



**Gemeente
Amsterdam**



Ontwerpbestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188

Bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188

Ontwerp

projectnummer 0460068.100

definitief

Versie 20 maart 2023

NL.IMRO.0363.F2207BPGST-OW01

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Vigerend juridisch planologisch kader	4
1.3	Transformatie Schinkelkwartier	6
1.4	Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier	8
1.5	Crisis- en Herstelwet	8
1.6	Leeswijzer	9
2	Beschrijving plangebied	10
2.1	Plangrenzen	10
2.2	Ontstaansgeschiedenis	10
2.3	Ruimtelijke structuur	11
2.4	Functionele structuur	11
3	Planbeschrijving	13
3.1	Transformatie Schinkelkwartier	13
3.2	Riekerpark - Sloterstrip	14
3.2.1	Riekerpark	15
3.2.2	Sloterstrip	16
3.3	Functionele structuur	16
3.4	Ruimtelijke structuur	17
4	Beleidskader	19
4.1	Algemeen ruimtelijk beleid	19
4.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	19
4.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	20
4.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	20
4.1.4	Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)	21
4.1.5	Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	23
4.1.6	Provinciale Omgevingsverordening	24
4.1.7	Metropoolregio Amsterdam	24
4.1.8	Omgevingsvisie Amsterdam 2050	25
4.1.9	Koers 2025 – Ruimte voor de Stad	26
4.2	Wonen	27
4.2.1	Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020	27
4.2.2	Woonagenda 2025	27
4.2.3	Woningbouwplan 2022-2028	28
4.2.4	Actieplan middeldure huur	28
4.2.5	Short stay	29
4.3	Economie	29
4.3.1	Platform bedrijventerreinen en kantoorlocaties (Plabeka)	29
4.3.2	Ruimte voor de economie van morgen	30
4.3.3	Bedrijvenstrategie Amsterdam	31
4.3.4	Horecabeleid stadsdeel Nieuw-West	32

5	Omgevingseffecten	33
5.1	Omgevingseffectrapport (OER)	33
5.1.1	Inleiding	33
5.1.2	Methodiek	33
5.1.3	Effectbeoordeling	35
5.1.4	Toetsing spelregelkader	36
5.1.5	Conclusie	36
5.2	Duurzame inrichting	36
5.2.1	Bodem en ondergrond	36
5.2.2	Water	40
5.2.3	Landschap, groen en natuur	48
5.2.4	Cultuurhistorie en archeologie	58
5.2.5	Bouwhoogte	61
5.3	Mobiliteit	71
5.3.1	Verkeer	71
5.3.2	Parkeren	78
5.4	Gezonde en veilige leefomgeving	83
5.4.1	Geluid	83
5.4.2	Trillingen	102
5.4.3	Luchtkwaliteit	103
5.4.4	Geur en stof	108
5.4.5	Omgevingsveiligheid	109
5.4.6	Gezondheidsbescherming	114
5.4.7	Gezondheidsbevordering	118
5.5	Energie en circulariteit	120
5.5.1	Energie	120
5.5.2	Circulariteit	123
6	Juridische planbeschrijving	126
6.1	Inleiding	126
6.2	Verbeelding	126
6.3	Planregels	126
6.4	Artikelgewijze toelichting	127
6.4.1	Inleidende regels	127
6.4.2	Bestemmingsregels	127
6.4.3	Algemene regels	129
6.4.4	Overgangs- en slotregels	130
7	Economische uitvoerbaarheid	131
7.1	Inleiding	131
7.2	Wet- en regelgeving	131
7.3	Kostenverhaal	131
7.4	Conclusie	132
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	133
8.1	Inleiding	133
8.2	Inspraak en maatschappelijk overleg	133
8.3	Wettelijk vooroverleg	133

8.4 Bestemmingsplanprocedure.....	135
-----------------------------------	-----

Bijlagen en onderzoeken 136

1 Bouwenvelop	136
2a Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier	136
2b Bijlagen Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier	136
3 Doorwerking OER Schinkelkwartier in ruimtelijk besluit.....	136
4 Ladder voor duurzame verstedelijking	136
5 Plan- objectanalyse Luchthavenindelingbesluit Schiphol	136
6 Bodemonderzoek en aanvullend historisch bodemonderzoek	136
7 Geohydrologisch onderzoek.....	136
8 Quicksan ecologie	136
9 Memo stikstofdepositie	136
10 Archeologische quickscan	136
11 Hoogbouweffectrapportage (HER)	136
12 Zonstudie	136
13 Windstudie	136
14 Verkeersonderzoek	136
15 Akoestisch onderzoek	136
16 Quicksan luchtvaartgeluid	136
17 Advies TAVGA	136
18 Ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder	136
19 Quicksan trillingen spoor.....	136

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft als doel om Schinkelkwartier te transformeren naar een goed bereikbaar stedelijk woon-werkgebied. Onderdeel van dit voornemen is voorliggend plan om de huidige kantoren aan de Overschiestraat 182 en 188 te slopen en een nieuwbouw appartementencomplex met voorzieningen te realiseren. De locatie maakt onderdeel uit van het transformatiegebied Schinkelkwartier (deelgebied Sloterstrip grenzend aan deelgebied Riekerpark).

Het totale programma heeft een omvang van circa 30.500 m² bvo, waarvan maximaal 96 procent bestaat uit woningen en circa 4-10 procent uit voorzieningen. In absolute zin komt dit overeen met circa 380-430 appartementen en maximaal 3.050 m² bvo aan voorzieningen in de plint (begane grond). Tevens voorziet het plan in ontsluiting en een ondergrondse parkeervoorziening voor auto's en fietsen. De maximale bouwhoogte aan de westzijde bedraagt 34 m.

Dit programma en verschillende ruimtelijke en milieukundige randvoorwaarden zijn vastgelegd in de bij het plan behorende bouwenvelop (Gemeente Amsterdam, Bouwenvelop Overschiestraat 182-188, 23 december 2021). Deze bouwenvelop vormt de basis voor de ontwikkeling en de juridische vertaling daarvan in voorliggend bestemmingsplan. De bouwenvelop is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.



Figuur 1: Transformatiegebied Schinkelkwartier met deelgebieden

1.2 Vigerend juridisch planologisch kader

Er gelden voor het plangebied de volgende bestemmingsplannen:

1. Nieuwe Meer e.o., vastgesteld op 26 juni 2013;

2. Grondwaterneutrale kelders; vastgesteld op 7 oktober 2021;
3. Drijvende bouwwerken, vastgesteld op 18 september 2019.

Bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'

Het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. is vastgesteld op 26-06-2013.

De volgende bestemmingen zijn van toepassing op het plangebied:

- Enkelbestemming Kantoor;
- Enkelbestemming Groen-2;
- Enkelbestemming Verkeer-1;
- Maximale bouwhoogte 10 m;
- Gebiedsaanduiding luchtvaartverkeerszone (LIB artikel 2.2.3);
- Bouwvlakken.



Figuur 2: Uitsnede viaerende besteminasolan Nieuwe Meer eo

Het beoogde bouwplan is in strijd met deze bestemmingen en bouwregels en mede aanleiding voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan 'Overschiestraat 182 en 188' heeft de volgende doelstellingen:

1. Het borgen van het beoogde plan en de randvoorwaarden die daarvoor zijn opgenomen in de bouwenvelop;
2. Het functioneren als toetsingskader voor de transformatie van het gebied;
3. Het borgen van de uitkomsten van het OER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure.

Bestemmingsplan grondwaterneutrale kelders

Het plangebied ligt in overige zone 2.

Ter plaatse van de gebiedsaanduidingen 'overige zone 1' en 'overige zone 2' zijn de betreffende gronden, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen en aanduidingen, mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen als genoemd in 1.13.

1.13: het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

Bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'

Het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken is vastgesteld op 18 september 2019 en is opgesteld naar aanleiding van de op 1 januari 2018 in werking getreden voor de Wet Verduidelijking voorschriften woonboten.

Er zijn geen bestemmingen die van toepassing zijn op het plangebied van de Overschiestraat 182 en 188.

Vorbereidingsbesluiten

Op het plangebied liggen twee voorbereidingsbesluiten. Dit betreft;

- Darkstores/flitsbezorgers, gem. Amsterdam, voorbereidingsbesluit vastgesteld 26 januari 2022;
- Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, voorbereidingsbesluit vastgesteld 16 februari 2022.

Zowel darkstores/flitsbezorgers en/of hyperscale datacenters zijn niet voorzien in het plangebied. Het plan is hiermee niet in strijd met beide voorbereidingsbesluiten.

1.3 Transformatie Schinkelkwartier

Schinkelkwartier is in de huidige situatie voornamelijk een werkgebied. Schinkelkwartier heeft een grote aantrekkingskracht op jonge innovatieve bedrijven en er liggen kansen om het gebied intensiever te gebruiken en te transformeren naar een divers en duurzaam werk- en woongebied. Schinkelkwartier kent echter ook beperkingen. Er ontbreekt een goede infrastructuur, is relatief slecht bereikbaar met openbaar vervoer en er liggen verschillende milieucontouren over het gebied heen.

Principenota

Het college heeft op 12 februari 2019 een principenota vastgesteld, waarin een aantal hoofdlijnen geschetst zijn waarop in volgende fasen concrete plannen voor Schinkelkwartier kunnen worden uitgewerkt. De principenota geeft richting aan planontwikkeling van de gemeente en van private partijen om te komen tot het waarmaken van de volgende ambitie voor Schinkelkwartier: transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied. Een stadswijk die bij uitstek kan voldoen aan de vraag naar wonen en werken in een aantrekkelijke gemengde omgeving. Om de kansen binnen Schinkelkwartier te kunnen benutten en de uitdagingen aan te pakken is een samenhangend toekomstperspectief met haalbaarheidsonderzoek voor dit gebied gewenst. Dit heeft geleid tot de projectnota.

Projectnota

De projectnota is op 14 december 2021 vastgesteld en is het resultaat van de haalbaarheidsfase. In de projectnota is als ambitie geformuleerd: het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m² werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m² in de huidige situatie) en 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Schinkelkwartier als geheel heeft een goede hoofdstructuur nodig om de ambities in dit gebied waar te kunnen maken. Daarom is in de projectnota een stedenbouwkundig kader opgenomen, waarmee richting gegeven kan worden aan de definitieve uitwerking van stedenbouwkundige plannen.

Gelijktijdig aan de projectnota is een Omgevingseffectrapportage (OER) opgesteld (Gemeente Amsterdam en Antea Group, Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier, maart 2023) De uitkomsten van het concept OER, waarin de effecten en alternatieven zijn beoordeeld, zijn richtinggevend geweest voor de hoofdkeuzes in de projectnota.

De projectnota bevat de volgende zes ambities voor Schinkelkwartier:

- Stedelijkheid: bij een intensief gebruikt woon- en werkgebied hoort een hoge dichtheid (floor space index van bijna 2). En om de functies goed te mengen wordt een verhouding tussen wonen en werken aangehouden van 1:1;
- Ruimtelijke kwaliteit: Schinkelkwartier moet een aantrekkelijke en klimaatbestendige wijk worden. De openbare krijgt een hoge gebruiks- en belevingswaarde, waarbij verschillende waarden behouden en versterkt worden. Daarbij hoort een goede afwisseling tussen levendigheid en rust;
- Bereikbaarheid: bij een gebied met een hoge dichtheid hoort een centrum-stedelijk mobiliteitsprofiel. Dat draagt ook bij aan andere ambities als gezondheid, veiligheid en duurzaamheid. Goede loop/fietsvoorzieningen en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer zijn randvoorwaarden;
- Gezondheid en veiligheid: Schinkelkwartier moet een gezonde en veilige leefomgeving zijn. De milieu-invloeden van verkeer en bedrijven op de gezondheid moeten zoveel mogelijk beperkt worden en mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's. De inrichting van Schinkelkwartier moet gezond leven stimuleren;
- Duurzaamheid: binnen de wijk wordt gebruik gemaakt van een duurzaam energiesysteem. Duurzaam ruimtegebruik vraagt ook een flexibel gebouwde omgeving die adaptief kan reageren op maatschappelijke verandering. Ingezet wordt op circulariteit en hergebruik van grondstoffen en reductie van afval
- Sociale inclusiviteit: segregatie op de woon/arbeidsmarkt moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Andere wijken in stadsdelen Zuid en Nieuw-West kunnen ook profiteren van de nieuwe voorzieningen in Schinkelkwartier. Dat kan bijdragen aan sociale samenhang en gelijke kansen.

Om de bovengenoemde ambities binnen Schinkelkwartier waar te kunnen maken in het transformatieproces heeft de gemeente de volgende ontwikkelstrategie vastgesteld:

Omdat de transformatie alleen mogelijk is als private partijen investeren regisseert de gemeente waar het moet en faciliteert de gemeente waar het kan. De gemeente schept de juiste voorwaarden voor private initiatieven biedt per deelgebied toegesneden ontwikkelruimte en zorgt voor een helder stedenbouwkundig raamwerk. Tot slot zal de gemeente ook zelf investeringsruimte moeten maken voor bepaalde maatregelen in de openbare ruimte per project of een deelgebied. Actieve grondverwerving kan nodig zijn om maatschappelijke voorzieningen te realiseren of openbare ruimte aan te kunnen leggen.

Het zal waarschijnlijk meer dan 25 jaar duren voordat de beoogde eindsituatie van Schinkelkwartier is bereikt. Er wordt ruimte geboden aan tijdelijke initiatieven, spontane ontwikkeling en ondernemerschap wordt aangemoedigd en gefaciliteerd.

De gemeente stelt geen nieuw bestemmingsplan voor het gehele gebied vast om de volledige transformatie van Schinkelkwartier mogelijk te maken. De transformatie zal geleidelijk gaan en op deze manier kan er altijd maatwerk worden geboden per plan of project dat definitief tot ontwikkeling komt. Er zullen dus diverse planologische besluiten binnen Schinkelkwartier worden genomen, waarvan voorliggend plan, voor de Overschiestraat 182 en 188, de eerste is.

In paragraaf 3.1 en 3.2 wordt nader uiteengezet welk programma is bepaald voor Schinkelkwartier en op welke wijze de ontwikkeling Overschiestraat 182 en 188 passend is binnen de projectnota Schinkelkwartier.

1.4 Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier

Bij nieuwe ontwikkelingen dient beoordeeld te worden of de beoogde ontwikkeling m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Een m.e.r.-beoordeling is een beoordeling of bij een ontwikkeling belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

De totale transformatie van Schinkelkwartier met het beoogde programma is een m.e.r.-beoordelingsplichtige ontwikkeling. De ontwikkeling valt onder de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) van de bijlage bij het Besluit m.e.r. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare.

Omdat belangrijke nadelige milieugevolgen voor de gehele ontwikkeling binnen Schinkelkwartier niet op voorhand kunnen worden uitgesloten is voor Schinkelkwartier een Milieueffectrapport (MER) opgesteld en wordt een m.e.r. procedure doorlopen. In de geest van de aanstaande Omgevingswet is voor Schinkelkwartier het MER opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER). Het OER Schinkelkwartier heeft een brede reikwijdte waarin alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn betrokken. Het OER met bijbehorende bijlagen is opgenomen in bijlage 2 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Het doel van een m.e.r.-procedure is om in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen het milieubelang volwaardig mee te nemen. De m.e.r.-procedure, waarmee het OER Schinkelkwartier uiteindelijk bestuurlijk wordt aanvaard, is gekoppeld aan een bestemmingsplan voor een concrete ontwikkeling in Schinkelkwartier. Het voorliggende plan, het bestemmingsplan voor Overschiestraat 182 en 188, is het eerste ruimtelijk besluit dat binnen de ontwikkeling Schinkelkwartier genomen wordt. Het OER Schinkelkwartier is dan ook juridisch-planologisch aan dit bestemmingsplan gekoppeld. In voorliggend bestemmingsplan is waar mogelijk gebruik gemaakt van de (globale) onderzoeken uit het OER en zijn de uitkomsten van het OER geborgd. Het bestemmingsplan is aan de omgevingsaspecten en spelregels uit het OER getoetst. Deze toets is opgenomen in hoofdstuk 5 en bijlage 3.

1.5 Crisis- en Herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen ter bestrijding van de laatste economische crisis.

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan is aan te merken als een project als bedoeld in artikel 3.1 van bijlage 1 van de Chw. Schinkelkwartier is als onderdeel van Koers 2025 in de "17e tranche Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet" aangewezen als duurzaam innovatief experiment. Dit maakt het mogelijk om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024, met nieuw juridisch instrumentarium te kunnen werken. Zo kan worden geëxperimenteerd met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. Daardoor kan een plantermijn van 20 jaar worden gehanteerd, is globaal onderzoek mogelijk en kunnen flexibele kaders (spelregels uit het MER) worden opgesteld die passen bij gefaseerde ontwikkeling.

De projecten in het kader van Koers 2025 zijn opgenomen in artikel 7c, lid 17 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De bepalingen van artikel 7c zijn hierdoor op het bestemmingsplan "Overschiestraat 182 en 188" van toepassing, waardoor er een bestemmingsplan met een verbrede reikwijdte kan worden opgesteld. Hierdoor wordt het onder meer mogelijk om:

- In het bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een bij die regels aan te geven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Daarbij kan worden bepaald dat de beleidsregels worden vastgesteld door de raad of door burgemeester en wethouders;
- Kostenverhaal uit te stellen tot bij een omgevingsvergunning voor het bouwen;
- Af te wijken van geluidwetgeving om het akoestisch onderzoek beter af te stemmen op het detailniveau en de fase van voorbereiding van het bestemmingsplan;
- Het besluit hogere waarden deel uit te laten maken van het bestemmingsplan.

Het bevoegd gezag mag deze experimenteerruimte benutten maar is daartoe niet gehouden.

Tot slot brengt dit alles met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, versneld.

1.6 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken).

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 8 hoofdstukken. Volgend op deze inleiding zijn dat:

- Hoofdstuk 2: beschrijving plangebied
- Hoofdstuk 3: planbeschrijving
- Hoofdstuk 4: beleidskader
- Hoofdstuk 5: omgevingseffecten
- Hoofdstuk 6: juridische planbeschrijving
- Hoofdstuk 7: economische uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 8: maatschappelijke uitvoerbaarheid

2 Beschrijving plangebied

2.1 Plangrenzen

Het plangebied ligt ten noorden van de A4 en ten westen van de A10. Ten noorden van het plangebied ligt de Henk Sneevlietweg (s107). Ten oosten van het plangebied bevindt zich een metrospoor en treinspoor. Het dichtstbijzijnde metrostation is de Henk Sneevlietweg, op circa 5 minuten lopen. Kadastraal betreft het perceel 4969.



Figuur 3: Plangebied Overschiestraat 182 en 188

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied Overschiestraat ligt binnen Schinkelkwartier, dat tot het midden van de twintigste eeuw bestond uit de Riekerpolder, de Sloterbinnenpolder en de Middelveldse gecombineerde polders. Deze polders werden doorsneden door de Sloterweg, de historische route van Amsterdam naar Leiden tussen het dorp Sloten en de Overtoomsesluis.

Als onderdeel van de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (1935) werden in de naoorlogse jaren het dijklichaam van het ringspoor en een bedrijventerrein langs de Schinkel aangelegd. In de jaren zestig werd begonnen met de aanleg van de tuinstad Westlandgracht en de ringweg A10. Ook verdween de oude Sloterweg om plaats te maken voor de fabrieken en kantoren. Met de aanleg van de infrastructuur en het ophogen van de tussenliggende gebieden zijn de oorspronkelijke polderverkaveling en de historische

bebouwing grotendeels verloren gegaan. De Henk Sneevlietweg werd als vervangende route voor de auto aangelegd, om niet veel later zelf deels overbodig te worden door de verlenging van de A4 tot knooppunt Nieuwe Meer.

De tussenliggende poldergebieden werden opgehoogd en deels ingericht als bedrijventerrein en deels als sportterrein, terwijl zich langs de Johan Huizingalaan diverse medische instellingen vestigden. In jaren negentig werd ook de Riekerpolder bij de A4 ontwikkeld tot kantoorgebied. Schinkelkwartier kreeg een metro-ontsluiting toen bij aanleg van de ringlijn een station tussen de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan werd gerealiseerd. De kantoren aan de Overschiestraat (182), zijn ook in de jaren negentig gebouwd.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het plangebied ligt in het deelgebied Sloterstrip en grenst aan het deelgebied Riekerpark, in het stadsdeel Nieuw West. Ten noorden van het plangebied ligt de Henk Sneevlietweg, dit is de hoofdontsluiting van het autoverkeer in Schinkelkwartier. Ten oosten van het plangebied ligt de A10, en ten zuiden de A4.

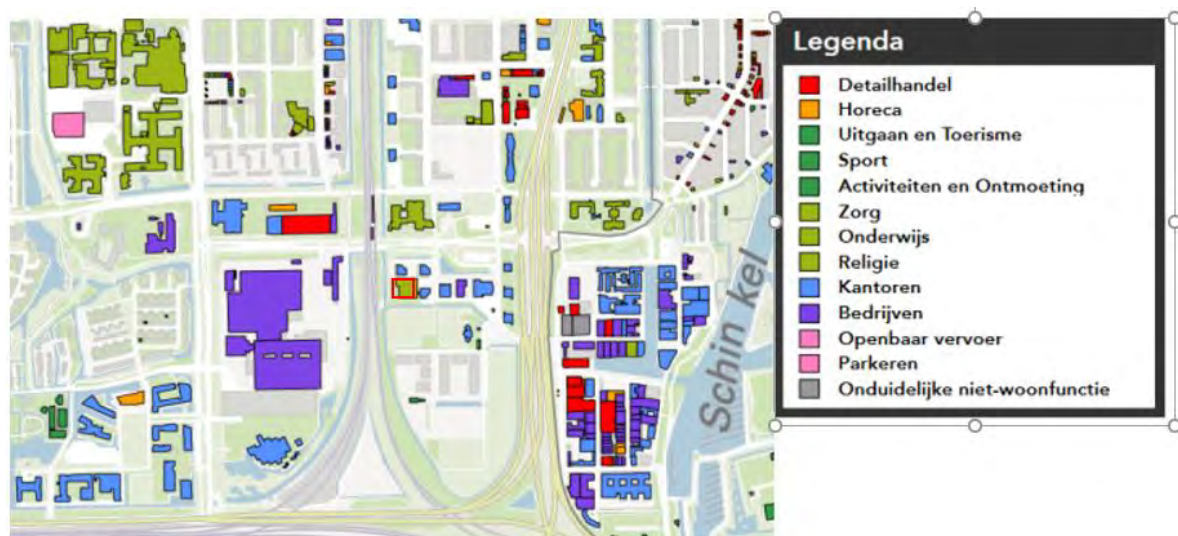
Direct ten westen en ten zuiden van het plangebied zijn watergangen en groenstrook aanwezig, die deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur respectievelijk ecologische structuur.



Figuur 4: Aanzicht kantoorgebouwen Overschiestraat 182 en 188

2.4 Functionele structuur

De Overschiestraat ligt binnen Schinkelkwartier. Van oudsher is Schinkelkwartier een vestigingslocatie voor ruimte-extensieve functies zoals bedrijven, kantoren, zorginstellingen en uiteenlopende perifere functies, zoals sportvelden, tijdelijk wooncomplex voor statushouders en studenten, distributiecentra, opslag en stalling, datacenters, hulpwarmtecentrale en stadsdeelwerf. Het plangebied van de Overschiestraat heeft ook een kantoorfunctie, zie ook figuur 5.



Figuur 5: Huidige niet-woonfuncties in het Schinkelkwartier, plangebied Overschiestraat (rode kader)

3 Planbeschrijving

3.1 Transformatie Schinkelkwartier

De op 14 december 2021 vastgestelde projectnota bevat de haalbaarheid voor gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier en in deze nota zijn keuzes gemaakt over de nodige te treffen maatregelen, de ruimtelijke inpassing en het programma op hoofdlijnen.

De ambitie van de gemeente voor Schinkelkwartier is het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m² werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m² in de huidige situatie) en 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Een gebied waar straks 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken. Om deze ambitie te vertalen in een stedenbouwkundig kader en een ontwikkelstrategie zijn diverse adviezen ingewonnen en onderzoeken uitgevoerd en alternatieven beoordeeld en afgewogen.

Naar aanleiding van deze inventarisatie zijn er richtinggevende keuzes gemaakt:

- Voorwaarde voor Schinkelkwartier is een uitbreiding en opwaardering van het groen. De voorkeur gaat uit naar buurtparken, groene binnenterreinen en groene routes, zodat groen op loopafstand bereikbaar is.
- De doorstroming, het bergend vermogen en de kwaliteit van het water moeten verbeterd worden om een toekomstbestendige waterhuishouding en -structuur te realiseren.
- De binnen Schinkelkwartier aanwezige cultuurhistorische waarden moeten zo veel mogelijk worden gerespecteerd.
- De bereikbaarheid van Schinkelkwartier met openbaar vervoer moet worden verbeterd, door aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg naar een meer centraal punt in het gebied en op termijn een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Er moeten nieuwe fietsverbindingen komen met een fietsbrug over de Schinkel. Tot slot wordt uitgegaan van een beperkter aantal autoparkeerplaatsen.
- Er zijn geluidafschermende maatregelen nodig om gevoelige functies binnen Schinkelkwartier mogelijk te maken. Goede opties zijn geluidwerende voorzieningen langs de A4, langs de A10 en langs de spoorbanen. Woningen moeten een stille zijde hebben. De fasering en uitwerking van de maatregelen worden in een strategisch geluidsplan nader uitgewerkt.
- Het plangebied ligt in de LIB-5 zone van Schiphol. Om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te beperken worden gebiedgerichte maatregelen getroffen, zoals afstanden tussen de gevels aanhouden, isolatie en veel groen in de openbare ruimte.
- Binnen Schinkelkwartier zijn nog bedrijven aanwezig die een milieucontour hebben. Om wonen hier mogelijk te maken zal geluidzonering van Schinkelhaven moeten worden aangepast en zijn aanvullende keuzes nodig met betrekking tot de toekomst van de bedrijven.
- Binnen Schinkelkwartier dient een duurzame energievoorziening te worden aangelegd. Definitieve beslissingen zullen per deelgebied in de volgende planfase worden genomen.
- Voor inzameling van afval is de wens om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande inzamelmethoden. Het is de ambitie om binnen of nabij Schinkelkwartier een circulair ambachts-/bouwmaterialencentrum te ontwikkelen als dit inpasbaar is.

Schinkelkwartier transformeert naar een inclusieve, levendige en groene stadswijk met circa 2.470.000 m² bvo woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Het programma op hoofdlijnen is als volgt:

- 11.000 nieuwe woningen (40% sociale huur, 40% middelduur huur en koop en 20% vrije sector).

- Er ontstaat ruimte voor 1.020.000 m² bvo voor kantoren en bedrijven waardoor er 45.000 arbeidsplaatsen kunnen ontstaan. Per deelgebied is er ruimte voor een functiemix met elk hun eigen accent.
- Maatschappelijke voorzieningen moeten de sociale cohesie in de wijk versterken. Dit maakt een stadswijk ook leefbaar en toekomstbestendig. Binnen Schinkelkwartier is ruimte voor 7 'alles in een scholen'. De scholen worden gecombineerd met andere maatschappelijke voorzieningen en de speelpleinen krijgen een openbaar karakter zodat het ook een ontmoetingsplek in de wijk wordt. Er is ruimte voor één gezondheidscentrum, zes huisartsenpraktijken, vier maatschappelijke centra, drie opvanglocaties en twee ruimten voor dagbesteding en opvang.
- Voorlopig wordt gedacht aan vier culturele voorzieningen en negen locaties voor kunst in de openbare ruimte.
- Sportvoorzieningen moeten mee kunnen groeien met de wijk. Voor elk deelgebied is een eigen sportprogramma opgesteld. Ook wordt rekening gehouden met dertig speelplekken en tien speelvelden.
- Binnen Schinkelkwartier zijn al waardevolle groene gebieden aanwezig. Deze worden versterkt en beter ontsloten (Schinkeloever en park van IBM). Langs de spoordijken liggen groenstroken. In de directe omgeving van Schinkelkwartier liggen diverse parken die benut en bezocht kunnen worden door de inwoners.

De planning van de transformatie van Schinkelkwartier wordt voornamelijk bepaald door private partijen. Een gedetailleerde planning kan dan ook niet worden vastgesteld. Wel wordt er al ingezet op investeren in infrastructuur en openbare ruimte waar dit de ontwikkeling van Schinkelkwartier het meeste stimuleert. Verplaatsing van kabels en leidingen en inrichten van openbare ruimte zal gekoppeld aan projecten plaatsvinden. Het realiseren van voorzieningen gaat zoveel mogelijk gelijk op met het realiseren van woningen.

Tot 2030 worden al wel aan de volgende infrastructurele ingrepen en geluidmaatregelen binnen Schinkelkwartier gewerkt:

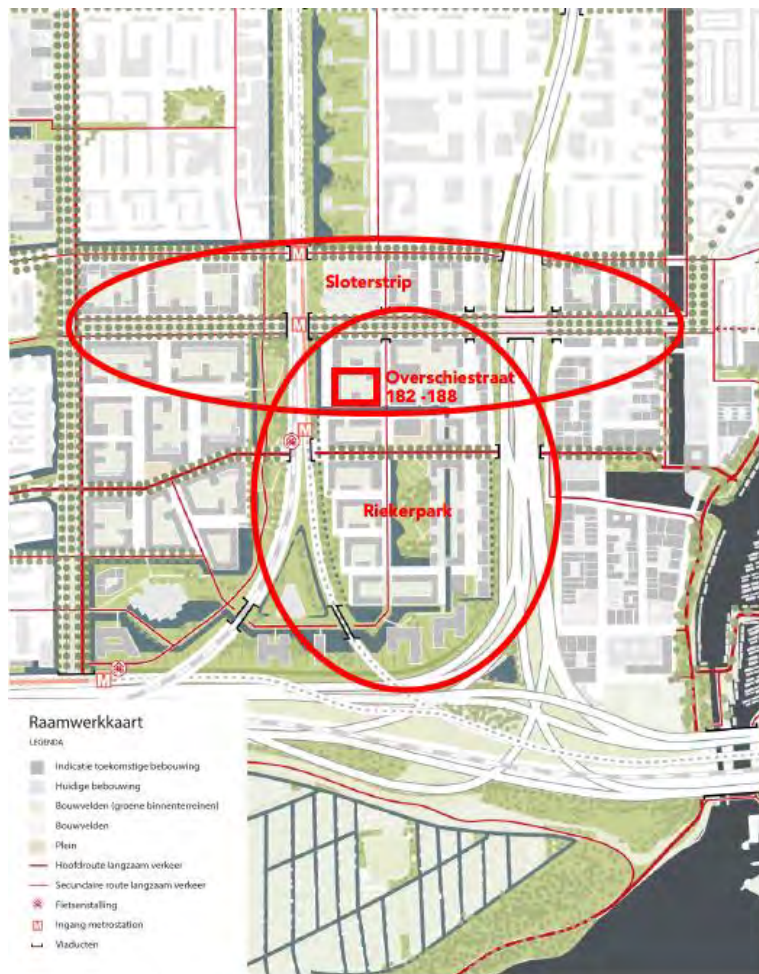
- Verbetering van het busvervoer over bestaande wegen;
- Een langzaamverkeersroute over de Nieuwe Sloterweg met een brug over de Schinkel;
- Voorbereiding van aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg met aansluiting op Nieuwe Sloterweg;
- Herprofilering van de Johan Huizingalaan;
- Plaatsing van geluidsschermen langs de A10 en de sportvelden;
- Aanleg van het eerste deel van de parkwal langs de A4.

De projectnota verdeelt Schinkelkwartier in verschillende deelgebieden (zie ook figuur 1). Per deelgebied zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten beschreven. De ontwikkeling aan de Overschiestraat 182 en 188 is gelegen binnen deelgebied Slotersstrip, maar sluit ook aan bij deelgebied Riekerpark. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Riekerpark - Slotersstrip

De kavel aan de Overschiestraat 182 en 188 ligt in weliswaar in het deelgebied Slotersstrip aan de Henk Sneevlietweg, maar vanuit ruimtelijk oogpunt is het echter meer onderdeel van deelgebied Riekerpark. In deze paragraaf wordt daarom ook het deelgebied Riekerpark verder beschreven.

