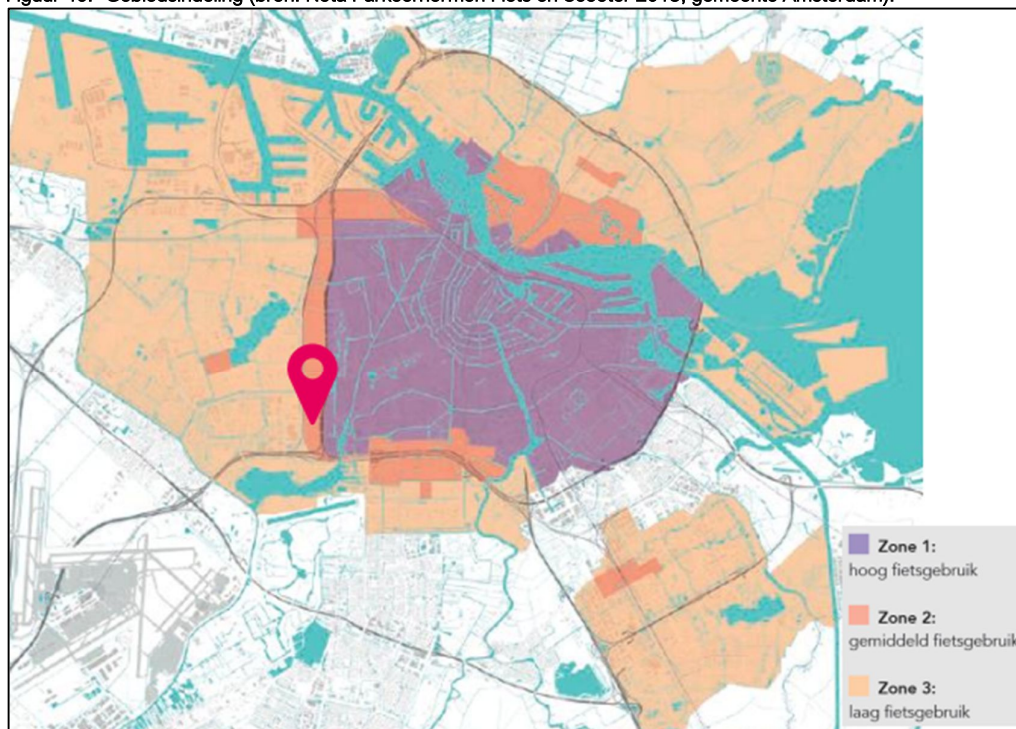
Conclusie ten aanzien van het autoparkeren

De ontwikkeling voorziet in voldoende autoparkeerplaatsen en voldoet aan de gestelde parkeernormen uit de 'Nota Parkeernormen Auto 2017'. Autoparkeren vormt geen belemmering en levert geen randvoorwaarde voor de beoogde ontwikkeling.

Parkeerbehoefte fiets

De beoogde ontwikkeling dient tevens te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Naar de fietsparkeerbehoefte is tevens onderzoek gedaan door Goudappel, de fietsparkeerbehoefte maakt deel uit van het bij de autoparkeernormen genoemde onderzoek. De gemeente Amsterdam heeft de fietsparkeernormen vastgelegd in de nota 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018'. Op basis van het beleid dient er op eigen terrein voorzien te worden in de volledige fietsparkeerbehoefte, hierbij in pandige realisatie van de fietsparkeergelegenheden de voorkeur. Volgens de gebiedsindeling behorende bij de nota is de projectlocatie gelegen in zone 2, wat inhoudt dat er gemiddeld fietsgebruik is in dit gebied. Een uitsnede van de gebiedsindeling is hieronder weergegeven.

Figuur 46. Gebiedsindeling (bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018, gemeente Amsterdam).



De normen maken onderscheid tussen de behoefte voor bewoners en de behoefte voor werknemers en bezoekers van de voorzieningen. De behoefte voor bewoners is afhankelijk van de grootte van de woningen. Voor de berekening van de behoefte is ten aanzien van de nog onbekende invulling van de plint gekozen voor twee functies met een relatief hoge behoefte, namelijk horeca en een supermarkt. Hierbij is uitgegaan van 215 m² b.v.o. aan horecagelegenheid en 177 m² b.v.o. voor de supermarkt. Voor de bewoners en de werknemers van de voorzieningen kent de beoogde ontwikkeling een behoefte van tenminste 502 fietsen. De ontwikkelaar heeft 700 m² gereserveerd voor de fietsparkeerplaatsen, waarbij er in totaal 698 fietsparkeerplekken van verschillende typologieën worden geplaatst. Voor de bezoekers dienen er 124 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden, dit wordt opgevangen door de gemeente Amsterdam in de openbare ruimte. Dit heeft geresulteerd in onderstaande fietsparkeerbehoefte.

Figuur 47. Fietsparkeerbehoefte (bron: Parkeeronderbouwing Goudappel)

functie	omvang	fiets- parkeernorm	eenheid	bruto fiets- parkeerbehoefte
bezoekers woningen	174 won.	0,5	fpp./won.	87
commercieel: horeca	215 m2 bvo	14,0	fpp./100 m2	30,1
commercieel: supermarkt	177 m2 bvo	3,0	fpp./100 m2	5,3
Totaal				122

Dubbelgebruik is echter mogelijk, hiermee is rekening gehouden bij het berekenen van de parkeerbalans per weekmoment. Deze fietsparkeerbalans is hieronder weergegeven.

Figuur 48. Fietsparkeerbalans (bron: Parkeeronderbouwing Goudappel)

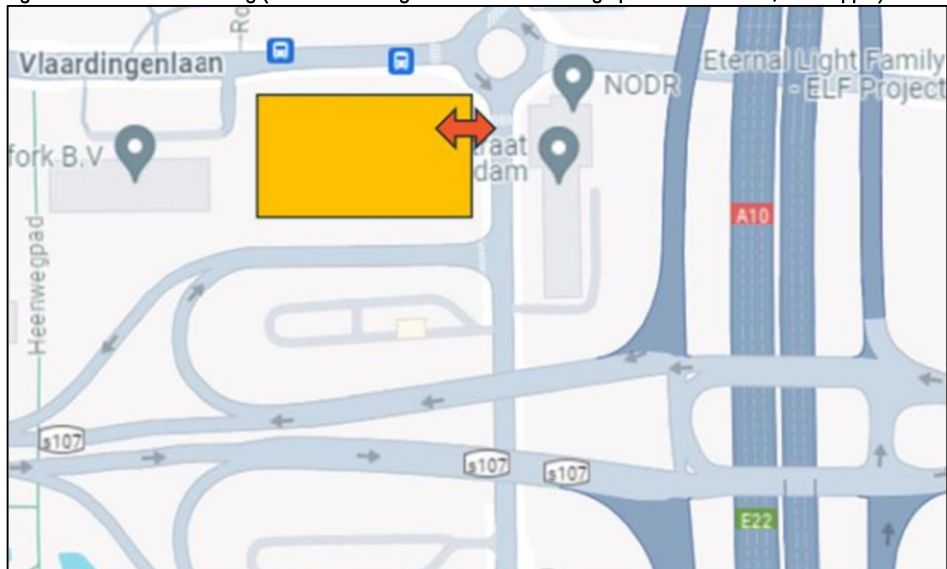
functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	8,8	17,6	70,4	0	61,6	52,8	88	61,6
commercieel: horeca	10,5	14,1	31,6	0,0	31,6	26,4	35,1	15,8
commercieel: apotheek	3,0	2,2	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal	22,3	33,9	102,3	0,0	93,5	79,5	123,4	77,7

De voorgenomen ontwikkeling ziet onder andere op het realiseren van 698 inpandige fietsparkeerplaatsen. Tevens worden er 26 scooter parkeerplaatsen gerealiseerd. hiermee wordt voldaan aan de nota 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018'.

Aansluiting van de parkeergarage

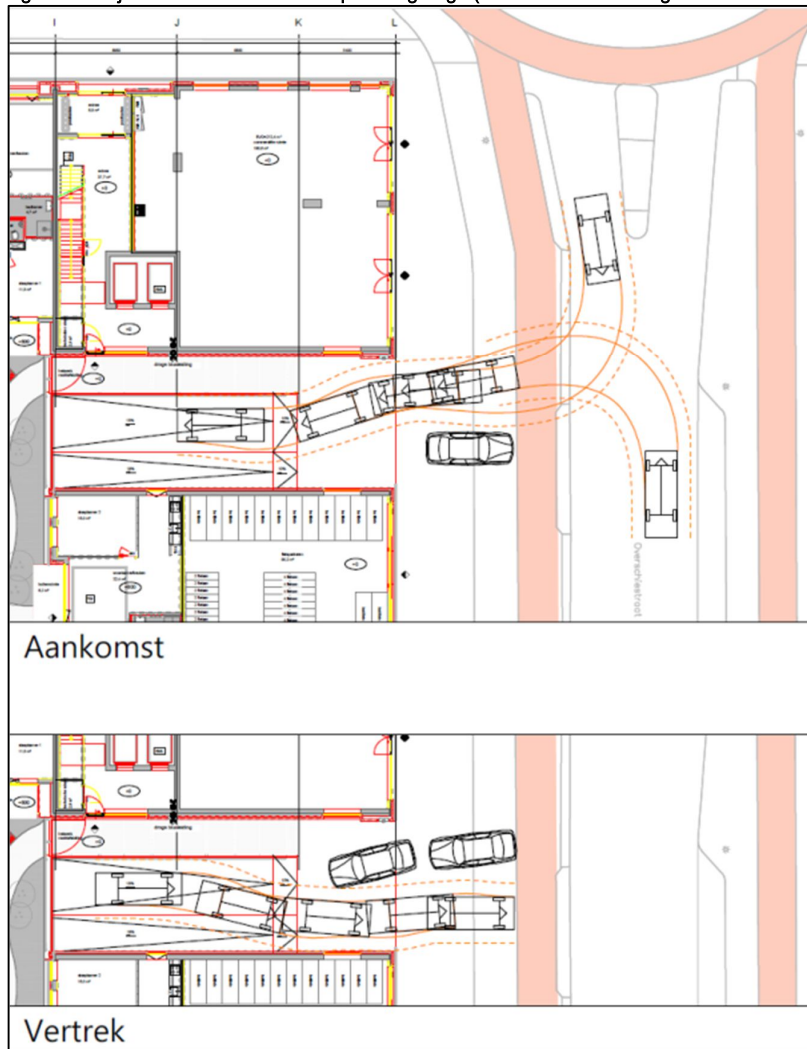
De ondergrondse parkeergarage wordt ontsloten op de Overschiestraat tussen de rotonde met de Vlaardingenlaan en de aansluiting van de S107. In figuur 49 hieronder wordt het projectgebied inclusief aansluiting weergegeven. Goudappel heeft een onderbouwing opgesteld ten aanzien van de te verwachte verkeersstromen, de te verwachte wachtrijen voor de entree van de garage en of de aansluiting voldoende veilig is. Deze onderbouwing is als bijlage 19 toegevoegd aan deze GoFlo.

Figuur 49. Situatie ontsluiting (Notitie Vlaardingenlaan 11 – ontsluiting op Overschiestraat, Goudappel)



Ten aanzien van het in- en uitrijden van de parkeergarage geldt dat piekuren worden verwacht op zaterdagavond, waarbij er in een piekuur max. 50% van de capaciteit inrijdt en 50% uitrijdt. In de praktijk zal er tijdens de piekuren grotendeels maar één voertuig tegelijkertijd aankomen rijden, soms twee en in uitzonderlijke gevallen drie. In het geval van twee of meer auto's zal het tweede voertuig in de rij kortstondig het trottoir blokkeren. In zo'n geval hebben voetgangers drie mogelijkheden, namelijk wachten, voor de auto langs lopen of uitwijken naar het fietspad. Alle mogelijkheden zijn verkeersveilig uit te voeren. Op andere momenten in de week ligt de bezetting lager, waardoor het rustiger zal zijn bij de in-/uitrit van de parkeergarage. In afbeelding 50 hieronder is de situatie bij aankomst en vertrek weergegeven.

Figuur 50. Rijcurvesimulaties van/naar parkeergarage (bron: Notitie Vlaardingenlaan 11 – ontsluiting op Overschiestraat, Goudappel)



De fietsenstalling is gesitueerd in de parkeergarage en is toegankelijk via een fietsstrook op de hellingbaan die tevens de auto's ontsluit. De 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' stelt dat een hellingbaan een maximaal hellingspercentage van 22% mag hebben. Het hellingspercentage van de hellingbaan van de ontwikkeling bedraagt 18% en voldoet daarmee aan de norm. Er is tevens een fietsenstalling op maaiveldniveau, waar gebruikers hun fiets kunnen stallen wanneer zij het lastig vinden om een hoogte verschil - zoals de helling - te overbruggen.

Tenslotte gaat de onderbouwing kort in op parkeervak 21. Door de ligging van dit vak dient men bij het uitrijden rechtsom achteruit te steken, waarbij het zicht op ander vertrekkend verkeer beperkt is. Het advies is om hier extra aandacht aan te besteden.

Verkeersgeneratie

Er is door Arcadis een verkeersmodelstudie uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 16 gevoegd bij de rapportage. In het onderzoek is opgenomen dat er 962 extra ritten per etmaal genereerd worden. Per modaliteit leidt tot het volgende aantal ritten:

Figuur 51. Verkeersgeneratie plansituatie (ritten/etmaal op een werkdag, afgerond op 100-tallen), (bron: Verkeersmodelstudie Arcadis)

	Autoritten	OV-ritten	Fietsritten	Totaal
Verkeersgeneratie per etmaal (werkdag)	300	200	500	1.000

Modal split

In het onderzoek is de modal split doorgerekend. Hieruit volgt de onderstaande tabel:

Figuur 52. Modal split, (bron: Verkeersmodelstudie Arcadis)

Variant	Aandeel auto	Aandeel OV	Aandeel fiets
2024 referentie	18%	42%	41%
2034 referentie	25%	32%	42%
2034 plan	26%	32%	43%

Hieruit volgt dat er tussen 2024 en 2034 een verschuiving in modal split plaatsvindt. Dit wordt veroorzaakt doordat het gebied transformeert van een werk- naar een woon/werklocatie. Tussen de referentie- en de plansituatie 2034 verschilt de modal split nauwelijks.

Intensiteiten

Qua intensiteiten wordt het onderzoek van Arcadis geconcludeerd dat het meeste door de ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan 11 gegenereerde autoverkeer richting de aansluiting met de S107/A10 rijdt. Op een paar wegvakken wordt een zeer licht (<100 mvt/etm) afnemende intensiteit geconstateerd. Dit wordt veroorzaakt door veranderende verkeersstromen ten gevolge van de extra aansluiting van het perceel.