Onderstaande afbeelding geeft de raamwerkk kaart weer en de bredere context van de herontwikkeling van het plangebied (bron: bouwenvolop Overschiestraat 182-188, 23 december 2021).



Raamwerkkarta stedenbouwkundig kader 2045
Planvisualisatie van de Riekerpark en omgeving. In het noordelijk deel liggen grote blokken met straten, in het zuidelijk deel liggen kleinere bouwblokken met oost-west georiënteerde straten op het park.

Figuur 6: Plangebied op de grens van Slotenstrip en Riekerpark

3.2.1 Riekerpark

Het deelgebied Riekerpark werd in de jaren zestig in gebruik genomen als sportpark, maar deze functie is de afgelopen jaren afgebouwd. Momenteel biedt het park ruimte aan twee bijzondere tijdelijke voorzieningen: het Startblok, een complex met 500 woningen voor een mix van studenten en statushouders, en de Kaskantine, een zelfvoorzienend café-restaurant dat in de zomer zijn deuren opent.

Aan de Overschiestraat, in het noorden van de buurt, staan enkele kantoor- en bedrijfsgebouwen uit de jaren tachtig en negentig. Deelgebied Riekerpark wordt een woonbuurt waarin de nadruk ligt op gezinnen, veel groen en een breed scala aan voorzieningen. In de buurt komen ook kleinschalige bedrijfsruimten en woonwerkgebouwen voor kenniswerkers en creatieve ondernemers.

Om wonen in Riekerpark mogelijk te maken zijn langs de randen geluidwerende maatregelen nodig (zie hoofdstuk 5). Gedacht wordt aan een park wal aan de zuidzijde langs de A4, een aaneengesloten en relatief hoge eerstelijnsbebouwing aan de oostkant, geluidschermen langs de A10 en aan de westkant aaneengesloten eerstelijnsbebouwing en geluidschermen langs het metrospoor.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer is door de ligging naast het nieuwe metrostation Riekerpark erg goed. Dit station krijgt een uitgang aan de Nieuwe Sloterweg.

Voor het langzaam verkeer, komen er aantrekkelijke routes die aansluiten op het netwerk in de omgeving, zodat iedereen snel en veilig zijn bestemming kan bereiken. De autobereikbaarheid is goed, maar binnen het overgrote deel van de buurt heeft langzaam verkeer de prioriteit en geldt er een 30 kilometerregime.

Bepalend voor de structuur van Riekerpark is een centraal buurtpark, een groene ruimte met veel water en diverse faciliteiten voor informeel sport en spel. Het waterpeil wordt hier verlaagd, bij voorkeur naar een peil dat aansluit op het omliggende polderpeil. Het park krijgt daardoor een lage ligging om maximaal contact tussen land en water mogelijk te maken.

3.2.2 Sloterstrip

De Sloterstrip is een langgerekt deelgebied tussen de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, beginnend bij het Aalsmeerplein en eindigend bij de Johan Huizingalaan.

Beeldbepalend is vooral de Henk Sneevlietweg, ooit onderdeel van de autosnelweg naar Den Haag, waar de auto dominant is. De verandering van Sloterstrip heeft veel te maken met de aanpassingen aan de Henk Sneevlietweg. Dit is nu vooral een straat voor autoverkeer. In de toekomst wordt het een stadstraat met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Met een brede stoep, woningen, kantoren en winkels en voorzieningen op de begane grond. Deze functies richten zich dan meer naar de Henk Sneevlietweg toe. Een goed voorbeeld van de Henk Sneevlietweg van de toekomst is de Wibautstraat. Er blijft ruimte voor stadsverzorgende voorzieningen in het gebied. Ook wordt het metrostation Henk Sneevlietweg aangepakt. Het station krijgt in de toekomst een nieuwe ingang aan de Henk Sneevlietweg. Zo zijn de andere deelgebieden beter verbonden met de metro.

De huidige bebouwing van de Sloterstrip kent nog de losse opzet van de naoorlogse wijken en de functies verraden nog de perifere ligging. Een bebouwing met twee gezichten, zowel aan de Aletta Jacobslaan als aan de Henk Sneevlietweg. Die dubbele oriëntatie blijft ook in de toekomst bestaan, de stoepen en entrees blijven aan de hoofdstraten, maar daartussen komen dwarsverbindingen die het binnengebied ontsluiten, waar onder meer het parkeren plaatsvindt, ondergronds of onder een dek. De bebouwing is gemiddeld 5 lagen hoog met een dubbelhoge plint aan de hoofdstraten en maximaal 2 extra verdiepingen die terug liggen. Om eenvormigheid te voorkomen zijn de panden maximaal tweemaal zo breed als ze hoog zijn. Daarbij vraagt de hellingbaan naar de A10 om slimme oplossingen om het hoogteverschil te overbruggen.

3.3 Functionele structuur

De gemeente Amsterdam heeft als doel Schinkelkwartier te transformeren naar een goed bereikbaar stedelijk woon-werkgebied. Onderdeel van dit voornemen is voorliggend plan om de huidige kantoren aan de Overschiestraat 182 en 188 te slopen en een nieuwbouw appartementencomplex met voorzieningen te realiseren.

De gemeente heeft voor het plangebied Overschiestraat 182 en 188 een bouwvelop opgesteld met daarin randvoorwaarden en ruimtelijke kaders van zowel programmatische, ruimtelijke als milieukundige aard die vertaald zijn in voorliggend bestemmingsplan. Deze randvoorwaarden sluiten aan bij de projectnota Schinkelkwartier. Het totale programma heeft een omvang van 30.500 m² bvo, waarvan maximaal 96 procent bestaat uit woningen en 4-10 procent uit voorzieningen. Dit betekent:

- Circa 380-430 appartementen;

- Maximaal 3.050 m² bvo aan voorzieningen in de plint (begane grond), waarvan:
 - o Max 2.550 m² bvo aan dienstverlenende voorzieningen (schoonheidssalon, kapper, makelaar, fotostudio, e.d.) en maatschappelijke voorzieningen (medisch, overheid, sociaal-cultureel, e.d.). De voorzieningen hebben een omvang van maximaal 350 m² bvo per unit.
 - o Max 500 m² bvo aan horeca, waarvan maximaal 2 units van maximaal 250 m² bvo van: type A (lunchroom, koffie-/ theehuis, ijssalon) en/of type B (restaurant, brasserie).
- Ondergrondse parkeervoorziening voor auto's en ruimte voor fietsparkeren.

Het programma voor de woningbouw is gebaseerd op gemeentelijk beleid en de bouwenvelop en kent een verdeling van:

- 40 procent sociale huur, 40-55 m² GO (gemiddeld 47 m² GO – 2 kamerwoningen);
- 40 procent midden huur, 50-70 m² GO (gemiddeld 55 m² GO – 2-3 kamerwoningen);
- 20 procent vrije sector, 50-75 m² GO (gemiddeld 65 m² GO – 3 kamerwoningen).

Het programma voor de woningbouw kent een minimale gemiddelde woninggrootte van 49 m² GO.

3.4 Ruimtelijke structuur

Met de sloop van het bestaande kantoorgebouw ontstaat er ruimte om ca. 7.600 m² te herontwikkelen. Voor deze herontwikkeling is door OZ Architecten een plan opgesteld bestaande uit een appartementengebouw met een (geluidluwe) binnenterrein en voorzieningen op de begane grond. Autoparkeren vindt plaats in verdiepte garages.



Figuur 7: Uitwerking VO, impressie [OZ Architecten]

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats in meerdere fases. Het verkeer zal in beginsel via de bestaande wegenstructuur in oostelijke richting op de Overschiestraat worden afgewikkeld. Dat vormt ook de ontsluiting voor het noordelijk gelegen buurperceel. Daarnaast wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd om het verkeer af te kunnen wikkelen via Riekerpark. Voor deze ontsluitingsweg, die ook nodig

is voor de verkeersafwikkeling van beoogde (tijdelijke) woningbouw in Riekerpark, is een aanvraag omgevingsvergunning in voorbereiding. Indien op termijn het bouwblok op het noordelijk gelegen buurperceel wordt ontwikkeld, ontstaat de mogelijkheid om het verkeer in de toekomst tevens via de westzijde rechtstreeks op de Henk Sneevlietweg af te wikkelen.

4 Beleidskader

4.1 Algemeen ruimtelijk beleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld; deze is op 15 september 2020 bekend gemaakt. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt door deze nieuwe omgevingsvisie vervangen. De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Het is de eerste integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de NOVI vastgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie. De inrichting van de NOVI sluit aan op de voorwaarden die op basis van de Omgevingswet aan de visie worden gesteld. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de Omgevingswet bedoeld. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip.

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. In de uitvoeringsagenda worden de opgaven centraal gesteld aan de hand van vier prioriteiten. De Uitvoeringsagenda beschrijft de volgende 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.

Het doel van de Omgevingswet 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, beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en ze zijn soms 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.

Conclusie

De transformatie van Schinkelkwartier en de herontwikkeling van het plangebied sluiten aan bij de doelstelling van het Rijk om sterke en gezonde steden en regio's te ontwikkelen. Binnen het plangebied kunnen ongeveer 380-430 appartementen worden gerealiseerd, waarvan 40% sociale huur. Dit sluit aan bij de doelstelling van het Rijk om voldoende betaalbare woningen te realiseren.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

De eerste aanvulling op het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het Barro worden vervangen voor het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Conclusie

Voorliggend plan betreft een herontwikkeling in het stedelijk gebied van Amsterdam naar een woon-werkgebied. Het plan raakt niet aan nationale belangen waarvoor in het Barro (beschermende) regels zijn opgenomen.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6 lid 2 Bro luidt als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd. In dit kader is de Ladder van duurzame verstedelijking doorlopen (Antea Group, Onderbouwing Ladder voor duurzame verstedelijking Overschiestraat 182 en 188 Amsterdam, 9 januari 2023). Het onderzoek is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting.

Hieronder worden de belangrijkste bevindingen weergegeven:

- In de ladderonderbouwing is de toevoeging van ca. 380 - 430 woningen en maximaal 3.050 m² bvo aan stedelijke voorzieningen gemotiveerd.
- De voorzieningen kunnen grofweg in de volgende segmenten worden opgedeeld:
 - Max 2.550 m² bvo aan dienstverlenende voorzieningen (schoonheidssalon, kapper, makelaar, fotostudio, e.d.) en maatschappelijke voorzieningen (medisch, overheid, sociaal-cultureel, e.d.). De voorzieningen hebben een omvang van maximaal 350 m² bvo per unit.
 - Max 500 m² bvo aan horeca, waarvan maximaal 2 units van maximaal 250 m² bvo van: type A (lunchroom, koffie-/ theehuis, ijssalon) en/of type B (restaurant, brasserie).
- Uit jurisprudentie blijkt dat er vanaf een toename van circa 400-500 m² bvo van een stedelijke functie sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarmee zijn de onderliggende stedelijke voorzieningen, wat betreft de horeca, niet ladderplichtig.
- In de ladderonderbouwing is de toevoeging van 380 - 430 woningen en maximaal 2.550 m² bvo aan dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen gemotiveerd.
- Het onderzoeksgebied voor wonen is afgebakend als de gemeente Amsterdam en voor de voorzieningen als het Schinkelkwartier.
- Tot 2031 is er vraag naar ca. 81.188 woningen in Amsterdam. Er zijn voor 59.450 woningen aan toekomstige harde bouwplannen, waardoor er nog behoefte is aan 21.738 woningen in de gemeente.
- Er is in het onderzoeksgebied vooral vraag naar appartementen in alle segmenten. Het plan volgt de beleidslijn van gemeente Amsterdam die uitgaat van 40% sociaal, 40% middensegment en 20% duur (vrije sector).
- Het plangebied is onderdeel van de grotere gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier. Daarvoor is in de programmatische aanpak opgenomen dat er 450.000 m² stedelijke voorzieningen, zoals scholen, sportfaciliteiten, commerciële ruimten en horeca wordt toegevoegd.
- De beoogde ontwikkeling van maximaal 2.550 m² bvo aan stedelijke voorzieningen voorziet in de behoefte van de toekomstige bewoners, versterkt de sociale cohesie in de wijk en past ruim binnen de totale programmatische opgaven (450.000 m² bvo) van het Schinkelkwartier.
- De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied.
- Gezien de sterke woningbehoefte en behoefte aan stedelijke voorzieningen in de gemeente Amsterdam is er geen aanleiding om onaanvaardbare ruimtelijk economische effecten (leegstand) te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De herontwikkeling van de Overschiestraat 182 en 188 in Amsterdam voldoet aan de principes van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WL). Met het Lib wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het Lib bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

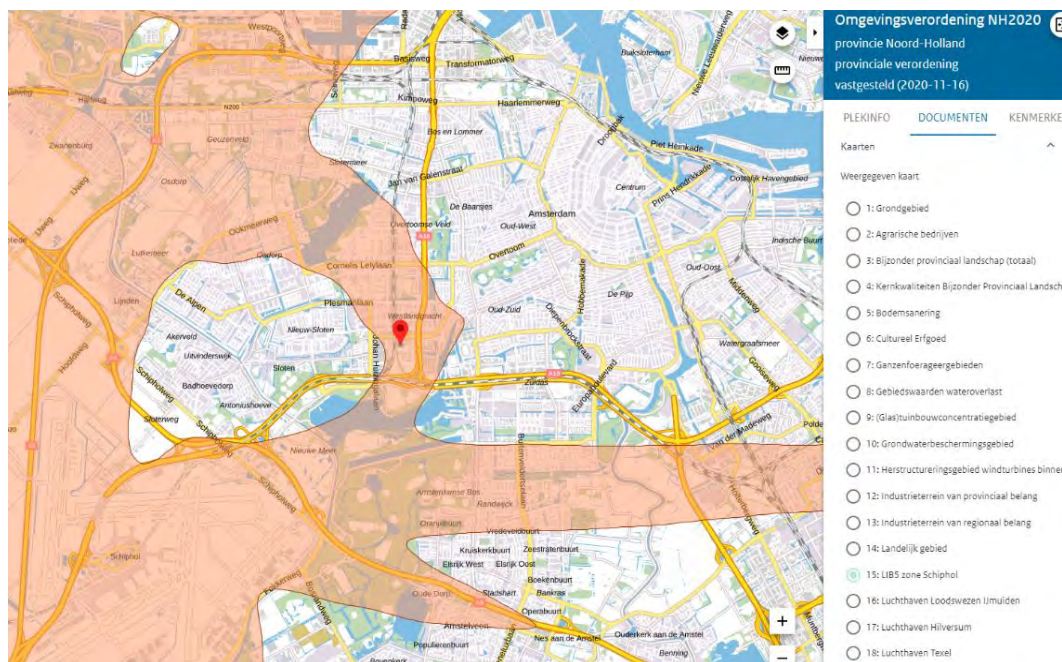
De genoemde beperkingen betreffen:

- bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;

- maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer (veiligheid en radar);
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Schiphol bevindt zich op enkele kilometers ten zuiden van het plangebied. Voor dit bestemmingsplan is daarom een Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) uitgevoerd [d.d. 1 november 2021]. Deze is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

Op grond van het LIB Schiphol geldt een beperkingengebied in de omgeving van Schiphol. Gemeenten en gronden die (deels) gelegen zijn binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moeten rekening houden met beperkingen die worden gesteld aan het ruimtegebruik uit het LIB. De regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en bij het beoordelen van aanvragen om een omgevingsvergunning. Het plangebied ligt binnen het planologisch afwegingsgebied LIB-5 zone, waarbinnen bij toevoeging van woningbouw een afwegingsplicht geldt ten aanzien van geluid en externe veiligheid.



Figuur 8: Plangebied binnen LIB-zone 5

Conclusie

Ten behoeve van het plan is onderzoek gedaan naar de beperkingen die het LIB aan de orde stelt. Voor de motivering en resultaten wordt verwezen naar verschillende paragrafen elders in dit bestemmingsplan.

- Omgevingsveiligheid (luchtvaartveiligheid) in paragraaf 5.4.4;
- Luchtvaartgeluid in paragraaf 5.4.1;
- Bouwhoogte in paragraaf 5.2.5;
- Vogelaantrekkende werking in hoofdstuk 6.

4.1.5 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- a. Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- b. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- c. Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

- a. Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- b. Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
- c. Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
- d. Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

- a. De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie.

Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

1. Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst;
2. Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging;
3. Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem;
4. Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal;
5. Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie;
6. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector.

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Conclusie

Het initiatief sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050, vooral ten aanzien van het versterken van het bestaand verstedelijkt gebied en het aansluiten bij de kwalitatieve behoeftes en trends.

4.1.6 Provinciale Omgevingsverordening

In de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 (POV) zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. De POV geldt vanaf 17 november 2020.

De POV stelt nadere eisen en/of regels aan de beoogde ontwikkeling ten aanzien van LIB-5 zone Schiphol, het peilbesluit en de regionale verdringingsreeks van Amstel Gooi en Vechtstreek.

In hoofdstuk 6 van de POV staan de instructieregels van de provincie. Aan deze regels dient een bestemmingsplan te voldoen. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende instructieregels van toepassing:

- Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen;
- Paragraaf 6.1.6 Wonen binnen de LIB 5 zone Schiphol;
- Artikel 6.62 Klimaatadaptatie.

Voor de afwegingen op deze aspecten wordt verwezen naar de paragrafen 5.4.1, 5.2.2 en 5.2.3 van deze toelichting.

Conclusie

Met de provincie Noord-Holland heeft de gemeente Amsterdam een Woonakkoord 2021-2025 afgesloten. Hiermee wordt voldaan aan artikel 6.3. In paragraaf 5.4.1 wordt een nadere toelichting gegeven op het 'wonen binnen de LIB zone Schiphol' en in paragraaf 5.2.2 en 5.2.3 op de wijze waarop dit plan bijdraagt aan de klimaatadaptatie. Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan voldoet aan de Provinciale Omgevingsverordening.

4.1.7 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) 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 gemeenteraden 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.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

De Metropoolregio Amsterdam heeft de gezamenlijke ambitie om te streven naar een Metropoolregio Amsterdam als een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit in drie thema's verdeeld:

- De meest inventieve regio van Europa, met de best opgeleide bevolking;
- Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat;
- Een duurzaam verbonden regio.

Conclusie

De transformatie van het plangebied naar een gemengd woon- en werkgebied binnen Schinkelkwartier past binnen het thema 'een regio voor iedereen, naar menselijke maat' en sluit dan ook aan bij de doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam.

4.1.8 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool is op 8 juli 2021 door de raad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt daarmee de *Structuurvisie* Amsterdam 2040. Met uitzondering van de onderwerpen hoofdgroenstructuur en hoogbouw.

In de omgevingsvisie staan de opgaven waar Amsterdam voor staat. De visie beschrijft de gewenste ontwikkeling op basis van vijf strategische keuzes. Dit zijn: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureuus vergroenen en samen stadmaken. De visie bevat ook een ruimtelijk-programmatisch kader en een beleidsagenda waarin al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving is samengevat. Verder wordt aangegeven welke nieuwe richtingen nodig zijn.



Figuur 9: Uitsnede Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (Overschiestraat 182 en 188 aangeduid als stedelijke ontwikkeling hoogstedelijke buurt)

Een van de hoofddoelen van de Omgevingsvisie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door gebieden te transformeren naar bruisende stadsbuurten. Schinkelkwartier wordt in de Omgevingsvisie benoemd als een van die grote ontwikkelingsgebieden.

Het binnen Schinkelkwartier gelegen plangebied is aangeduid als hoogstedelijke buurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van woningen binnen de bestaande stad mogelijk in combinatie met passende werkfuncties en bijbehorende voorzieningen. Het gebied wordt hierdoor geïntensiveerd. Er wordt ingezet op beperkt autogebruik. Daarnaast zal er door de groene binnentuin de hoeveelheid groen in het gebied toenemen.

De ontwikkeling aan de Overschiestraat 182 en 188 past binnen de uitgangspunten en doelstellingen van de Omgevingsvisie.

4.1.9 Koers 2025 – Ruimte voor de Stad

Koers 2025 - Ruimte voor de Stad is op 24 mei 2016 vastgesteld door het college van B&W. Op 14 september 2016 is Koers 2025 besproken in de gemeenteraad. In Koers 2025 is de ambitie neergelegd om tot 2025 binnen de stadsgrenzen de bouw van 50.000 woningen mogelijk te maken door nieuwbouw en voor een deel ook door transformatie van onder meer bedrijventerreinen. Om in de verwachte groei van Amsterdam te kunnen voorzien en de druk op de woningmarkt te verlichten is in Koers 2025 een integrale en stadsbrede inventarisatie gemaakt van concrete en mogelijke woningbouwlocaties.



Figuur 10: Uitsnede kaart Koers 2025

Conclusie

De planontwikkeling van de Overschiestraat valt binnen de mogelijke woningbouwlocaties, de locatie waarin dit project valt ligt binnen de zone (oranje) dat is aangewezen als versnellingslocatie. De planontwikkeling Overschiestraat past binnen de ambities van Koers 2025.

4.2 Wonen

4.2.1 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020

In 2016 heeft de provincie Noord-Holland de gemeenten in de (toenmalige) Stadsregio Amsterdam gevraagd om, in navolging van de provinciale Woonvisie 2010, een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot 2020. Het RAP bevat de thema's woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. Dit zijn de thema's waarop de gemeenten op het gebied van de woningmarkt willen blijven samenwerken.

Aanvullend op het RAP hebben de drie deelregio's Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam in de Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (juli 2017) een aanvulling gegeven op het regionale bouwprogramma. In de oplegger is onder meer in beeld gebracht wat de actuele woningbehoefte is, hoeveel plancapaciteit er op binnenstedelijke locaties is en hoeveel potentiële buitenstedelijke woningbouwplannen er zijn tot 2025.

Uit de kwantitatieve en kwalitatieve match tussen vraag en aanbod blijkt dat er regionaal een tekort aan harde plancapaciteit is van ruim 17.000 woningen, in vrijwel alle marktsegmenten. Daarmee is voor binnenstedelijke plannen de actuele regionale kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond. Geconstateerd wordt dat de ontwikkeling van buitenstedelijke plannen van belang is om te voorzien in de actuele woningbehoefte en dat niet alle woningbehoefte binnenstedelijk kan worden opgevangen.

Conclusie

De woningbouw binnen het plangebied komt tegemoet aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, zoals omschreven in het RAP. Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan voldoet aan het RAP.

4.2.2 Woonagenda 2025

Op 19 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld.

De Woonagenda 2025 heeft als uitgangspunt voor de langer termijn: voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Hiertoe zijn 25 acties geformuleerd. Met de woonagenda wordt in kaart gebracht waar de huidige woningmarkt te kort schiet, wat er nu reeds aan gedaan wordt en welke aanvullende acties nodig zijn. Kern van het nieuwe Amsterdamse woonbeleid is dat het college wil blijven investeren in een stad waar voldoende woningen zijn voor alle Amsterdammers, de woningen duurzaam en van goede kwaliteit zijn en betaalbaar voor de Amsterdammers die erin wonen of gaan wonen.

In de Woonagenda 2025 staat 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 voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40 procent sociale huurwoningen, 40 procent middeldure woningen (huur en koop) en 20 procent dure woningen (huur en koop).

Daarnaast draagt de ontwikkeling van nieuwbouw bij aan de 'ongedeelde stad', een stad met zo min mogelijk ruimtelijke en sociale segregatie. Het woningbouwprogramma van het projectgebied

'Overschiestraat 182 en 188' is gebaseerd op het gemeentelijk beleid, tevens vastgelegd in de bouwvelop en kent een verdeling van:

- 40 procent sociale huur, 40 -55 m² GO (gemiddeld 47 m² GO – 2 kamerwoningen);
- 40 procent midden huur, 50- 70 m² GO (gemiddeld 55 m² GO – 2-3 kamerwoningen);
- 20 procent vrije sector, 50 - 75 m² GO (gemiddeld 65 m² GO – 3 kamerwoningen).

Conclusie

Het woningbouwprogramma binnen de ontwikkeling Overschiestraat 182 en 188 sluit aan bij de Woonagenda 2025 en is als zodanig vastgelegd in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2025.

4.2.3 Woningbouwplan 2022-2028

Het gemeentebestuur wil gemiddeld 7.500 woningen per jaar, in de verdeling 40 procent sociale huur, 40 procent middelduur en 20 procent duur. Er moeten nieuwe woningen komen in verschillende groottes en in verschillende prijsklassen, zodat meer mensen in de stad naar een passende woning verhuizen. Daarnaast is de wens om het bouwen van woningen te vereenvoudigen en te versimpelen.

Het Woningbouwplan 2022-2028 bevat daartoe de volgende doelstelling en aanpak:

- In afstemming met marktpartijen en corporaties wordt onderzocht hoe de stad invloed heeft op de woninggrootte wanneer kantoorpanden worden verbouwd tot appartementen ('transformaties').
- Het verkennen van de mogelijkheden voor de bouw van sociale koopwoningen gaat door en de grens van sociale koopwoningen wordt verhoogd naar € 355.000,- in 2023.
- Met een nieuwe gebiedsgerichte werkwijze wordt gekeken welk type woningen voor welke doelgroep tot de meeste verhuisbewegingen in een specifiek gebied leidt.
- Vereenvoudiging inschrijving ontwikkelaars voor nieuwe bouwlocaties ('tenders') en verduidelijking kaders aan het begin van het project.
- Op basis van vrijwilligheid worden ontwikkelende marktpartijen uitgedaagd tot bovenwettelijke duurzaamheidsprestaties.
- Verkenning mogelijkheden van modulair bouwen samen met marktpartijen en corporaties.
- Inzet op de versnelde bouw van 2.500 tot 3.000 flexwoningen in de stad.
- De tijdelijke regeling Transformatie-impuls wordt verlengd tot 1 februari 2024.

Een groot deel van de geplande woningen kan worden gerealiseerd binnen de bestaande plannen. Er zijn tot en met 2025 voldoende bouwplannen, daarna zijn nieuwe bouwlocaties nodig.

Conclusie

Het woningbouwprogramma binnen de ontwikkeling Overschiestraat 182 en 188 sluit aan bij het Woningbouwplan 2022-2028. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met dit Woningbouwplan.

4.2.4 Actieplan middeldure huur

In Amsterdam zijn relatief weinig middeldure huurwoningen (met een maandhuur van € 710 tot € 971). De vraag naar middeldure huurwoningen is de afgelopen jaren enorm toegenomen. De oorzaken hiervan zijn divers: huishoudens met een middeninkomen kunnen niet meer terecht in de sociale voorraad, de flexibilisering van de arbeidsmarkt betekent dat minder huishoudens een woning kunnen kopen en de grote prijsstijgingen in de koopsector hebben tot gevolg dat meer huishoudens zijn aangewezen op een

middeldure huurwoning. De verwachting is bovendien dat de vraag naar deze huurwoningen de komende jaren verder zal toenemen. Er is daarom een inhaalslag nodig. De komende jaren moeten er meer middeldure huurwoningen in aanbouw worden genomen. In het Actieplan meer middeldure huur is dit voornemen uitgewerkt. Het is geen nieuw beleid maar het zet in op het versterken van het huidige beleid.

Door voorwaarden te stellen wordt ervoor gezorgd dat de nieuwe woningen langdurig in het middeldure segment blijven, niet na de eerste mutatie verdwijnen naar het dure segment en worden toegewezen aan een omschreven doelgroep. Het vastleggen van deze voorwaarden wordt geregeld in het tenderdocument, het erfpachtcontract en de huisvestingsverordening. Marktpartijen kunnen inschrijven onder de nieuwe voorwaarden voor middeldure huur:

- Toewijzing aan doorstromers uit de sociale sector;
- Toewijzing aan middeninkomens;
- Maximale huur en geen gekoppelde parkeerplaats;
- Huurverhoging inflatievolgend;
- 25 jaar verhuren als middeldure huur en 25 jaar verbod op uitpanden;
- Sturen op woninggrootte.

Conclusie

40 procent van de te realiseren woningen binnen de ontwikkeling aan de Overschiestraat 182 en 188 worden woningen in het middensegment. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het Actieplan meer middeldure huur.

4.2.5 Short stay

In 2009 is door de gemeentelijk beleid voor short stay opgesteld (Beleidsnotitie Short stay). Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste vijf nachten en maximaal zes maanden. Doel van dit beleid is om aan de behoefte van werknemers van internationale bedrijven aan tijdelijke woonruimte tegemoet te komen. Dit beleid is na twee jaar geëvalueerd, wat in juli 2012 geleid heeft tot een geactualiseerd beleid voor short stay. De afweging of het realiseren van nieuwe short stay wenselijk is, vindt plaats in het kader van de benodigde vergunning voor woningonttrekking (Huisvestingsverordening). Stadsdelen kunnen in het kader van het ruimtelijk beleid afwegen dat nieuwbouw ten behoeve van short stay niet of niet geheel past binnen het gewenste ruimtelijk kader.

In 2014 is het short stay-beleid opnieuw geactualiseerd, op grond van een in 2013 uitgevoerde evaluatie van het beleid. Uit de inventarisatie is gebleken dat het aantal short stay-appartementen op 1 januari 2014 ongeveer 800 bedroeg, waarmee het streefgetal uit 2009 is bereikt. Naar aanleiding daarvan is de nieuwe beleidsnotitie vastgesteld, waarin is bepaald dat er 'pas op de plaats' wordt gemaakt en er geen nieuwe vergunningen voor short stay meer zullen worden verleend.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen short stay mogelijk en is daarmee in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.3 Economie

4.3.1 Platform bedrijventerreinen en kantoorlocaties (Plabeka)

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de MRA. Binnen het platform werken gemeenten, provincies en ondernemers samen. Er vindt in dat kader regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Sinds de

start tien jaar geleden is 75 procent van de bouwplannen voor nieuwe kantoren geschrapt of gefaseerd. Daarnaast is door sloop en herontwikkeling 1,5 miljoen m² aan bestaande kantoorruimte verdwenen. Voor bedrijventerreinen is 30 procent van de planvoorraad geschrapt en krijgt de kwaliteitsverbetering steeds meer vorm.

Ter uitvoering van de doelstelling van het Plabeka is een uitvoeringsstrategie vastgesteld die periodiek wordt bijgesteld. Op 23 juni 2017 heeft het Plabeka ingestemd met de derde Uitvoeringsstrategie Plabeka, waarin de nieuwe afspraken over de afstemming bedrijfsterreinen en kantoren in de metropoolregio Amsterdam zijn vastgelegd voor de periode 2017 tot 2030. Deze nieuwe afspraken kenmerken zich door een grote mate van flexibiliteit binnen de afgesproken kaders. Deze flexibiliteit is nodig om goed te kunnen blijven inspelen op de economische dynamiek, terwijl de regionale kaders en regionale afstemming moeten zorgen voor een gezonde markt voor kantoren en bedrijventerreinen.

Mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming is er sprake van een toenemende populariteit van meer gemengde multifunctionele gebieden ontstaat. Het betreft centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties en knooppuntlocaties en 'third places' als koffiégelegenheden en dergelijke. Deze toenemende vraag vertaalt zich in de Uitvoeringsstrategie onder meer in een aanzienlijke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen.

Conclusie

De transformatie van het plangebied naar een gemengd woon- en werkgebied binnen Schinkelkwartier past binnen de doelstellingen van Plabeka.

4.3.2 Ruimte voor de economie van morgen

De bevolkingsgroei in Amsterdam hangt samen met werkgelegenheidsgroei. Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025 en biedt een inventarisatie van economische kansen die verder worden uitgewerkt in gebiedsontwikkeling, ruimtelijke projecten en bij gronduitgifte voor kantoor- en bedrijventerreinen. Bij deze inventarisatie wordt onderscheid gemaakt tussen woon-werkgebieden, kantoorgebieden en productiezones.