Uit het onderzoek blijkt dat het effect van het plan op de verkeersintensiteiten zeer gering is. Alleen op de Overschiestraat is een lichte stijging van de verkeersintensiteit merkbaar. Tevens zijn bij de OV-intensiteiten geen verschillen merkbaar.

Kruispuntbelastingen

In het onderzoek zijn de kruispuntbelastingen doorgerekend. Hieruit volgt dat de kruispunten op de aansluiting met de A10 aan de westzijde structureel een knelpunt vormen. De ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan beïnvloedt de afwikkeling op deze kruispunten niet. Ook de verkeersafwikkeling op de andere kruispunten wordt niet of nauwelijks door het extra verkeer van de ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan beïnvloed.

5.10.3 Conclusie

Het aspect mobiliteit en parkeren vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.11 NATUUR

5.11.1 Algemeen

De Omgevingswet regelt per 1 januari 2024 het belang van natuur als onderdeel van de fysieke leefomgeving. De wet borgt het welzijn van de mens, verbetert de bescherming van natuurkwaliteiten en

breidt deze zo nodig uit. In de Omgevingswet wordt onderscheid gemaakt tussen de bescherming van gebieden, soorten en houtopstanden.

Bescherming gebieden

De Omgevingswet bevat instrumenten om natuurgebieden te beschermen. Hierbij gaat het om Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en bijzondere natuurgebieden en landschappen. Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd aan de hand van een aanwijzingsbesluit.

Instandhoudingsdoelstellingen

Instandhoudingsdoelstellingen zoals bedoeld in artikel 2.43 Omgevingswet geven aan of de instandhouding moet zijn gericht op alleen behoud of dat ook herstel moet worden nagestreefd om een habitatype of -soort weer in een gunstige staat te brengen. Herstel in geval van habitatypen kan zowel uitbreiding oppervlakte als verbetering kwaliteit betreffen. In het geval van een herstelopgave voor soorten kan het gaan om uitbreiding van de omvang van het leefgebied en om verbetering van de kwaliteit van het leefgebied voor uitbreiding van de populatie.

Het NNN is een samenhangend landelijk ecologisch netwerk en is gericht op de bescherming, de instandhouding en zo nodig het herstel van aanwezige dier- en plantsoorten, natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten die van nature in Nederland voorkomen. Bijna alle aangewezen Natura 2000-gebieden zijn onderdeel van het NNN. De provincie wijst in de omgevingsverordening de NNN-gebieden aan.

Naast de Natura 2000-gebieden kan de minister van LNV bijzondere nationale natuurgebieden aanwijzen (artikel 2.44 lid 2 Omgevingswet). De provincie kan in de omgevingsverordening bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen aanwijzen (artikel 2.44 lid 5 Omgevingswet).

Bescherming soorten

Door een groot aantal activiteiten en invloeden staat het voortbestaan van veel dier- en plantsoorten onder druk. Daarom is soortenbescherming een onderdeel van de Omgevingswet. Hierbij gaat het om soorten van Europees belang die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen en om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het Natuurnetwerk Nederland. Hier zijn als eerste de provincies verantwoordelijk voor. Ook andere overheden kunnen actief beleid voeren, zo is het vaststellen van bijvoorbeeld een programma voor soortenbescherming een mogelijkheid.

Bescherming houtopstanden

Bomen en bossen vallen onder houtopstanden en vervullen een belangrijke en unieke functie in de fysieke leefomgeving. Bescherming van houtopstanden is derhalve onderdeel van de Omgevingswet. Door de lange ontwikkelingstijd van bossen is deze bescherming van groot belang.

Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)

De Omgevingswet regelt in het Besluit activiteiten leefomgeving activiteiten die met natuur te maken hebben. Deze natuuractiviteiten gaan over dieren en planten in het wild en gebieden waarin ze leven. Het doel van de regels is onder meer het beschermen van soorten en gebieden. De activiteiten met betrekking tot de planologie zijn onder te verdelen in:

- Natura 2000-activiteiten;
- Geen Natura 2000-activiteit, wel nadelig voor Natura 2000-gebied;
- Flora- en fauna-activiteit (activiteiten met betrekking tot dieren of planten in het wild)
- Vellen en beheren van houtopstanden

Omgevingswaarden natuurgebieden

Depositie van zwaveldioxide (SO₂) en stikstofdioxiden (NO₂) kan schade veroorzaken aan natuurgebieden. Om kwetsbare vegetatie te beschermen gelden omgevingswaarden (besluit kwaliteit leefomgeving, 2018, paragraaf 2.2.1, art. 2.3 lid 1; art. 2.4 lid 2). Deze omgevingswaarden gelden enkel voor natuurgebieden met een oppervlakte van 1.000 m² of meer. Bovendien moet het natuurgebied liggen binnen;

- 20 km van een aangewezen aaneenschakeling van steden en dorpen;
- 5 km van bebouwing, een IPPC- installatie of een andere milieubelastende installatie, of een autosnelweg of autoweg waarvan per dag meer dan 50.000 motorvoertuigen gebruik maken.

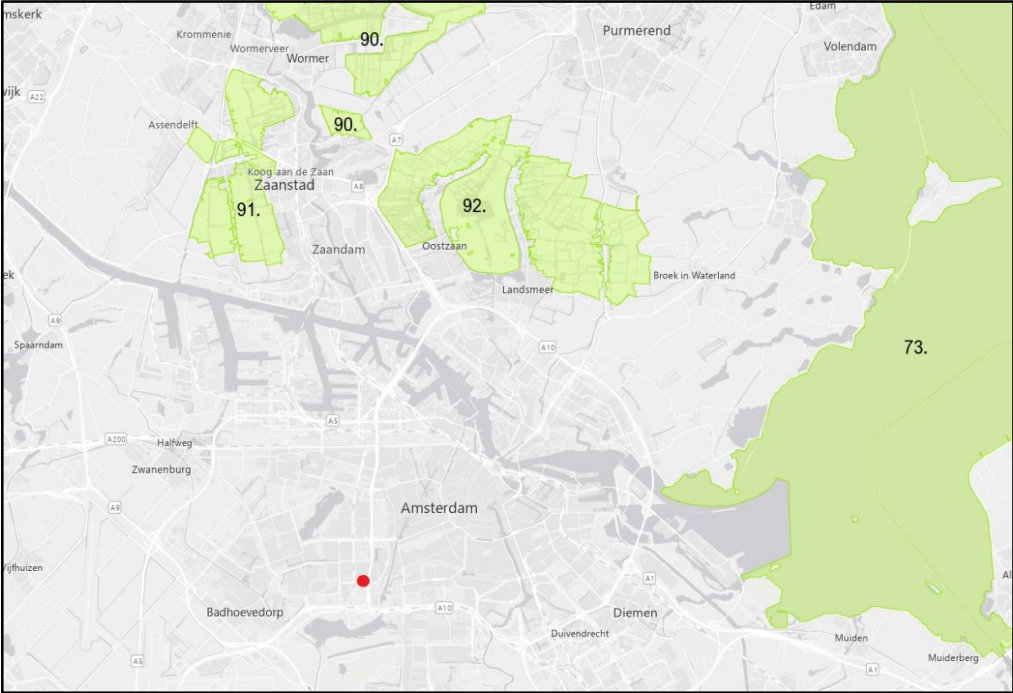
5.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Bescherming gebieden

Natura 2000-gebied

In de omgeving van de projectlocatie liggen een aantal Natura 2000-gebieden. Hiervan is een uitsnede weergegeven in figuur 53. De Natura 2000-gebieden zijn genummerd en corresponderen met het nummer uit de tabel onder de kaart.

Figuur 53. Uitsnede kaart Natura 2000-gebieden, projectlocatie rood aangestipt (bron: natura2000.nl).



Naam	Nr.	Status	Status stikstof	Afstand tot projectlocatie
Markermeer & IJmeer	73	Habitat- en vogelrichtlijn	Niet overbelast	9,8 km
Wormer- en IJsperveld & Kalverpolder	90	Habitat- en vogelrichtlijn	Wel overbelast	14,0 km
Polder Westzaan	91	Habitatrichtlijn	Wel overbelast	10,3 km
Ijperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	92	Habitat- en vogelrichtlijn	Wel overbelast	10,6 km

Het meest dichtbijgelegen Natura 2000-gebied betreft het Markermeer & IJmeer op 9,8 km afstand. Dit is een niet overbelast gebied ten aanzien van stikstof. Het meest dichtbijgelegen wél overbelaste Natura 2000-gebied is de Wormer-en IJsperveld & Kalverpolder, welke op 14,0 km afstand van de projectlocatie ligt.

De beoogde ontwikkeling heeft mogelijk gevolgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Gelet op voorgaande is er door Tauw op 4 juni 2024 een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De volledige rapportage, met kenmerk R002-1295742VLU-V01-los-NL is opgenomen als bijlage 17 bij deze GoFlo. De resultaten worden hieronder kort weergegeven.

Zowel in de aanlegfase als gebruiksfase betreft de maximale stikstofdepositiebijdrage op omliggende Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar. Er worden geen negatieve effecten op stikstofgevoelige natuur in de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden verwacht. Een vergunning in het kader van de natuurbescherming is daardoor niet noodzakelijk.

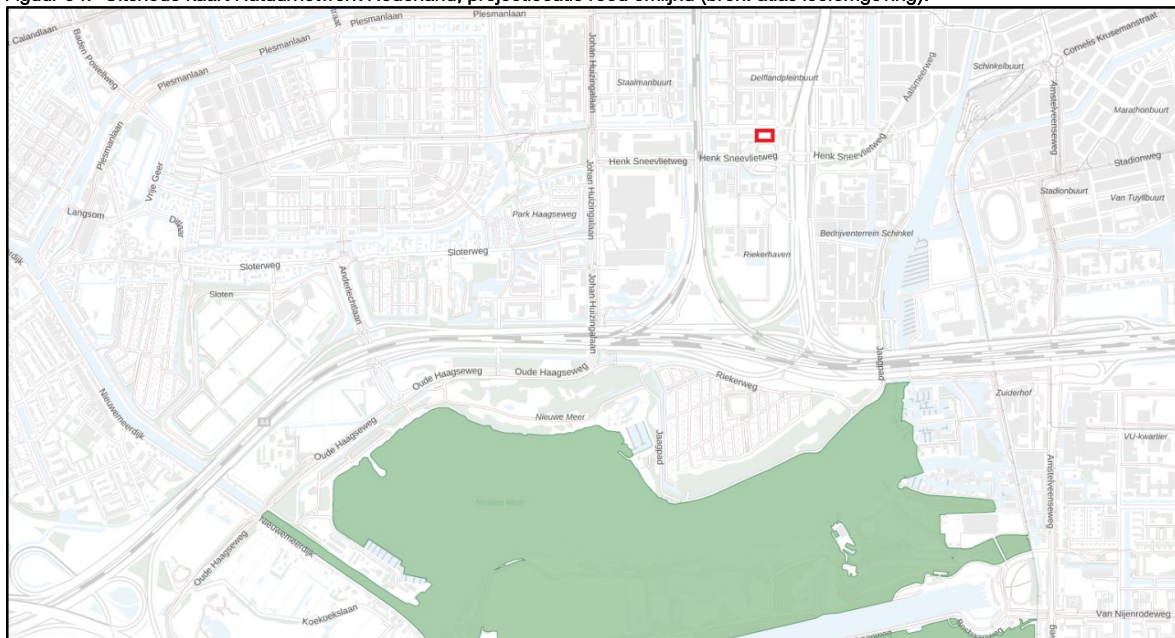
NNN

De projectlocatie maakt geen deel uit van een NNN-gebied, dit blijkt ook uit de kaart Natuurnetwerk Nederland. Hiervan is in figuur 54 een uitsnede opgenomen, waarop de projectlocatie bij benadering is weergegeven.

Gemeentelijke groenstructuren

Er is door de Bouwecoloog op 8 april 2022 een ecologische quickscan uitgevoerd. Deze bestaat uit deskresearch en een locatie bezoek. De volledige rapportage (kenmerk:22010) is opgenomen als bijlage 8 bij deze GoFlo. Hierin zijn de gemeentelijke groenstructuren nader beschouwd. Uit het bronnenonderzoek blijkt dat de projectlocatie niet is gelegen in de gemeentelijke hoofdgroenstructuur of in andere gemeentelijke ecologische structuren. Tevens is de projectlocatie niet gelegen in twee beoogde onderdelen, namelijk het talud van de Rijksweg A10 alsmede de overzijde van de Vlaardingenlaan, van de nieuwe hoofdgroenstructuur. Door de nabije ligging van deze onderdelen dient de zorgplicht echter wel toegepast te worden, waardoor er conform gemeentelijk beleid een ecologisch werkprotocol opgesteld moet worden.

Figuur 54. Uitsnede kaart Natuurnetwerk Nederland, projectlocatie rood omlijnd (bron: atlas leefomgeving).



Bescherming soorten

De beoogde ontwikkeling heeft, vanwege de aard en omvang van de beoogde werkzaamheden, mogelijk gevolgen voor beschermde dier- en plantsoorten. Er is door de Bouwecoloog op 8 april 2022 een ecologische quickscan uitgevoerd (actualisatie 22 mei 2024). Deze bestaat uit deskresearch en een locatie bezoek. De volledige rapportage (kenmerk:22010) is opgenomen als bijlage 8 bij deze GoFlo. De resultaten worden hieronder kort weergegeven.

Flora

Op de projectlocatie is een verscheidenheid aan planten aangetroffen, deze zijn geïnventariseerd tijdens het locatiebezoek. Tijdens het inventariseren zijn geen beschermde plantensoorten gevonden. Op basis van de habitatkenmerken en de aangetroffen vegetatie worden er geen beschermde plantensoorten verwacht op de

projectlocatie. Beschermde soorten in het kader van de Amsterdamse Beleidssoorten behorende bij de Amsterdamse Gedragscode Flora en Fauna zijn niet aangetroffen.

Amfibieën en reptielen

Tijdens het locatie bezoek zijn er geen beschermde soorten aangetroffen. De bomen langs de rand van de projectlocatie is in potentie geschikt voor het schuilen of overwinteren door eventuele kikkers en padden. De projectlocatie is gelegen tussen diverse brede wegen en verharde wegen. In combinatie met het bronnenonderzoek, de beschikbare verspreidingsgegevens en overige habitatkenmerken wordt de aanwezigheid van beschermde amfibieën-en reptielsoorten niet verwacht. Tevens is er geen aanwezigheid van soorten die voorkomen binnen de Amsterdamse Gedragscode Flora en Fauna geconstateerd.