Figuur 11: Afbeelding kansenkaart Ruimte voor de economie van morgen

Ruimte voor de Economie van Morgen wijst het projectgebied aan als 'creatieve wijk'. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10.

Conclusie

Het bestemmingsplan sluit aan bij de in de Ruimte voor de Economie van Morgen aangewezen kansen binnen het plangebied.

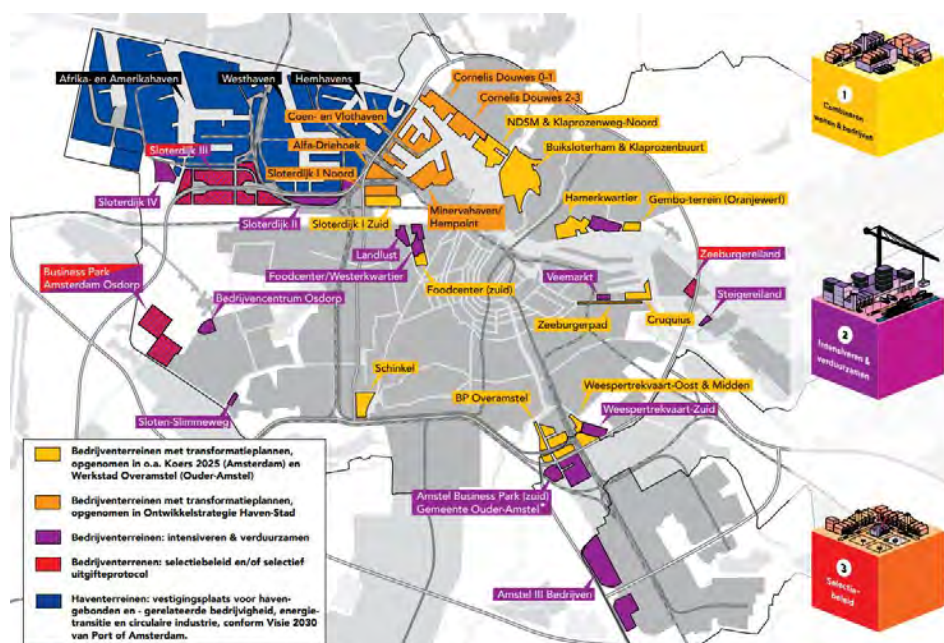
4.3.3 Bedrijvenstrategie Amsterdam

Op 20 mei 2020 heeft de gemeenteraad de bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030, Amsterdam duurzaam productief vastgesteld.

Veel traditionele bedrijventerreinen veranderen naar woon/werkgebieden, mede ook vanwege de woningbouwopgave. Met deze transformaties neemt het aanbod aan traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt, door onder andere nieuwe economie en toepassingen voor de circulaire economie en de energietransitie. Dit vormt de aanleiding voor de bedrijvenstrategie.

Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aanvullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen. Doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven. In de strategie zijn de volgende actiepunten geformuleerd:

- Maximaal de kansen te benutten om bedrijven en wonen te combineren;
- Bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen;
- Selectief omgaan met de laatste vrije kavels bedrijventerrein;
- Regionale aanpak voor bedrijfslocaties.



Figuur 12: Afbeelding speerpunten- en actiekaart

Conclusie

Schinkelkwartier is een locatie die binnen de Bedrijvenstrategie Amsterdam aangewezen is als een transformatiegebied, van een bedrijventerrein naar een woon/werkgebied. Dit bestemmingsplan sluit aan bij (de geformuleerde uitgangspunten van) deze strategie.

4.3.4 Horecabeleid stadsdeel Nieuw-West

Het horecabeleid van de gemeente is opgedeeld in verschillende stadsdelen. Het beleidsstuk voor Nieuw-West is vastgelegd in de Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017. Momenteel is nieuw stedelijk horecabeleid in voorbereiding.

In het horecabeleid van stadsdeel Nieuw-West is opgenomen dat horecavoorzieningen hebben een belangrijke functie hebben als ontmoetingsplek en kunnen daarmee een positieve bijdrage leveren aan het leefklimaat. Gezien het belang, vraagt het horeca-aanbod in Nieuw-West om een kwantitatieve en kwalitatieve impuls. In de omgeving van het plangebied is weinig horeca aanwezig. Uitbreiding is zeker gewenst en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het doorbreken van het op dit moment monofunctionele karakter van het werkgebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in maximaal twee horecavestigingen en sluit daarmee aan op het horecabeleid van stadsdeel Nieuw-West.

5 Omgevingseffecten

5.1 Omgevingseffectrapport (OER)

5.1.1 Inleiding

Bij nieuwe ontwikkelingen dient beoordeeld te worden of de beoogde ontwikkeling m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Een m.e.r.-beoordeling is een beoordeling of bij een ontwikkeling belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

De totale transformatie van Schinkelkwartier is een m.e.r.-beoordelingsplichtige ontwikkeling. De ontwikkeling valt onder de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare.

In een m.e.r.-procedure is gewoonlijk het milieueffectrapport (MER) het centrale instrument. Voor het Schinkelkwartier is in plaats van een MER een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER (zie bijlage 2) heeft dezelfde functie en status als het MER, maar kent een bredere reikwijdte. In het OER worden namelijk de gevolgen voor de gehele fysieke leefomgeving onderzocht, niet enkel de gevolgen voor het milieu zoals in een MER het geval is. Milieueffecten worden in het OER dan ook 'omgevingseffecten' genoemd. Door deze verbreding kan het instrument, in de geest van de Omgevingswet, beter bijdragen aan het evenwichtig toedelen van functies in het Schinkelkwartier.

Om optimaal gebruik te maken van de uitkomsten fungeert het OER als inhoudelijke onderlegger van de projectnota Schinkelkwartier. In de projectnota is de haalbaarheid van de transformatie van Schinkelkwartier in beeld gebracht. Die uitkomsten van het OER zijn, samen met de overwegingen over fasering, financiën en maatschappelijk draagvlak, richtinggevend geweest voor het stedenbouwkundig kader en de ontwikkelstrategie in de projectnota Schinkelkwartier. Daarnaast zijn de in het OER geformuleerde maatregelen en spelregels kaderstellend voor ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier en zorgen deze ervoor dat nadelige milieugevolgen worden beperkt of voorkomen.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit voor een concrete ontwikkeling in Schinkelkwartier, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Het voorliggende plan, het bestemmingsplan voor Overschiestraat 182 en 188 is het eerste ruimtelijke besluit dat binnen de ontwikkeling Schinkelkwartier genomen wordt. Het OER Schinkelkwartier is dan ook juridisch-planologisch aan dit bestemmingsplan gekoppeld. In voorliggend bestemmingsplan is waar mogelijk gebruik gemaakt van de (globale) onderzoeken uit het OER en zijn de uitkomsten van het OER geborgd. Het bestemmingsplan is aan de omgevingsaspecten en spelregels uit het OER getoetst.

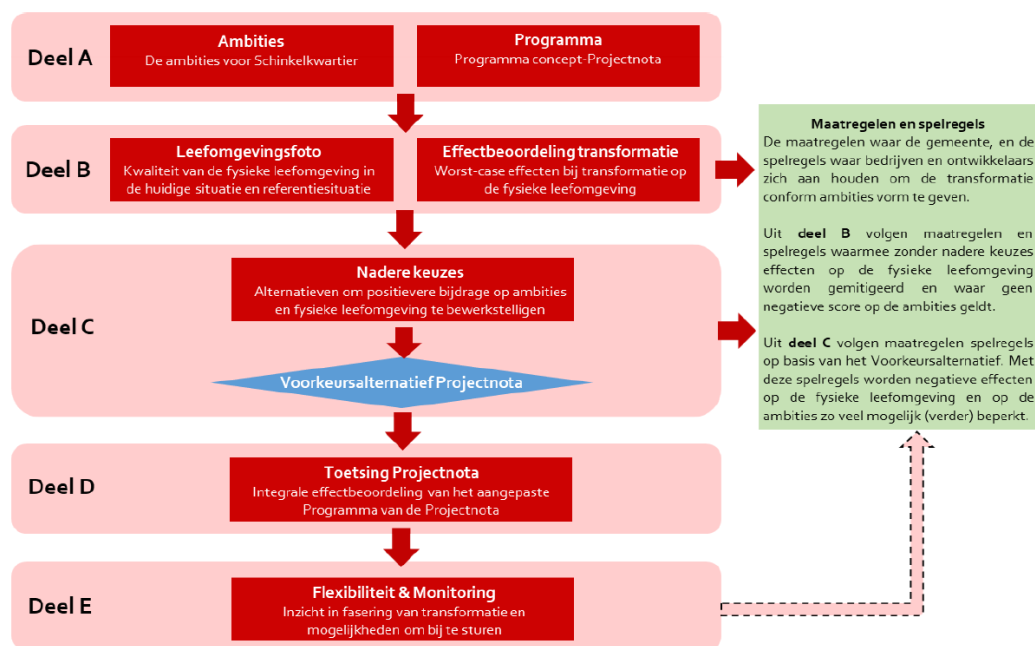
5.1.2 Methodiek

Het OER heeft drie kerntaken die helpen om richting te geven aan de transformatie van Schinkelkwartier:

1. Het biedt inzicht in de effecten van belangrijke keuzes op het gebied van de fysieke leefomgeving;
2. Het geeft een spelregelkader voor elk omgevingsaspect om zo, gegeven de situatie in Schinkelkwartier, een zo hoog mogelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving te waarborgen en de geformuleerde ambities te behalen;

3. Het is een 'levend' OER. Dat betekent dat het OER flexibel en toekomstbestendig is, omdat het door middel van monitoring aangevuld kan worden door actualisatie van de leefomgevingsfoto, aanpassing van het spelregelkader, het treffen van aanvullende maatregelen en/of het maken van andere of nieuwe keuzes.

Hier volgt een beschrijving en overzicht van de opbouw van het OER waarmee deze drie kerntaken bereikt worden.



Figuur 13: Schematische weergave methodiek OER. Bron: Omgevingseffectrapport Schinkelkwartier

Deel A – Algemeen

In dit eerste deel van het OER zijn de aanleiding en een beschrijving van het plangebied opgenomen. Verder zijn de beleidskaders, de ambities, de uitgangspunten, het programma en de gehanteerde methodiek beschreven. Dit vormt daarmee het fundament voor de overige delen van het OER.

Deel B – Leefomgevingsfoto en effectbeoordeling transformatie

In deel B is aan de hand van onderzoek de huidige situatie en referentiesituatie per thema in beeld gebracht. Het betreft de (hoofd)thema's duurzame inrichting, mobiliteit, gezonde en veilige leefomgeving en energie en circulariteit.

De waarden, belemmeringen en aandachtsgebieden van de huidige situatie zijn naast de beschrijving in het OER in een digitale leefomgevingsfoto verwerkt, die online voor iedereen toegankelijk is. Op basis van de huidige en referentiesituatie zijn in een worst-case benadering (ofwel zonder stedenbouwkundig kader en zonder aanvullende maatregelen) de effecten van de transformatie van Schinkelkwartier beschouwd. Hierbij is door middel van een zevenpuntschaal (zeer positief tot zeer negatief) aangegeven in hoeverre sprake is van een verbetering of verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is ook kwalitatief inzichtelijk gemaakt of de transformatie een positieve of negatieve impact heeft op de ambities.

Uit de beoordeling kunnen maatregelen en/of spelregels volgen die de effecten en impact op de ambities kunnen mitigeren of optimaliseren. Het effect van deze maatregelen en spelregels is niet betrokken bij de initiële effectbeoordeling maar is apart inzichtelijk gemaakt. Wanneer sprake is van een negatief tot zeer negatief effect op de referentiesituatie en/of één van de ambities of een licht negatief effect op meerdere ambities, welke niet gemitigeerd of geoptimaliseerd kunnen worden, wordt gekeken naar andere alternatieven. Er wordt overgegaan op een 'nadere keuze'.

Deel C – Nadere keuzes

Voor de omgevingsaspecten waarvoor een nadere keuze nodig is zijn in deel C verschillende alternatieven (keuzemogelijkheden) geformuleerd om de ambities te behalen en/of ongewenste effecten te voorkomen. De alternatieven zijn beoordeeld op basis van de impact op de ambities voor Schinkelkwartier, waarna een voorkeursalternatief is gekozen (dat richtinggevend is geweest voor de projectnota Schinkelkwartier). Voor het voorkeursalternatief zijn aanvullende maatregelen en spelregels opgesteld waarmee de kwaliteit in de verdere planontwikkeling wordt geborgd.

Deel D – Toetsing projectnota

In deel D is de vastgestelde projectnota Schinkelkwartier getoetst en vergeleken met de referentiesituatie (op basis van dezelfde beoordelingsmethodiek als beschreven in deel B). Daarnaast is op basis van het definitieve programma uit de projectnota en het meest recente verkeersmodel aanvullend onderzoek gedaan. Daarbij is uitgegaan van het vastgestelde programma, de opgenomen voorkeursalternatieven, aangepaste keuzes en de maatregelen en spelregels uit het spelregelkader. Op basis daarvan zijn de aangepaste scores inzichtelijk gemaakt en vergeleken met de oorspronkelijke effectbeoordeling uit deel B.

Deel E – Flexibiliteit en monitoring

In deel E ingegaan op de opgaven per deelgebied, gevolgen van programmatische wijzigingen en fasering van deelgebieden en maatregelen. Ook wordt nader beschreven welke tijdelijke effecten kunnen optreden gedurende de transformatie, zodat er actief gestuurd kan worden om negatieve effecten tegen te gaan. Om de ontwikkelingen goed te kunnen volgen, effecten inzichtelijk te maken en waar nodig bij te kunnen sturen wordt een monitoringsplan voor Schinkelkwartier opgesteld. In deel E worden de aanleiding, onderwerpen en systematiek van monitoring en leemten in kennis beschreven.

5.1.3 Effectbeoordeling

Zoals in de methodiek beschreven zijn de potentiële omgevingseffecten van de ontwikkeling getoetst aan de beoordelingscriteria die in het OER Schinkelkwartier zijn gehanteerd. In bijlage 3 is deze beoordeling voor het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188 uitgewerkt. Hierbij zijn de omgevingsaspecten en beoordelingscriteria uit het OER overgenomen en vervolgens toegelicht of het betreffende omgevingsaspect van toepassing is op het voorliggend ruimtelijk besluit en zo ja, in hoeverre de ontwikkeling tot potentiële omgevingseffecten leidt. Voor die omgevingsaspecten waarbij sprake is van mogelijke nadelige omgevingseffecten is in deze toelichting gemotiveerd op welke wijze de nadelige effecten worden gemitigeerd of voorkomen.

Op basis van de effectbeoordeling is geconcludeerd dat er potentiële omgevingseffecten optreden ten aanzien van geluid, omgevingsveiligheid en windhinder, maar dat met inachtneming van maatregelen

deze effecten worden voorkomen of zodanig worden beperkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De betreffende maatregelen zijn geborgd in de regels en/of toelichting en/of verbeelding.

5.1.4 Toetsing spelregelkader

De spelregels in het spelregelkader OER Schinkelkwartier zijn kaderstellend voor ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier. Het spelregelkader bevat algemene en locatiespecifieke spelregels. De algemene spelregels gelden in heel Schinkelkwartier, voor zover het omgevingsaspect voor het bouwplan van toepassing is. De locatiespecifieke spelregels zijn gekoppeld aan een leefomgevingsfoto, waaruit blijkt welke spelregels voor voorliggend bouwplan van toepassing zijn. In bijlage 3 is onderbouwd in hoeverre de spelregels van toepassing zijn en zo ja, op welke wijze deze spelregels zijn toegepast en geborgd in het plan (in regels en/of toelichting of nadere planuitwerking).

De conclusie is dat met voorliggend plan aan het spelregelkader van het OER wordt voldaan.

5.1.5 Conclusie

Het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188 is het eerste ruimtelijk besluit in het kader van het stedelijk ontwikkelingsproject Schinkelkwartier. De m.e.r.-procedure voor Schinkelkwartier is dan ook juridisch-planologisch aan dit ruimtelijk besluit gekoppeld.

In bijlage 3 is onderbouwd op welke wijze de uitkomsten van het OER Schinkelkwartier doorwerken in het ruimtelijk besluit voor de ontwikkeling van de Overschiestraat 182 en 188. Daarbij is beoordeeld in hoeverre sprake is van potentiële omgevingseffecten en op welke wijze de spelregels uit het OER zijn toegepast en geborgd in het ruimtelijk besluit.

De conclusie is dat er potentiële omgevingseffecten optreden ten aanzien van geluid, omgevingsveiligheid, ultrafijnstof, hittestress bezonning, windhinder en grondwater, maar dat met inachtneming van maatregelen deze effecten worden voorkomen of zodanig worden beperkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon-, leef- en verblijfsklimaat. De betreffende maatregelen zijn geborgd in de regels, op de verbeelding en/of in toelichting.

5.2 Duurzame inrichting

5.2.1 Bodem en ondergrond

Inleiding

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden moet ten aanzien van het thema bodem en ondergrond rekening worden gehouden met bodemopbouw, bodemkwaliteit, eventuele niet gesprongen explosieven en aanwezige kabels en leidingen. Deze omgevingsaspecten kunnen beperkingen opleveren voor de ontwikkeling. Afhankelijk van in hoeverre sprake is van beperkingen kunnen maatregelen nodig zijn. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar bodemkwaliteit en eventuele beperkingen in de ondergrond.

Toetsingskader

Bodemkwaliteit

De bescherming van de bodem wordt wettelijk onder andere geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (onder andere Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het

bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

- Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
- Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

Onderzoeksresultaten

Bodemopbouw

De ondergrond bestaat tot een diepte van circa NAP -12 m uit een Holocene deklaag. De Holocene deklaag bestaat uit afwisselend slecht en goed doorlatende lagen, hierdoor zijn er geen doorlatendheden bekend van de deklaag. Hieronder bevindt zich een zandige laag uit de Formatie van Bortel en Kreftenheye. Deze formaties vormen het eerste watervoerende pakket. De doorlatendheden van het watervoerende pakket variëren van 2,5 m/dag tot aan 25 m/dag.

Om een nader beeld te krijgen van de opbouw van de ondergrond en met name de opbouw van de Holocene deklaag, zijn boringen in DINOloket geraadpleegd (zie onderzoek geohydrologie in bijlage 7 en par. 5.2.2). De bodem heeft een sterk wisselende opbouw. Lokaal zijn zandlaagjes aanwezig, die worden afgewisseld door een klei- en veenlaag. Er is geen sprake van aaneengesloten zandbanen in de deklaag. De doorlatendheid van de deklaag varieert tussen 0,01 m/dag en 3 m/dag.

Het plan voorziet in maaiveldophoging ten behoeve van de binnentuin. Standaard basisniveau paden in de binnentuin is 0,7 +P. De maximale hoogte van maaiveldophoging (incl. heuvels in het landschap van de binnentuin) is 1,35+P.

Bodemkwaliteit

Er is bodemonderzoek verricht voor het plangebied (Hofstede CS, Terrein aan de Overschiestraat 182 en 188 te Amsterdam, Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740, 3 oktober 2018, bijlage 6). De resultaten van het bodemonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- De bodem bestaat tot op 3,0 meter beneden maaiveld uit matig fijn, matig humeus zand. Het niveau van het ondiepe grondwater lag tijdens het veldonderzoek op 1,7 tot 1,9 meter beneden het maaiveld;
- In enkele boringen is een zeer zwakke bijmenging met puin waargenomen. In de meeste gevallen is het puin omschreven als baksteenhoudend. Verder zijn zintuiglijk geen afwijkingen aan de grond aangetroffen, die zouden kunnen wijzen op bodemverontreiniging. Ook bij bemonstering van de peilbuizen zijn zintuiglijk aan het opgepompte grondwater geen bijzonderheden waargenomen;
- In de grond zijn van de geanalyseerde stoffen in het algemeen geen verhoogde gehalten aangetroffen. Incidenteel komen enkele zware metalen (lood en zink) en polychloorbifenylen in een licht verhoogd gehalte voor;
- Het grondwater is licht beïnvloed met barium en minerale olie.

Samengevat is in de bodem geen noemenswaardige verontreiniging vastgesteld. De bodemkwaliteit op de locatie is op een representatieve wijze vastgelegd. De aangetroffen plaatselijke lichte verontreiniging legt geen beperkingen op aan het huidige terreingebruik en mogelijk toekomstige gebruik als wonen. Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 niet specifiek gericht is op het vaststellen van de mogelijke aanwezigheid van asbest in de bodem. Gelet op de onderzoeksresultaten wordt de kans op een belangrijke asbestverontreiniging op deze locatie als klein beoordeeld.

Deze bevindingen zijn bevestigd in een recenter onderzoek uit 2022 (Antea Group, Aanvullend historisch onderzoek Overschiestraat 182-188 te Amsterdam, 6 mei 2022). In dit aanvullend historisch onderzoek, zie bijlage 6 bij deze toelichting, wordt gesteld dat voor de bestemmingsplanprocedure het bodemonderzoek uit 2018 als leidend kan worden gehanteerd.

Vrijgekomen grond wordt zoveel mogelijk middels een gesloten grondbalans gebruikt in eigen terrein. Indien er grond te veel is wordt dit conform gemeentelijke regeling teruggegeven aan de verpachter (de gemeente) om in goede afstemming meestal elders in de buurt hergebruikt.

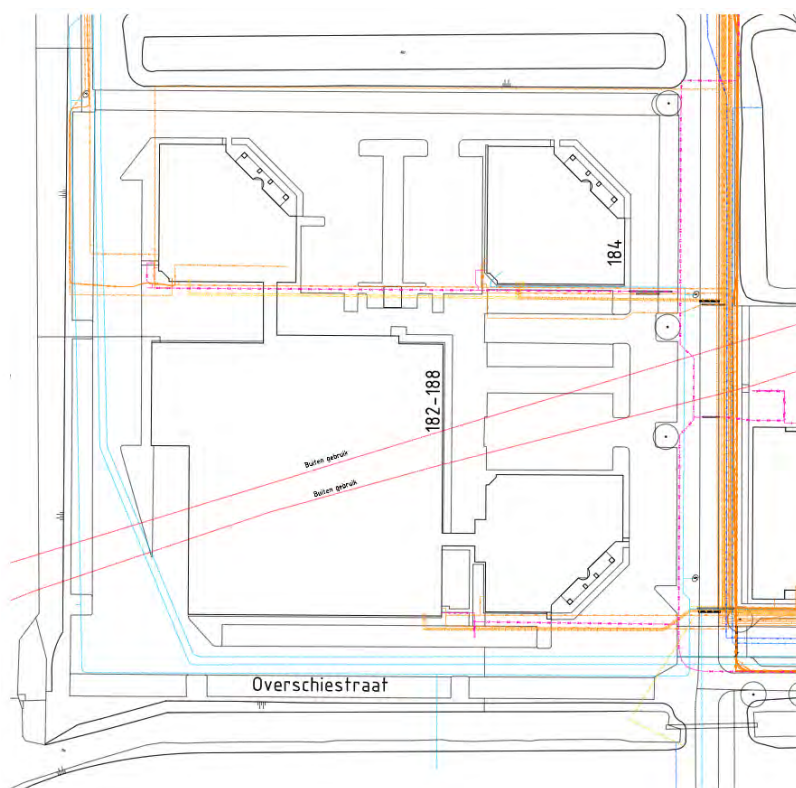
Bij grondwerkzaamheden wordt een actueel verkennend onderzoek uitgevoerd naar mogelijke verontreiniging van oppervlakte- en grondwater ter plaatse. In geval van aantreffen van verontreiniging geldt dat eventuele verontreiniging niet mag worden verspreid en advies wordt gevraagd aan Waternet.

Niet gesprongen explosieven

Uit het OER Schinkelkwartier volgt dat het plangebied niet verdacht is op aanwezigheid van niet gesprongen explosieven, zodat geen sprake is van potentiële omgevingseffecten.

Kabels en leidingen

In Schinkelkwartier liggen veel belangrijke kabels en leidingen. Het gaat om transportleidingen voor riool, drinkwater, hogedruk gas en stadswarmte en transportkabels voor hoogspanning en data. De belangrijkste tracés zijn gelegen parallel langs de A4, de A10 en de westzijde spoorlijn en ter plaatse van de Johan Huizingalaan, Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, Louwesweg, Overschiestraat, Anthony Fokkerweg, Valschermkade en Vliegtuigstraat.



Figuur 14: Kabels en leidingen

Op en naast het perceel Overschiestraat 182 en 188 liggen diverse kabels en leidingen. Sommige kabels en leidingen zullen in het kader van de ontwikkeling moeten worden verlegd. Bij verlegging van sommige kabels en leidingen zal op en naast deze plot ruimte moeten worden gevonden voor een nieuw tracé. Om de nieuwbouw vrij van kabels en leidingen te krijgen zal de gemeente een wenstracéprocedure doorlopen voor de bouwrijpfase. Het product van de procedure is een Definitief Tracé Akkoord met kabels- en leidingbedrijven en beheerders. Deze procedure duurt 1 jaar waarna er gestart kan worden met de verlegging van kabels en leidingen. De planning voor de verlegwerkzaamheden zal later bepaald worden als bekend is welke kabels er verlegd moeten worden en wat de nieuwe tracés worden. In overleg met de ontwikkelaar zullen ook de kabels en leidingen op de plot Overschiestraat 182 en 188 meegenomen worden in de wenstracé procedure omdat deze kabels en leidingen ook een tracé in de openbare ruimte moeten krijgen.



Figuur 15: Leidingen drinkwater

Figuur 15 toont transportleidingen voor drinkwater (blauw/gele lijnen) in het plangebied. Deze zijn van groot belang voor leveringszekerheid van drinkwater. Aan weerszijden van deze leidingen geldt een bebouwingsvrije zone van 10 meter. De rode lijnen op de kaart geven een indicatieve ligging weer van benodigde toekomstige uitbreidingen van het drinkwaternetwerk. Het plangebied Overschiestraat 182 en 188 is aangegeven in het rode kader in bovenstaande figuur.

In de toekomstige situatie op de Overschiestraat is het nodig de transportleidingen voor drinkwater te verleggen, zodat bebouwingsvrije zone van 10 meter aan weerszijde van de leiding behouden blijft. Deze waterleiding wordt verplaatst in zuidelijke richting naar de Nieuwe Sloterweg en komt daarmee buiten dit bestemmingsplangebied te liggen. Over de verlegging van de drinkwaterleiding zijn afspraken gemaakt met Waternet. In de huidige fase wordt de beoogde nieuwe ligging onderzocht, waarmee de verlegging voldoende aannemelijk is. De beschermingszone van de huidige drinkwaterleiding langs de westelijke zijde van de plangrens ligt wel binnen het plangebied en is als zodanig bestemd op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan.

In de toekomst moet tevens rekening worden gehouden met nieuwe traforuimtes die de elektra geschikt maken voor woningen en bedrijven. Niet alleen aanvoer van elektra vraagt een verzwaring van het elektranetwerk, ook moet rekening worden gehouden met teruglevering van elektra door zonnepanelen. Hiervoor moeten in overleg met Liander in veel gevallen extra transformatoren voor worden geplaatst. Om in 2040 aardgasvrij te zijn, zal ook het gasnetwerk in het plangebied geruimd of anders ingezet gaan worden. De benodigde ondergrondse infrastructuur, waaronder uitbreiding van het stadswarmtenet (zie paragraaf 5.5), is afhankelijk van de keuze voor het toekomstige energiesysteem.

Conclusie

Ten aanzien van bodem en ondergrond kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bodemopbouw en bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan. De bodem bevat maximaal licht verhoogde gehalten aan verontreinigende stoffen en er zijn geen aanwijzingen dat de bodemkwaliteit na 2018 is verslechterd. Daarnaast wordt opgemerkt dat het onwaarschijnlijk is dat de bodem sterk verontreinigd is met PFAS. Aanvullend bodemonderzoek wordt in deze fase niet noodzakelijk geacht. Indien in de toekomst een omgevingsvergunning wordt aangevraagd en/of er grondverzet/-afvoer plaatsvindt in het kader van bouwwerkzaamheden, wordt geadviseerd de bodemkwaliteit te actualiseren en het onderzoek uit te breiden met onderzoek naar PFAS.
- Het plangebied is niet verdacht op aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.
- Kabels en leidingen vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan. De drinkwaterleiding wordt in het kader van de ontwikkeling verlegd. Voor de drinkwaterleiding ten westen van het plangebied is een beschermingszone van 10 m. aan weerszijden opgenomen in dit bestemmingsplan. Wel vereisen de duurzaamheidsambities van het Schinkelkwartier aandacht ten aanzien van de huidige en nieuw benodigde kabels en leidingen in de ondergrond.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot bodem en ondergrond.

5.2.2 Water

Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. In het geohydrologisch onderzoek (zie bijlage 7 bij deze plantoelichting) is de invloed op de grondwaterstand als gevolg van de ontwikkeling in beeld gebracht. In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten beschreven.

Toetsingskader

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De voornaamste doelstelling van het KRW is het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). Dit door onder andere stroomgebieden te karakteriseren, ecologische doelstellingen te definiëren, economische analyses uit te voeren en de chemische en ecologische toestand te monitoren. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

Nationaal Water Programma

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen.

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. Het doel is schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren.

Er liggen grote opgaven voor het waterdomein:

- Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering;
- We moeten blijven werken aan een goede bescherming tegen overstromingen en klimaatrobuuste zoetwatervoorziening tegen toenemende droogte;
- Ook de zorg voor goede waterkwaliteit en duurzame drinkwatervoorziening verdient aandacht.

Daarnaast zijn allerlei functies afhankelijk van water, zoals de scheepvaart, de landbouw en de natuur. Op de Noordzee moeten vele functies, waaronder de opgaven voor windenergie, natuurontwikkeling, duurzame visserij, scheepvaart en zandwinning, in balans met elkaar een plek krijgen. Om aan te geven hoe hiermee om te gaan, ontwikkelde de Rijksoverheid het Nationaal Water Programma 2022-2027.

Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet.

Samen werken aan een toekomstbestendig watersysteem: dat is de rode draad in het Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027. AGV werkt samen met maatschappelijke partners aan een toekomstbestendige leefomgeving. De focus voor AGV - en de rode draad in dit WBP - ligt daarbij op samen werken aan een toekomstbestendig watersysteem. AGV doet dit vanuit:

- De wettelijke taken van het waterschap om te zorgen voor waterveiligheid, voldoende water, gezond water en gezuiverd afvalwater en de maatschappelijke taken voor recreatie, cultuurhistorie en varen.
- Het besef dat de wereld snel verandert en de urgentie groot is om nú te handelen, om op tijd een toekomstbestendig watersysteem te hebben.
- De overtuiging dat een toekomstbestendig watersysteem alleen mogelijk is, als we samen optrekken met onze maatschappelijke partners.

Keur AGV 2019 (Amstel, Gooi en Vecht)

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening: de Keur. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en risico's voor het watersysteem te

voorkomen. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

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.

Hemelwaterverordening Amsterdam

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. 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.

De gemeente en Waternet zorgen ervoor dat het hemelwater in de openbare ruimte snel weg kan stromen. Werkzaamheden in de openbare ruimte worden meteen regenbestendig ingericht. Maar dat is niet genoeg. Een groot gedeelte van de stad bestaat uit privaat terrein. Ook daar kan regenwater tijdelijk worden opgevangen. In beginsel zijn particulieren zelf verantwoordelijk voor het lozen van afvloeiend hemelwater vanaf hun perceel. Dit is alleen anders wanneer het niet redelijk is om te verlangen het hemelwater zelf af te voeren. Om belasting op de openbare riolering terug te brengen, is het belangrijk dat particulieren het hemelwater langer op eigen terrein vasthouden en vertraagd afvoeren.

In de Hemelwaterverordening is daarom verplicht gesteld dat bij nieuwbouw het regenwater op eigen perceel wordt opgevangen en verwerkt. Volgens de verordening is het bij de realisatie van nieuwe bouwwerken (ook vergunningsvrije) verplicht om per vierkante meter minimaal 60 liter hemelwater te bergen op eigen terrein en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur vertraagd af te voeren. Dit is te realiseren via een maximum debiet op een pomp of via een geknepen afvoer onder vrij verval. Een waterberging met vertraagde afvoer is relatief eenvoudig aan te leggen en leidt niet tot buitenproportionele kosten. De bepalingen in de hemelwaterverordening zijn zodanig opgesteld dat ze zoveel mogelijk al voldoen aan de eisen uit de nieuwe Omgevingswet.

Onderzoeksresultaten

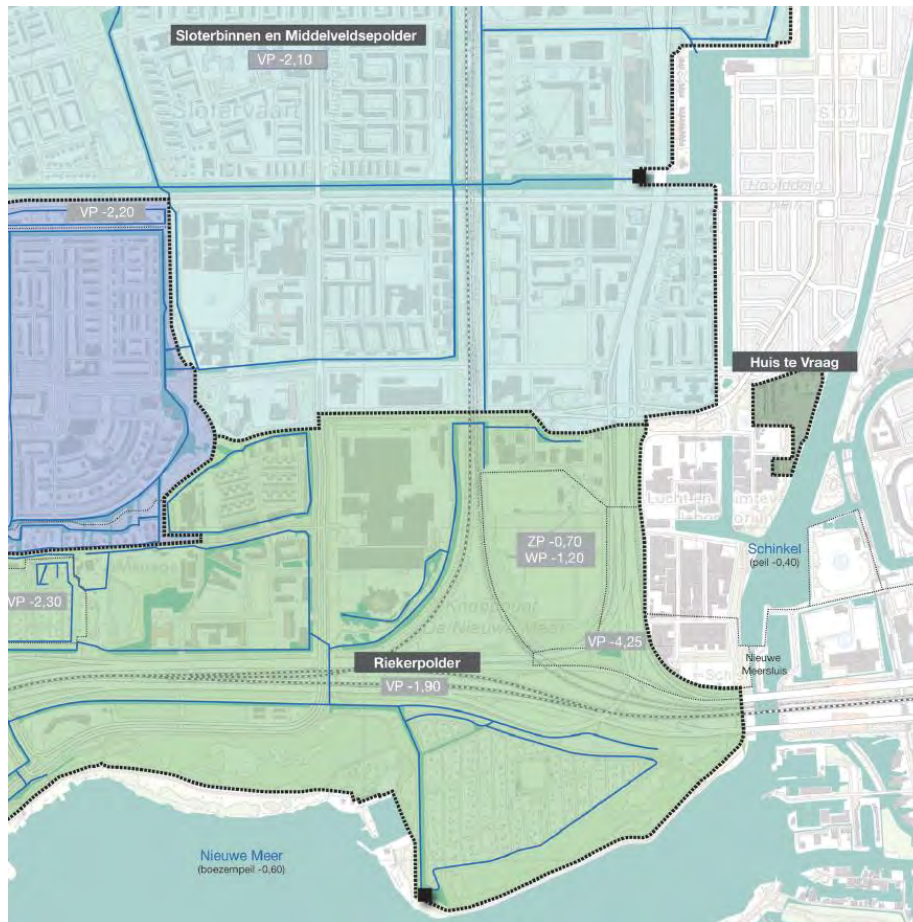
Oppervlaktewater

Schinkelkwartier bestaat uit vier polders met verschillende peilgebieden en daarmee verschillende waterhuishoudkundige eisen en wensen:

- De Riekerpolder (polderpeil -1,9 meter NAP);
- Sloterbinnen- en Middelveldsepolder (polderpeil -2,1 meter NAP);
- De stadsboezem (polderpeil -0,4 meter NAP);
- Huis te Vraag (polderpeil -0,6 meter NAP).

Het peilgebied Riekerpolder watert af naar het gemaal aan de Nieuwe Meer, door middel van Twee onderdoorgangen onder de A4 bij de Johan Huizingalaan (in het plangebied) en de Anderlechtlaan (ten westen van het plangebied). Vroeger werd de polder bemalen door de Riekermolen. Deelgebied Riekerpark maakt deel uit van de Riekerpolder, maar heeft grotendeels een hoger peil (winterpeil -1,2 meter NAP en zomerpeil -0,7 meter NAP). Dit deelgebied watert via stuwen af op de Riekerpolder. In het knooppunt Nieuwe Meer is voor de opvang van hemelwateroverschot een vijver gecreëerd, die via een

persleiding wordt geloosd op dit peilgebied Riekerpark. Het afwijkende polderpeil in Riekerpark is vanuit het oogpunt van waterbeheer een onwenselijke situatie.



Figuur 16: Poldergebieden en primaire waterkeringen

Het plangebied ligt binnen de Riekerpolder. Langs het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig, zie figuur 17.

De watergangen ten noorden en westen van het plangebied betreffen wateren van de categorie "primair water". Uit figuur 17 blijkt dat watergang RIEKEo25 ter hoogte van het perceel doodlopend is.

Door waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn peilbesluiten opgesteld waarin het peil is vastgelegd.

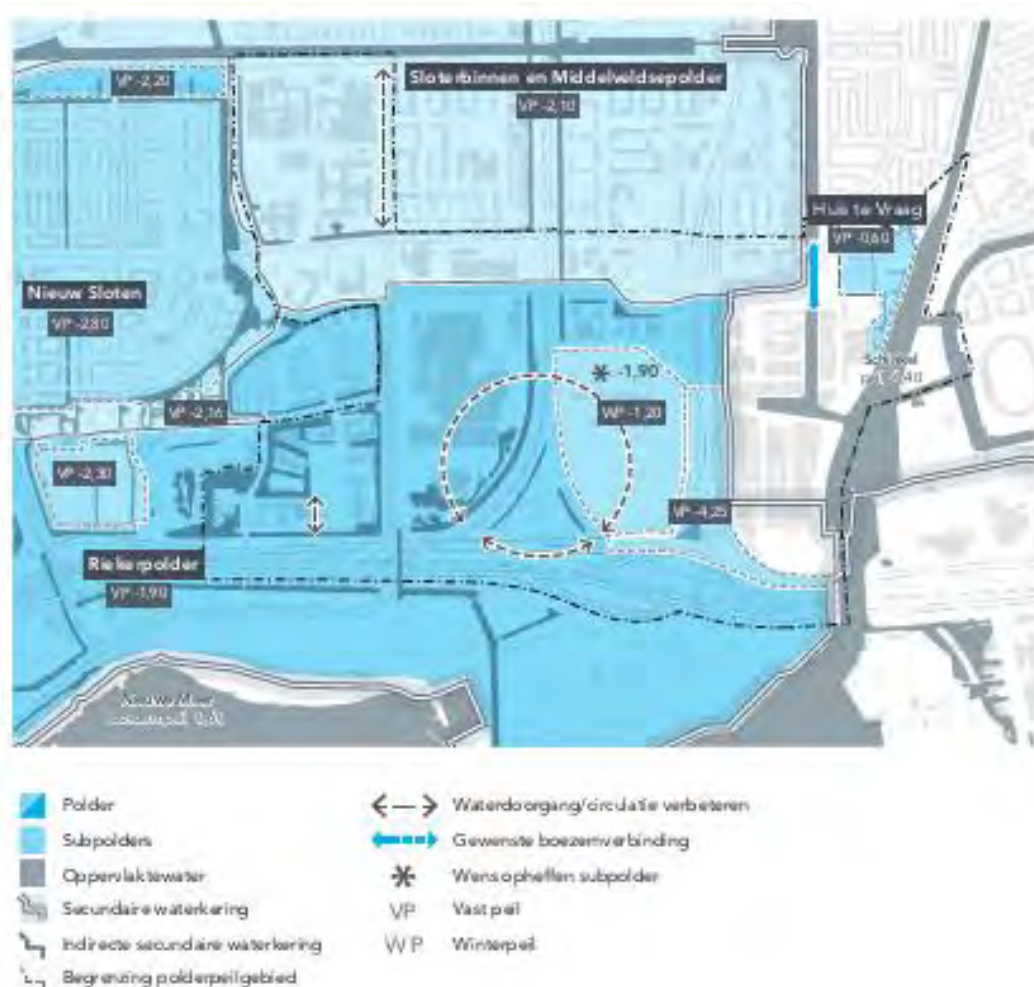
Het plangebied heeft een vast peil NAP -1,90 m. Geconstateerd wordt dat de hoogste grondwaterstanden circa 0,9 m hoger liggen dan het waterpeil. De grondwaterstanden van peilbuizen die op korte afstand van de waterlopen staan, liggen dicht bij het waterpeil.



Figuur 17: Uitsnede legger oppervlakte waterlichamen (bron: legger waterschap AGV)

Het oppervlaktewater in Schinkelkwartier heeft verschillende functies. Het zorgt voor de opvang van hemelwater, het tegengaan van hittestress en een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Het bestaande watersysteem in Schinkelkwartier kent echter knelpunten op het gebied van oppervlaktewater, waterbeheer, grondwater, klimaatbestendigheid, waterkwaliteit en maaiveldhoogte. Om die te kunnen oplossen en te komen tot een toekomstbestendige waterhuishouding zijn keuzes nodig over het watersysteem en het waterpeil. Een belangrijke ingreep is het aanleggen van nieuwe verbindingen, waardoor een robuuster watersysteem ontstaat zonder doodlopende watergangen met meer doorstroming en een betere waterkwaliteit. Zo'n circulair watersysteem scoort positief op de ambities voor ruimtelijke kwaliteit en gezondheid.

Belangrijke maatregelen zijn daarbij het doortrekken van de Westlandgracht naar de havenkom in Schinkelhaven, een tweede oost-west- waterverbinding onder de spoordijk, een nieuwe hoofdwaterring door Nieuwe Meer Oost, extra waterverbindingen in Nieuwe Meer West en een waterring langs de Johan Huizingalaan. Het doortrekken van de Westlandgracht zorgt ook voor een nieuwe recreatieve vaarroute en extra watercompensatie in de stadsboezem. Een tweede keuze is nodig over het waterpeil, vooral in het deelgebied Riekerpark. Hier ontbreken primaire watergangen en wordt het water afgevoerd via een drainagesysteem. Daarbij wordt het hemelwater niet goed opgenomen in de grond door een slecht doorlatende zandlaag en ontstaat er snel wateroverlast.



Figuur 18: Aanpassing watersysteem

Het uitgangspunt van het stedenbouwkundige kader in de projectnota Schinkelkwartier is dat de watergang ten noorden van het plangebied (langs de Henk Sneevlietweg) in het kader van de realisatie van een circulair watersysteem in toekomst verdwijnt en watergang direct ten zuiden van planlocatie wordt verbreed.

In het kader van de planontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 is geen watercompensatie nodig, aangezien het verhard oppervlak door realisatie van een groen binnenterrein afneemt.

Waterveiligheid

Waterkeringen zorgen voor de waterveiligheid. Om deze veiligheid te kunnen waarborgen zijn eisen gesteld, deze zijn opgenomen in de Keur van Amstel, Gooi en Vecht (AGV). In het plangebied zijn geen keringen aanwezig. Wel ligt net ten noorden van het plangebied een kering. Deze indirecte secundaire kering heeft geen normering en dient uitsluitend ter bescherming van het achterland (Sloterbinnen- en Middelveldse polder) wanneer de secundaire kering faalt.

Grondwater

In het verleden is het plangebied opgehoogd met een zandlaag, die voor het grondwater als freatisch pakket fungeert. Verschillen in de ophoogperiodes hebben gezorgd voor gevarieerde bodemlagen per deelgebied. Daardoor kan ook de waterdoorlatendheid van het ophoogzand sterk verschillen.

Het plan voorziet in de aanleg van ondergrondse parkeervoorzieningen. In dat kader is geohydrologisch onderzoek verricht (Antea Group, Geohydrologisch onderzoek, 21 april 2022) ten behoeve van het vaststellen van de opstuwing van het grondwater. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 7 bij dit bestemmingsplan.

De maaiveldhoogte is bepaald op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). Het maaiveld binnen het plangebied bevindt zich gemiddeld op circa NAP +0,10 m. Het maaiveld in het plangebied varieert met ongeveer $\pm 0,15$ meter.

Uit het geohydrologisch onderzoek blijkt dat bij aanleg van een ondiepe parkeerkelder (minder dan 4 m - mv.) de verandering van de grondwaterstand kleiner dan 5 cm is. Bij een dergelijke kleine verandering (≤ 5 cm) van de grondwaterstand is er geen sprake van een verandering van wateroverlast. De bebouwing het dichtste bij de ondergrondse parkeergarage ligt op minimaal 10 meter afstand. De zeer geringe opstuwing zal hier geheel uitgedempt zijn, zodat geen sprake is van potentiële omgevingseffecten.

Wanneer de ondergrondse parkeergarage dieper dan 4 m-mv wordt gerealiseerd heeft dit effect op de grondwaterstanden in de directe omgeving. Vooral als de ondergrondse parkeergarage de watervoerende laag volledig afsluit. Hierdoor kan grondwateroverlast of grondwateronderlast worden veroorzaakt, waardoor potentiële omgevingseffecten optreden.

Afhankelijk van het definitief ontwerp van de parkeergarage is aanvullend onderzoek vereist naar de geohydrologische effecten en de geldende ontwateringsnorm.

Opgemerkt wordt dat hierbij is uitgegaan van de algemeen beschikbare gegevens van de bodemopbouw. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een aaneengesloten zandlaag/ophooglaag in de deklaag. Indien deze wel aanwezig is, kunnen de gevolgen voor de grondwatersituatie groter zijn. Aanbevolen wordt om bij de bouw rekening te houden met maatregelen om onder de bodem van de parkeerkelder en rondom de parkeerkelder grof zand aan te brengen. Hiermee wordt de grondwaterstroming in voldoende mate in stand gehouden om onder alle omstandigheden negatieve gevolgen op de omgeving te voorkomen.

Tevens is vanuit het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" de aanduiding overige zone 2 opgenomen. Ter plaatse van die aanduiding zijn de betreffende gronden, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen en aanduidingen, mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen als genoemd in 1.13 (het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast).

Waterkwaliteit

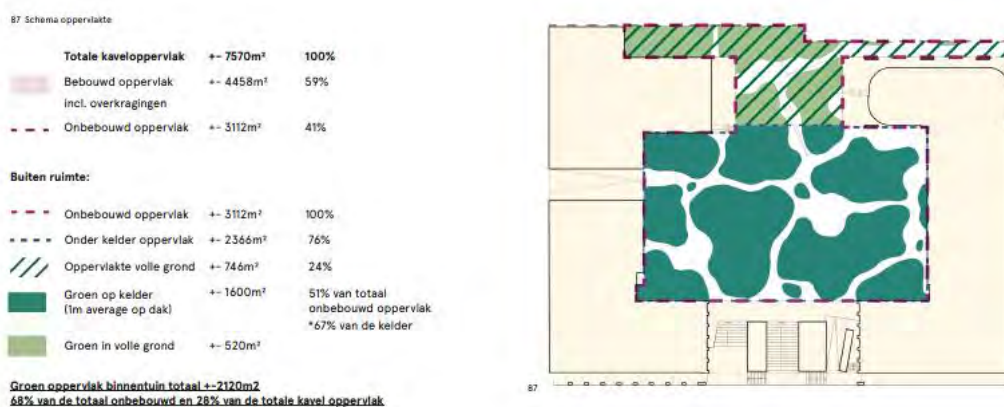
Uit bodemonderzoek blijkt dat in de bodem en het grondwater geen noemenswaardige verontreiniging is vastgesteld. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Hemelwater

Als gevolg van klimaatverandering worden meer en intensere buien verwacht. Om hiermee om te kunnen gaan is het van belang dat gebieden 'rainproof' worden ingericht. Het aanleggen van steeds grotere riolen is een relatief dure oplossing dus moet er gezocht worden naar alternatieven, door het aanleggen van meer (lagergelegen) groen, waterneutrale daken en afstroming via maaiveld. Hierin is leidend dat extreme neerslag niet mag leiden tot schade aan eigendommen en vitale infrastructuur.

De kavels in het plangebied moeten worden ingericht volgens de principes van de waterneutrale bouwenvolop. Dit betekent concreet: 70 mm neerslag vasthouden, afvoernorm 2,5 mm/uur, hoge plaatsing van technische/elektrische installaties en vitale infrastructuur, voldoende hoog bouwpeil, waterkerende plint en benutting van opgevangen hemelwater.

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard met platte daken en bestrating. In de nieuwe situatie ontstaat een gunstigere situatie. Er is immers ruimte voor binnentuinen. Deels zal daar nog verharding aanwezig zijn, in de vorm van toegangspaden, maar deze kunnen waterdoorlatend worden aangelegd. Hoofdzakelijk is er echter ruimte voor groen, tuinen, speelvoorzieningen, etc. Deze ruimte is in het bestemmingsplan geborgd door het opnemen van een maximaal bebouwingspercentage van 70 procent, waarmee circa 30 procent 'onbebouwd' blijft. Tevens moet minimaal 50 procent van het onbebouwde deel uit groen bestaan. Onderstaande afbeelding geeft een impressie van het plan.



Figuur 19: Oppervlaktet

De concrete wateropgave bestaat hierbinnen uit de volgende elementen die een plek krijgen in het groene binnengebied met voedselbos en op de daken. In combinatie met de groenmaatregelen (zie paragraaf 5.2.3) wordt hiermee een integrale invulling gegeven aan klimaatadaptie die bijdraagt aan de opgaven voor water (en droogte), groen en gezondheid.

- Voor een slimme inrichting van de stad wordt regenwater opgevangen en gebufferd. Grote wadi's en een waterretentie krattensysteem onder het voedselbos kunnen bij piekbuien het regenwater lokaal vasthouden en vertraagd afvoeren. Het bufferen van regenwater voorkomt niet allen de druk op het riool maar draagt ook bij aan de vermindering van hittestress.
- In het plangebied wordt het verhard oppervlakte (7.570 m²-520m² groen in volle grond = 7050 m²) gecompenseerd waarbij waterberging van 70 mm regenwater op eigen terrein plaatsvindt.
- De minimale waterberging op de kavel is 7.050 m² x 70 mm = 493.5 m³.
- De wadi's, 230m², hebben een berging van 125 m³ water.
- De waterretentiebox WRB17, hoogte 170 mm, in de binnentuin, 2000 m². Uitgaande van 90% holle ruimte is daar 306 m³ berging beschikbaar.
- De waterretentiebox WRB85i, hoogte 85 mm, op de daken, 4.400 m². Uitgaande van 90% holle ruimte is daar 336 m³ berging beschikbaar.
- Waterbergingscapaciteit in totaal bedraagt 767m³.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het gebruik van uitlogende materialen niet toegestaan in verband met negatieve effecten op de kwaliteit van hemel- en oppervlaktewater.

Conclusie

Er is sprake van een waterneutrale en klimaatadaptieve planontwikkeling. Ten aanzien van het aandeel verhard oppervlak ontstaat er met het plan een gunstigere situatie ten opzichte van de huidige situatie die aansluit bij de geldende toetsingskaders en de ambities voor Schinkelkwartier.

Relevant oppervlaktewater en waterkeringen liggen buiten het plangebied en er is geen sprake van verontreiniging of demping van oppervlaktewater.

Er wordt met de planontwikkeling geen grondwateroverlast verwacht. Echter wanneer de ondergrondse parkeergarage dieper dan 4 m-mv wordt gerealiseerd heeft dit effect op de grondwaterstanden in de directe omgeving. Hierdoor kan grondwateroverlast of grondwateronderlast worden veroorzaakt, waardoor potentiële omgevingseffecten optreden. Afhankelijk van het definitief ontwerp van de parkeergarage is aanvullend onderzoek vereist naar de geohydrologische effecten en de geldende ontwateringsnorm.

Met bovenstaande geeft het plan invulling aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten, mits in de aanleg van een ondiepe parkeerkelder (minder dan 4 m -mv.) wordt voorzien. Hiermee zijn er met de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot water.

5.2.3 Landschap, groen en natuur

Inleiding

Deze paragraaf gaat in op landschap, groen en natuur. Aan de orde komt het relevante beleid en onderzoeksresultaten, waaronder de uitgevoerde natuurtoets en het onderzoek naar stikstofdepositie. Er is daarbij onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Toetsingskader

Groenvisie Amsterdam

Op 21 december 2020 heeft de gemeenteraad de 'Groenvisie 2020-2050, Een leefbare stad voor mens en dier' vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tot 2050 verder kan ontwikkelen.

Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van de bewoners. In de visie van Amsterdam wordt daarom gestreefd naar verbinding en verbetering van het groen in de stad, met als doel een sterke groene structuur. De groenstructuur moet bestaan uit een gevarieerd palet van bloemen tot bomen, van rustige tot drukke gebieden, van ecologisch groen tot speelgroen. In de publieke en in de private buitenruimte moet geleidelijk een samenhangend groen netwerk ontstaan waarin en waarlangs men kan bewegen en elkaar kan ontmoeten. Die groene structuur wordt gerealiseerd door waardevol groen te behouden, groen toe te voegen waar dat kan, en groen zo aan te leggen dat het meer waarde heeft voor mens en dier.

Groen draagt ook bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen. En groen draagt bij aan een grotere biodiversiteit. De Groenvisie streeft daarmee naar het beter maken van de stad: een prettiger plek om te leven, gezonder, socialer, ecologisch sterker en duurzamer. De hoofdlijnen van de Groenvisie zijn verbeeld op een schetskaart met de ambities voor 2050. De schetskaart vormt een bouwsteen voor de hoofdgroenstructuur.

Amsterdamse referentienormen

Amsterdam heeft referentienormen vastgesteld voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (9 januari 2018). Het doel van het vaststellen van een stedelijke referentienorm is voorzien in voldoende en divers kwalitatief aanbod van voorzieningen (maatschappelijk, groen en spelen) en deze niet-woonfuncties steviger te verankeren in de groei van de stad. Resultaat is een Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen die in beeld brengt welke opgave hoort bij de in Koers 2025 vastgestelde woningbouwambitie.

Voor gemengd stedelijk woonmilieu zijn de normen als volgt: voor gebruiksgroen is de norm 16 m² per woning. Voor ecosysteem groen is de norm 6 m² per woning en 0,1 m² per 1 m² bvo kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte. Tot slot is er een referentienorm voor afstanden tussen groen en woningen: buurtgroen op 250 meter en stadsparken op 750 meter.

Beleidskader Hoofdgroenstructuur Amsterdam

De Amsterdamse hoofdgroenstructuur omvat de minimale benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen en bestaat uit gebieden die waardevol zijn voor de stad. De hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, zoals stadspark, ruigtegebied/ struinnatuur, corridor, volkstuinenpark, sportpark en begraafplaats. In de directe omgeving van het plangebied is geen hoofdgroenstructuur aanwezig.

Bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt, is in principe niet inpasbaar. Initiatieven in de hoofdgroenstructuur moeten worden getoetst aan het instrumentarium zoals opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Daarbij moet advies worden gevraagd aan de bevoegde afdeling van de gemeente Amsterdam.

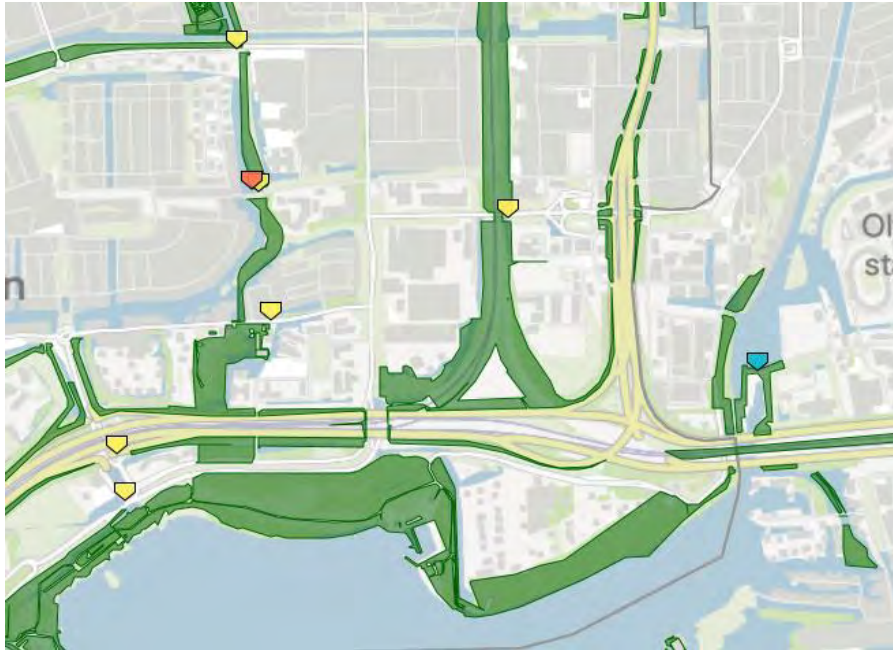


Figuur 20: Hoofdgroenstructuur Amsterdam

Momenteel wordt een nieuw beleidskader voor de Amsterdamse hoofdgroenstructuur voorbereid, waarin de ecologische structuur Amsterdam als stadsnatuur wordt opgenomen.

Ecologische structuur Amsterdam

De ecologische structuur Amsterdam, opgenomen in de Ecologische Visie Amsterdam, heeft als doel de NNN te versterken en aan te vullen. Nieuwe ontwikkelingen mogen in principe niet leiden tot aantasting of verzwakking van de ecologische structuur en bestaande knelpunten in de ecologische structuur worden zo veel mogelijk opgelost. In het plangebied Schinkelkwartier zijn de volgende delen onderdeel van de ecologische structuur: de westoever van de Schinkel, groenstroken langs de A10 en A4, taluds en sloten van de spoor- en metrolijnen en waterpartijen in Nieuwe Meer West.



Figuur 21: Ecologische structuur Amsterdam

Momenteel wordt een nieuw beleidskader voor de Amsterdamse hoofdgroenstructuur voorbereid, waarin de ecologische structuur Amsterdam als stadsnatuur wordt opgenomen.

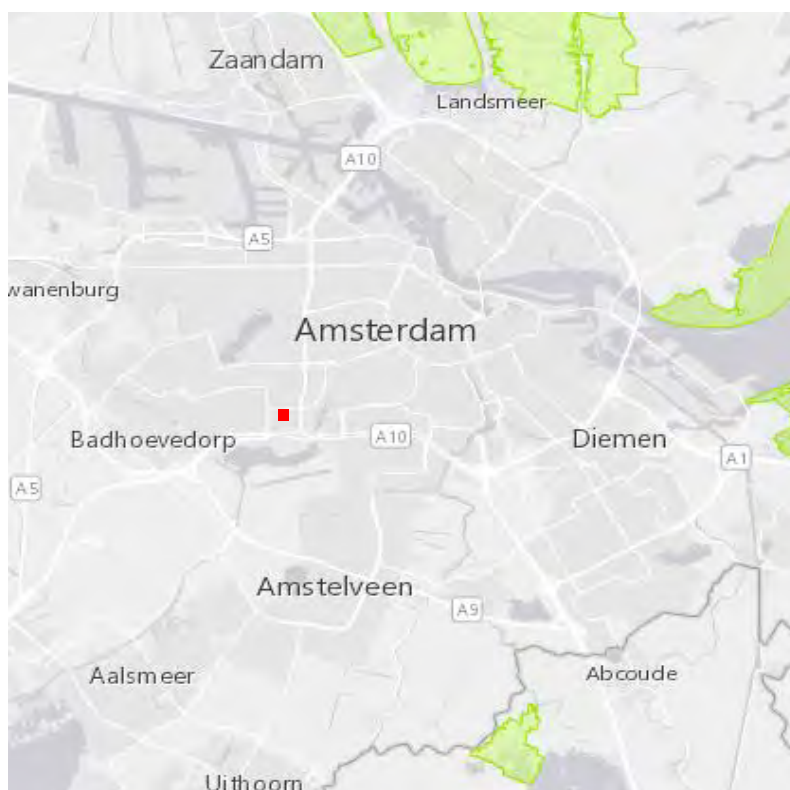
Natuurinclusief bouwen en ontwerpen (december 2018)

Amsterdam is een snelgroeiende stad. In de komende jaren zal er veel worden bijgebouwd. Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en de openbare ruimte. Amsterdam heeft de ambitie om natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde op te nemen in het planproces. Nieuwe gebouwen kunnen worden voorzien van neststenen voor vogels. Ook voor vleermuizen kunnen voorzieningen worden ingepast. Tuinen en de openbare ruimte kunnen zo worden ingericht dat allerlei soorten dieren er een thuis vinden. Door natuurinclusief te ontwerpen kan de stad zich gezond ontwikkelen.

Elk project(gebied) draagt bij aan een gezond functionerend stedelijk ecosysteem, zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat. Het groen en de natuurmaatregelen maken de stad klimaatadaptief, verminderen het hitte-eiland-effect en stimuleren bewoners om te bewegen. Aan de hand van een puntensysteem kan worden beoordeeld of het plan hier voldoende aan bijdraagt. Het plangebied moet minimaal 30 punten scoren, zoals vastgelegd in de Bouwenvelop.

Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden

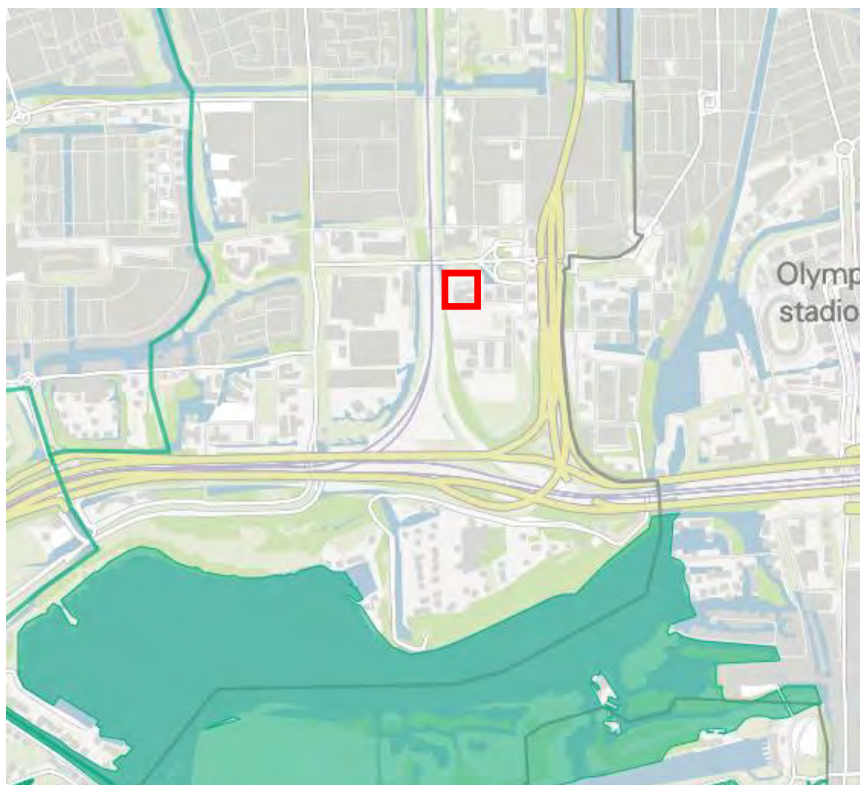
Natura 2000-gebieden zijn beschermde natuurgebieden deel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur. Voor deze gebieden gelden op grond van de Wet natuurbescherming strenge beschermingsregimes en instandhoudingsdoelen. Ontwikkelingen mogen niet zondermeer plaatsvinden indien deze significante negatieve gevolgen hebben op beschermde Natura 2000-gebieden. Om te kunnen beoordelen of het plan effect heeft op beschermde Natura 2000-gebieden moet stikstofdepositieonderzoek worden uitgevoerd. Het plangebied ligt op ruime afstand van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn De Botshol (ten zuiden van het plangebied), Markermeer & IJmeer (ten westen van het plangebied) en IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (ten noorden van het plangebied). Al deze gebieden liggen op circa 10 kilometer afstand van het plangebied.