Vleermuizen

De projectlocatie en de omgeving zijn beoordeeld op geschiktheid en toegankelijkheid voor vleermuizen. De bomen die aanwezig zijn op de projectlocatie zijn niet adequaat om voor vleermuizen geschikte holtes te bevatten. Tevens zijn er geen potentiële invliegopeningen aanwezig. De projectlocatie zelf is niet geschikt voor vast verblijf of andere essentiële onderdelen van het leefgebied van vleermuizen. De nabije omgeving kent potentie ten aanzien van vliegroutes. Bovendien zijn er meerdere gebouwen in de omgeving die geschikt zijn voor verschillende verblijfsfuncties van meerdere soorten. Tevens is er geen aanwezigheid van Amsterdamse Beleidssoorten geconstateerd.

Vissen

Er is geen geschikte begroeiing, oppervlaktewater of een verbinding met ander oppervlaktewater aanwezig op de projectlocatie. Beschermde vissoorten zijn dan ook niet aanwezig en worden niet verwacht. Soorten behorende tot Amsterdamse Beleidssoorten zijn niet aangetroffen.

Vogels

Tijdens de inventarisatie zijn er enkele potentiële broedvogels in en rondom de projectlocatie aangetroffen. Bij het locatie bezoek zijn er tenminste drie loslopende katten aangetroffen, waardoor de kans op succesvolle broedgevallen van vogels in de eerste drie meter boven maaiveld minimaal is. De projectlocatie kent weinig potentie voor jaar rond beschermde nesten. Op en rondom de projectlocatie kunnen enkele soorten zonder een jaar rond beschermd nest broeden.

Tevens is er geen aanwezigheid van Amsterdamse Beleidssoorten geconstateerd. Daarnaast zijn er geen bijzondere waarden voor trekvogels aanwezig binnen het projectgebied.

Overige zoogdieren

Het locatiebezoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor het gebruik van het terrein door zoogdieren. Mogelijk zijn er enkele wettelijk beschermde algemene kleine zoogdieren alsmede niet wettelijk beschermde zoogdieren aanwezig. De mogelijk aanwezige wettelijke beschermde algemene kleine zoogdieren, zoals de woelmuis, hebben echter provinciale vrijstelling. Overige zoogdieren behorende tot Amsterdamse Beleidssoorten zijn niet aangetroffen.

Overige soorten

Tijdens het locatie bezoek zijn er geen bijzondere insecten of andere beschermde soorten aangetroffen. Gelet op kenmerken van de projectlocatie worden er geen beschermde overige soorten verwacht. Overige soorten die voorkomen binnen de Amsterdamse Gedragscode Flora en Fauna zijn niet geconstateerd.

Bescherming houtopstanden

Ter plaatse van de projectlocatie zijn bomen of bossen aanwezig die zullen worden gekapt. De Bomenverordening 2014, welke door de Amsterdamse gemeenteraad op 12 februari 2014, bepaalt dat bij het aanvragen van de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen de monetair waarde van de te kappen bomen wordt bepaald en een onderbouwing wordt gegeven voor compensatie. Met oog op deze bepaling is door Pius Floris op 3 mei 2024 een Boom effect Analyse opgesteld, welke als bijlage 9 is toegevoegd aan deze onderbouwing. Hieronder volgt een korte weergave van de resultaten uit de analyse.

Er zijn 246 bomen geïnventariseerd en gekeurd, welke over het algemeen allen in redelijke of goede conditie verkeren. De (bovengrondse) groeiruimte op de projectlocatie is echter krap. Aan de hand van het ontwerp van de beoogde ontwikkeling wordt geconcludeerd dat duurzame instandhouding van de bomen op de projectlocatie niet mogelijk is. Tevens zijn de bomen niet te verplanten, gelet op hun omvang, leeftijd, conditie, kwaliteit en standplaats. Voor de bomen wordt een kapvergunning aangevraagd en wordt de vervangingswaarde gestort in het gemeentelijk herplantfonds. Op basis hiervan is de vervangingswaarde berekend. Op basis van de vervangingswaardeberekening (bijlage 10), behorende bij de analyse, wordt de geschatte monetaire waarde van alle bomen tezamen geschat op € 62.410,68.

5.11.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5.12 OMGEVINGSVEILIGHEID

5.12.1 Algemeen

Bij omgevingsveiligheid gaat het om de risico's van het gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, de veiligheid van inrichtingen en de veiligheid van nieuwe, zich snel ontwikkelende technologieën. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl van het Bkl). De paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.6 van het Bkl gaan over het toelaten van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in verband met het externe veiligheidsrisico van een activiteit die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Omgevingsveiligheidsbeleid biedt de kaders waarmee een gebied zo ingericht kan worden dat mensen die er wonen of werken voldoende zijn beschermd bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Door vooraf na te denken over bescherming en doeltreffende maatregelen te nemen, kunnen mensen die in het gebied wonen of werken worden beschermd. Dit kan bijvoorbeeld door afstand te houden of mensen in het gebied de mogelijkheid te bieden om te vluchten of schuilen. Het 'plaatsgebonden risico' en 'aandachtsgebieden' zijn instrumenten van het omgevingsveiligheidsbeleid waarmee invulling gegeven wordt aan het beschermen van de omgeving.

Het wettelijk kader m.b.t. omgevingsveiligheid is vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In het besluit staan instructieregels met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Bij de beoordeling van de omgevingsveiligheid zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): de kans op het overlijden van een onbeschermd en continu aanwezig persoon buiten de begrenzing van de locatie waar een activiteit wordt verricht als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door die activiteit. Grenswaarden en standaardwaarden voor het Plaatsgebonden Risico (PR) ten aanzien van (zeer) (beperkt) kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties zijn opgenomen in artikel 5.6 tot en met artikel 5.11a van het Bkl. Grenswaarden voor kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties (art. 5.7 lid 1 Bkl) worden in een omgevingsplan in acht genomen. Met standaardwaarden voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties wordt in een omgevingsplan rekening gehouden (art. 5.11 Bkl). Voor het plaatsgebonden risico gelden, afhankelijk van de activiteit, vastgestelde afstanden of te berekenen afstanden (bijlage VII Bkl).
- Aandachtsgebieden: aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat zich binnen dat gebied bij een ongeval met gevaarlijke stoffen levensbedreigende gevaren voor personen in gebouwen kunnen voordoen. Ook al is de kans daarop klein. Het aandachtsgebied vormt een instrument om het gesprek over veiligheid en bescherming door het treffen van maatregelen te starten. Risicovolle activiteiten hebben van rechtswege aandachtsgebieden (art. 5.12 Bkl). Het opnemen van aandachtsgebieden in een omgevingsplan is niet verplicht.

Er is een onderscheid tussen drie soorten gevaren: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Daarmee zijn er ook drie typen aandachtsgebieden:

- Brandaandachtsgebied
- Explosieaandachtsgebied
- Gifwolkaandachtsgebied

Afhankelijk van het type activiteit met gevaarlijke stoffen, zijn er voor het aandachtsgebied in de regelgeving vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden rekenkundig te bepalen (bijlage VII Bkl).

Aandachtsgebieden worden zichtbaar gemaakt in het Register externe veiligheidsrisico's (REV).

De gemeente moet in het omgevingsplan binnen deze aandachtsgebieden rekening houden met het groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat tien of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een aandachtsgebied. Dit staat in het eerste lid van artikel 5.15 van het Bkl. Dit artikel biedt de gemeenteraad een eigen afwegingsruimte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen een aandachtsgebied. Dat wil zeggen: zolang het gaat om een locatie buiten de afstand waar de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico geldt. Het noemen van het aantal van tien personen betekent niet dat de kans berekend moet worden. De vraag of van een groepsrisico sprake is, kan de gemeente ook beantwoorden met demografische gegevens of onderbouwde schattingen.

Maatregelen

Het bevoegd gezag kan diverse maatregelen inzetten om mensen te beschermen binnen de aandachtsgebieden. Deze gereedschapskist bestaat uit de volgende maatregelen:

- afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied
- aanvullende risicocommunicatie
- beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron
- vlucht- en schuilmogelijkheden
- omgevingsmaatregelen
- aanvullende bouwmaatregelen in een voorschriftengebied.

Voorschriftengebied

Een gemeente kan binnen een aandachtsgebied voorschriftengebieden aanwijzen. Een voorschriftengebied kan een deel van of het gehele aandachtsgebied zijn. De gemeente wijst in dat geval een locatie binnen een (brand- of explosie) aandachtsgebied als (brand- of explosie) voorschriftengebied aan in het omgevingsplan. In dit deel van het aandachtsgebied gelden dan aanvullende bouweisen voor nieuwbouw en vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen.

Deze aanvullende bouweisen staan in de artikelen 4.90 tot en met 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Zij hebben tot doel om mensen in een gebouw beter te beschermen tegen de effecten van een brand of explosie. Voor gedeelten van het bouwwerk buiten het voorschriftengebied gelden geen aanvullende bouweisen uit het Bbl. Als de gemeente geen brand- of explosievoorschriftengebied in het omgevingsplan heeft aangewezen, gelden binnen het aandachtsgebied geen aanvullende bouweisen.

Het omgevingsplan kent geen aangewezen explosievoorschriftengebieden op grond van art. 5.14 Bkl. Derhalve bevat het omgevingsplan geen voorschriften aangaande explosieaandachtsgebieden.

Zeer kwetsbare gebouwen

Locaties voor zeer kwetsbare gebouwen in een brand- of explosieaandachtsgebied moeten altijd worden aangewezen als voorschriftengebied. Voor deze gebouwen zijn de aanvullende bouweisen na aanwijzing van het voorschriftengebied in het omgevingsplan dus altijd van toepassing. Het gaat dan om bijvoorbeeld ziekenhuizen, basisscholen en kinderdagverblijven. De aanvullende bouweisen gelden niet voor bestaande gebouwen die binnen een voorschriftengebied liggen. Deze gelden alleen in geval van nieuwbouw of vervangende nieuwbouw.

Groepsrisico

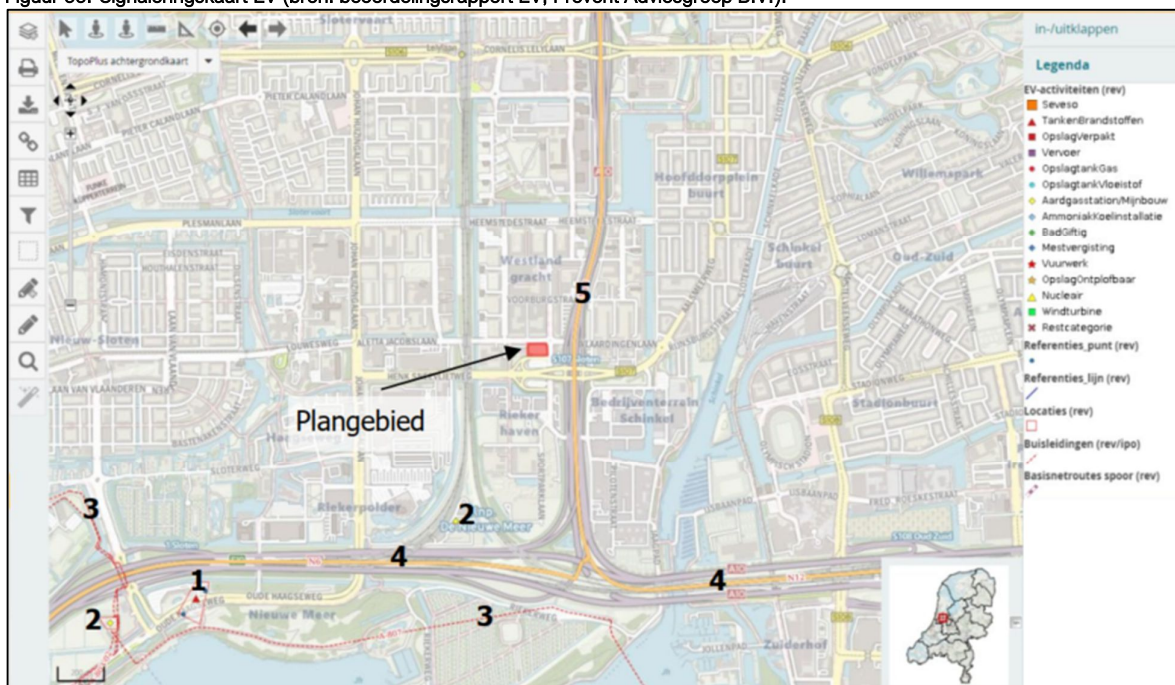
Een berekening van het groepsrisico is onder de Omgevingswet optioneel; het is niet meer verplicht om het groepsrisico te bepalen, maar een gemeente mag hier nog wel om vragen (via een voorschrift) om de toelaatbaarheid van de situatie te beoordelen.

5.12.2 Relatie tot ontwikkeling

5.12.2.1 Onderzoek externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling ziet onder andere op het realiseren van een woonfunctie, in navolging van Bijlage VI onder C van het Bkl betreft de ontwikkeling betreft daarom een kwetsbaar gebouw. Prevent Adviesgroep heeft een toetsing uitgevoerd ten aanzien van het aspect externe veiligheid. Een rapport (kenmerk: 686 V04) van deze toetsing is als bijlage 11 toegevoegd aan deze onderbouwing.

Figuur 55. Signaleringskaart EV (bron: beoordelingsrapport EV, Prevent Adviesgroep B.V.).

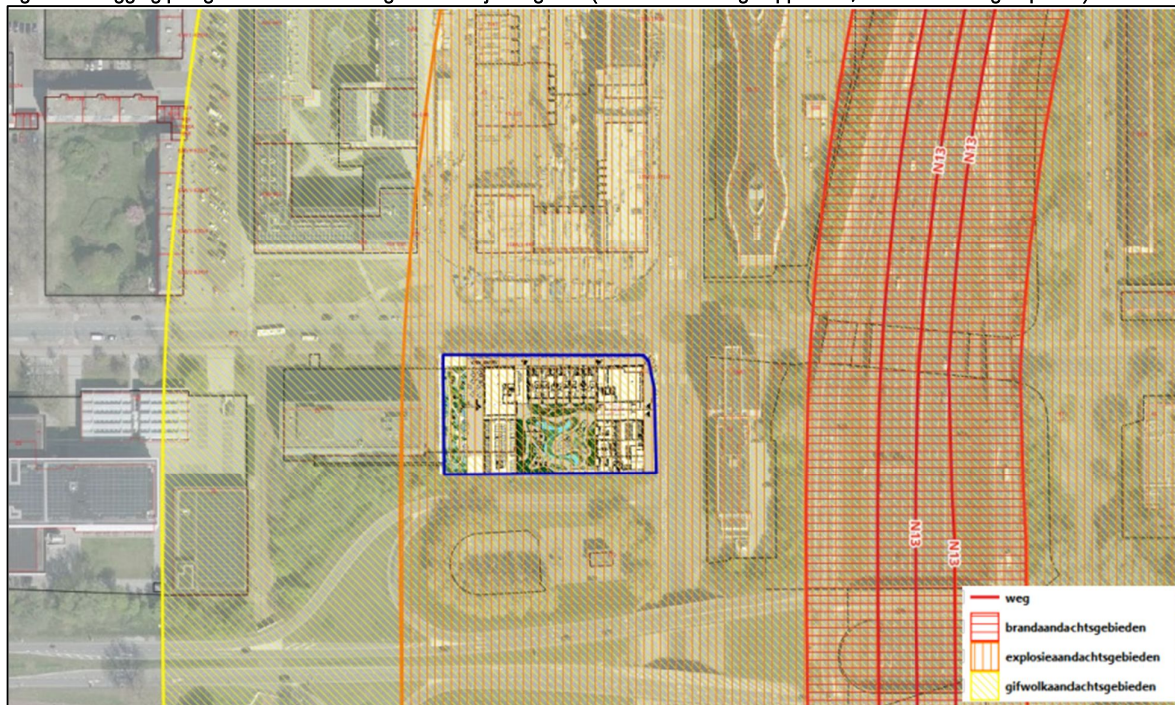


Prevent Advies Groep heeft in het onderzoek 5 risicovolle activiteiten gesignaleerd. Uit deze inventarisatie volgt dat de projectlocatie gelegen is buiten de veiligheidsafstanden van het LPG-tankstation BP Oud Haagseweg (nr. 1) voor wat betreft het plaatsgebonden risico van het Bal/Bkl en de brandaandachtsgebieden en explosieaandachtsgebieden op grond van het Bkl. Daarnaast is de projectlocatie gelegen buiten de veiligheidsafstand voor plaatsgebonden risico van het Bal van het gasdrukregel en meetstation (nr. 2). Tevens geldt er geen aandachtsgebied op grond van het Bkl. Daarnaast is de projectlocatie gelegen buiten de plaatsgebonden risico (PR=10-6) van de hogedruk aardgas buisleidingen (nr. 3) (W-534-01, W-540-07, A-561 en A-807). Het plangebied is gelegen buiten het brandaandachtsgebied op grond van het Bkl van de betreffende buisleidingen. Vervolgens is het projectgebied gelegen buiten de veiligheidsafstanden voor plaatsgebonden risico in de regeling Basisnet. Het plangebied is tevens gelegen buiten het brand-, explosie- en (toekomstig aan te wijzen) gifwolkaandachtsgebied van de Rijksweg A4 (route N6) en Rijksweg (route N12) (nr. 4). Ten aanzien van de Rijksweg A10 (route N13) (nr.5) geldt dat de projectlocatie is gelegen buiten de veiligheidsafstand voor plaatsgebonden risico in de regeling Basisnet en het brandaandachtsgebied op grond van het Bkl. Wel is projectgebied gelegen binnen de explosie- en (toekomstig aan te wijzen) gifwolkaandachtsgebied op grond van het Bkl. Dit onderdeel wordt onderstaand nader beschouwd.

Basisnet weg Rijksweg A10

Het nieuw te realiseren gebouw (kwetsbaar gebouw) is gelegen binnen het explosieaandachtsgebied van de Rijksweg A10. Zie hiervoor onderstaand figuur 56.

Figuur 56. Ligging plangebied en aandachtsgebieden Rijksweg A10 (bron: beoordelingsrapport EV, Prevent Adviesgroep B.V.).



In het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam is geen explosievoorschriftgebied aangewezen op grond van artikel 5.14 Bkl.

De beoogde ontwikkeling is gelegen binnen het explosieaandachtsgebied van de Rijksweg A10. Bij het realiseren van nieuwe (kwetsbare) bebouwing binnen dit gebied dient er voldoende bescherming binnen het aandachtsgebied aanwezig te zijn. Hieraan wordt voldaan wanneer er maatregelen worden getroffen ter bescherming van personen in het gebouw. Als maatregel om letsel door scherven als gevolg van glas afkomstig van een ruitbreuk bij een BLEVE te voorkomen kan schervvrijglas worden toegepast in de buitengevel. Dit leidt echter tot een kostenoverschrijding van 10% waardoor er een onhaalbare casus ontstaat. In combinatie met het verwaarloosbare effect van de ontwikkeling op het groepsrisico langs de rijksweg A10 wordt het toepassen van schervvrij glas niet als redelijk beschouwd.

Groepsrisico

Ten gevolge van de optredende warmtestraling bij een optredende BLEVE kunnen in het gebouw personen komen te overlijden (ca. 2-3% van aanwezige personen). In het gebouw zijn maximaal 435 personen aanwezig (nachtperiode is maatgevend). Dit komt overeen met 9-13 dodelijke slachtoffers. Vanwege de deels afschermbende werking van de aanwezige gebouwen tussen het plangebied en de Rijksweg A10 kan dit percentage lager zijn. Slachtoffer zullen name vallen in de gebouwdelen die het dichtst bij de risicobron zijn gelegen en in ruimten waarvan de gevel gericht is naar de risicobron. De kans dat een BLEVE ontstaat met effecten in het plangebied is $5,6 \cdot 10^{-8}$ per jaar.

In de bestaande omgeving is er veel bebouwing op kortere afstand van de Rijksweg A10 aanwezig. Deze bebouwing is bepalend voor de hoogte van het groepsrisico langs de Rijksweg A10. De ontwikkeling in het plangebied heeft gezien het bovenstaande geen significant effect op het groepsrisico van de Rijksweg A10.

Voor de volledigheid is aanvullend ter controle het groepsrisico berekend met RMB II (versie 2.3.0). Voor zowel de bestaande situatie als de nieuwe situatie is hierbij een groepsrisico berekend van 1.08 maal de oriëntatiewaarde bij gebruik van de telgegevens uit 2018. Uitgaande van de maximale gebruiksruimte van het basisnet wordt zowel de bestaande situatie als de nieuwe situatie een groepsrisico berekend van 7.6 maal de oriëntatiewaarde.

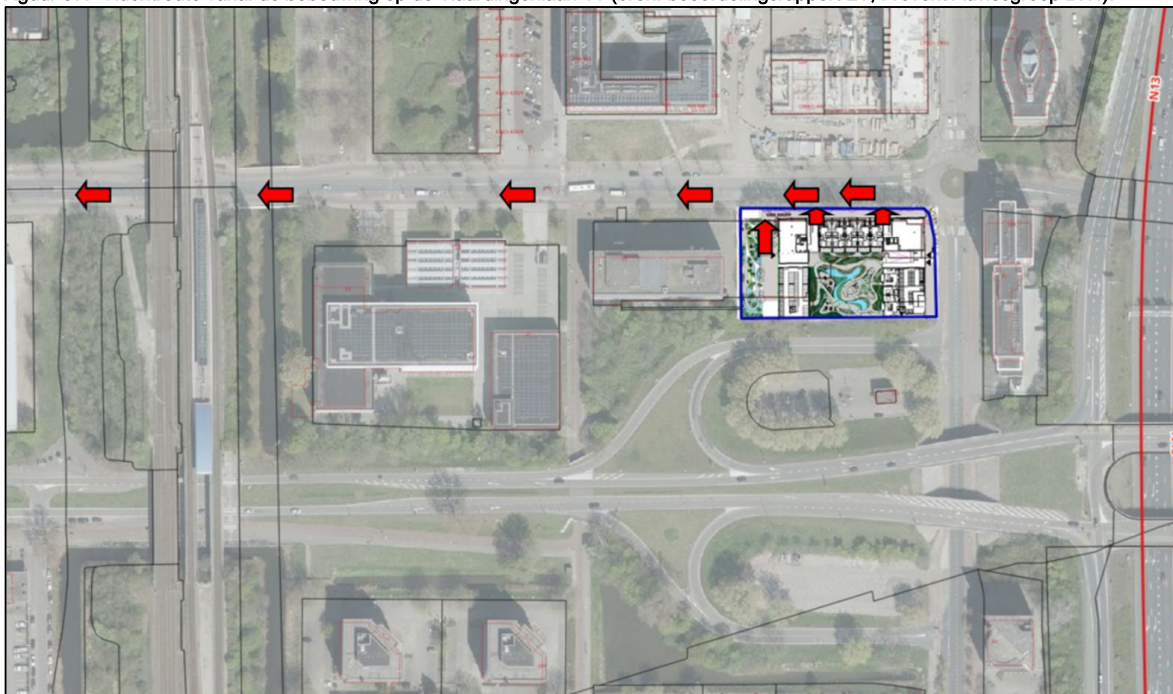
Vlucht- en schuilmogelijkheden

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontluchten.

De personen in de woningen en de commerciële ruimten zullen zelfredzaam zijn. Bij een ontluchting vanuit de woningen/bedrijfsruimten of preventieve ontruiming van de woningen/bedrijfsruimten bij een dreigende calamiteit met een LPG-tankwagen op de Rijksweg kunnen de bewoners zelfstandig het gebouw ontluchten naar veilig gebied.

In de directe omgeving is er reeds bebouwing aanwezig. Deze bebouwing heeft een afschermende werking op de beoogde ontwikkeling. In het geval van zelfredzaamheid bij een calamiteit dient er een afweging gemaakt te worden tussen schuilen of vluchten. Wanneer er gevlucht moet worden, kunnen personen via de Vlaardingenlaan en de Aletta Jacobslaan veilig gebied bereiken. Op de begane grond bevinden zich twee doorgangen, waardoor men middels de ene doorgang in noordelijke richting kan vluchten en middels de ander in oostelijke richting. De vluchtroute is hieronder in figuur 57 weergegeven.

Figuur 57. Vluchtroute vanaf de bebouwing op de Vlaardingenlaan 11 (bron: beoordelingsrapport EV, Prevent Adviesgroep B.V.).



Over de Rijksweg A10 worden er toxische stoffen vervoerd, waardoor er rekening gehouden dient te worden met een calamiteit waardoor er een toxische wolk ontstaat. In het geval van een toxische wolk is schuilen het scenario dat de meeste kans op overleven biedt. Hierbij is het sluiten van deuren, ramen en mechanische ventilatie noodzakelijk. De beoogde ontwikkeling dient dan ook te voorzien in goed sluitbare ramen en deuren alsmede mechanische ventilatie die handmatig gesloten kan worden. Hierover dient een opmerking in het huurderscontract te worden opgenomen dan wel veiligheidsinformatie over te worden verschaft.

Toetsing aan uitvoeringsbeleid externe veiligheid gemeente Amsterdam

Op verzoek van de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied is er getoetst aan het uitvoeringsbeleid externe veiligheid van de gemeente Amsterdam. Binnen dit beleid wordt uitgegaan van vijf zones, namelijk 0-30 meter van de Rijksweg, 30-80 meter van de Rijksweg, 80-200 meter van de Rijksweg en meer dan 200 meter van de Rijksweg. De projectlocatie is gelegen op een afstand van 99 tot 164 vanaf de dichtstbijzijnde rijkstrook van de Rijksweg A10 en ligt derhalve in de 80-200 meter zone. In deze zone zijn beperkte ontwikkelingen vanuit risico oogpunt in beginsel altijd aanvaardbaar. Wel geldt dat er geen nieuwe overschrijding dan wel een toename van de bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarden mag plaatsvinden ten gevolge van de ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een toename van de reeds aanwezige overschrijding van de oriëntatiewaarde. In de bestaande situatie is het groepsrisico al hoger dan de oriëntatiewaarde en door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico niet verder toe (in beide situaties 1.08 maal de oriëntatiewaarde uitgaande van de telgegevens uit 2018 en uitgaande van de maximale gebruiksruimte van het basisnet in beide situaties 7.6 maal de oriëntatiewaarde). Hiermee is de beoogde ontwikkeling in lijn met het Uitvoeringsbeleid externe veiligheid van de gemeente Amsterdam.

Luchtvaart

LIB 5

De projectlocatie is gelegen in het LIB 5- beperkingengebied. Daarom moet worden ingegaan op de manier waarop er rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op en/of om de projectlocatie. Er is door Prevent Adviesgroep B.V. een onderzoek gedaan naar de veiligheidssituatie in relatie tot het luchtvaartverkeer, deze is als bijlage aan dit onderzoek toegevoegd. Hieronder volgt de motivatie gebaseerd op dat onderzoek.

Risico's

In de nieuwe situatie wordt een nieuw woongebouw gerealiseerd (176 woningen met in de plint op de begane grond commerciële functies). In de bebouwing zullen maximaal 435 personen aanwezig zijn. Het aantal personen in het plangebied neemt hierdoor toe.

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk)slachtoffer worden. De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond de luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3-gebied is het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-6} per jaar. In het LIB 5 gebied nog 1 à 2 ordegrotten lager.

Maatregelen en zelfredzaamheid

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Vanuit het Besluit Bouwwerken leefomgeving gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. Toch is de realiteit dat er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zullen zijn om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Besluit Bouwwerken leefomgeving zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn

hierin beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

Het ontwerp voorziet in meerdere vluchtmogelijkheden. De twee onderdoorgangen voorzien vanuit de binnentuin in vluchtmogelijkheden in noordelijke en oostelijke richting. Vanuit het gebouw zijn er meerdere vluchtmogelijkheden. Twee hallen voorzien in vluchtroutes naar het noorden. Middels de uitgangen van de fietsenstallingen wordt voorzien in twee vluchtroutes, waarvan één in westelijke richting en één in oostelijke richting. Alle hiervoor genoemde routes komen uit op de openbare weg, waarna men verder kan wegvluchten van de plaats van het ongeval.

Toetshoogte

Op grond van de maatgevende kaart toetshoogte bebouwing (bijlage 4 van het Lib) mag de bebouwing niet hoger zijn dan 43 NAP en op de grond van bijlage 4a van het Lib is de toetshoogte in verband met radar 43 meter NAP. Hieraan wordt voldaan (de maximale bebouwing bedraagt 41 meter).