Figuur 22: Het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden

Gebiedsbescherming: Natuurnetwerk Nederland

De nationale ecologische hoofdstructuur is vastgelegd in Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit vormt een samenhangend netwerk van bestaande en toekomstige natuurgebieden in Nederland. De Nieuwe Meer, ten zuiden van het plangebied is onderdeel van NNN. Het Christoffel Plantijnpad, ten westen van het plangebied, is als verbinding onderdeel van het NNN. De kenmerken en waarden van een NNN-gebied mogen niet worden aangetast.



Figuur 23: Het plangebied ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland

Soortenbescherming: beschermde plant- en diersoorten

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen die toeziet op bescherming van flora en fauna. Daarnaast zijn bepaalde plant- en diersoorten specifiek beschermd. De belangrijkste beschermde soorten om rekening mee te houden tijdens ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn vleermuizen, kleine marterachtigen, ringslang, rugstreeppad en vogels waarvan het nest het gehele jaarrond is beschermd (huismus, gierzwaluw, spreeuw en roofvogels).

In Amsterdam geldt de 'Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud'. Daarin worden de voorzorgsmaatregelen beschreven bij het uitvoeren van werkzaamheden, gericht op de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten. Bij werkzaamheden zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen plant- en diersoorten.

Onderzoeksresultaten

Landschap

Schinkelkwartier valt landschappelijk gezien te verdelen in drie type identiteit en kwaliteit: groene voegen, lange lijnen en gevarieerde enclaves.



Figuur 24: Het plangebied en haar landschappelijke kenmerken

De 'groene voegen' langs de randen van de enclaves en langs de infrastructuurlijnen zorgen voor landschappelijke samenhang in het plangebied. Het gaat onder andere om de spoordijken, langs de Henk Sneevlietweg die grenzen aan het plangebied.

De groene voegen zijn geen op zichzelf staande groene lijnen, maar volgen het verloop van de dijken van de infrastructuur, waterlopen en de Nieuwe Meer.

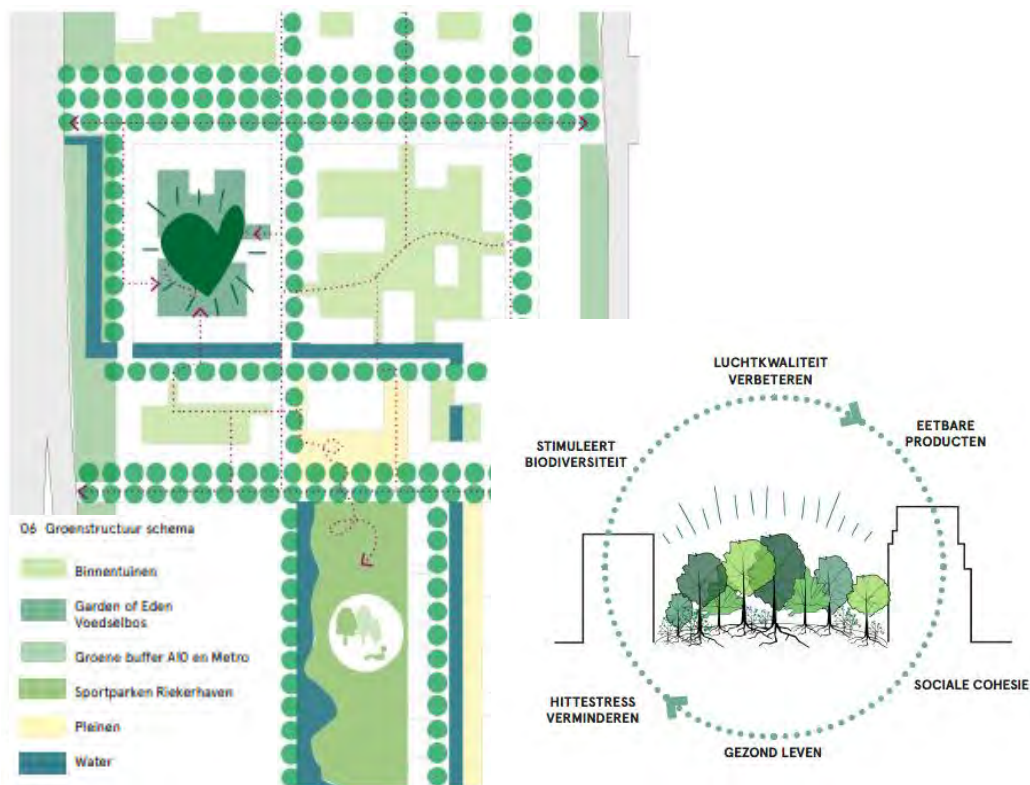
Een tweede landschappelijk kenmerk te vinden in Schinkelkwartier zijn de lange lijnen: wegen, groen verbindingen en waterlopen. De planmatige opzet van het AUP heeft geresulteerd in lange noord/zuid- en oost/west-verbindingen. Ook enkele historisch belangrijke routes vallen onder deze landschapstypologie. De lange lijnen in Schinkelkwartier zijn onder andere te herkennen in de ringspoorlijn en de Henk Sneevlietweg. Deze grenzen beide aan het plangebied.

Het plan heeft geen directe invloed op de landschappelijke kenmerken. Het plangebied ligt buiten de groene voegen en lange lijnen. Indirect heeft het plan wel invloed, door te kiezen voor hoogteaccenten op de hoeken langs het spoor en de Henk Sneevlietweg. Hiermee worden de landschappelijke structuren versterkt en wordt invulling gegeven aan een van de ambities van de transformatie van het Schinkelkwartier.

Groen

Het plangebied vraagt om een stevige groene rand en de gunstige effecten daarvan. De Garden of Eden heeft de ambitie om één van de nieuwe groene kernen van de ontwikkeling Riekerpark te worden. Door de tuin in te richten als meer dan alleen een weelderige en groene binnenplaats, maar als voedselbos, is het doel om een aantrekkelijk en inclusief groen knooppunt te creëren voor zowel de bewoners van de blokken als voor de hele buurt.

Het leidend thema voor het binnenhof (binnentuin) is het voedselbos. Het driedimensionale hof vormt een serie van groene buitenruimtes waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en waar zij een plek kunnen vinden om te verblijven, tuinieren, bewegen, spelen of ontspannen in de luwte van de stad. De tuinen hebben een gemeenschappelijk karakter en maken ontmoeting op een informele manier mogelijk. Omsloten door een levendig woonprogramma voelen de buitenruimtes als een geborgen en gemeenschappelijke plek om in te verblijven.



Figuur 25: Garden of Eden (bron: Flux)

In het ontwerp worden meerdere verblijfsplekken geïntegreerd, zoals zitgelegenheid voor (grotere) groepen, maar ook informele zitjes aan de randen van de paden. Met fruitbomen, (kleine) notenbomen, eetbare klimplanten, groenten en kruiden raakt het binnenhof thematieken van de circulaire ambities op deze plek, zoals natuurinclusiviteit, biodiversiteit, groen, sociale cohesie, beweging, voedselproductie, afvalstromen en rainproof Amsterdam.

Het groen oppervlak van de totale binnentuin bedraagt circa 2.120 m². Hiermee krijgt 28 procent van het totale plangebied een groene inrichting en wordt 68 procent van het onbebouwde oppervlak groen ingericht. Het plan geeft daarmee invulling aan de referentienorm groen.

Gebiedsbescherming

Schinkelkwartier ligt niet in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied. Beschermde Natura 2000-gebieden liggen op ca. 10 kilometer van het plangebied. Het plan betreft het transformeren van de huidige kantoorpanden naar woningen. De kans dat er een significante wijziging in de emissie is, is aanwezig. Een berekening van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden is daarom separaat uitgevoerd (zie bijlage 9). Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden, kunnen worden uitgesloten.

Stikstof (Els en Linde B.V., stikstofdepositie Overschiestraat Amsterdam, 3 februari 2023): uit de berekening van de depositie volgt dat er geen sprake is van een verhoging van de depositie op de verschillende omliggende Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase. Uit de berekening volgt tevens dat er tijdens de bouwfase geen verhoogde depositie is op de Natura 2000-gebieden. De eindconclusie luidt dat er geen sprake is van een significante verhoging van de depositie. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland liggen op grote afstand van de planlocatie. Gelet op de afstand, aard en de omvang van het voornemen, wordt geen effect verwacht. Het plan ligt niet nabij groengebieden die zijn aangewezen als hoofdgroenstructuur. Het plan heeft dan ook geen impact op de hoofdgroenstructuur. De groenzone ten westen en de watergang direct ten zuiden van het plangebied zijn onderdeel van de ecologische structuur Amsterdam. De ontwikkeling van het plangebied leidt niet tot aantasting of verzwakking van de ecologische structuur.

Soortenbescherming

Soortbescherming is specifiek onderzocht in een quick scan ecologie (Els en Linde B.V., Quick scan ecologie, 2 december 2019 en update 2 januari 2023). Het rapport is opgenomen in bijlage 8 bij deze toelichting. Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

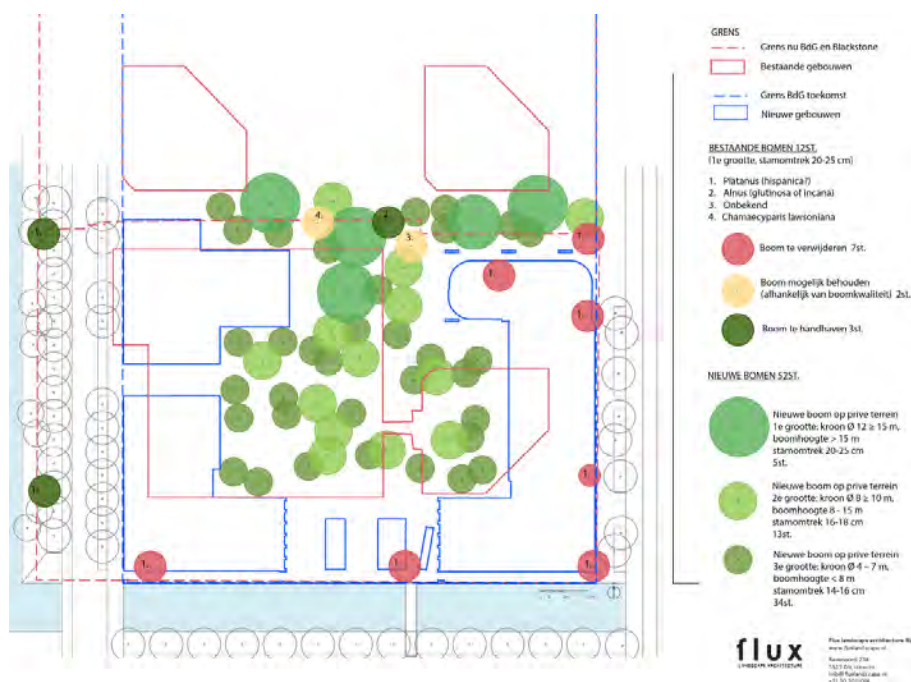
- De aanwezigheid van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen is uit te sluiten in de kantoorpanden binnen de planlocatie. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk.
- Op de planlocatie is er mogelijkheid voor algemeen voorkomende broedvogels. Ook op de platte daken van de panden is het voor een aantal vogels soorten mogelijk om te nestelen.
- Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen en de Amsterdamse Gedragscode. De werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen starten.
- Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Het ontwerp voor Garden of Eden (Flux, 22 november 2022) geeft inzicht in de ambities voor natuurinclusiviteit. De gevels en galerijen worden vergroend met klimplanten op steunconstructie. Aansluitend op de groene voorzieningen wordt een rijk scala aan nestkasten geïntegreerd. Gevelgroen is in *The Garden of Eden* niet alleen aankleding, maar biedt vogels ook beschutte rust- en nestplaatsen. Verschillende type beplanting, bomen, heesters en vaste planten (bijvoorbeeld 10 procent, 20 procent, 70 procent) waarvan 50 procent inheems is en uitheemse soorten, trekken insecten en vlinders aan en versterken daarmee de biodiversiteit.

Met bovenstaande keuzes draagt het plan bij aan een gezond functionerend stedelijk ecosysteem, dat zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat. Het plan scoort voldoende punten. In totaal scoort het plan 57 punten van de minimaal 30 benodigde punten.



Figuur 26: Garden of Eden ambities Natuurinclusief bouwen (bron: Flux)



Figuur 28: Bomenplan

Bomen

Er zijn geen beeldbepalende en/of monumentale bomen aanwezig in het plangebied. Er is een bomenplan opgesteld ten behoeve van het plan. Hieruit blijkt dat zeven bomen worden verwijderd en een tweetal bomen, afhankelijk van de kwaliteit, blijft gehandhaafd. Daarnaast worden in de binnentuin in totaal 52 nieuwe bomen geplaatst. Daarmee neemt het aantal bomen per saldo aanzienlijk toe.

Conclusie

Samengevat blijkt uit de onderzoeksresultaten het volgende:

- Het plan tast de landschappelijke kenmerken en waarden niet aan. Door te kiezen voor hoogteaccenten op de hoeken langs het spoor en de Henk Sneevlietweg worden de landschappelijke structuren versterkt en wordt invulling gegeven aan een van de ambities van de transformatie van het Schinkelkwartier.
- Het plangebied heeft geen invloed op de hoofdgroenstructuur Amsterdam, maar grenst wel aan een watergang die onderdeel is van de ecologische structuur Amsterdam. Het plan leidt niet tot aantasting of verzwakking van de ecologische structuur.
- Het plan draagt bij aan de groenambities van Amsterdam. Het plan geeft met het ontwerp van de binnentuin ("Garden of Eden") invulling aan de referentienorm.
- Gebiedsbescherming: uit een berekening van de stikstofdepositie blijkt dat stikstof geen belemmering vormt voor het plan. Er is in de bouw- en gebruiksfase geen sprake van verhoging van de depositie en daarmee geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig. Effecten op Natuurnetwerk Nederland zijn uit te sluiten.
- Soortenbescherming: de aanwezigheid van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen is uit te sluiten binnen het plangebied. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Wel dient rekening te worden gehouden met de Amsterdamse Gedragscode en het broedseizoen in verband met de potentiële aanwezigheid van algemene broedvogels op de platte daken van de panden. De werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen te worden gestart. Een ontheffing van de Wet

natuurbescherming is niet nodig. Het plan voldoet aan de puntentelling voor natuurinclusief bouwen en scoort 57 van de minimaal 30 benodigde punten.

- Er zijn geen beeldbepalende en/of monumentale bomen aanwezig in het plangebied. Er worden in de binnentuin in totaal 52 nieuwe bomen geplaatst. Daarmee neemt het aantal bomen per saldo toe met 45 bomen.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot landschap, groen en natuur.

5.2.4 Cultuurhistorie en archeologie

Inleiding

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Toetsingskader

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 (deels met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) en de Wet tot behoud van cultuurbezit. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel 3.16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 2). Burgemeester en wethouders houden een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij (verplicht, lid 3). Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening vervangt de erfgoedverordeningen van de stadsdelen en de centrale stad en is geldig voor heel Amsterdam. De Erfgoedverordening beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam. Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in "Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam" (vastgesteld op 5 juli 2016).

Onderzoeksresultaten

Cultuurhistorie

In Schinkelkwartier, maar vooral langs de randen van het plangebied, bevinden zich structuren die vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol zijn en bij de gebiedsontwikkeling benut kunnen worden. Ter plaatse van het plangebied gaat het om de voormalige Sloterweg (zie onder archeologie).

Sommige gebouwen in het Schinkelkwartier zijn opgenomen op waarderingskaarten voor de 19^e -eeuwse ring, gordel 20-40 en AUP. Daarnaast is een concept waarderingskaart voor bebouwing in de categorie Kantoren, havens en bedrijventerrein tot 1985 opgesteld. Op basis van waarderingskaarten is een overzichtskaart gemaakt van de cultuurhistorische waardevolle bebouwing in Schinkelkwartier die (voorlopig) is gewaardeerd als orde 1 en orde 2.



Figuur 29: Cultuurhistorische waardevolle bebouwing Schinkelkwartier

De gebouwen in het plangebied vallen niet onder cultuurhistorische waardevolle bebouwing (orde 1 of 2) en het plangebied grenst niet aan cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Archeologie

Vanaf de 20^e eeuw ontstond de eerste lintbewoning langs de Sloteweg. Met de snelle groei van Amsterdam ontwikkelde de Sloteweg zich van een eenvoudig pad op een veendijk tot een belangrijke stedelijke ontsluitingsweg. Tot in de twintigste eeuw had het plangebied een landelijk karakter, met enige bebouwing boerderijen en landhuizen langs de Sloteweg. De bewoningszone van 75 meter langs de Sloteweg is aangeduid met een hoge archeologische verwachtingswaarde (zie figuur 31). Dit duidt op een dichtere verspreiding van archeologische resten met een sterke onderlinge samenhang. Hier kunnen bewoningssporen voorkomen zoals huisterpen, houten en bakstenen funderingen, erfafscheidingen, ophogingslagen en materiële losse vondsten.

In de jaren twintig van de twintigste eeuw zijn de eerste boerderijen langs de Sloteweg gesloopt voor stadsuitbreiding. In de decennia daarna werd alle aanwezige bebouwing afgebroken en werd het polderland gereed gemaakt voor bebouwing en infrastructuur door dit met zand op te hogen. Eventuele archeologische sporen zijn daardoor afgedekt door een ophogingspakket van circa 1,5 meter. De Sloteweg is ten westen van het plangebied nog aanwezig, maar is in Schinkelkwartier alleen nog herkenbaar in de eigendomsgrenzen.

Overschiestraat 182 en 188 bevinden zich in beleids categorie 11 en 5A. Voor 11 geldt dat dat er geen verwachtingswaarde geldt en geen archeologisch bodemonderzoek nodig is. Voor beleids categorie 5A daarentegen is wel onderzoek nodig bij bodemingrepen groter dan 500 m² of dieper dan 1,5 meter.



Figuur 30: Archeologische verwachting

Gezien de archeologische verwachting is onderzoek verricht door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam, opgenomen in bijlage 10 bij deze toelichting. In het onderzoek wordt het volgende gesteld: De planlocatie heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde, vanwege de ligging in het voormalige tracé van de Sloterweg. Aangezien het bouwplan leidt tot bodemverstoring over een groter oppervlak dan 500 m² (namelijk circa 7.600 m²) en dieper gaat dan 1,5 m (namelijk 4 m onder maaiveld) geldt als beleid dat een archeologisch veldonderzoek in het bouwproject wordt opgenomen. Uitgangspunt voor dit veldonderzoek is een door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld archeologisch Programma van Eisen (PvE). De initiatiefnemer van de bouw is verantwoordelijk voor het laten opstellen van dit PvE en het inschakelen van een archeologisch uitvoerder voor het veldonderzoek, de uitwerking en rapportage

Conclusie

Er zijn geen cultuurhistorische waarden in het geding. De te slopen gebouwen Overschiestraat 182 en 188 zijn niet cultuurhistorisch waardevol. Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het plan. Ten aanzien van archeologie geldt een hoge archeologische verwachting ter plaatse van het tracé van de voormalige Sloterweg. Deze verwachting (waarde-archeologie) is opgenomen op de verbeelding en geborgd in de regels. Tevens is daar de voorwaarde aan verbonden dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor

de activiteit bouwen een archeologisch programma van eisen dient te overleggen indien de aanvraag leidt tot grondroerende werkzaamheden. Op deze wijze zijn de archeologische belangen voldoende geborgd in het plan.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot cultuurhistorie en archeologie.

5.2.5 Bouwhoogte

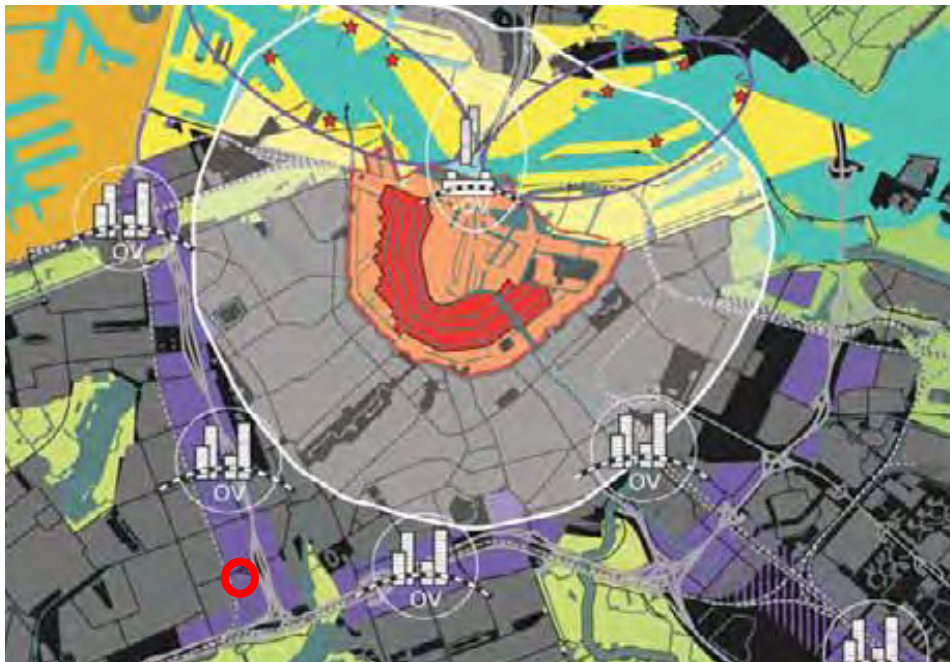
Inleiding

Deze paragraaf gaat in op het aspect bouwhoogte en de effecten daarvan op het stadslandschap, privacy, sociale veiligheid, bezonning, windhinder en hoogtebeperkingen gezien de nabijheid van Schiphol. De bevindingen zijn vastgelegd in een Hoogbouweffectrapportage. Deze is opgenomen in bijlage 11 bij deze toelichting.

Toetsingskader

Hoogbouwbeleid

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is het huidige hoogbouwbeleid vastgelegd. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in gebieden en zones in de zuidflank, langs het waterfront en langs de A10/ringlijn. In een zone van 2 kilometer rondom de in het kader van Unesco aangewezen binnenstad wordt terughoudend met hoogbouw omgegaan.



Figuur 31: Toetskaart hoogbouwbeleid

Het plangebied valt in de zone langs infrastructuur bundel (paarse aanduiding, rode cirkel). In die zone wordt ingezet op verdichting en toepassing van hoogbouw met name rond stations. Daarbij wordt een gedifferentieerd hoogbouwmilieu beoogd, met ensembles van circa 60 meter hoogte bij de knooppunten.

In het hoogbouwbeleid wordt het opstellen van een hoogbouweffectrapportage (HER) aanbevolen. Daarmee worden de effecten van hoogbouw op het stadslandschap, privacy, sociale veiligheid, bezonning, windhinder en hoogtebeperkingen vanwege Schiphol in beeld gebracht. Op basis van een HER kunnen waar nodig maatregelen worden getroffen om negatieve effecten weg te nemen of te beperken. De HER voor de Overschiestraat 182 en 188 is opgenomen in bijlage 11 (Antea Group, Hoogbouweffectrapportage Overschiestraat 182 en 188, 27 december 2022). De uitkomsten worden hieronder beschreven. Binnen dit onderzoek zijn separaat ook de onderzoeken naar bezonning en windhinder opgenomen.

Bezonning

Het plan is getoetst aan 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. Aanvullend is het plan ook getoetst aan de 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 - 21 september.

Er is voor de gevels gezocht naar de tijdstippen waarbinnen de woningen voldoen aan bovenstaande eis. Indien het niet mogelijk is alle woningen te laten voldoen aan de eis binnen de gestelde periode is in het onderzoek aangegeven binnen welke periode de woningen wél voldoen aan de eis van 2 uur zon.

Windhinder

Windhinder is een indicatie van hoeveel last een individu van wind zal ondervinden. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die men onderneemt; de kans dat bij een bepaalde windsnelheid hinder wordt ondervonden bij stilzitten is groter dan bij lopen.

Er zijn geen formele landelijke eisen aan windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Echter, gemeenten kunnen wel richtlijnen opstellen ten aanzien van windhinder en windgevaar. Regelmatig wordt de NEN8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' gebruikt als uitgangspunt, waarbij overschrijdingskansen van referentiesnelheden wordt gerelateerd aan een comfortklasse. De NEN8100 onderscheidt windhinder en windgevaar. Onderstaande tabel uit de NEN8100 toont hoe goed of slecht een windklimaat is, afhankelijk van de activiteit.

Overschrijdingskans $v > 5$ m/s % van jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		Doorlopen	Slenteren	langdurig zitten
< 2.5 %	A	goed	goed	goed
2.5 - 5.0 %	B	goed	goed	matig
5.1 - 10 %	C	goed	matig	slecht
10 - 20 %	D	matig	slecht	slecht
> 20 %	E	slecht	slecht	slecht

Figuur 32: Kwaliteitsklassen windhinder

Windhinder is acceptabel, zolang het niet overmatig vaak optreedt. Een matig of slecht windklimaat kan worden opgelost door gevoelige functies te verplaatsen (b.v. een terras naar een gebied met klasse A verplaatsen), of door maatregelen te treffen die het windklimaat beïnvloeden.

Windgevaar dient te allen tijde voorkomen te worden op plaatsen waar mensen regelmatig komen. Windgevaar kan optreden vanaf een snelheid van 15 m/s. De kwalificatie van windgevaar refereert aan de overschrijdingskans van een hoge windsnelheid. Windgevaar is onafhankelijk van de activiteit. Als volgt:

Overschrijdingskans $v > 15$ m/s % van jaar	Kwaliteitsklasse
< 0.05 %	geen risico
0.05 - 0.29 %	beperkt risico
> 0.30 %	groot risico

Figuur 33: Kwaliteitsklassen windgevaar

Vliegveiligheid

Schinkelkwartier ligt in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Om de vliegveiligheid te waarborgen zijn in een gebied rondom de luchthaven hoogtebeperkingen van kracht, die zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol (zie paragraaf 4.1.4). Het LIB is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WL). Met het LIB wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer (veiligheid en radar). In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen op basis van artikel 2.2.2 van het LIB geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale hoogtes.

Onderzoekresultaten

Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Het gebied bestaat net als de nog te ontwikkelen omliggende bouwblokken uit 7-10 bouwlagen om te zorgen voor een geluidsluw binnenklimaat met binnenin royale groene binnenterreinen. De bouwhoogte bedraagt maximaal 34 m. Deze hoogte is ingegeven vanuit de beperkingen van Schiphol in het kader van de vliegveiligheid. De ontwikkeling zal aan de westzijde opbouwen hebben, wat stedenbouwkundig goed inpasbaar is aangezien de westzijde aan een verhoogde spoordijk ligt. Ook vervult de hoogbouw langs het spoor de functie als landmark tussen de verschillende knooppunten van infrastructuur, zoals de twee metrohaltes.

Vanuit Sloterstrip zal de hoogbouw voornamelijk zichtbaar zijn vanaf de Henk Sneevlietweg. De hoogbouw zal niet erg aanwezig of hinderlijk zijn aangezien ze achter de bestaande bebouwing staat of er zit een treinspoor en park tussen. Ditzelfde geldt voor de wijk Nieuwe Meer Oost. De hoogbouw staat op een afstand tot de wijk met een park en een spoorlijn ertussen, waardoor het als een herkenningspunt in de wijk fungeert.

Conclusie is dat de nieuwe hoogbouw bij de Overschiestraat 182 en 188 qua hoogte en ruimtelijke invulling goed past in de stedenbouwkundige structuur van het gebied en de verdere herontwikkeling van Schinkelkwartier. De hoogbouw past binnen de beleidsambities van Amsterdam en draagt hieraan bij aangezien het in een zone ligt waar woningbouw, hoogbouw en verdichting wenselijk is. Het plangebied ligt niet in een zone waar het zichtbaar is en impact kan hebben op het UNESCO gebied (Amsterdamse binnenstad).

Privacy en sociale veiligheid

De plint van de gebouwen biedt ruimte aan commerciële functies die zorgen voor een actieve en levendige omgeving. Deze commerciële functies hebben een toegevoegde waarde voor de bewoners en de omgeving. De commerciële-community ruimten worden specifieke verhuurbare ruimten voor functies ten dienste van het wonen. Plekken die ontmoeting voor bewoners en verenigingen bewerkstelligen. Denk hierbij ook aan een concept zoals de wasbar, een pakketpunt, uitleenpunt, flexwerk plekken of een buurtkamer.

Voor de levendigheid op straat krijgt iedere niet woonfunctie een aparte toegang. Woningen worden ontsloten via een kleinschalige ontsluiting zoals een portieketage, liftportiek, korte galerij of corridor-ontsluiting. Lange galerij of corridor-ontsluitingen zijn niet toegestaan. Hierdoor liggen er veel voordeuren aan de straat en blijft het aantal woningen per laag beperkt. Levendigheid en sociale controle op straat worden gestimuleerd door meerdere entrees naast de passages. Een combinatie van entrees voor de woningen, werkruimtes, fietsenstalling en individuele woningen die direct vanuit de straat worden ontsloten dragen bij aan een sociaal, actief en veilig leefklimaat.

Entrees aan de binnenzijde van de bouwblokken zijn toegestaan en dragen bij aan het semiopenbare karakter van de binnenterreinen. Bouwblokken worden opgedeeld in behapbare eenheden. Aan de hoofdstraten vormen panden een doorlopend geheel met een breedte tussen de 16 en 64 meter. Aan de secundaire straten zijn panden smaller, de breedte varieert tussen de 16 en 48 meter.

Conclusie is dat de dichtheid van de bebouwing, plinten, entrees en de mix van functies positieve invloed zullen hebben op de sociale veiligheid in het plangebied en de omgeving.

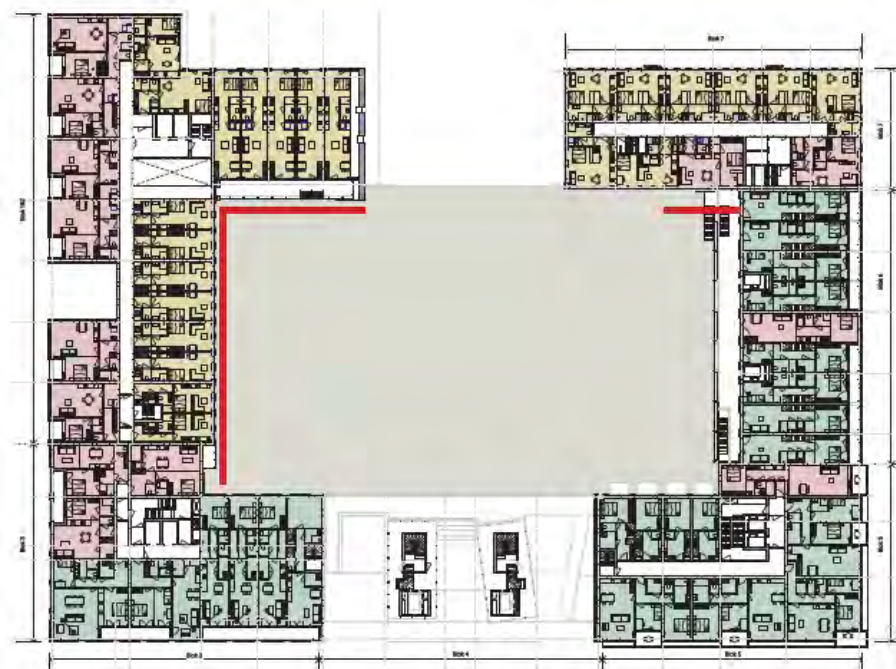
Bezonnning

Ten behoeve van het bouw- en bestemmingsplan heeft OZ Architecten een zonnestudie uitgevoerd. Hierin is het Voorlopig Ontwerp van het plan getoetst aan de TNO-normen (OZ Architecten, Zonstudie Garden of Eden, VO + aanvulling Amsterdamse norm, 29 juni 2022). De zonnestudie is opgenomen als bijlage bij de HER en in bijlage 12 bij deze toelichting.

De onderzoeksresultaten laten zien dat in de totale ontwikkeling van 420 woningen (Voorlopig Ontwerp) ± 44 woningen niet gedurende de volledige periode van 8 maanden (19 februari - 21 oktober) voldoen aan de eis van 2 uur zon per dag. Het betreft de woningen aan de binnenzijde van het plan, zoals hieronder weergegeven met de rode streep.