5.12.2.2 Sociale veiligheid in de directe omgeving

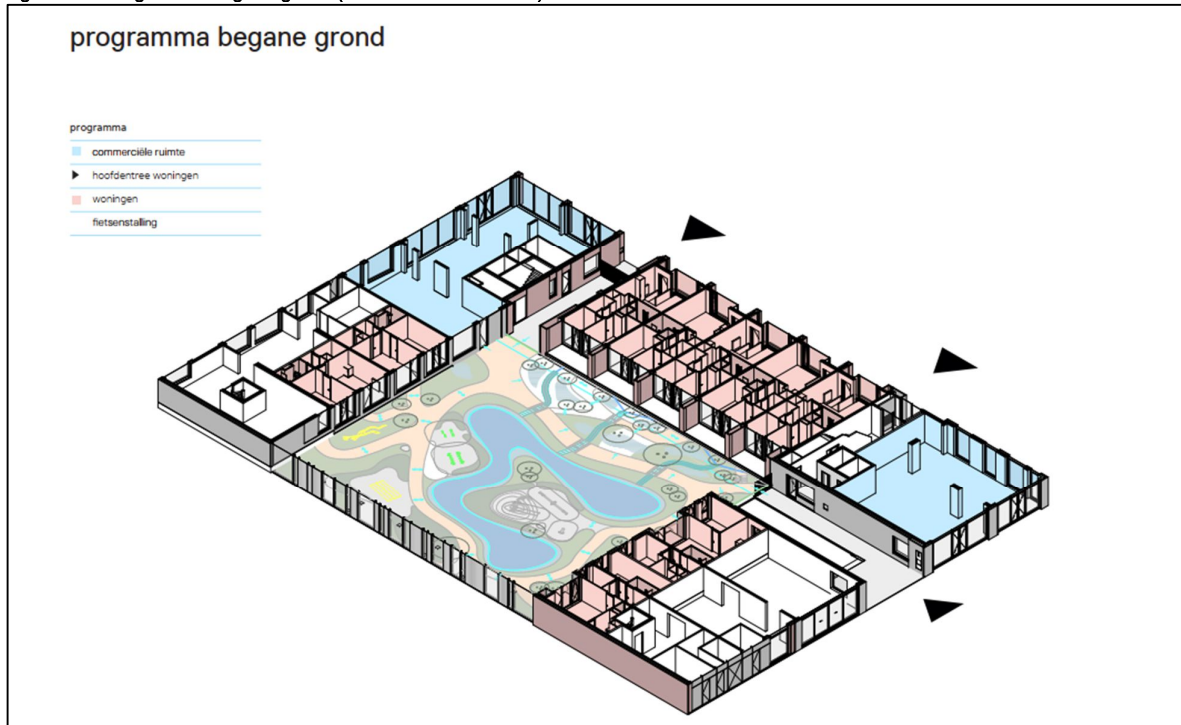
Algemeen

Bij hoogbouwplannen bestaat het risico dat de begane grond functies bergt als entrees, ontvangstruimten, liftenhal, bergingen, fietsenstallingen, parkeervoorzieningen (in- en uitritten) etc. Hierdoor is er vanuit deze laag weinig sociale controle op de buitenruimte. Vanuit de erboven gelegen etages is er weinig of geen zicht op buitenruimten direct grenzend aan het gebouw. Met name bij de entrees kunnen onaangename, afstandelijke en sociaal onveilige situaties ontstaan. Het verdient aanbeveling ook in de plint van een hoogbouwplan functies te huisvesten die de sociale veiligheid rondom het gebouw bevorderen.

Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie alsmede de directe omgeving daarvan wordt aan de zuidzijde van de Vlaardingenlaan gekenmerkt door kantoorruimten en onderwijsgebouwen, waar 's avonds weinig mensen aanwezig zijn. Aan de noordzijde van de Vlaardingenlaan zijn de eerste nieuwe woninggebouwen opgeleverd, welke voorzien zijn van horecafuncties voorzien in de plint. Om het volledige gebied te transformeren naar een dynamisch woon-werkgebied, is het van belang om voorzieningen te bieden die mensen aan de omgeving binden, ook in de avonduren. Hier wordt op voorliggende ontwikkeling ingespeeld door te voorzien in een actieve plint. Op de begane grondlaag worden diverse (commerciële) voorzieningen (waaronder horeca) gerealiseerd. Deze functies zijn gesitueerd aan de Vlaardingenlaan op de hoeken van de noordelijke zijde van het gebouw, zie figuur 58.

Figuur 58. Programma begane grond (bron: WRK architecten)



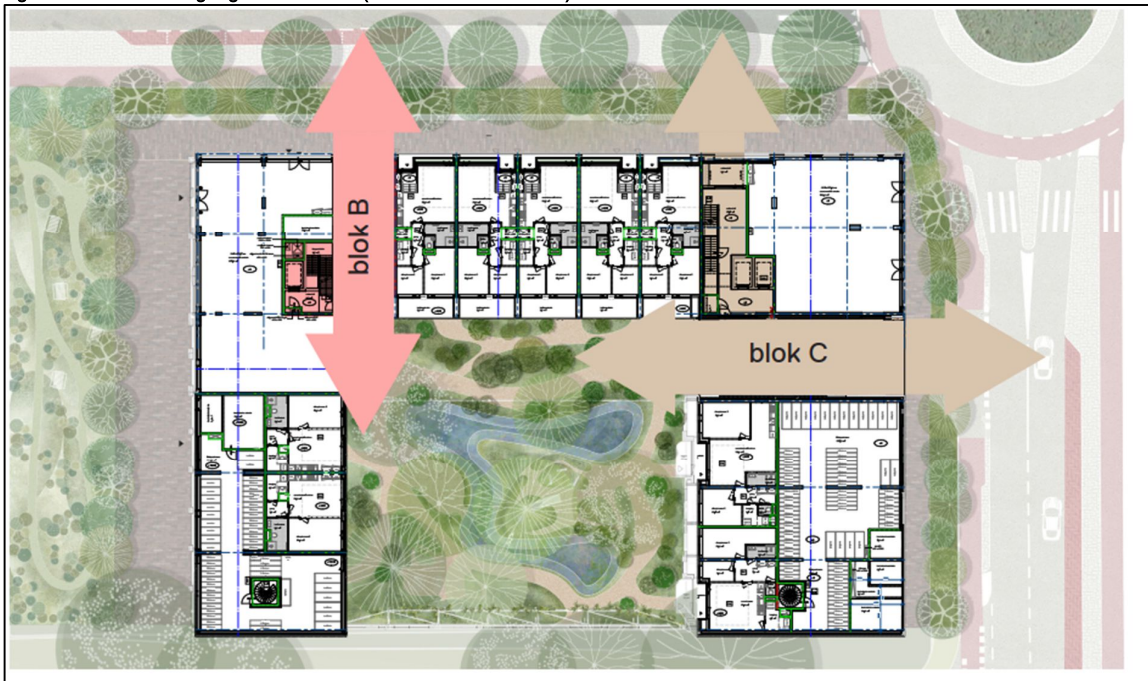
Door de begane grondlaag te verbinden met de openbare ruimte rond de bebouwing wordt een bijdrage geleverd aan het realiseren van een integrale ontwikkeling. Hierdoor draagt de bebouwing bij aan het realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk. Dit heeft samen met de geplande functies in de plint, die ook mensen kunnen binden in de avonden, een gunstige invloed op de sociale veiligheid in de directe omgeving van het projectgebied.

Figuur 59. Impressie plint met horecafunctie indicatief afgebeeld (bron: WRK Architecten)



De binnentuin van het gebouw is bereikbaar via twee onderdoorgangen, één aan de zijde van Vlaardingenlaan en één aan de zijde van de Overschiestraat. Via deze onderdoorgangen kan overdag en in de avonden het binnenterrein bereikt worden door bewoners, maar ook passanten. Hierdoor wordt de verbinding gemaakt met de openbare ruimte rondom het gebouw. In de onderdoorgangen wordt tevens de sfeer doorgezet binnen de entrees.

Figuur 60. Onderdoorgangen en entrees (bron: WRK Architecten)



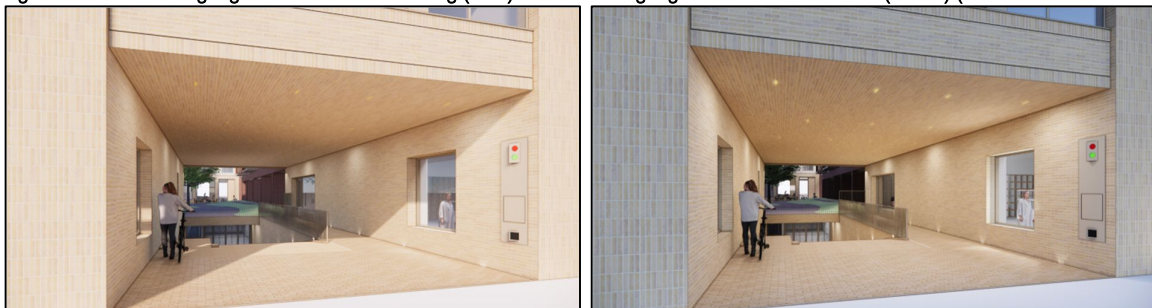
De onderdoorgangen zijn in het kader van sociale veiligheid in de nacht gesloten met een nachthech.

Figuur 61. Onderdoorgang zijde Vlaardingenlaan (links) en onderdoorgang zijde Overschiestraat (rechts) (bron: WRK Architecten)



Om de sociale veiligheid te bevorderen zijn de ruimtes van het gebouw, in de plint maar voornamelijk de onderdoorgangen goed verlicht in de avonduren. Zo worden de wanden van de passage en van de inrit van de parkeergarage verlicht van onderaf door middel van spots en wordt in het plafond de verlichting verwerkt door middel van steenstrips.

Figuur 62. Onderdoorgang Overschiestraat overdag (links) en onderdoorgang Overschiestraat avond (rechts) (bron: WRK Architecten)



Figuur 63. Onderdoorgang zijde Vlaardingenlaan overdag (links) en onderdoorgang zijde Vlaardingenlaan avond (rechts) (bron: WRK Architecten)



Conclusie

De ontwikkeling zorgt voor verbinding met de openbare ruimte door de realisatie van publiekstrekkende functies in de plint en dit heeft een gunstige invloed op de sociale veiligheid in de directe omgeving van het projectgebied.

5.12.3 Conclusie

Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5.13 ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN

5.13.1 Algemeen

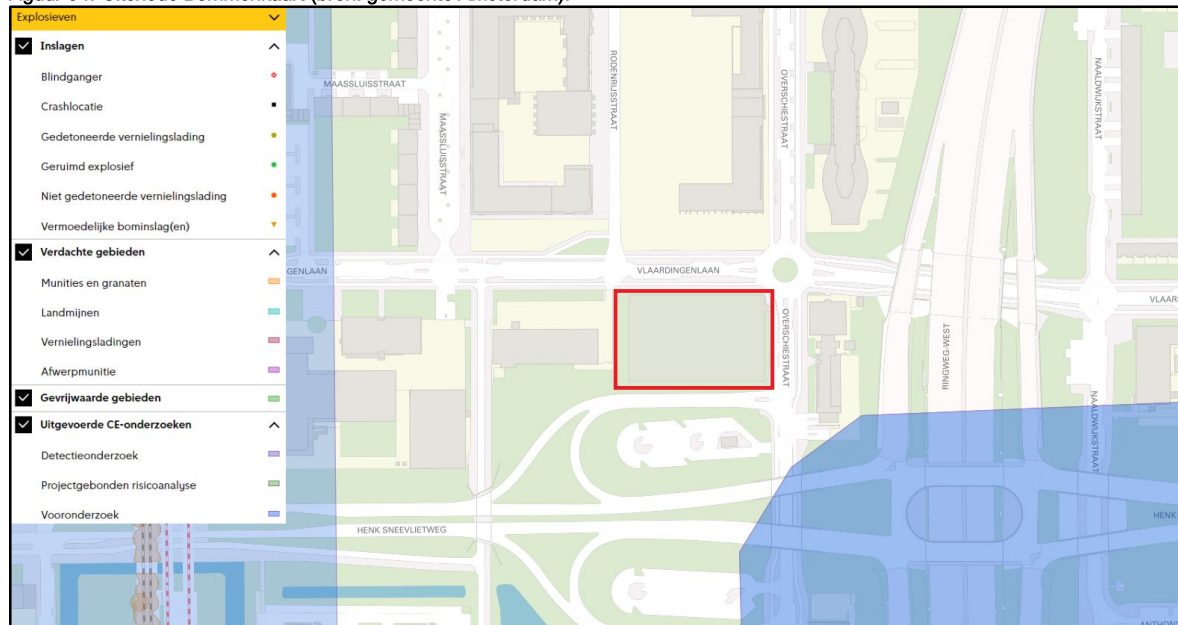
Niet gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of de Tweede Wereldoorlog. Wanneer deze verplaatst of geraakt worden bij werkzaamheden in de grond, kunnen ze een gevaar opleveren. Conform Arbowetgeving dient het terrein daarom voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden onderzocht te worden op de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Hiermee wordt voorkomen dat tijdens werkzaamheden in de bodem ontplofbare oorlogsresten worden aangetroffen die een gevaar voor de werknemers en de openbare orde en veiligheid kunnen vormen.

In de Omgevingswet is geen regelgeving opgenomen met betrekking tot ontplofbare oorlogsresten. Gemeenten dienen hierin een eigen afweging te maken. Voor zover gemeenten in de Algemene Plaatselijke Verordening/ Verordening van de fysieke leefomgeving regels hebben opgenomen met betrekking tot dit onderwerp, blijven die regels onverkort van kracht zolang ze niet actief worden meegenomen in het gemeentelijk omgevingsplan. De Omgevingswet heeft daarnaast geen invloed op gemeentelijk beleid ten aanzien van ontplofbare oorlogsresten.

5.13.2 Relatie tot ontwikkeling

Binnen de gemeente Amsterdam heeft vooronderzoek naar ontplofbare oorlogsresten plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het opstellen van de Bommenkaart. De Bommenkaart bevat alle informatie over inslagen, verdachte gebieden en andere informatie over niet gesprongen explosieven binnen de gemeente. Uit deze kaart is op te maken dat de projectlocatie niet ligt binnen een gebied waarvan bekend is dat er niet gesprongen explosieven aanwezig zijn. Een uitsnede van deze kaart is opgenomen in figuur 64. De projectlocatie is hierop middels rode belijning bij benadering weergegeven.

Figuur 64. Uitsnede Bommenkaart (bron: gemeente Amsterdam).



5.13.3 Conclusie

Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering. Een nader onderzoek naar dit aspect is niet noodzakelijk.

5.14 TRILLINGEN

5.14.1 Algemeen

In de instructieregels van het Bkl (paragraaf 5.1.4.4) is bepaald dat in een omgevingsplan rekening gehouden dient te worden met trillingen door activiteiten in trilling gevoelige ruimten van een trilling gevoelig gebouw.

Een aanvaardbare situatie wordt in ieder geval gecreëerd als in het omgevingsplan de standaardwaarde van toepassing wordt verklaard voor continue en herhaald voorkomende trillingen. Het omgevingsplan kan ook een lagere waarde bevatten. Het omgevingsplan kan ook een hogere waarde dan de standaardwaarde bevatten, als op basis van een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift reeds een hogere waarde gold. Deze waarde is niet hoger dan de grenswaarde. Ook is een hogere waarde mogelijk als het gaat om een activiteit die verricht wordt op een bedrijventerrein dat in het omgevingsplan is aangewezen.

Indien sprake is van zwaarwegende economische belangen of zwaarwegende andere maatschappelijke belangen kan dit het rechtvaardigen om in het omgevingsplan een hogere waarde op te nemen dan de standaardwaarde en zelfs hoger dan de grenswaarde. De maximale waarde is de grenswaarde vermenigvuldigd met de factor 1,8.

5.14.2 Relatie tot ontwikkeling

Nabij spoorlijnen is binnen een afstand van circa 50 tot 100 meter (afhankelijk van bodemopbouw, type treinverkeer, etc.) mogelijk sprake van het optreden van trillinghinder. Voor Schinkelkwartier geldt dat in een zone van 100 meter van het spoor onderzoek naar mogelijke trillinghinder moet worden gedaan. Voorliggende projectlocatie is niet binnen de onderzoekszone trillingshinder van het spoor gelegen. Onderzoek is derhalve niet benodigd.

5.14.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een belemmering vanuit het aspect trillingen.

5.15 WATERBELANG

5.15.1 Algemeen

Op grond van de Omgevingswet is het wegen van het waterbelang noodzakelijk bij het vaststellen van het omgevingsplan. Met ingang van de Omgevingswet vervangt het begrip 'weging van het waterbelang' de term watertoets. De weging van het waterbelang geldt bij het vaststellen van het omgevingsplan (artikel 5.37 van het Bkl). De regeling voor weging van het waterbelang is geformuleerd als instructieregel. De betekenis van deze instructieregel moet gezien worden in het licht van de belangenafweging die plaatsvindt in het omgevingsplan. Art. 5.37 lid 1 verplicht de gemeente bij die belangenafweging om in het omgevingsplan met de relevante waterbelangen rekening te houden en daarbij de opvattingen van de waterbeheerder te betrekken. Daarnaast is de weging ook noodzakelijk bij bijvoorbeeld een buitenplanse omgevingsactiviteit (paragraaf 8.1.1.2 Bkl).

De beleidsafwegingen zijn reeds behandeld in hoofdstuk 3 en worden in deze paragraaf niet meer aangehaald.

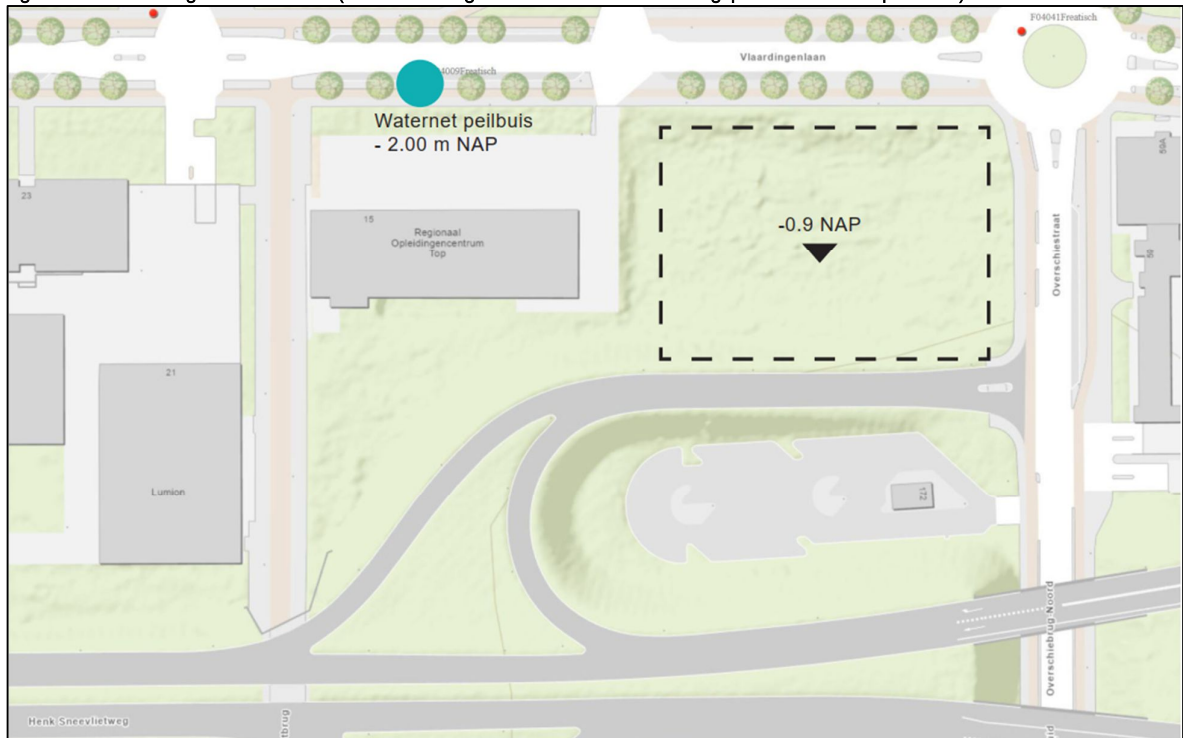
5.15.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi & Vecht. Het waterschap heeft de Waterschapsverordening Amstel, Gooi en Vecht vastgesteld.

Oppervlaktewater

De projectlocatie behoort tot de Sloterbinnen- en Middelveldsepolder met peilniveau -2,1 meter NAP. De inschatting van de terreinhoogte van de projectlocatie betreft -0,9 meter NAP gelegen (zie onderstaand figuur 65). Nabij de projectlocatie is peilbuis van Waternet gelegen met peilniveau -2,00 meter NAP.

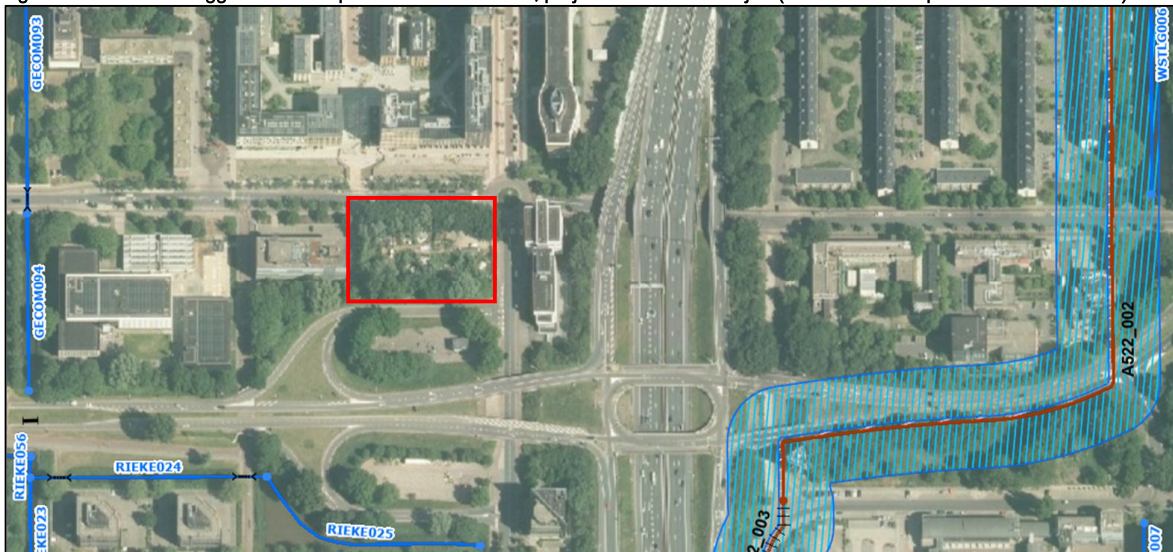
Figuur 65. Uitsnede grondwaterstand (bron: Vlaardingenlaan Amsterdam Inrichtingsplan VO d.d. 21 april 2023)



In de omgeving is een aantal oppervlaktewateren gelegen, echter niet in de projectlocatie (zie figuur 66). Het betreft de volgende oppervlaktewateren die op basis van de Legger van het waterschap Amstel Gooi & Vecht zijn geconstateerd:

- GECOM094 en GECOM093. Dit is een primaire watergang en bevindt zich op een afstand van circa 220 tot 300 m ten westen van de projectlocatie. Dit oppervlaktewater heeft een vast peil van -2,1 m NAP en een bodemhoogte van -2,7 m NAP (omliggende maaiveldhoogte bedraagt circa -1,0 tot -1,5 m NAP);
- Westerlandgracht (WSTLG005, WSTLG006, WSTLG007). Dit is een primaire watergang en bevindt zich op een afstand van circa 400 tot 480 m ten oosten van de projectlocatie. Dit oppervlaktewater heeft een vast peil van -0,4 m NAP en een bodemhoogte van -2,7 m NAP (omliggende maaiveldhoogte bedraagt circa +0,4 tot +0,6 m NAP).
- RIEKE024 en RIEKE025. Dit zijn primaire watergangen en bevinden zich op een afstand van circa 150 tot 200 m ten zuiden van de projectlocatie. De oppervlaktewateren hebben een vast peil van -1,9 m NAP en een bodemhoogte van -2,5 m NAP (omliggende maaiveldhoogte bedraagt circa -0,4 tot -0,6 m NAP).

Figuur 66. Uitsnede Legger waterschap Amstel Gooi & Vecht, projectlocatie rood omlijnd (bron: Waterschap Amstel Gooi & Vecht)



Op basis van artikel 2.4 van de Waterschapsverordening is het verboden om zonder omgevingsvergunning verhard oppervlak uit te breiden in stedelijk gebied met meer dan 1.000 m². Beneden de uitbreiding van 1.000 m² geldt de specifieke zorgplicht uit artikel 2.3 van Waterschapsverordening. De projectlocatie is grotendeels onverhard en er vindt door de ontwikkeling een uitbreiding plaats van 2.535 m². Hierdoor is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

In artikel 2.5 is opgenomen dat de toename van de afvoer van hemelwater vanaf het verhard oppervlak op het watersysteem gecompenseerd moet worden door open water met een omvang van 10% van de uitbreiding van het verhard oppervlak. Open water betreft meren en plassen en overige niet-lijnvormige wateren. In de toelichting bij het artikel is opgenomen dat compensatie ook kan plaatsvinden in de vorm van een alternatieve waterberging, mits het effect van de alternatieve waterberging op het oppervlaktewatersysteem gelijk is aan compensatie in de vorm van open water. Bovendien moet het effect op de langere termijn zijn geborgd.

De minimale opvang van de alternatieve waterberging is 70 m³. Dit is de benodigde waterberging bij de aanleg van 1.000 m² verharding. De berekening van de benodigde capaciteit van de waterberging bij 1.000 m² verharding is gebaseerd op een ontwerpbui van 70 mm/dag en verwaarlozing van de gemaalcapaciteit. Inmiddels zijn er nieuwe gestandaardiseerde neerslaggebeurtenissen beschikbaar, die gebiedsafhankelijk kunnen worden toegepast.

In het bouwplan wordt voor de compensatie gedeeltelijk met een alternatieve waterberging toegepast en gedeeltelijk wordt water ontgraven binnen het peilgebied. Onder het kopje hemelwater is deze waterberging uiteengezet.

Ontwateringsnorm

De ontwateringsdiepte is de afstand tussen maaiveld en grondwaterstand. De gemeente Amsterdam heeft in het 'Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam' bepaald dat maatregelen alleen genomen moeten worden waar dat noodzakelijk is om overlast of onderlast te voorkomen. Als de ontwatering boven de 90 cm blijft en/of de onderlast niet toeneemt en/of de effecten van kelderbouw verwaarloosbaar klein zijn, is het niet gewenst om maatregelen op te leggen. De baten wegen dan niet op tegen de extra kosten voor de initiatiefnemer. In het geohydrologisch onderzoek van Tauw (zie bijlage 12) is doorgerekend dat de ontwateringsdiepte in alle scenario's boven 0,9 m-mv blijft.

Effect op waterkwaliteit

Er is een bodemonderzoek uitgevoerd door Tauw (zie bijlage 1). Dit bodemonderzoek is als bijlage 1 gevoegd bij deze rapportage. Uit bodemonderzoek uitgevoerd door Tauw blijkt dat het freatisch grondwater binnen de puinhoudende ophooglaag sterk verontreinigd is met PCB en licht verontreinigd is met nikkel, benzeen, xylenen, naftaleen en minerale olie. De sterke verontreiniging met PCB is vermoedelijk te relateren aan het voormalige gebruik van de locatie als volkstuinten en glastuinbouw. De licht verhoogde concentraties aan zware metalen zijn vermoedelijk te relateren aan de heterogeen verontreinigde ophooglaag die aanwezig is in het gebied. De herkomst van de lichte verontreinigingen met benzeen, xylenen, naftaleen en minerale olie is onbekend.

De totale omvang van de sterke verontreiniging met PCB in het freatisch grondwater kan op basis van de huidige gegevens niet worden bepaald, omdat deze mogelijk perceel overschrijdend is. Wel kan worden geconcludeerd dat binnen de onderzoeklocatie in het freatisch grondwater een sterke verontreiniging met PCB aanwezig is (welke vermoedelijk grotendeels geadsorbeerd is aan organisch/zwevende stof) met een geschatte omvang van circa 1.663 m³. Hiermee is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (>100 m³). De sterke verontreiniging met PCB in het freatisch grondwater is veroorzaakt voor 1987 waardoor in het kader van de Wet bodembescherming sprake is van een historische bodemverontreiniging.

Figuur 67. Verontreinigingssituatie grondwater (bron: bijlage 12 bij Verkennend bodemonderzoek Tauw)



In het freatisch grondwater zijn geen verhoogde concentraties aan PFAS gemeten boven de rapportagegrens.

Het freatisch grondwaterwater blijkt geschikt te zijn voor lozen in het oppervlaktewater, hemelwaterriool en vuilwaterriool.