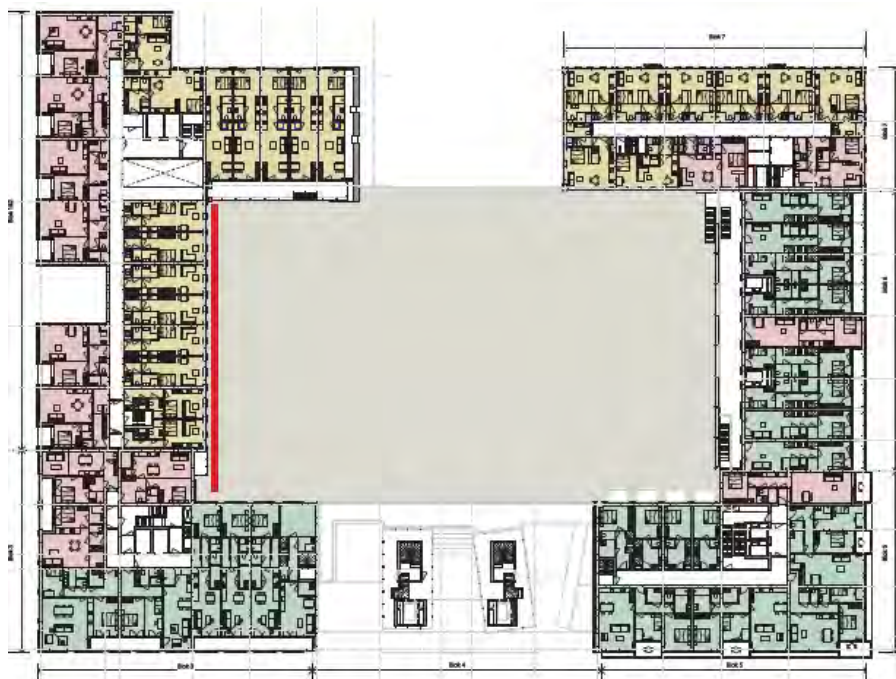
Het betreft circa 30 woningen met een oost-oriëntatie. Deze woningen voldoen gedurende een periode van 5 maanden (1 april tot 1 september). De woningen liggen gedurende de resterende periode in de schaduw van de eigen ontwikkeling doordat de woningen in "de oksel" van de ontwikkeling liggen. Uiteraard voldoen er tussen 19 februari - 1 april en 1 september - 21 oktober steeds meer woningen wél.

De gekozen momenten (1 april en 1 september) betreffen de dagen dat alle woningen voldoen aan de eis van 2 uur zon. Het betreft ± 14 woningen met een zuid-oriëntatie. Deze woningen voldoen nagenoeg de volledige periode maar voldoen in de eerste 2 weken van de gestelde periode niet aan de gestelde eis.



Figuur 34: Onderzoekresultaten lichte TNO norm

Op basis van de Amsterdamse norm blijkt dat in de totale ontwikkeling van 420 woningen +- 30 woningen niet gedurende de volledige periode van 6 maanden (21 maart - 21 september) voldoen aan de eis van 2 uur zon per dag. Het betreft de woningen aan de binnenzijde van het plan, zoals hieronder weergegeven met de rode streep.



Figuur 35: Onderzoekresultaten Amsterdamse Norm

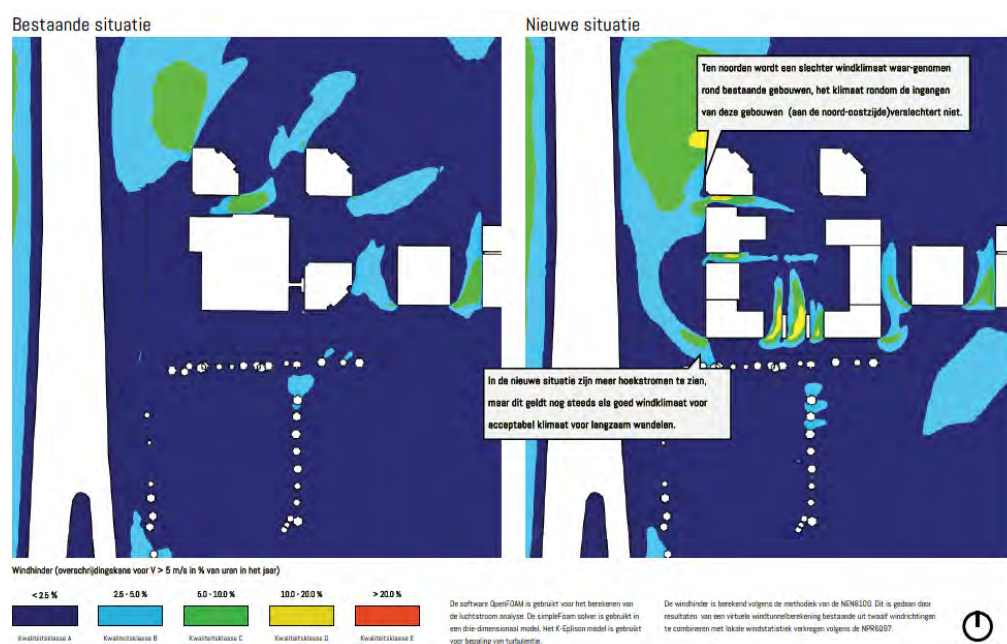
Het betreft +- 30 woningen met een oost-oriëntatie. Deze woningen voldoen gedurende een periode van 5 maanden (1 april tot 1 september). De woningen liggen gedurende de resterende periode in de schaduw van de eigen ontwikkeling doordat de woningen in "de oksel" van de ontwikkeling liggen. Uiteraard voldoen er tussen 21 maart - 1 april en 1 september - 21 september steeds meer woningen wél. De gekozen momenten (1 april en 1 september) betreffen de dagen dat alle woningen voldoen aan de eis van 2 uur zon.

Er kan in het plan niet voldaan worden aan de wens van de gemeente Amsterdam om aan de lichte TNO-norm voor bezonning te voldoen. Evenmin kan voldaan worden aan de Amsterdamse norm, maar daarin is wel een verbetering zichtbaar. Samengevat is er sprake van een beperkte afwijking van circa 10 procent. Mede in het licht van de totale opgave in het plangebied (bouwen in hoge dichtheid met een gesloten bouwblok met aantrekkelijke binnentuin en rekening houdend met de akoestische situatie) kan echter gesteld worden dat er in totaliteit gezien geen sprake is van een onevenredig negatieve bezonningssituatie.

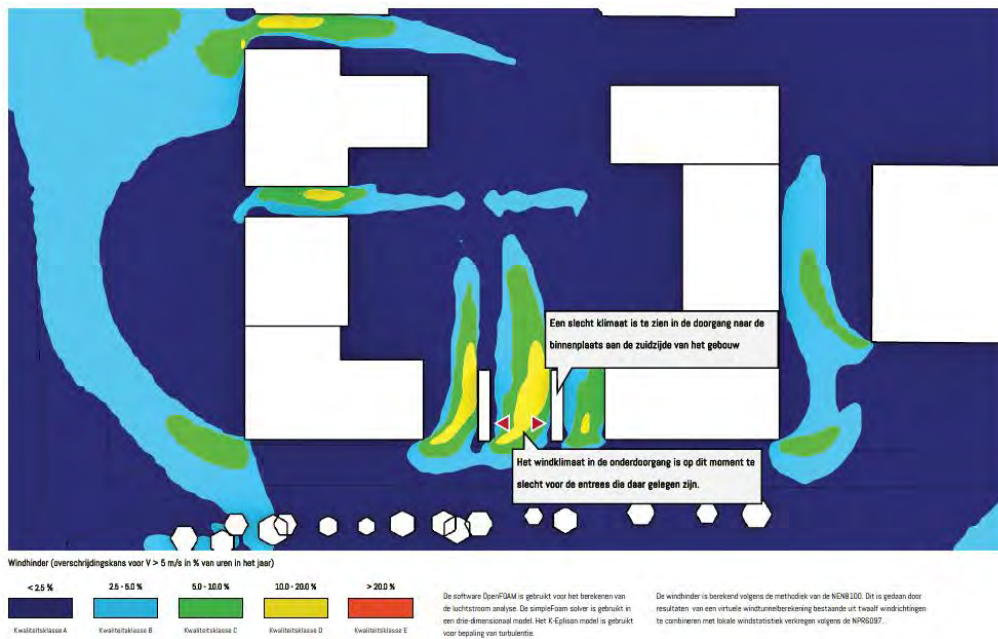
Windhinder

Ten behoeve van het bouw- en bestemmingsplan heeft OMRT een windstudie uitgevoerd op basis van de NEN8100 (OMRT, Overschiestraat Windstudie, 6 januari 2023). Doel is inzicht te geven wat, op basis van het plan, het windcomfort op straatniveau is. De windstudie is opgenomen als bijlage bij de HER en als bijlage 13 bij deze toelichting.

Uit de onderzoeksresultaten naar windhinder blijkt dat tussen de bestaande en nieuwe situatie er een wijziging van het windklimaat optreedt. Er treden wijzigingen op rondom de hoeken en ten noorden van het plangebied. Daarnaast treden vooral effecten op bij de doorgangen aan de zuidzijde. Het onderzoek stelt dat rondom entrees over het algemeen een windklimaat A of B wenselijk is, en dat een windklimaat C idealiter vermeden wordt. Hier voldoen de doorgangen niet aan. Er treedt hier een 'trechtereffect' op en uit het onderzoek blijkt dat er deels zelfs sprake is van windklimaat klasse D. Hier zijn maatregelen noodzakelijk.

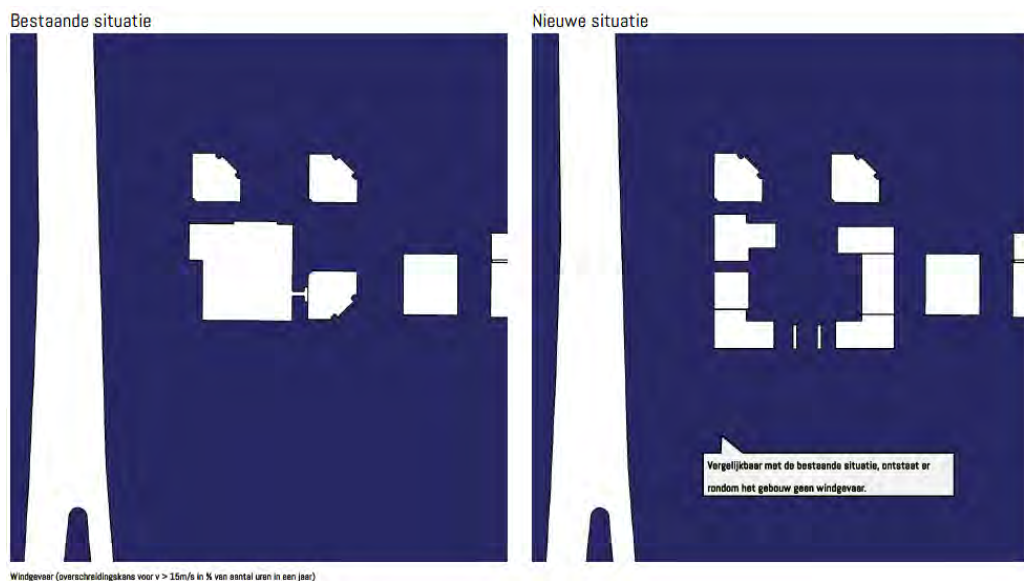


Figuur 36: Onderzoeksresultaten windhinder



Figuur 37: Onderzoekresultaten windhinder

Uit de onderzoekresultaten naar windgevaar blijkt dat zowel in de bestaande als de nieuwe situatie er geen sprake is van windgevaar.



Figuur 38: Onderzoekresultaten windgevaar

Uit de resultaten blijkt op meerdere plaatsen een matig tot slecht windklimaat aanwezig te zijn (windhinder kwaliteitsklasse C of hoger). Gezien de relatief lage bebouwing is dit uitzonderlijk. Hieronder worden enkele mogelijke verklaringen gegeven.

- Sterke en dominante zuidwest windrichting: De WZW en ZZW-windrichtingen in dit gebied zijn zeer dominant. In dit gebied komt bijna de helft van de tijd de wind uit het zuiden of westen en vaak zijn dit de sterkere winden.

- Zeer beperkte obstructie in zuidwestelijke richting: Tegelijkertijd is te zien dat er zeer weinig obstructie is en een zeer 'open' en 'vlak' gebied ten zuidwesten van het plangebied. Dit geldt zowel voor de nabije omgeving (spoorwegen), als het gebied verder op waar een groot waterlichaam zich bevindt (Nieuwe Meer) en ten zuidwesten daarvan het vliegveld Schiphol. Dit zorgt voor een zeer beperkte ruwheidslengte c.q. vertraging van de wind boven het grondvlak.

Deze twee aspecten tezamen, de sterke zuidwest wind en de beperkte obstructies, resulteren in hoge windsnelheden vanaf de zuidwestelijke richting. Het patroon van sterke winden uit die richting is ook duidelijk te zien in het windklimaat rondom de bebouwing.

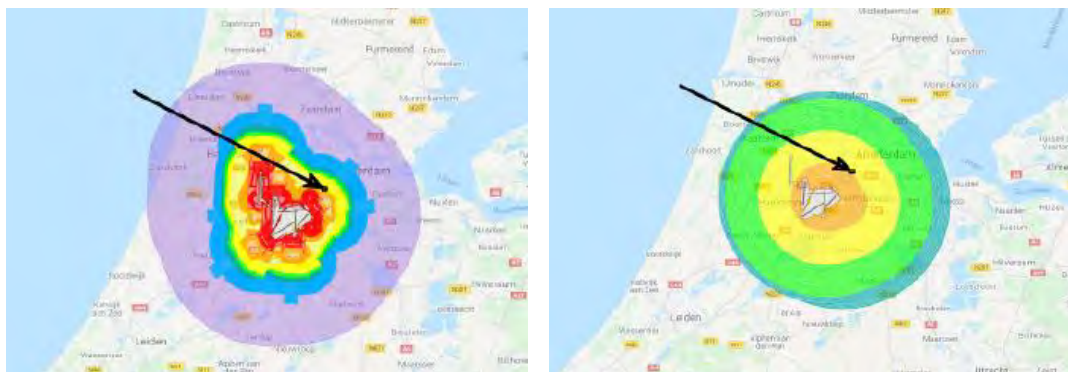
Om tot een acceptabel verblijfsklimaat te komen moeten maatregelen worden getroffen.

- Bestaande bomen en vegetatie aan de zuidkant van het gebouw hebben een grote positieve invloed op het windklimaat bij de zuidgevel.
- Het trechtereffect van de onderdoorgangen die naar de binnenplaats leiden, zorgt voor een slecht windklimaat in de passage en het midden van de binnenplaats. Een mogelijke oplossing, namelijk het plaatsen van windschermen, is onderzocht. Hieruit blijkt dat deze maatregelen de problematiek oplost. De komst van deze maatregelen is geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet hierin binnen de bestemming Wonen.
- De slechtere windklassen door zuidwestelijke richtingen zijn enerzijds te verklaren door het open gebied met beperkte belemmeringen in het zuidwesten van het gebied, gecombineerd met de dominante zuidwestelijke windrichting. De toekomstige bebouwing zal een positief effect hebben op het windklimaat ten zuidoosten van het plangebied.
- Aan het gebied tussen het plangebied en het spoor moet begroeiing en/of stadsmeubilair worden toegevoegd om de aangrenzende omgeving te beschermen tegen de onbeschermde wind uit het westen en zuidwesten die uit het open gebied van het spoor komt. De komst van deze maatregelen is geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet hierin binnen de bestemming Verkeer.
- Tot slot zijn er nadere eisen gesteld in het bestemmingsplan om het windklimaat te verbeteren.

Met in acht name van de maatregelen is er sprake van een acceptabel windklimaat. Windhinder vormt hiermee geen belemmering voor het plan.

Vliegveiligheid

Schiphol bevindt zich op enkele kilometers ten zuiden van het plangebied. Voor dit bestemmingsplan is daarom een Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) uitgevoerd [d.d. 1 november 2021]. Deze is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

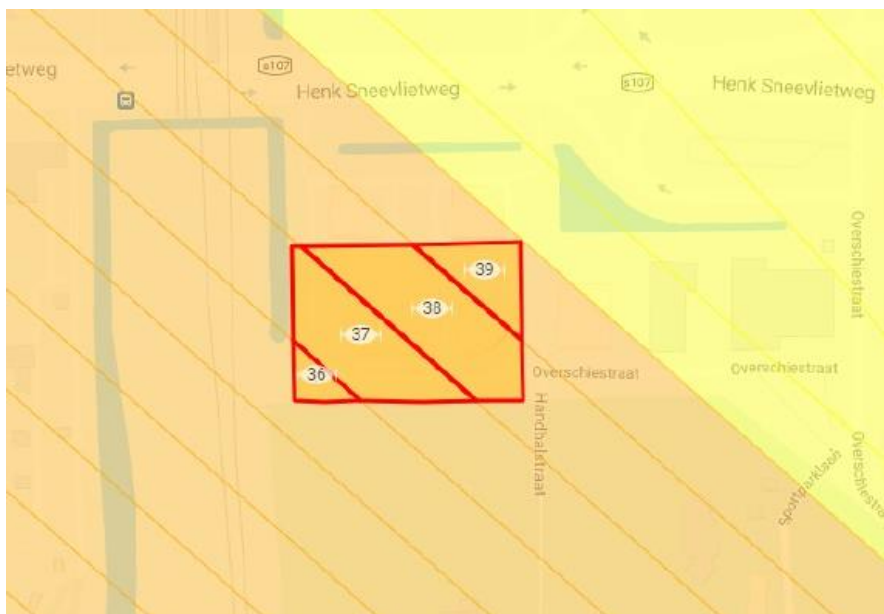


Figuur 39: Maatgevende kaart toetshoogte (L) en toetshoogte radar (R)

Op grond van het LIB geldt een beperkingengebied in de omgeving van Schiphol. Er geldt hier een maatgevende toetshoogte en een toetshoogte radar. De hoogte van gebouwen, overige bouwwerken en tijdelijke objecten moet hieraan worden getoetst.

De toetshoogte bedraagt volgens het LIB 36-39 meter. De maximum bouwhoogte bedraagt maximaal 39 meter in het noordoostelijk deel van het plangebied. De maximum bouwhoogte loopt in zuidwestelijke richting af naar 36 meter. De hoogtematen zijn gerelateerd aan NAP ter plaatse.

Het bestemmingsplan maakt een bouwhoogte mogelijk van maximaal 34 meter. Op basis van de algemene afwijkingsregels is het mogelijk om ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen zoals schoorstenen, ventilatie-inrichtingen en antennes met 2 meter af te wijken van de maximale bouwhoogte. Daarmee is dus maximaal een bouwhoogte van 36 meter mogelijk. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het plan past binnen de toetshoogte van het LIB.



Figuur 40: Uitsnede maatgevende kaart toetshoogte

De bouwhoogte van het plan is ook beperkt door de toetshoogte radar, die op deze locatie oploopt van 40 meter in het zuidwesten naar 41 meter in het noordoosten.

Het bestemmingsplan maakt een bouwhoogte mogelijk van maximaal 34 meter. Op basis van de algemene afwijkingsregels is het mogelijk om ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen zoals schoorstenen, ventilatie-inrichtingen en antennes met 2 meter af te wijken van de maximale bouwhoogte. Daarmee is dus maximaal een bouwhoogte van 36 meter mogelijk. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het plan past binnen de toetshoogte radar van het LIB.



Figuur 41: Uitsnede maatgevende kaart toetshoogte radar

Het plan past binnen de toetshoogtes van het LIB. De bouwhoogte van het plan vormt daarmee in het kader van vliegveiligheid geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze paragraaf gaat in op het aspect bouwhoogte. Conform het hoogbouwbeleid is een HER opgesteld, welke inzicht geeft in de effecten van het plan op het stadslandschap, privacy, sociale veiligheid, bezonning, windhinder en hoogtebeperkingen gezien de nabijheid van Schiphol. Samengevat blijkt uit de onderzoeksresultaten het volgende:

- De nieuwe hoogbouw bij de Overschiestraat 182 en 188 past qua hoogte en ruimtelijke invulling goed in de stedenbouwkundige structuur van het gebied en de verdere herontwikkeling van het Schinkelkwartier.
- De hoogbouw past binnen de beleidsambities van Amsterdam en draagt hieraan bij aangezien het in een zone ligt waar woningbouw en hoogbouw en verdichting wenselijk is.
- Het plangebied ligt niet in een zone waar het zichtbaar is en impact kan hebben op het UNESCO gebied.
- De dichtheid van de bebouwing, plinten, entrees en de mix van functies zullen positieve invloed hebben op de sociale veiligheid in het plangebied en de omgeving.
- Er ontstaat op veel plaatsen een matig tot slecht windklimaat bij met name de onderdoorgangen, met een overduidelijke oorsprong in de zuidwestelijke richting. Maatregelen zijn noodzakelijk en zijn geborgd in de regels van dit bestemmingsplan. Met in acht name van de maatregelen is er sprake van een acceptabel windklimaat.
- Er kan in het plan niet voldaan worden aan de wens van de gemeente Amsterdam om aan de lichte TNO-norm voor bezonning te voldoen. Evenmin kan voldaan worden aan de Amsterdamse norm, maar daarin is wel een verbetering zichtbaar. Er is sprake van een beperkte afwijking van circa 10 procent. Mede in het licht van de totale opgave in het plangebied (bouwen in hoge dichtheid met een gesloten bouwblok met aantrekkelijke binnentuin en rekening houdend met de akoestische situatie) kan echter gesteld worden dat er in totaliteit gezien geen sprake is van een onevenredig negatieve bezonnings situatie.
- Het plan past binnen de toetshoogtes van het LIB. De bouwhoogte van het plan vormt daarmee in het kader van vliegveiligheid geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten, behalve ten aanzien van bezonning en windhinder. Dit wordt voor bezonning aanvaardbaar geacht en ter voorkoming van windhinder worden maatregelen getroffen. Met inachtneming van deze maatregelen zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot bouwhoogte.

5.3 Mobiliteit

5.3.1 Verkeer

Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling van de Overschiestraat heeft invloed op de inrichting van de openbare ruimte en leidt tot een toename van verkeersintensiteiten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de verkeerseffecten, waaronder de afwikkeling in en rondom het plangebied. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid, autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers. In het kader van het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek opgesteld. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 14 (Actualisatie Verkeersonderzoek Overschiestraat 182+188, Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.0 van 22 maart 2023).

Toetsingskader

Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 heeft de regioraad het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam vastgesteld. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de Vervoerregio Amsterdam voor de komende jaren.

Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio aan hand van vijf strategische opgaven:

- Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
- Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
- Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Uitvoeringsagenda mobiliteit

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat centraal hoe de groeiende stad de komende jaren bereikbaar kan blijven. Daarbij zijn de volgende drie prioriteiten gesteld: doorstroming op de belangrijkste routes, meer openbare ruimte op plekken waar het wringt en verbinden van de stad. Relevante onderdelen voor Schinkelkwartier zijn: het verkennen van de doortrekking Noord-Zuidlijn richting Schiphol, het verbeteren van de autodoorstroming op de uitvalswegen Johan Huizingalaan, Oude Haagseweg en Henk Sneevlietweg en het optimaliseren van doorgaande fietsroutes.

Investeringsagenda OV

In het programma Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IAOV) werken de Vervoerregio Amsterdam (voorheen de Stadsregio), de gemeente Amsterdam en het GVB samen aan de betrouwbaarheid van het Amsterdamse openbaar vervoer. Het programma is primair gericht op infrastructurele maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Het programma IAOV kent een looptijd van 10 jaar, van 2015 t/m 2024, en heeft een totaal investeringsbudget van 440 miljoen euro.

Vanwege enerzijds de continuïteit van het programma en anderzijds het inspelen op de urgente problematiek van de OV-bereikbaarheid als gevolg van de woningbouwplannen van programma Koers 2025, is het programma opgedeeld in opeenvolgende tranches. In september 2017 is de 'Investeringsagenda OV, Tweede tranche 2017-2021 (Eindrapportage)' gepresenteerd, met een looptijd tot 2021. In deze tweede tranche is een selectie gemaakt van kandidaat-projecten die op grond van inhoudelijke analyse nuttig of noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van het Plusnet OV of voor het ontsluiten van de Koers 2025-gebieden. Eén van de vier in de IAOV opgenomen projecten waarvoor infrastructuur een randvoorwaarde is om de grootschalige gebiedsontwikkeling per openbaar vervoer goed te ontsluiten, is het Schinkelkwartier.

Agenda Amsterdam Autoluw

De openbare ruimte in Amsterdam is beperkt. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wil de gemeente de openbare ruimte aantrekkelijk maken, aantrekkelijk houden en zo goed mogelijk gebruiken. Een autoluwe stad betekent nu eenmaal meer leefruimte en schonere lucht. In de agenda zijn duidelijke keuzes gemaakt. Keuzes voor nu, voor over een paar jaar en voor over 20 jaar. Er zijn 5 doelstellingen:

1. Meer ruimte voor verblijfsfuncties;
2. Meer ruimte voor voorzieningen;
3. Meer ruimte voor auto-alternatieven;
4. Schonere lucht, minder geluidshinder en verkeersveiliger;
5. Inclusieve stad.

Deze doelstellingen moeten tot aan 2040 worden behaald door een breed pakket aan maatregelen. Deze variëren van maatregelen in het openbaar vervoer en voor voetgangers en fietsers, tot gedragsmaatregelen die ruimte moeten creëren door minder autoritten en minder autoparkeren.

Investeringsagenda Fiets

Met de vaststelling van de Investeringsagenda Fiets heeft de Stadsregio Amsterdam (inmiddels Vervoerregio) tot en met het jaar 2025 €200 miljoen voor de fiets gereserveerd. De investeringsagenda geeft aan waar en voor welk bedrag er zo efficiënt mogelijk geïnvesteerd kan worden om de positie van de fiets te waarborgen en te verbeteren op diverse aspecten, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid.

Ten aanzien van het plangebied is relevant dat de investeringsagenda zich richt op dat de fietsvoorzieningen het aanzienlijke groeitempo in hoogstedelijk gebied kunnen bijbenen. Dat betekent in de praktijk het beter benutten van het Plusnet Fiets (bijvoorbeeld spreiding van stromen in tijd, beter afstellen VRI's), het verbeteren van zwakke schakels voor doorstroming, comfort én verkeersveiligheid en stallingen en gerichte uitbreidingen op plekken waar de bereikbaarheid het meest onder druk staat, zoals rond stations en bij een aantal resterende ontbrekende schakels.

Onderzoeksresultaten

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Het plangebied is in verband met de ligging naast metrostation Henk Sneevlietweg goed bereikbaar per openbaar vervoer. Het plangebied wordt daarmee goed ontsloten via metrolijnen 50 (Isolatorweg-Gein) en 51 (Centraal Station-Isolatorweg).



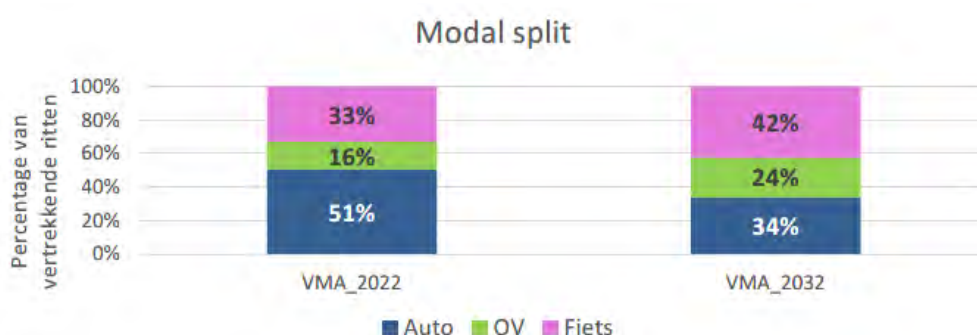
Figuur 42: Bereikbaarheid plangebied per openbaar vervoer

Bereikbaarheid fiets en voetganger

Het plangebied is in de huidige situatie goed bereikbaar voor fiets en voetganger. De openbare ruimte rondom de nieuwe bebouwing wordt heringericht wat positief is voor de bereikbaarheid voor fiets en voetganger.

Modal split

De modal split is de verdeling tussen de vervoersmiddelen van de verplaatsingen uit een bepaald gebied. In onderstaande tabel zijn de percentages weergegeven voor de verschillende varianten voor het plangebied.



Figuur 43: Modal split

Tussen de referentie en de 2032_varianten is een stijging van het aandeel fiets en OV te zien. Tegelijkertijd is er sprake van een afname van het aandeel auto. De nieuwe fietsbrug over de Schinkel tussen Laan der Hesperiden en verlengde Sloterweg is vermoedelijk de grootste veroorzaker van de verschuiving. De totale afname van het aandeel auto is redelijk gelijk verdeeld over fiets en OV. Deze modaliteiten kennen een grote onderlinge uitwisseling.

Openbaar vervoer

Een betere bereikbaarheid door openbaar vervoer voor de toekomstige wijk Schinkelkwartier is belangrijk. Het metrostation Henk Sneevlietweg speelt daarbij een grote rol. Er wordt op dit moment onderzocht wat in de toekomst de beste locatie is voor dit metrostation en voor de toegang tot het metrostation. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de dienst Metro en Tram van de gemeente Amsterdam in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam. Daarbij wordt samengewerkt met het project Gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier van de gemeente.

Het onderzoek richt zich op drie mogelijke locaties voor het metrostation Henk Sneevlietweg, zie de afbeelding en uitleg hieronder (figuur 44):

- 1a) De huidige locatie van het station. Toegang via de Vlaardingenlaan en Henk Sneevlietweg, perron tussen de Vlaardingenlaan en de Henk Sneevlietweg.
- 1b) Verschuiven van het station in de richting van de Henk Sneevlietweg. Toegang via de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan, perron tussen de Vlaardingenlaan en over de Henk Sneevlietweg.
- 2) Verplaatsen van het gehele station ten zuiden van de Henk Sneevlietweg. Toegang via de Henk Sneevlietweg en de Nieuwe Sloteweg, perron tussen de Henk Sneevlietweg en de Nieuwe Sloteweg.

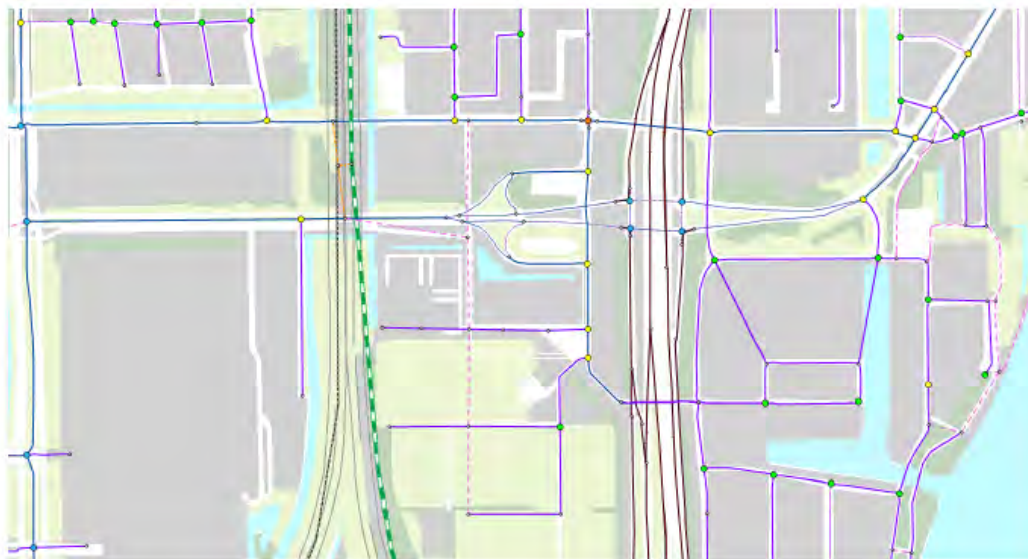


Figuur 44: Locatieanalyse metrostation Henk Sneevlietweg

Auto

Er is onderzoek verricht naar de verkeerseffecten door de gemeente Amsterdam (Actualisatie Verkeersonderzoek Overschiestraat 182+188, Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.0 22 maart 2023). Het onderzoek is opgenomen in bijlage 14 van de toelichting.