Er is een saneringsplan (zie bijlage 2) opgesteld, waarin sanering van de sterke verontreinigingen leidt tot een kwaliteit van onder andere grondwater geschikt voor een milieuhygiënische acceptabele eindsituatie. Er zal geen actieve sanering van de verontreiniging met PCB in het grondwater worden uitgevoerd. Wel zal in het kader van de aanleg van een parkeerkelder een damwandkuip worden gerealiseerd waarbinnen het grondwater zal worden weggepompt. Hierbij zal ook een deel van het sterk met PCB verontreinigde grondwater worden verwijderd. Het verontreinigde grondwater dat wordt opgepompt dient dit te worden

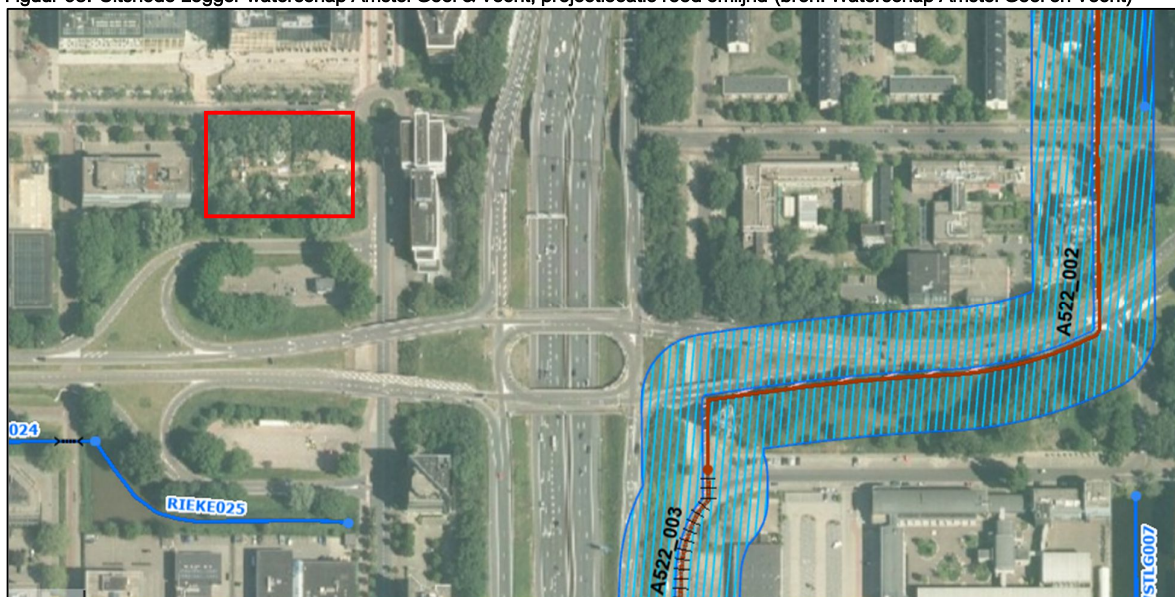
gezuiverd tot wordt voldaan aan de lozingsnorm. Op basis van de aangetoonde verontreiniging met PCB in het grondwater dient rekening te worden gehouden met een zandvanger en een koolfilter. In het saneringsplan is aangegeven dat het vrijkomende grondwater (na zuivering) zal worden geloosd op een nabijgelegen gemeentelijk riool. In het bemalingsadvies (zie bijlage 22) wordt aangegeven dat gezien het analyseresultaat grondwater zuivering voorafgaand aan de lozing op de riolering niet noodzakelijk is. Wel wordt geadviseerd het lozingswater te bemonsteren en te monitoren, voordat het geloosd wordt op de gemeentelijke riolering. Dit advies wordt toegepast in de beoogde ontwikkeling.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en de waterbodem tegen te gaan, zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd, waarin onder andere is bepaald dat het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) voorkomen dient te worden. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse. Opgemerkt wordt dat het water in de Riekerpolder 'overig water' betreft volgens KRW, waarvoor gemeente, waterschap en initiatiefnemers/ontwikkelaars een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben om de waterkwaliteit niet te verslechteren en waar mogelijk te verbeteren (bijv. bij nieuwe ontwikkelingen). Hier zal voor worden zorggedragen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de inrichting van de openbare ruimte geen onderdeel uitmaakt van voorliggende aanvraag. De inrichting van het openbaar gebied zal door de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer worden ingericht. Dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking van de planning.

Effect op beperkingengebieden

Op circa 250 meter ten oosten van de projectlocatie is een waterkering aanwezig (met nummers A522-002/A522-003).

Figuur 68. Uitsnede Legger waterschap Amstel Gooi & Vecht, projectlocatie rood omlijnd (bron: Waterschap Amstel Gooi en Vecht)



De projectlocatie is niet gelegen binnen een beschermingszone van een regionale of primaire waterkering. Derhalve heeft het project geen invloed op beperkingengebieden.

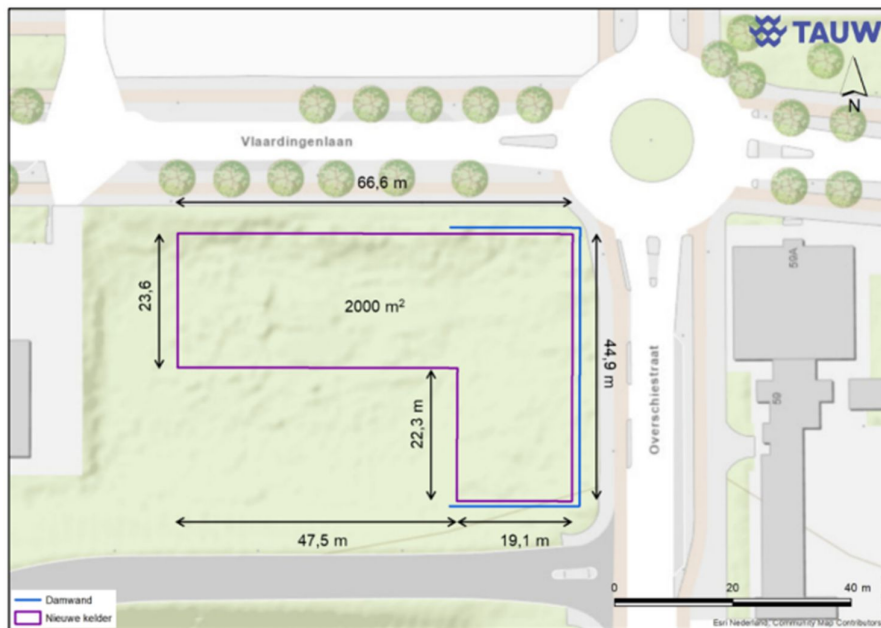
Effect op grondwater

Ten behoeve van de ontwikkeling wordt een ondergrondse parkeerkelder gerealiseerd. De kelder wordt circa 2.000 m² (zie figuur 69) en de onderkant van de kelder komt op circa -3,2 ten opzichte van NAP en 2,9 meter beneden maaiveld.

Geohydrologisch onderzoek

Om deze reden is door Tauw een geohydrologisch onderzoek opgesteld. Dit onderzoek is als bijlage 12 bij deze rapportage gevoegd. De bereken- en meetmethode zijn omschreven in het onderzoek. Onderstaand zijn de resultaten samengevat weergegeven.

Figuur 69. Overzicht van afmetingen van de kelder (bron: Geohydrologisch onderzoek Tauw)



Op basis van de opbarstberekening wordt er geen risico tot het opbarsten van de putbodemp verwacht tijdens de aanlegfase van de kelder.

Uit de resultaten van de berekeningen volgt dat in alle gevallen de verlaging of verhoging van grondwater buiten de perceelsgrens minimaal is. Er treedt daarmee vrijwel geen verandering van grondwaterstand en stromingsrichting op rondom de locatie van de beoogde kelder. Het risico op grondwater onder- of overlast door de aanleg van de kelder is minimaal. Voor deze minimale effecten lijkt het niet effectief om mitigerende maatregelen toe te passen.

Bemalingsadvies

Tevens is een bemalingsadvies opgesteld door CRUX. Dit advies is als bijlage 22 bij deze rapportage gevoegd. Onderstaand zijn de resultaten samengevat weergegeven.

Bij de realisatie van de éénlaags parkeerkelder met gesloten bouwkuip met damwanden, wordt de grondwaterstand tijdelijk verlaagd. Naast de verlaging van de freatische grondwaterstand is een verlaging van de stijghoogte in de Wadzandlaag noodzakelijk om opbarsten van de natuurlijke aanwezig scheidende laag te voorkomen. Er is sprake van een ontlastbemaling, omdat de Wadzandlaag wordt ingesloten door damwanden. Spanningsbemaling van de Eerste Zandlaag of dieper is niet noodzakelijk.

De grondwaterstand wordt verlaagd tot NAP -5,6 meter om voldoende drooglegging te behalen onder het ontgravingsniveau (NAP -5,1 meter). Na de ontgraving van de bouwkuip wordt een stationair bemalingsdebiet berekend van maximaal 5 m³/uur. Het waterbezwaar bedraagt afgerond 36.000 m³ in totaal op basis van een bemalingsduur van 180 dagen. Het invloedsgebied van de grondwaterstandverlagingen heeft een straal van maximaal 200 meter bij een berekening met een hoge grondwaterstand als uitgangspunt. In de Wadzandlaag wordt nagenoeg geen verlaging buiten de bouwkuip berekend.

Er worden voor de bemaling geen negatieve gevolgen in relatie tot omgevingsrisico's verwacht. Voor de bemaling is op basis van de Waterschapsverordening van het waterschap Amstel Gooi & Vecht een melding in het kader van lozen waterkwantiteit en waterkwaliteit benodigd voor het lozen van bemalingswater op de riolering. In het bemalingsadvies wordt aangegeven dat gezien het analyseresultaat grondwater zuivering voorafgaand aan de lozing op de riolering niet noodzakelijk is. Wel wordt geadviseerd het lozingswater te bemonsteren en te monitoren, voordat het geloosd wordt op de gemeentelijke riolering.

Hemelwater

In het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is artikel 4.112 opgenomen dat het verboden is om vanaf een gebouw hemelwater in het openbaar riool of de openbare ruimte, anders dan het oppervlaktewater, te lozen, tenzij een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden. In artikel 4.113 is opgenomen dat de hemelwaterberging tenminste een capaciteit heeft van 60 liter m² bebouwd oppervlak, loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool en is na 60 uur leeg.

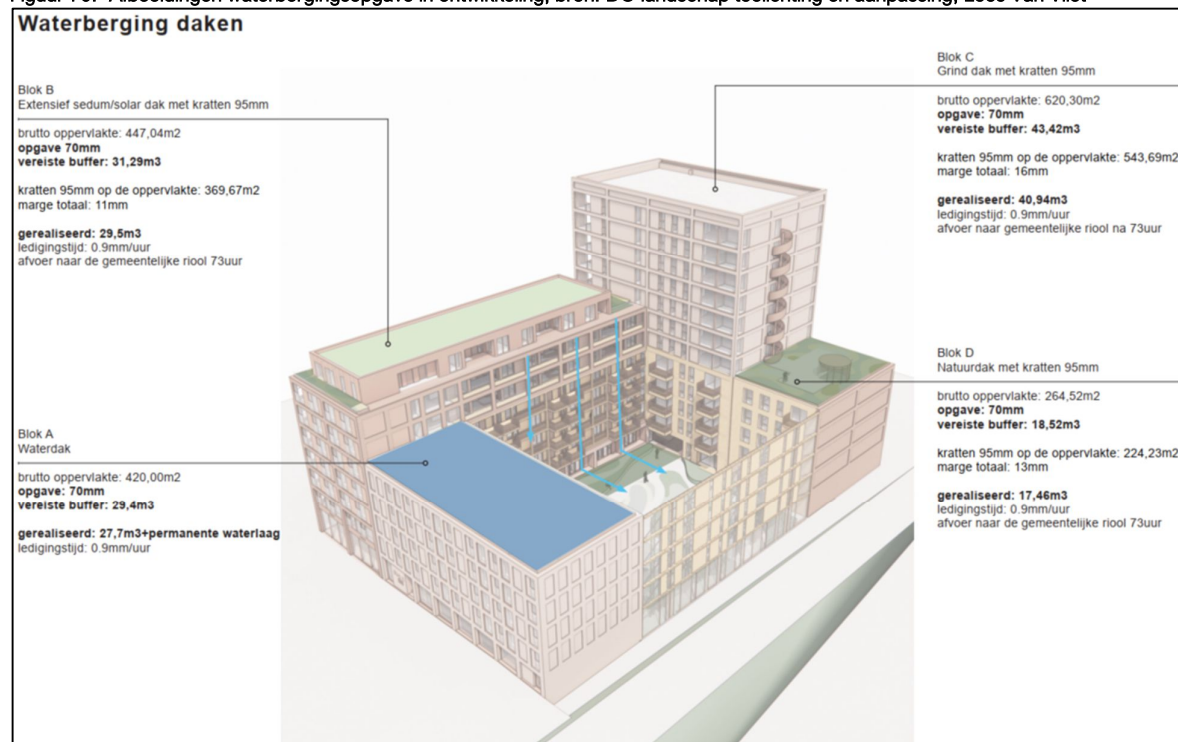
Alternatieve waterberging en watercompensatie

Op basis van de toename van verharding binnen de projectlocatie is op basis van de Waterschapsverordening watercompensatie verplicht. Deze compensatie kan plaatsvinden in de vorm van een alternatieve waterberging, mits het effect van de alternatieve waterberging op het oppervlaktewatersysteem gelijk is aan compensatie in de vorm van open water. Bovendien moet het effect op de langere termijn zijn geborgd.