Het beoogde plan heeft invloed op het verkeer in en om het gebied. Hiervoor is de plansituatie 2032 doorgerekend met het verkeersmodel Amsterdam (VMA4.0): Als referentie wordt de 2022_referentie variant uit het eerder O-220145 Verkeersonderzoek Overschiestraat 182+188 (bijlage D bij het verkeersonderzoek) gebruikt.



Figuur 45: Netwerk 2032

Het autoverkeer zal in beginsel via de bestaande wegenstructuur in oostelijke richting worden afgewikkeld. Daarnaast wordt een ontsluitingsweg aangelegd om het verkeer af te kunnen wikkelen via Riekerpark. Voor deze ontsluitingsweg, die ook nodig is voor de verkeersafwikkeling van beoogde tijdelijke woningbouw in Riekerpark, is een aanvraag omgevingsvergunning in voorbereiding. Indien op termijn het bouwblok ten noorden van het plangebied wordt ontwikkeld, ontstaat de mogelijkheid om het verkeer in de toekomst via de westzijde op de Henk Sneevlietweg af te wikkelen.

Het te ontwikkelen plan genereert op etmaalbasis meer autoverkeer (circa 1.200 extra mvt/ etmaal) dan in de referentie situatie (2022). Naast door de ontwikkeling wordt deze toename veroorzaakt door de toename van het wegverkeer in Amsterdam als geheel. Het totaal aantal verplaatsingen (auto, fiets en OV) ligt circa 4.500 hoger dan in de autonome situatie. De modal split voor auto is lager dan in de autonome situatie.

Er is sprake van zowel een afname als een toename van de intensiteit op een aantal wegvakken in de plansituatie tegenover de referentiesituatie. De grootste toename is op de Overschiestraat zuid. Deze wordt ook gedeeltelijk veroorzaakt door de toename van het verkeer die gebruikt maakt van de onderdoorgang Overschiestraat.

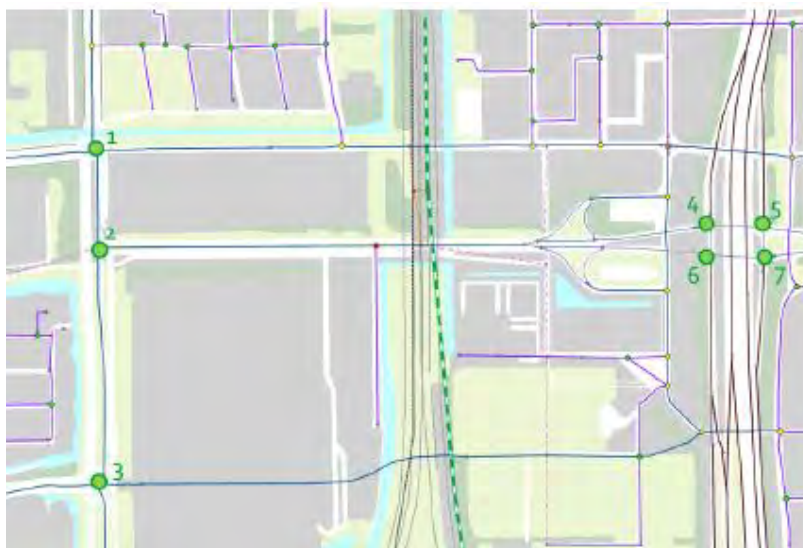
De toename van 1.200 ritten per etmaal tussen 2022_referentie en 2032_plan leidt niet tot extra knelpunten. Op de wegen in de buurt van het plangebied is het verschil nog wel enkele honderdtallen motorvoertuigbewegingen per etmaal, maar al snel zijn de effecten niet meer terug te vinden.

Knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, regelde kruispunten (VRI's) en rotondes. Vanuit het VMA is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruispunten waar extra verkeer wordt verwacht door de ontwikkelingen. Dit gebeurt op basis van de V/C ratio, een verdeling waarbij de intensiteiten en capaciteiten per richting op de kruising worden vergeleken.

De kruispuntbelastingen zijn voor zowel ochtend- als avondspits berekend met VMA. Hierbij geldt:

- Een waarde van boven de 1 betekent dat de verkeerslichten de verkeersstroom niet kunnen verwerken. Dit leidt tot wachtrijen;
- Een waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde.

In de volgende figuur is met groen (<0.89), oranje (tussen de 0.89 en 1) en rood (>1) weergegeven hoe de kruispunten functioneren. In de visualisatie is de gemiddelde spits genomen. Te zien is dat voor de gemiddelde spitsen alle waarden onder de streefwaarde blijven in de plansituatie.



Figuur 46: Kruispuntanalyse

In de maximale situatie wordt op basis van de drukste stroom bepaald wat de ratio is. Wanneer een kruispunt in de maximale situatie boven de 100 procent zit kan dit mogelijk al door een aanpassing in de verkeerslichtregeling of het verlengen van de opstelstrook verbeterd worden.

Uit onderstaande tabel blijkt dat de kruising met de Sloterweg en de Johan Huizingalaan verbetert. De toerit naar de A10 vanuit noordelijke richting verslechtert enigszins in de plansituatie. Deze kruising is echter in de referentiesituatie ook al belast en blijft ook in 2032 een aandachtspunt. In het kader van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier wordt hier nader onderzoek naar gedaan. Daarnaast is er ook een verbeterde doorstroom zichtbaar rondom de andere toerit en afritten van de A10.

		2022_referentie		2032_plan	
		OS max	AS max	OS max	AS max
1.	Aletta Jacobsweg en Johan Huizingalaan	66%	88%	69%	87%
2.	Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan	92%	81%	89%	89%
3.	Sloterweg en Johan Huizingalaan	91%	140%	89%	94%
4.	Afrit A10 vanuit noorden	101%	90%	98%	83%
5.	Toerit A10 vanuit zuiden	69%	73%	67%	75%
6.	Toerit A10 vanuit noorden	84%	101%	77%	103%
7.	Afrit A10 vanuit zuiden	97%	102%	95%	99%

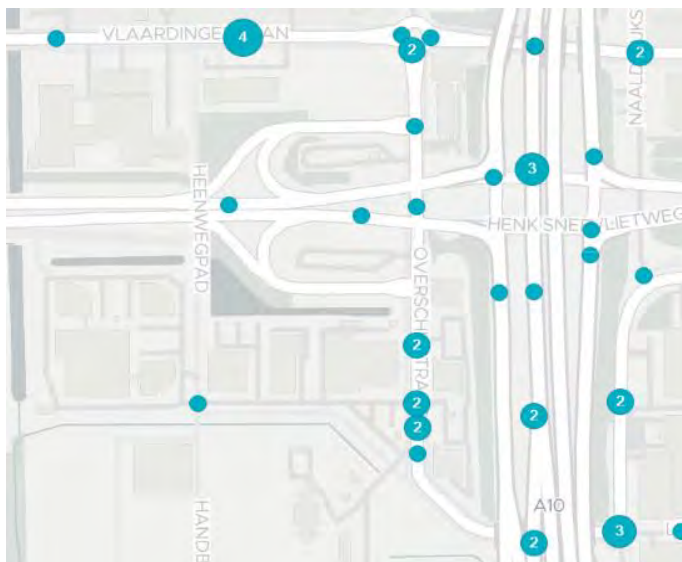
Figuur 47: Kruispuntebelastingen referentie- en plansituatie

Door het extra verkeer van en naar het plangebied neemt de belasting op een aantal kruispunten toe. Tegelijkertijd neemt de belasting op drie van de kruispunten richting de A10 in de plansituatie af ten opzichte van de referentiesituatie. Uitsluitend de toerit van de A10 vanuit noordelijke richting blijft een knelpunt. Dit is echter ook al een knelpunt in de referentiesituatie. Alleen het planeffect is waarschijnlijk niet de oorzaak van de hogere belastingen, dat is eerder toe te schrijven aan de groei van het gehele Schinkelkwartier.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van verkeersveiligheid kan het volgende worden opgemerkt:

- Vanaf 2018 tot en met 2021 hebben er bij de kruising van de Overschiestraat 8 ongevallen plaatsgevonden. Bij deze ongevallen zijn geen fietsers betrokken geweest. De ongevallen vonden plaats tussen personenauto's onderling en driemaal tussen een personenauto en een snorfiets. De fietsstructuur in het plangebied draagt bij aan meer veiligheid voor de fietser. De toenemende verkeersdruk leidt ertoe dat op de fietsoversteek de kans op conflicten wordt vergroot. De fietser beschikt echter over vrijliggende infrastructuur, waardoor er geen knelpunten worden verwacht op het gebied van verkeersveiligheid.
- In het Meerjarenplan verkeersveiligheid 2016 – 2021 wordt ingegaan op Blackspots, Duurzaam Veilige inrichting van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u, het voorkomen van enkelzijdige ongevallen bij fietsers en het situeren van snorfietsers op de rijbaan. Voor alle onderdelen zijn geen knelpunten te verwachten voor de ontwikkeling Overschiestraat.
- Blackspots zijn plekken waar in 3 jaar tijd minstens 3 ongelukken (met letsel) zijn gebeurd. Jaarlijks worden deze verkeerssituaties aangepakt door de Werkgroep Blackspots (WBA), bestaande uit experts van de gemeente, politie en Openbaar Ministerie (OM). Veel voorkomende maatregelen zijn het vernieuwen van de markering, het plaatsen of opnieuw instellen van verkeerslichten of het aanleggen van bijvoorbeeld een fietsopstelstrook.



Figuur 48: Black spots

Conclusie

Ten aanzien van verkeer kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Uit verkeersonderzoek blijkt dat het plan 1.200 extra voertuigbewegingen genereert en dat de wegen rond het plangebied dit kunnen verwerken zonder nieuwe knelpunten te veroorzaken. De aansluiting

van de Henk Sneevlietweg op de A10 is een bestaand aandachtspunt, dat niet door voorliggend plan wordt veroorzaakt.

- Het plangebied wordt in beginsel via de bestaande wegenstructuur op het oosten worden afgewikkeld. Daarnaast wordt een ontsluitingsweg aangelegd om het verkeer tevens af te wikkelen via Rlekerpark. Voor deze ontsluitingsweg is een aanvraag omgevingsvergunning in voorbereiding.
- Het plan veroorzaakt geen knelpunten op gebied van verkeersveiligheid, aangezien de fietsers beschikken over vrijliggende infrastructuur.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 zijn geen belemmeringen met betrekking tot verkeer.

5.3.2 Parkeren

Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling van de Overschiestraat leidt tot een parkeerbehoefte. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de parkeerbehoefte en moet worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen en –richtlijnen. In deze paragraaf wordt ingegaan het toetsingskader voor auto-, fiets- en scooterparkeren en wordt inzicht gegeven in de parkeerbalans voor het beoogde programma.

Toetsingskader

Nota parkeernormen Auto

In de Nota Parkeernormen Auto zijn de 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. Het bezoek van bewoners (0,1 pp per woning) mag ook op eigen terrein/ inpandig worden opgelost.

Nota parkeernormen Fiets en Scooter

Met de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (vastgesteld 14 maart 2018) kan bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen worden voorkomen dat de parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden heeft de beleidsnota als uitgangspunt dat bij nieuwbouw en herontwikkeling zowel het fiets- als het scooterparkeren op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. Ten aanzien van het fietsparkeren bevat de nota bindende beleidsregels voor niet-woonfuncties. Bij de planvorming van bouwinitiatieven is het verplicht om te zorgen voor voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties.

Voor nieuw te bouwen woningen is de verplichting voor fietsparkeren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven zoals gezamenlijke fietsenstalling.

De beleidsregels bepalen wat de minimale eisen zijn die aan verschillende niet-woonfuncties worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen. Voor het realiseren van scooterparkeer-voorzieningen geldt geen verplichting, maar wordt geadviseerd de normen in de nota toe te passen. Daartoe bevat de nota niet-

bindende richtlijnen. Naast de richtlijnen voor het scooterparkeren, bevat de nota ook richtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en richtlijnen voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor zowel fiets als scooter.

Onderzoeksresultaten

De ontwikkeling van de Overschiestraat leidt tot een parkeervraag voor auto's, fietsen en scooters. In geval van bouwen en/of uitbreiden van gebouwen en/of een wijziging van het gebruik met een toename van de parkeerbehoefte moet voldoende parkeerruimte worden aangebracht en in stand worden gehouden.

Bij het berekenen van de parkeervraag zijn de parkeernormen aangehouden, zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto. Deze zijn kaderstellend. Daarbovenop geldt hier een maximum parkeernorm van 0,3 parkeerplek per woning (bron: Bouwvelop Overschiestraat, december 2021). Dat is inclusief het bezoekersparkeren.

Het parkeren voor eigen gebruik moet ondergronds op eigen terrein worden opgelost. De hellingbanen naar de parkeergarage worden inpandig opgelost. Inpandig is eveneens een vlakstand op maaiveld niveau van min 5 meter lengte aanwezig, om voetgangers te beschermen voor auto's die hard omhoog rijden op de helling. In de openbare ruimte komen geen zuilen of andere obstakels ten behoeve van de parkeergarage. Het parkeren van auto's voor bezoekers wordt door de gemeente gefaciliteerd in de openbare ruimte op nog nader te bepalen plaatsen (ontwerputwerking) en is opgenomen in artikel 9 van de regels.

De stallingsgarage voor het auto-, fiets- en scooterparkeren is verdiept aangelegd met daarboven een grondpakket. Om een gezonde begroeiing mogelijk te maken is een pakket aarde nodig die het mogelijk maakt om bomen tot 12 meter te laten groeien. Het doel is om een gemiddeld pakket van 1 meter in de hele binnentuin te hebben. Dit is geborgd in de regels. De garage voor auto's is gesplitst van de fietsenstalling.

Voor het parkeren van auto's, fietsen en scooters is de volgende parkeerbalans gemaakt voor het totale woon- en voorzieningenprogramma dat mogelijk is in de regels van dit bestemmingsplan:

- Sociale huur 170 woningen
- Middelduur huur 168 woningen
- Vrije sector 83 woningen
- TOTAAL 421 woningen

Voor de voorzieningen is de volgende verdeling toegepast:

- Maatschappelijk: 350 m² bvo
- Horeca cat. A en B: 500 m² bvo
- Dienstverlening: 350 m² bvo
- TOTAAL: 1.200 m² bvo

Autoparkeerbalans woonprogramma

De parkeernormen die gelden zijn conform de Nota Parkeernormen Auto. Bij het berekenen van de parkeervraag zijn deze parkeernormen aangehouden. Echter geldt hier aanvullend een maximum parkeernorm van 0,3 parkeerplek per woning (bron: Bouwvelop Overschiestraat, december 2021). Dit is inclusief bezoekersparkeren. Bezoekersparkeren vindt plaats in de openbare ruimte. Dit leidt tot de volgende normen:

Prijsklasse/type woning	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm (Bouwenvelop)
Sociaal en middelduur Woningen tussen de 30m² en 60 m² bvo	Geen	0,3
Vrije sector Woningen boven de 60 m² bvo	0,6	0,3

Figuur 49: Parkeernormen woningen

In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per woningtype weergegeven op basis van bovenstaande normering.

Type woning	Aantal	Minimum aantal parkeerplaatsen	Maximum aantal parkeerplaatsen
Sociale huur	170	0	51
Middelduur	168	0	50
Vrije Sector	83	50	25
Totaal	421	50	126

Figuur 50: Parkeerbehoefte woningen

Het plan moet voorzien in minimaal 50 parkeerplaatsen. Dat is voldoende parkeergelegenheid voor het woningbouwprogramma op basis van de Nota Parkeernormen. Er mogen in ieder geval niet meer dan 126 parkeerplaatsen komen ten behoeve van het woonprogramma.

Autoparkeerbalans voorzieningenprogramma

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van de voorzieningen is uitgegaan van de kencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is uitgegaan van een 'zeer sterk stedelijk'-gebied in de 'rest van de bebouwde kom'. Uitgangspunt is hierbij dat een deel van de horeca in categorie A en een deel in categorie B valt. Er is daarbij gekozen om 50 procent van het bruto vloeroppervlak te scharen onder café/bar/cafetaria en de overige 50 procent onder restaurant. Eveneens is nog onbekend met welke voorzieningen de maatschappelijke functies en dienstverlening exact worden ingevuld in de toekomstige situatie. Het CROW kent daarin een beperkt onderscheid, daarom is hierbij uitgegaan van de normen horend bij de mix aan lichte kantoor-bedrijfsfuncties en voorzieningen die vallen onder de categorie 'bedrijfsverzamelgebouw'.

Functie	Categorie	Aantal (m²)	Min. Norm/ 100 m²)	Max. Norm/ 100 m²)	Min. Parkeer-behoefte	Max. Parkeer-behoefte
Horeca	Café/bar/cafetaria	250	5,0	7,0	13	18
Horeca	Restaurant	250	12,0	14,0	30	35
Voorzieningen	Bedrijfsverzamelgebouw	700	1,1	1,7	7	12
Totaal					50	65

Figuur 51: Parkeernormen en -behoefte voorzieningen

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale maximale verwachte parkeerbehoefte voor voorzieningen 65 parkeerplaatsen. Het plan moet minimaal voorzien in 50 plekken.

Aanwezigheidspercentages

Met behulp van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in onderstaande tabel. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, zoals in voorliggend plan.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Voorzieningen	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%

Figuur 52: Aanwezigheidspercentage woningen

In onderstaande tabel is de parkeervraag per periode inzichtelijk gemaakt voor het woon- en voorzieningenprogramma van het plan door deze te koppelen aan het minimaal aantal benodigde plekken.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	25	25	45	50	40	30	40	35
Voorzieningen	50	50	2,5	0	37,5	0	0	0
Totaal	75	75	47,5	50	77,5	30	40	35

Figuur 53: Parkeervraag woon- en voorzieningenprogramma

Gecombineerd gebruik is goed mogelijk in het plan en maakt duidelijk dat op piekmomenten de parkeerbehoefte van auto's van de woningen en de commerciële voorzieningen gezamenlijk minimaal 77,5 parkeerplaatsen bedraagt. De parkeergarage van circa 2.390 m² bvo biedt plaats aan 83 auto's. Daarmee voorziet het plan in het minimum benodigd aantal parkeerplekken (77,5) dat het woon- en voorzieningenprogramma gezamenlijk vereist.

Het maximumaantal parkeerplekken wordt niet overschreden. Bovendien kent de parkeerkelder een ruime marge. Indien het beoogde programma maximaal gerealiseerd wordt dan leidt dit potentieel tot een toename met nog circa 21 parkeerplekken. In deze ruimte voorziet de parkeerkelder. De kavel is circa 7.600 m² groot. Als benutting van de volledige kelder noodzakelijk is dan is er immers ruimte voor circa $7.600 \text{ m}^2 / 35 \text{ m}^2 = 217$ parkeerplekken op één laag. Ongeacht de exacte programmatistische invulling kan het plan voorzien in de parkeerbehoefte van hetgeen maximaal mogelijk wordt gemaakt in dit bestemmingsplan.

Tot slot wordt bij nieuwe ontwikkelingen deelgebruik van auto's gestimuleerd en minimaal 25 procent van de parkeerplaatsen wordt voorzien van laadpalen voor elektrische auto's.

Fiets- en scooterparkeren

De Gemeente Amsterdam heeft in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (19 maart 2018) normen opgenomen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor scooters en fietsers. Op basis van deze normen is berekend hoeveel fiets- en scooterstallingen er gerealiseerd dienen te worden.

Voor fietsparkeren voor woningen geldt een normering afhankelijk van de woninggrootte conform de volgende tabel:

Tabel:

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Figuur 54: Parkeernormer fietsparkeren wonen

Voor bezoekersparkeren geldt een richtlijn van 0,5 per woning. Voor het fietsparkeren voor de bezoekers van de woningen geldt dat maximaal 85 procent op eigen terrein en dus inpandig gerealiseerd moet worden. De rest van het bezoekers fiets parkeren voor de woningen wordt door de gemeente gefaciliteerd in de openbare ruimte. Dit is geborgd in de planregels. Omgezet naar het bouwplan betekent dit het volgende aantal fietsparkeerplaatsen.

Oppervlakte woning	Aantal	Norm ¹	Aantal Fietsparkeerplaatsen
<50 m ²	254	2,0 p/w	508
>50 - <75 m ²	113	3,0 p/w	339
>75 - <100 m ²	54	4,0 p/w	216
<i>Subtotaal</i>	421	-	1.063
Bezoekersparkeren	421	0,5 p/w	210
TOTAAL			1.273

Figuur 55: Parkeerbehoefte fietsparkeren

Voor fietsparkeren van de horeca en voorzieningen geldt zone 2. Het plangebied ligt in de "Ringzone West en omgeving station Sloterdijk", met gemiddeld fietsgebruik.

Functie	Categorie	Aantal (m ²)	Norm (per 100 m ²)	Parkeer- behoefte
Horeca I	Café/bar/cafetaria	250	7,0	18
Horeca IV	Restaurant	250	14,0	35
Voorzieningen	Bedrijfsverzamelgebouw	700	3,5	25
TOTAAL				78

Figuur 56: Parkeernormen fietsparkeren voorzieningen

De totale parkeerbehoefte voor fietsen voor het woon- en voorzieningenprogramma bedraagt 1.351 parkeerplekken. Ten behoeve van de woningen zijn er hiervan in totaal 842 in laag rek beschikbaar conform de norm van twee lage parkeerplekken per woning.

De totale parkeerbehoefte voor scooters voor het woon- en voorzieningenprogramma bedraagt 65 parkeerplekken.

¹ Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging (bron: Nota Parkeernormen fiets en scooter, Amsterdam)

Type Woning	Aantal	Norm	Aantal Scooterparkeerplaatsen
Sociale huur	170	0,13	22
Middelduur	168	0,13	22
Vrije Sector	83	0,13	11
Totaal	421	-	55

Functie	Categorie	Aantal (m²)	Norm/ 100 m²)	Parkeerbehoefte
Horeca I	Café/bar/cafetaria	250	0,5	2
Horeca IV	Restaurant	250	1,0	3
Voorzieningen	Bedrijfsverzamelgebouw	700	0,6	5
Totaal				10

Figuur 57: Parkeerbehoefte fiets- en scooterparkeren

Rondom de stallingsgarage voor auto's worden de fietsen- en scooterbergingen gefaciliteerd onder de bouwblokken. De totale oppervlakte van deze fietsen- en scooterbergingen is circa 1.760 m² bvo. Deze zullen goed toegankelijk worden ontworpen vanuit het openbaar gebied en de bovengelegen bouwblokken en bieden voldoende ruimte om aan de berekende behoefte te voldoen.

Conclusie

Ten aanzien van verkeer kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Uitgaande van deelgebruik van woningen en voorzieningen bedraagt de autoparkeerbehoefte op peikmomenten minimaal 77,5 parkeerplaatsen. De parkeergarage voorziet in ruimte voor het minimumaantal van 83 auto's. De parkeergarage biedt nog ruimte voor circa 21 plekken.
- De totale parkeerbehoefte voor fietsen voor het woon- en voorzieningenprogramma bedraagt 1.351 parkeerplekken. De parkeergarage voorziet in deze ruimte.
- Voor het fietsparkeren voor de bezoekers van de woningen geldt dat maximaal 85 procent op eigen terrein en dus in pandig gerealiseerd moet worden, de rest wordt door de gemeente gefaciliteerd in de openbare ruimte.
- De totale parkeerbehoefte voor scooters voor het woon- en voorzieningenprogramma bedraagt 65 parkeerplekken. De parkeergarage voorziet in deze ruimte.

Met bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 zijn geen belemmeringen met betrekking tot parkeren.

5.4 Gezonde en veilige leefomgeving

5.4.1 Geluid

Inleiding

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeersgeluid en industriegeluid. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen en rond industrieterreinen. In verband met de ligging van het plangebied binnen de LIB-5 zone van Schiphol moet op grond van de Wet luchtvaart ook een afweging met betrekking tot luchtvaartgeluid worden gemaakt.

Het plangebied bevindt zich op een locatie die geluidbelast is. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 15 bij deze toelichting), waarin is getoetst aan de Wet geluidhinder en in kader van een goede ruimtelijke ordening is beoordeeld of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In deze paragraaf worden de onderzoeksresultaten beschreven.

Toetsingskader

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

Amsterdams geluidbeleid

Het Amsterdams geluidbeleid is onder andere opgesteld voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen, met als doel het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het geluidbeleid stelt aanvullende voorwaarden voor de goedkeuring van plannen.

Voorwaarden voor het vaststellen van hogere grenswaarden zijn:

- a. De nieuw te realiseren woningen moeten een stille zijde hebben. De stille zijde is die zijde van de woning waar ten hoogste de voorkeurswaarde heerst vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder.
- b. Als het redelijkerwijs niet mogelijk is om maatregelen te treffen om de geluidsbelasting te verlagen tot de voorkeurswaarde, is een stille zijde waarop een geringe overschrijding van de voorkeurswaarde ook acceptabel, mits voorzien van een deugdelijke motivering. Deze verhoging ten opzichte van de voorkeurswaarde is maximaal 3 dB.
- c. Wanneer een woning wordt uitgevoerd met een dove gevel, moet deze altijd beschikken over een stille zijde.
- d. Bij nieuwe woningen die beschikken over een buitenruimte ter plaatse van de stille zijde, is de buitenruimte bij voorkeur ook stil.
- e. Plannen waarvoor hogere grenswaarden noodzakelijk zijn, worden voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

- f. Het Amsterdams geluidbeleid staat toe dat dove gevels onderbroken mogen worden door geveldelen als verglaasde balkons, loggia's, serres of vergelijkbare voorzieningen.

Het gemeentelijke geluidbeleid bevat geen beleidskeuzes voor de beoordeling van maximale geluidsniveaus.

Cumulatie geluidsbelasting

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidbron ligt, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

De Wet geluidhinder stelt geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidbelasting. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Voordat hogere waarden worden vastgesteld, is het plan ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA is betrokken bij de besluitvorming en genoemd in het besluit.

Toetsingskader luchtvaartgeluid

Op grond van het Luchthavenindeling (LIB) Schiphol gelden beperkingengebieden in verband met geluid. Daarnaast is sprake van een planologisch afwegingsgebied LIB-zone 5, waarbinnen bij toevoeging van woningbouw een afwegingsplicht geldt ten aanzien van geluid. Op grond van de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 van de provincie Noord-Holland geldt dat in de LIB-5 zone rekenschap wordt genomen van de geluidsbelasting van luchtvaart bij het toelaten van nieuwe woonbestemmingen. Vanuit de gemeente Amsterdam geldt de beleidsregel "Wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol". Voor grondgeluid van vliegtuigen gelden geen wettelijke normen.

Onderzoeksresultaten

Door DGMR is akoestisch onderzoek verricht (Akoestisch onderzoek Overschiestraat 182 en 188, Amsterdam, geactualiseerd op 24 maart 2023). De rapportage is opgenomen in bijlage 15 bij deze toelichting. In deze rapportage zijn de resultaten van het milieuaspect geluid opgenomen. Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de volgende geluidsbronnen:

- Wegverkeer: Rijkswegen A4 en A10 en gemeentelijke wegen;
- Spoor;
- Metro;

Daarnaast zijn voor geluid relevant:

- Industrie (Global Switch, Kaskantine en Hondenvereniging);
- Luchtvaartgeluid;
- Grondgeluid Schiphol.

Voor het aanpassen van het bestemmingsplan moet de geluidsbelasting van deze bronnen berekend worden. De geluidsbelasting wordt getoetst op basis van de Wet geluidhinder, de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, omgevingsvergunningen milieu, beleid en informatie over luchtvaartgeluid en het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. Uiteindelijk beoordeelt de gemeente of ter plekke van de nieuwbouw sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Industriegeluid

Het plangebied ligt niet in de zone van een gezoneerd industrieterrein. Wel moet rekening worden gehouden met geluid van individuele bronnen in de directe omgeving van het plangebied: datacenter Global Switch en sportvelden Rlekerpark. Het uitgangspunt voor Schinkelkwartier is dat zich op termijn uitsluitend bedrijvigheid kunnen vestigen die mengbaar is met woningbouw.

Datacenter Global Switch in deelgebied Nieuwe Meer Oost is volcontinu in bedrijf, waarbij met name de koelinstallaties voor geluidbelasting zorgen. De plannen voor toekomstige uitbreiding zijn vastgelegd in de omgevingsvergunning milieu, waarin meerdere scenario's zijn opgenomen voor de bedrijfsuitbreiding en ontwikkeling van woningen. Global Switch is een geluidrelevant bedrijf met een aanmerkelijke invloed, zie onderstaande afbeelding. De geluidcontour, gebaseerd op de vergunde geluidruimte, heeft overlap met het plangebied.



Figuur 58: Richtafstanden en vergunde geluidruimte bedrijven

In de omgevingsvergunning milieu is vastgelegd dat het bedrijf ten tijde van realisatie van woningen aan de zuidzijde op 15 meter hoogte zal voldoen aan 50 dB(A) op 30 meter vanaf de inrichtingsgrens. Voor woningbouw aan de oostelijke zijde, ter hoogte van het plangebied, zijn geen vergunningpunten vastgelegd.

Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering mag de geluidsbelasting niet meer bedragen dan 50 dB (A) – etmaalwaarde om met zekerheid sprake te laten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Op basis van de geluidsmodellen die door Peutz ten behoeve van dit onderzoek zijn aangeleverd, is de geluidsbelasting op de westelijke gevels van de woningen Overschiestraat 182 en 188 bepaald. Daarbij is onderscheid gemaakt in de geluidsbelasting voor de scenario's (A t/m D) zoals opgenomen in de omgevingsvergunning milieu.

De hoogst berekende langtijdgemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van de westelijke gevels van de beoogde woningen als gevolg van de verschillende scenario's staan in de onderstaande tabel weergegeven.

Rekenscenario	Hoogst berekende geluidbelasting op gevel (etmaalwaarde)
A	50 dB(A)
B	51 dB(A)
C	54 dB(A)
D	53 dB(A)

Figuur 59: Geluidbelasting vergunde scenario's Global Switch

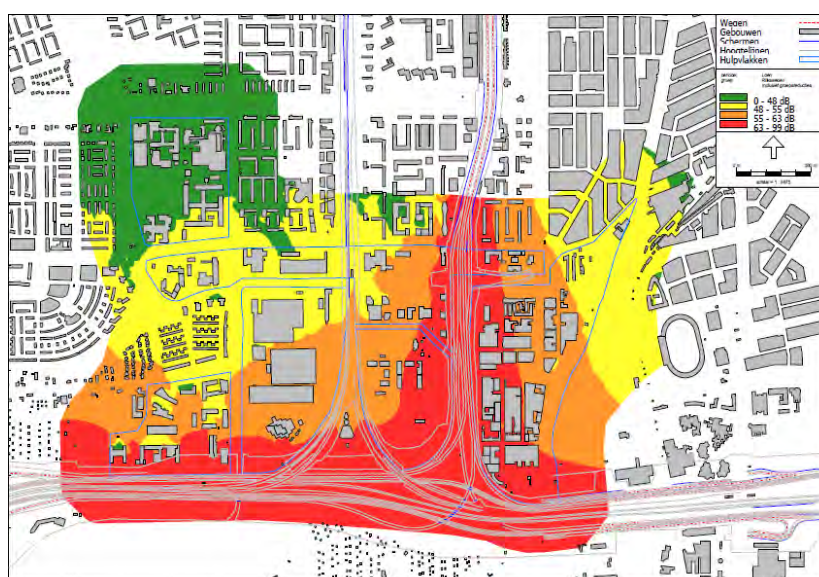
Uit de rekenresultaten is te concluderen dat voor de scenario's B, C en D de richtwaarden (50 dB(A) uit de VNG publicatie worden overschreden. Om te beoordelen in hoeverre sprake is van een aanvaardbare situatie is nader akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op basis van de omgevingsvergunning milieu. Daaruit blijkt dat bij het plangebied een geluidbelasting optreedt tussen 50 en 54 dB(A), afhankelijk van het gekozen scenario. Met een standaard gevelisolatie van 20 dB(A) kan ter plaatse van de woningbouw een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (binnenwaarde van 35 dB(A) of lager) worden geborgd. De woningbouw leidt niet tot een beperking van de vergunde geluidruimte of bedrijfsvoering van Global Switch. De berekende geluidbelasting wordt dan ook aanvaardbaar geacht.