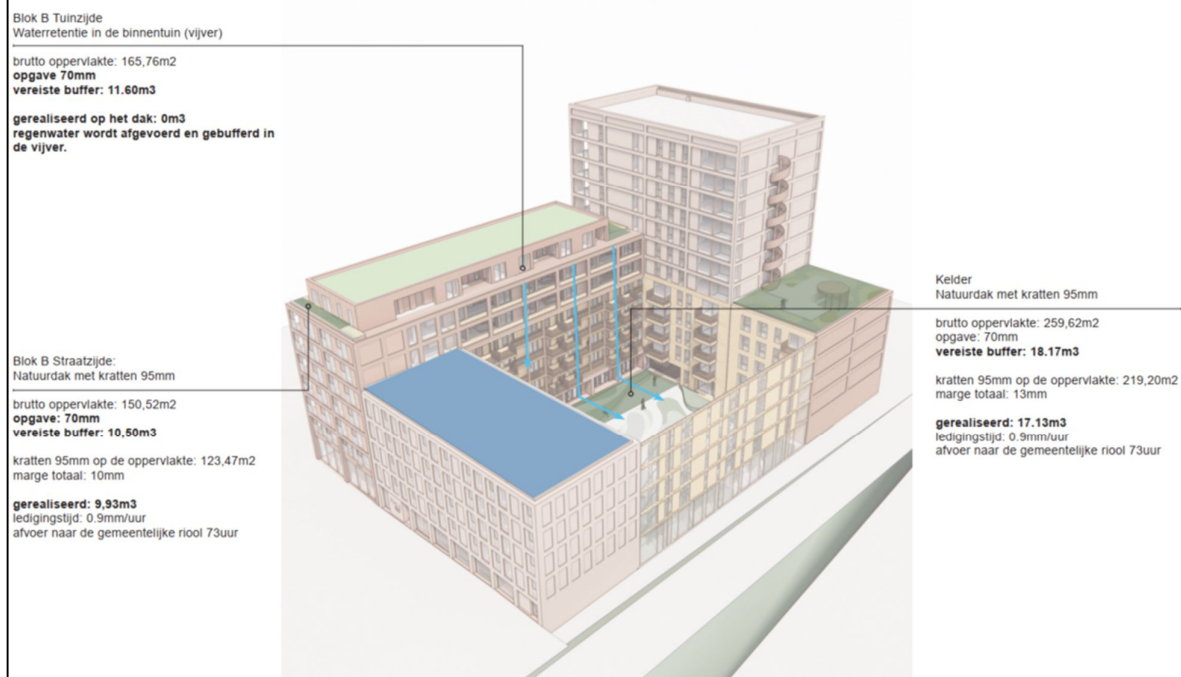
De minimale opvang van de alternatieve waterberging dient 70 m³ te zijn.

Voor de ontwikkeling wordt een alternatieve waterberging toegepast.

Figuur 70. Afbeeldingen waterbergingsopgave in ontwikkeling, bron: DO landschap toelichting en aanpassing, Loos Van Vliet



Waterberging daken



Op Blok A wordt een waterdak gerealiseerd met een permanente waterlaag en met de benodigde buffer erbovenop. Op blok B wordt een extensief sedum/solar dak gerealiseerd dat water afvoert richting de vijver in de binnentuin via het reguliere HWA-systeem. Dit wordt zichtbaar gemaakt in de binnentuin door de introductie van greppels, waarlangs het water wordt afgevoerd richting de vijver. In het geval van een hevige bui zijn er in de buurt van de greppels laagtes ontworpen om tijdelijk overtollig water op te vangen. Onder de sedumdak van Blok B worden kratten van 95mm toegepast. Ook het dak van blok C wordt voorzien van waterretentie in de vorm een grind dak met kratten van 95 mm. Blok D krijgt een natuurdak met kratten van 95 mm. Ten slotte vindt er ook waterretentie plaats in de binnentuin, de vijver en kelder met een natuurdak met kratten van 95 mm.

Het overgrote deel van de waterbergingsopgave wordt binnen de eigen ontwikkeling opgevangen. In bijlage 21 bij deze rapportage is de berekening van de waterbergingscapaciteit opgenomen. De capaciteit van de daken en de tuin tezamen bedraagt circa 168 m³. De totale behoefte is circa 177 m³, wat ertoe leidt dat een tekort van 9,6 m³ ontstaat ten opzichte van de eis van de Waterschapsverordening. Dit is een restopgave van 14 m² dat wordt afgegraven binnen de openbare ruimte van het peilgebied waarin de ontwikkeling is gelegen. In overleg met de gemeente Amsterdam wordt een specifieke locatie nader bepaald.

5.15.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.16 WINDHINDER

5.16.1 Algemeen

Windhinder is een aspect van de fysieke leefomgeving, zoals bedoeld in artikel 2.1 Omgevingswet. Hiermee is windhinder ook een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan

locaties in het omgevingsplan. De gemeente heeft hier wel een ruime mate van beleidsvrijheid in, nu voor het aspect windhinder instructieregels van het Rijk ontbreken.

Beoordelingskader NEN-norm voor windhinder

De NEN 8100 is een norm voor de beoordeling van het windklimaat. De norm werkt met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskansen in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) aangegeven of het windklimaat slecht, matig of goed is.

In deze norm zit een beslismodel dat aangeeft wanneer een windonderzoek nodig kan zijn:

- gebouwen hoger dan 30 meter: windonderzoek is nodig
- beschut gelegen gebouwen, hoogte 15 tot 30 meter: specialist beoordeelt of windonderzoek nodig is
- onbeschut gelegen gebouwen, hoogte tot 30 meter: specialist beoordeelt of windonderzoek nodig is

De NEN 8100 is vanuit de wet niet verplicht, maar wordt wel algemeen gebruikt om te beoordelen of de ontwikkeling in overeenstemming is met een veilige en gezonde fysieke leefomgeving (voorheen: een goede ruimtelijke ordening).

Borging windhinder in het omgevingsplan

In het omgevingsplan kan de gemeenteregels opstellen over de wijze waarop windhinder in de planvorming betrokken dient te worden. Dit kan bijvoorbeeld door het opnemen van een omgevingsvergunningplicht in het omgevingsplan, door het opnemen van maatregelen in het omgevingsplan (wanneer de maatregelen voor het beperken van windhinder reeds bekend zijn) of door het vastleggen van een meldingsplicht voor bouwen van hoge gebouwen in het omgevingsplan.

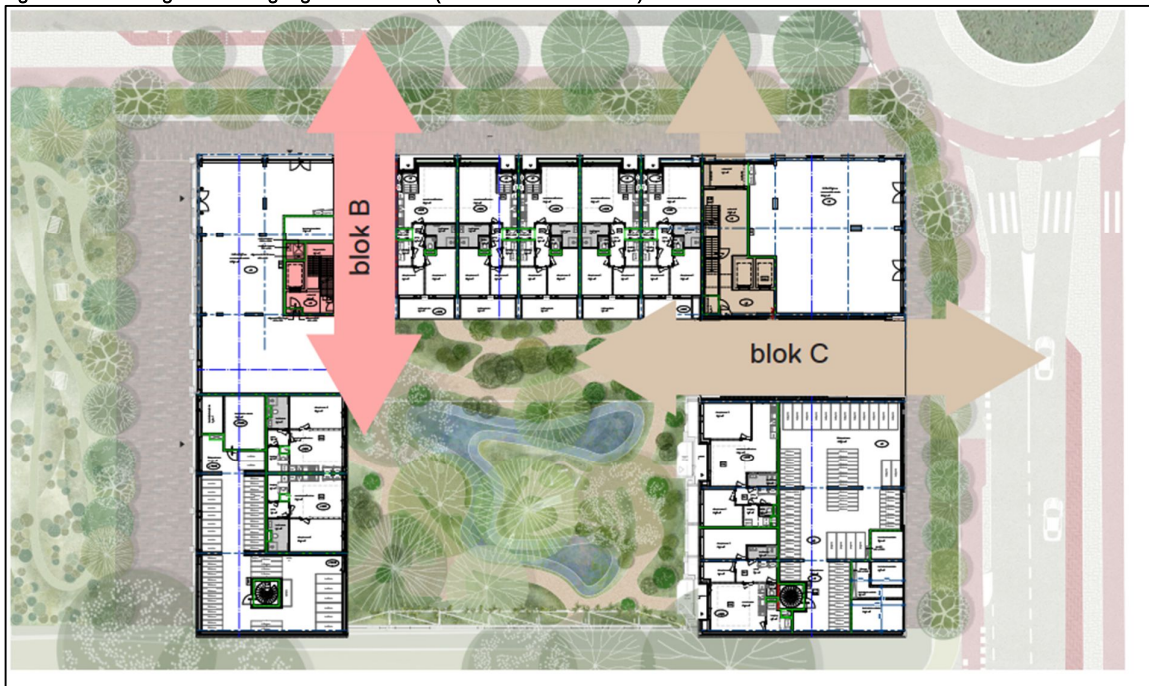
5.16.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in bebouwing van 41 meter hoogte. Conform het Hoogbouwbeleid Amsterdam en het beslismodel van de NEN 8100 is windonderzoek noodzakelijk. Peutz heeft op 17 juli 2024 een windklimaatonderzoek (kenmerk: H 8336-8-RA-002) uitgevoerd. Het rapport hiervan is als bijlage 13 toegevoegd aan deze GoFlo.

In het gebied rondom de projectlocatie is de te verwachten windklimaat voor de activiteit 'doorlopen' overal goed. Voor de activiteit 'slenteren' is het windklimaat rondom het gebouw vrijwel overal goed. Binnen in het projectgebied is het windklimaat voor de activiteit 'langdurig zitten' tevens goed. In onderdoorgangen van het gebouw is het windklimaat lokaal matig voor de activiteit 'slenteren'.

De aanwezige entree is aangepast zodat de onderdoorgang meer beschut ligt en daardoor is het windklimaat bij de entree voor de activiteit 'slenteren' goed. De situering en impressies van de onderdoorgangen en entrees zijn hieronder weergegeven.

Figuur 71. Situering onderdoorgangen en entrees (bron: WRK Architecten)

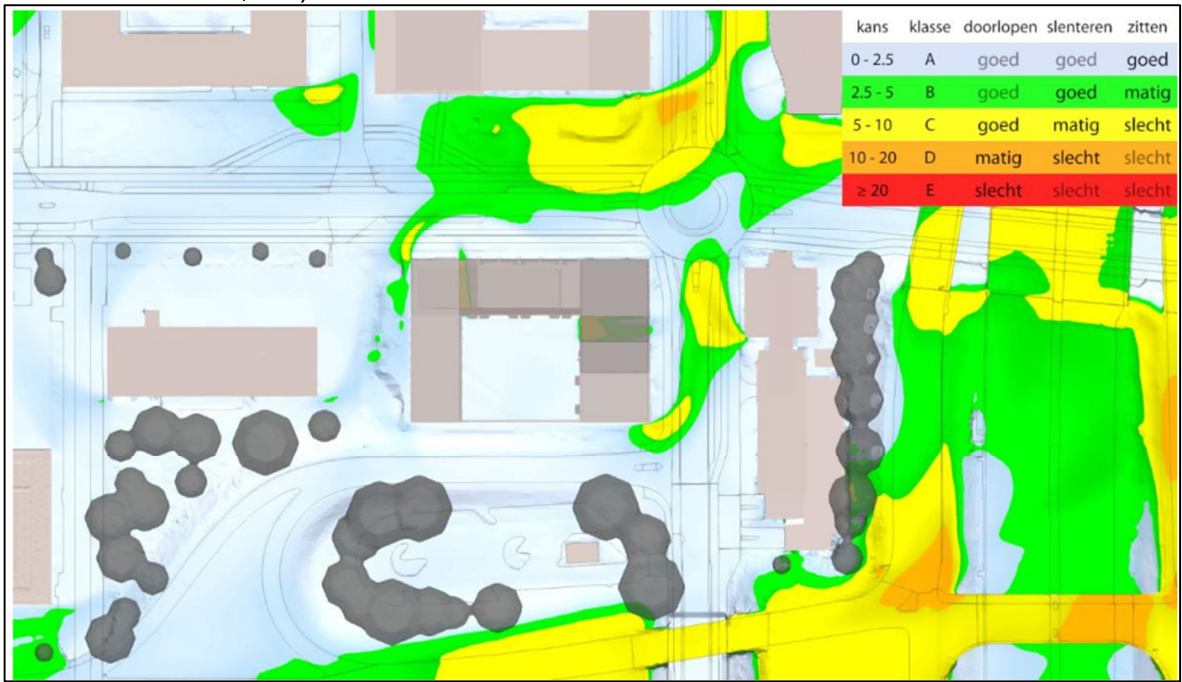


Figuur 72. Impressies onderdoorgangen zijde Vlaardingenlaan (links) en zijde Overschiestraat (rechts) (bron: WRK Architecten)



Een impressie van het windklimaat is in de figuur hieronder opgenomen. Het gehele windklimaat rondom het gebied wordt als gunstig beschouwd, verdere maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

Figuur 73. Het te verwachten windklimaat in de geplande bebouwingssituatie, beoordeeld volgens NEN 8100 norm (bron: Windklimaatonderzoek, Peutz)



5.16.3 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering.

6 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

6.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. Dit kan via privaat- en/of publiekrechtelijke weg. De bepalingen inzake het kostenverhaal bij bouwprojecten zijn opgenomen in paragraaf 13.6 van de Omgevingswet.

De wettelijke regeling voor kostenverhaal geldt niet voor gronden die de gemeente in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft. Omdat de voorliggende gronden in erfpacht zijn uitgegeven, is paragraaf 3.16 van de Omgevingswet niet van toepassing is.

Daarnaast is voor het voorliggend project een overeenkomst gesloten tussen de Gemeente Amsterdam en de erfpachter, waarin o.a. overeengekomen is dat op het moment er sprake is van nadeel voortvloeiend uit de voorliggende planologische verandering, deze in zijn geheel ten laste komt van de initiatiefnemer.

6.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.2.1 Participatie

Op 10 januari 2024 heeft de initiatiefnemer een bijeenkomst gehouden om de buurt te informeren. Hierbij was een team bestaande uit de initiatiefnemer, het communicatiebureau, de gemeente Amsterdam, WRK Architecten en de landschapontwerper aanwezig om vragen te beantwoorden. Een verslag van deze bijeenkomst is als bijlage 14 toegevoegd aan deze onderbouwing. Hierna volgt korte beschrijving van de bijeenkomst stond in het teken van kennismaken en het verzamelen van reacties van direct betrokkenen. Tussen 19:00 en 20:30 hebben er drie geïnteresseerden deze bijeenkomst bezocht. Tijdens de bijeenkomst zijn er geen opmerkingen gekomen op de plannen. Door de geringe interesse en het feit dat er geen opmerkingen zijn gekomen is besloten geen tweede bijeenkomst te organiseren daar deze bedoeld was voor het terugkoppelen van verwerkte input.

6.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) procedure doorlopen. Op verzoek van initiatiefnemer wordt een uitgebreide procedure doorlopen voor de ontwikkeling. Het is daarom in eerste instantie voor eenieder mogelijk door middel van een zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

7 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

Voor zover een aanvraag omgevingsvergunning betrekking heeft op een 'buitenplanse omgevingsplanactiviteit' (BOPA) wordt de omgevingsvergunning alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (etfal; art.8.0a lid 2 Bkl). Naast de regel dat omgevingsvergunningen slechts kunnen worden verleend met het oog op een etfal, gelden de beoordelingsregels in artikel 8.0b tot en met 8.0e van het Bkl.

De initiatiefnemer heeft als doelen gebouw te ontwikkelen dat ruimte biedt aan 176 woningen, ruimte voor functies in de plint en een ondergrondse parkeergarage. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse aspecten van de fysieke leefomgeving en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.