De sportactiviteiten die in Riekerpark plaatsvonden, ten zuiden van het plangebied, worden verplaatst. Momenteel is daar nog de kaskantine (restaurant) en een hondenschool aanwezig:

- De kaskantine is gevestigd op circa 120 meter vanaf de ontwikkellocatie en betreft een activiteit van milieucategorie 1. De richtafstand daarvoor bedraagt in gemengd gebied 0 meter. Aangezien de afstand aanzienlijk groter is, is vanwege dit bedrijf sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en vinden geen beperkingen plaats voor het bedrijf door de ontwikkeling.
- De activiteiten van de hondenschool Amsterdam vinden overwegend plaats nabij de Voetbalstraat. Dit is op een afstand van ruim 100 meter vanaf het plangebied. De richtafstand voor dergelijke activiteiten bedraagt 30 meter in gemengd gebied. De afstand is aanzienlijk groter. Daarmee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

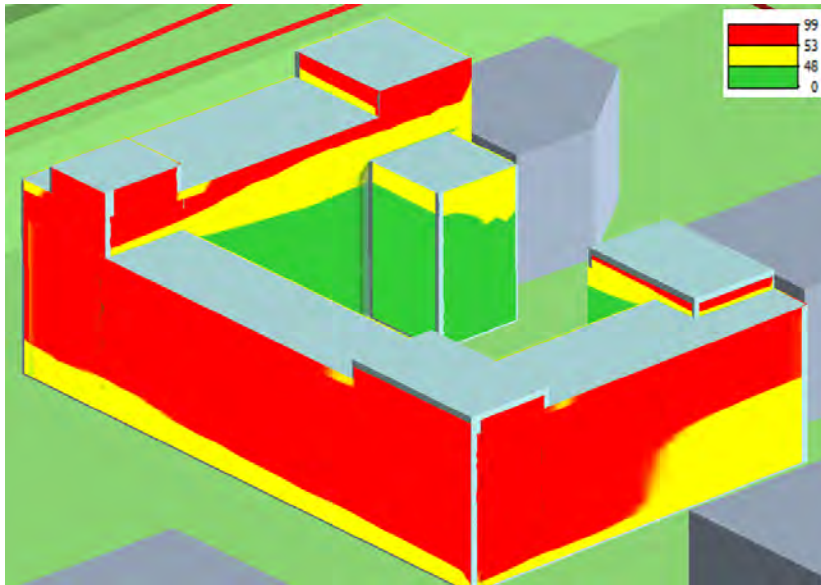
Snelweggeluid

Uit het OER Schinkelkwartier blijkt dat het plangebied wordt belast door geluid van snelwegen A4 en A10.

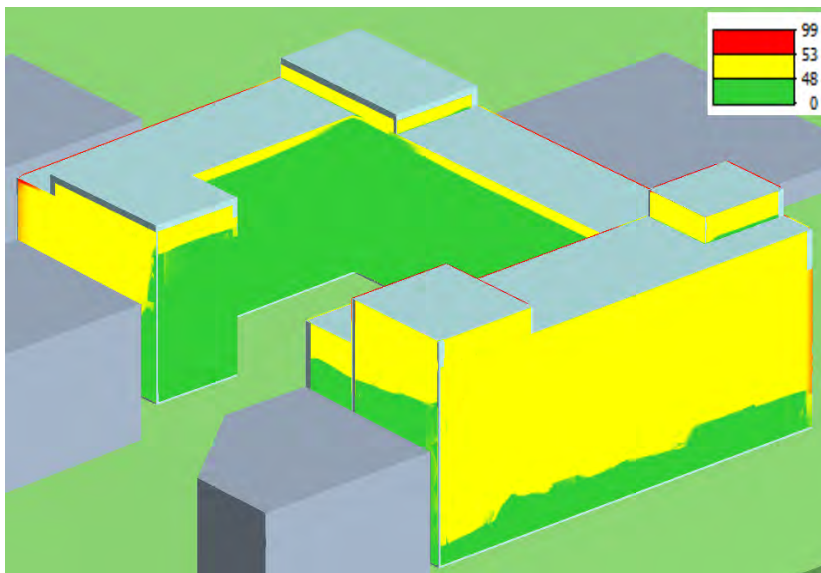


Figuur 60: Snelweggeluid Schinkelkwartier (20 m hoogte)

In onderstaande figuur 49 staat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de rijkswegen A4 en A10, weergegeven op de gevels van de woningen/appartementen. Zoals in artikel 3.8 van het Reken- en Meetvoorschrift 2012 beschreven moeten de geluidsbelastingen van de A4 en A10 gezamenlijk beoordeeld worden. De resultaten zijn inclusief de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder (2, 3 of 4 dB).



Figuur 61: Geluidbelasting snelwegen op zuidoostelijke gevels



Figuur 62: Geluidbelasting snelwegen op noordwestelijke gevels

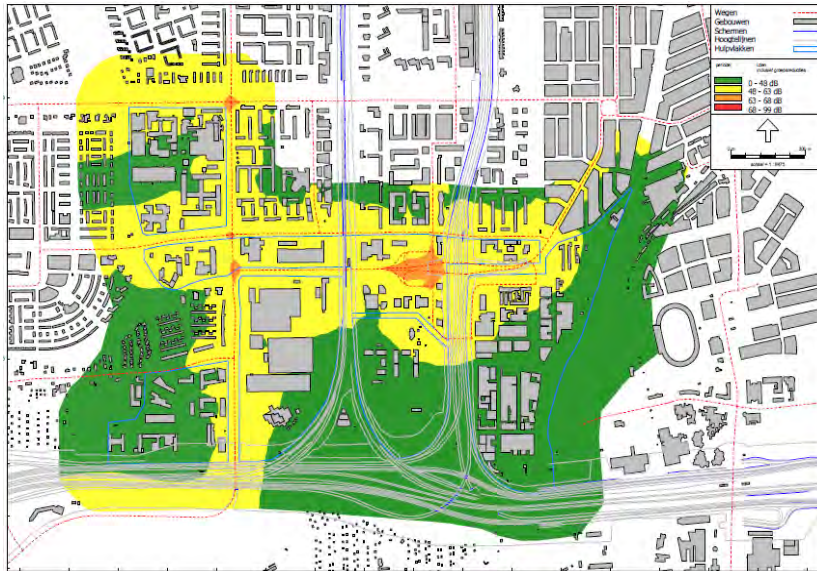
Uit de resultaten blijkt dat:

- De geluidsbelasting als gevolg van de A4 en A10 bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 59 dB na aftrek;
- De maximale grenswaarde van 53 dB voor geprojecteerde woningen in het gebied wordt overschreden (rode vlakken). De gevels waarop deze grenswaarde wordt overschreden, moeten zonder te openen delen uitgevoerd worden of moeten worden afgeschermd tot tenminste de maximale grenswaarde;

- Voor de appartementen en woningen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 53 dB, hogere waarden nodig zijn voor de A₄/A₁₀ (gele vlakken).

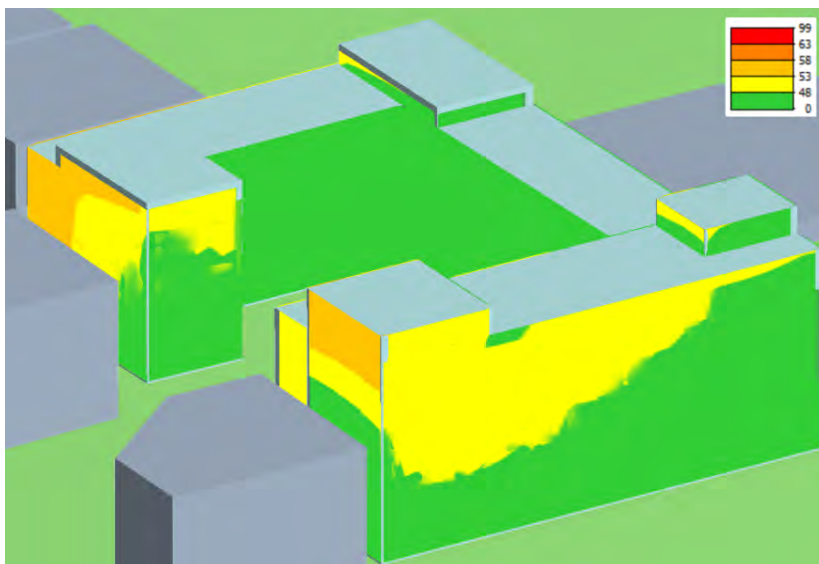
Geluid stedelijke wegen

Uit het OER Schinkelkwartier blijkt dat het plangebied wordt belast door geluid van stedelijke wegen Henk Sneevlietweg en Overschiestraat.

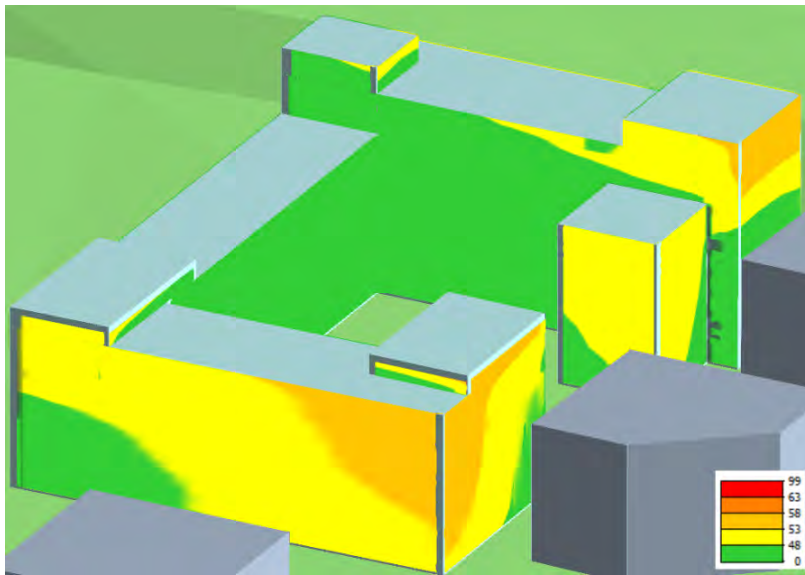


Figuur 63: Geluid stedelijke wegen Schinkelkwartier (20 m hoogte)

In de onderstaande figuur staat de geluidsbelasting vanwege het werkverkeer op de Henk Sneevlietweg (L_{den}) weergegeven. De resultaten zijn inclusief aftrek van 5 dB volgens artikel 110g Wet geluidhinder.



Figuur 64: Geluidsbelasting Henk Sneevlietweg op noordwestelijke gevels

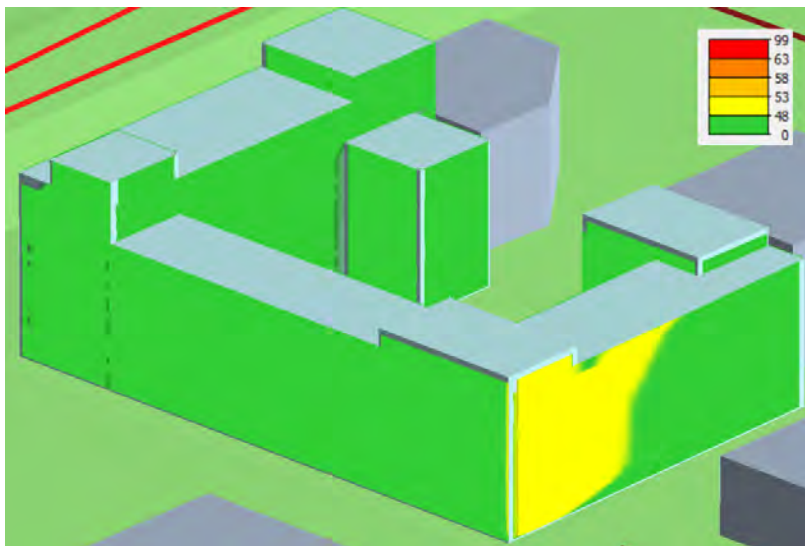


Figuur 65: Geluidsbelasting Henk Sneevlietweg op noordoostelijke gevels

Uit de resultaten blijkt dat:

- De geluidsbelasting als gevolg van de Henk Sneevlietweg bij een aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 54 dB na aftrek;
- De maximale grenswaarde van 63 dB voor geprojecteerde woningen in een binnenstedelijk gebied niet wordt overschreden;
- Voor verschillende appartementen en woningen hogere waarden nodig zijn voor de Henk Sneevlietweg (gele en oranje vlakken).

In de onderstaande figuur staat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Overschiestraat (Lden) weergegeven. De resultaten zijn inclusief aftrek van 5 dB volgens artikel 110g Wet geluidhinder.



Figuur 66: Geluidbelasting Overschiestraat op zuidoostelijke gevels

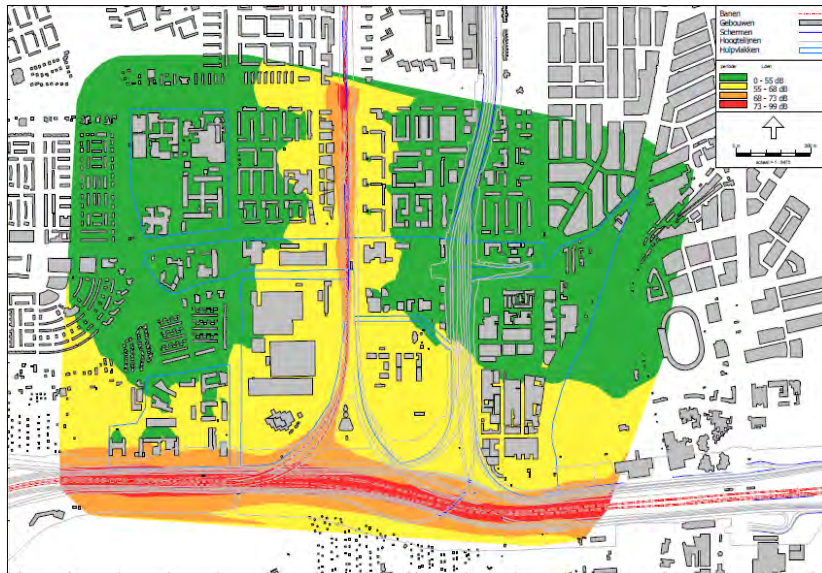
Uit de resultaten blijkt dat:

- De geluidsbelasting als gevolg van de Overschiestraat bij een oostelijke gevel niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 50 dB na aftrek. Op alle overige gevels wordt wel voldaan;
- De maximale grenswaarde van 63 dB voor geprojecteerde woningen in een binnenstedelijk gebied niet wordt overschreden;
- Voor verschillende appartementen en woningen hogere waarden nodig zijn voor de Overschiestraat (gele vlak).

De geluidsbelastingen als gevolg van zowel de Voetbalstraat als de Sportparklaan voldoen ruim aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting als gevolg van de Voetbalstraat is 43 dB na aftrek. De hoogst berekende geluidsbelasting als gevolg van de Sportparklaan is 32 dB na aftrek.

Spoorweggeluid

Uit het OER Schinkelkwartier blijkt dat het plangebied wordt belast door geluid van de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Zuid.

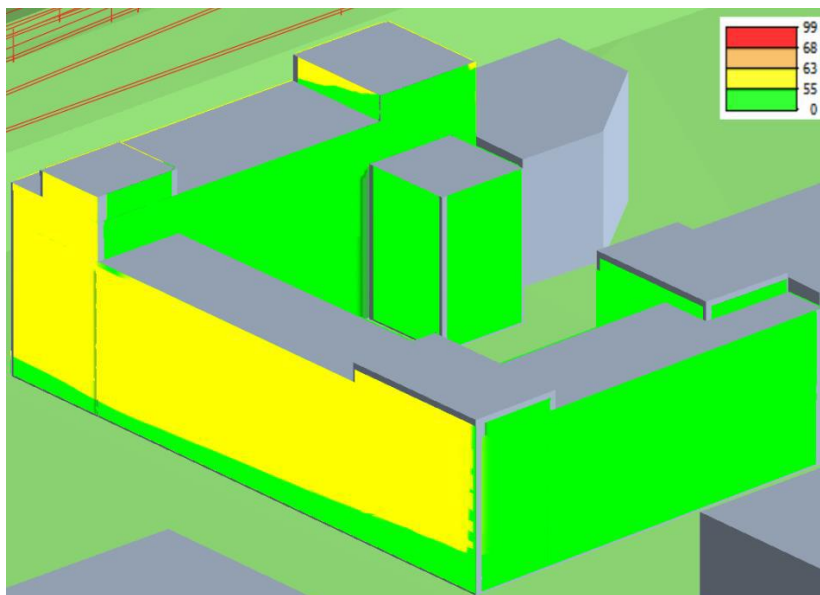


Figuur 67: Geluidbelasting spoorweggeluid Schinkelkwartier (20 m hoogte)

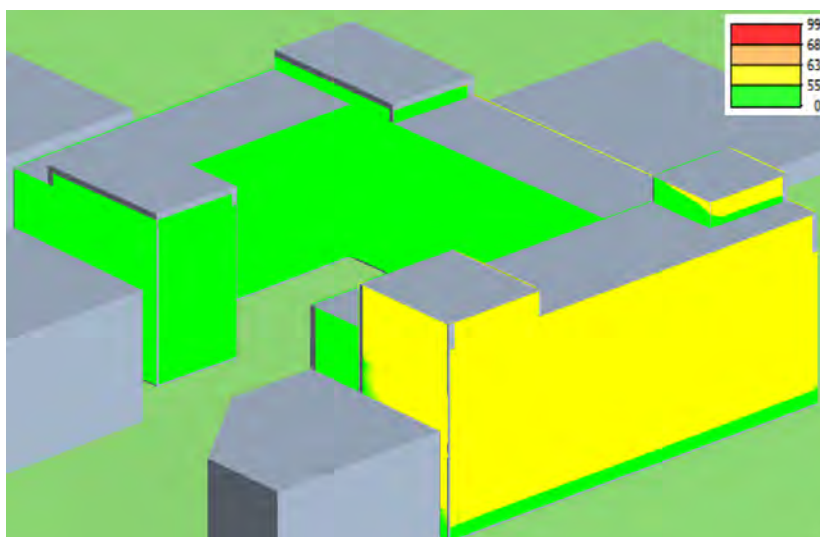
In onderstaande figuur staat de geluidsbelasting vanwege het railverkeer (treinspoor) weergegeven op de gevels van de woningen/appartementen.

Uit de resultaten blijkt dat:

- De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 55 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 62 dB;
- De maximale grenswaarde van 68 dB voor geprojecteerde woningen niet wordt overschreden;
- Voor de appartementen en woningen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 68 dB, hogere waarden nodig zijn voor railverkeer (gele vlakken).



Figuur 68: Geluidbelasting railverkeer op zuidoostelijke gevels



Figuur 69: Geluidbelasting railverkeer op noordwestelijke gevels

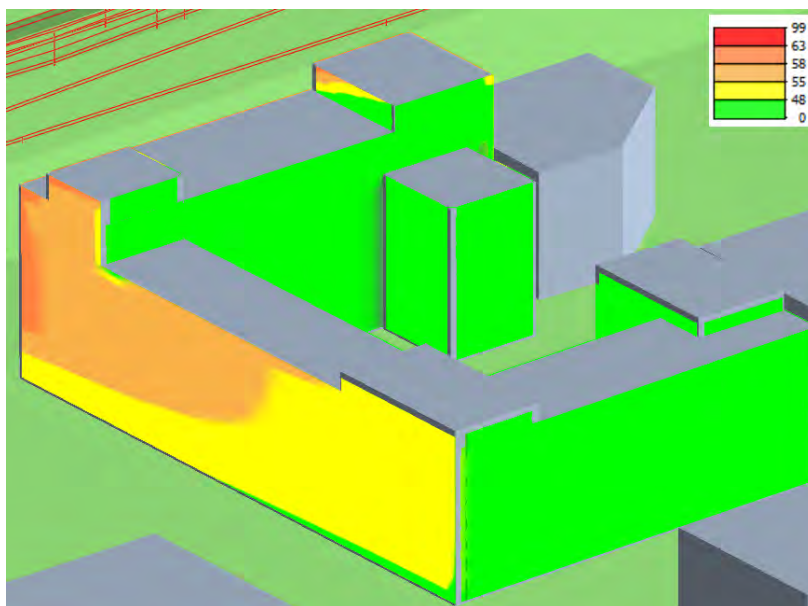
Metrogeluid

Uit het OER Schinkelkwartier blijkt dat het plangebied wordt belast door geluid van de metrolijn 50/51.

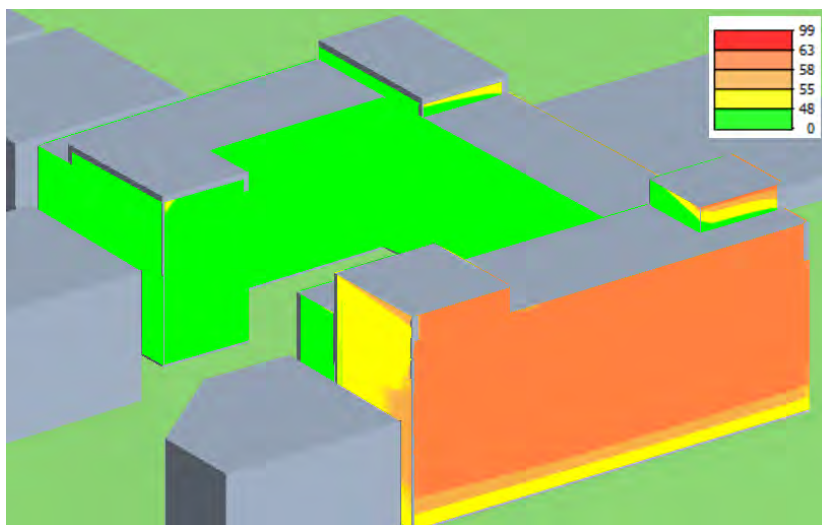


Figuur 70: Geluidbelasting metrogeluid Schinkelkwartier (20 m hoogte)

In de onderstaande figuur staat de geluidsbelasting (L_{den}) vanwege de metrolijnen in de omgeving van het plangebied weergegeven. De resultaten zijn inclusief aftrek van 2 dB volgens artikel 110g Wet geluidhinder.



Figuur 71: Geluidbelasting metrospoor op zuidoostelijke gevels



Figuur 72: Geluidsbelasting metrospoor op noordwestelijke gevels

Uit de resultaten blijkt dat:

- De geluidsbelasting als gevolg van de metrolijnen bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 61 dB na aftrek.
- De maximale grenswaarde van 63 dB voor geprojecteerde woningen in een binnenstedelijk gebied niet wordt overschreden;
- Voor verschillende appartementen en woningen hogere waarden nodig zijn voor de metrolijnen (gele en oranje vlakken).

Maatregelen

In het kader van de wet geluidhinder moeten maatregelen worden afgewogen om de geluidsbelasting als gevolg van de spoorweg, de rijkswegen A4 en A10, de metrolijnen en de Henk Sneevlietweg te reduceren tot de voorkeurswaarde. De volgende maatregelen zijn onderzocht in het akoestisch onderzoek.

1. Maatregelen aan de bron (wegdek, snelheid);
2. Maatregelen in de overdracht (scherm of grondwal);
3. Gevelmaatregelen.

Een maatregel moet voldoende effectief zijn en niet op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren stuiten (artikel 110a Wgh).

Bronmaatregelen

- Langs het trein- en metrospoor zouden over een lengte van circa 300 meter raildempers geplaatst kunnen worden, waarmee een geluidreductie van circa 3 dB wordt behaald. Deze reductie is echter onvoldoende om de geluidbelasting terug te dringen tot onder de voorkeursgrenswaarde.
- Het verlagen van de rijsnelheid van de treinen zou een kleine winst in geluidreductie opleveren maar zou onvoldoende zijn om de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde te krijgen. Daarnaast zou dit de doorstroom van treinen beperken. Het verlagen van de rijsnelheid van de metro's nabij het plangebied is praktisch niet mogelijk en levert weinig geluidreductie op. Het verlagen van de rijsnelheid op de snelwegen A4 en A10 en de Henk Sneevlietweg is verkeerskundig niet gewenst, omdat de wegen een stroomfunctie hebben.
- Op de snelwegen A4 en A10 ligt momenteel al 1- en 2-laags ZOAB. Het vervangen van het wegdek op de Henk Sneevlietweg en Overschiestraat zou niet tot de benodigde geluidreductie leiden.

Overdrachtsmaatregelen

- Om de geluidbelasting als gevolg van de metro tot onder de voorkeursgrenswaarde te krijgen is een geluidsscherm nodig van 7 meter hoog over een lengte van circa 250 meter. Om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde voor het railverkeer is een schermhoogte van 11 meter nodig. Voor de Henk Sneevlietweg geldt dat een scherm van circa 21 meter hoogte nodig is om de geluidbelasting op alle gevels te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarde. Het plaatsen van dergelijke geluidsschermen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.
- Bij dit project zijn overdrachtsmaatregelen geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

Gevelmaatregelen

- De gevels waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden worden doof uitgevoerd. Dit is geborgd in het bestemmingsplan. Voor deze gevels worden de maximale hogere waarden vastgesteld. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om door middel van een afwijking af te zien van de verplichte dove gevel wanneer aan de vastgestelde hogere waarden wordt voldaan.
- Binnen het Amsterdam geluidbeleid geldt als voorwaarde voor het verlenen van een hogere waarde dat een woning moet beschikken over een stille zijde. In het bestemmingsplan is daarom een verplichte stille zijde voor woningen opgenomen. Er is sprake van een stille zijde als de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, al dan niet doordat een serre of loggia of andere geluidwerende voorziening aan de gevel is/wordt gerealiseerd waardoor de voorkeursgrenswaarde op de scheidingsconstructie van de achtergelegen verblijfsruimte wordt bereikt.
- Het bouwplan voorziet aan de westzijde in een aaneengesloten eerstelijnsbebouwing met een minimale bouwhoogte van 20 meter en maximale bouwhoogte van 34 meter om het geluid van de spoor- en metrolijn af te schermen.

Vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder

Geluidsmaatregelen zijn niet toereikend om de geluidsbelasting door snelweggeluid, geluid stedelijke wegen, spoorweg- en metrogeluid te verminderen tot de voorkeurswaarde, dus is het vaststellen van hogere waarden noodzakelijk.

In onderstaande tabel zijn de benodigde hogere waarden per bron opgenomen. De hoogst berekende geluidsbelasting van een bepaalde geluidsbron is weergegeven. Deze geldt dan voor het gehele gebouw (alle gevels en alle bouwlagen). In de omgevingsvergunning tot bouwen toont de ontwikkelaar per gevel en per bouwlaag aan, dat aan deze vastgestelde waarden voldaan wordt.

Gebouw	Spoor	Metro	Rijkswegen A4/A10	Overschiestraat	Henk Sneevlietweg
Vast te stellen vragen hogere waarde	62	61	53	50	59

Figuur 73: Vast te stellen hogere waarden

De akoestische situatie en het akoestisch onderzoek is beoordeeld door het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (Gemeente Amsterdam, Advies TAVGA, 16 juni 2022, zie bijlage 17). Het TAVGA is akkoord met vaststellen hogere waarde bij het bestemmingsplan, maar merkt daarbij het volgende op:

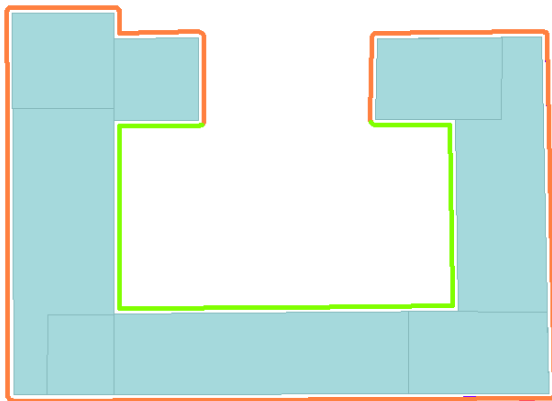
- In de regels van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat alleen woningen mogen worden gebouwd als deze zijn voorzien van een geluidluwe gevel. Voor een aantal woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld geldt dat het mogelijk is dat met de gebruikelijke maatregelen (loggia, balkon met afscherming) geen geluidluwe gevel te realiseren is. Voor deze woningen kan in afwijking hiervan een omgevingsvergunning verleend worden als voorzien wordt in een alternatieve oplossing.

Gemotiveerd moet worden dat met de alternatieve oplossing het doel van het geluidbeleid, rustig slapen met open raam (of ventilatie als bij een open raam) bereikt wordt.

- De woningen met een dove gevel (in totaal 125) worden voorzien van een stille zijde. De voorgestelde oplossing met een te openen deel in de gevel past niet binnen Amsterdams geluidbeleid. Hiervoor in de plaats wordt voorzien in een gesloten loggia.
- Voor woningen met een dove gevel geldt dat, kort gezegd, zich geen te openen deel in deze gevel mag bevinden. Met inwerkingtreding van de omgevingswet mag in een niet-geluidgevoelige gevel wel een te openen deel gerealiseerd worden mits dit te openen deel is afgeschermd en op het te openen deel de geluidbelasting niet hoger is dan de grenswaarde. Volgens Amsterdams geluidbeleid zal een woning met een niet-geluidgevoelige gevel met een afgeschermd te openen deel, moeten beschikken over een geluidluwe gevel. Het afgeschermd te openen deel in de niet-geluidgevoelige gevel zal in het geval van een tweezijdig gerichte woning het woonklimaat van de woning verbeteren.
- Voor woningen met meerdere verblijfsruimten (bijvoorbeeld slaapkamers) geldt dat elke verblijfsruimte moet zijn voorzien van een te openen raam. Voor zover een slaapkamer eenzijdig grenst aan een dove gevel, kan dit onder huidige regelgeving niet worden uitgevoerd. Deze woningen kunnen wel gebouwd worden als een woning met één verblijfsruimte. Let hier op de spuiventilatie van de gehele woning. Overigens is het zo dat bij inwerkingtreding van de Omgevingswet het wel mogelijk is afgeschermd te openen delen in een niet-geluidgevoelige gevel te realiseren.

Oplossing voor stille zijde

Bij het ontwerp van de gebouwen moeten, voor het creëren van een stille zijde, de gebouw- en gevelmaatregelen per gebouw/woning nader gespecificeerd worden. Voor de huidige indeling ligt het voor de hand om geluidluwe gevels te plaatsen aan de 'binnenplaats', waarbij alle appartementen minimaal één aangrenzende gevel hebben. In de onderstaande figuur staat weergegeven welke gevels luw kunnen zijn. Voor de woningen die niet aan de binnenplaats grenzen, zal een stille zijde gecreëerd moeten worden door het toepassen van een geluidsvoorziening te weten een gesloten loggia.



Figuur 74: Geluidluwe gevels (groen) en niet-geluidluwe gevels (rood)

Voor het deel van de woningen dat geen 'natuurlijk' geluidluwe gevel/stille zijde heeft, is het noodzakelijk om geluidwerende voorzieningen aan te brengen in of aan de gevel, zodat aan de eis van de stille zijde wordt voldaan. Voor gevels met een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde, maar onder de maximale ontheffingswaarde kan dit worden bereikt door toepassing van een loggia of een balkon met afscherming. Voor de woningen met een dove gevel (dus boven de maximale ontheffingswaarde) kan een stille zijde worden gecreëerd door het toepassen van een gesloten loggia.

Cumulatieve geluidbelasting

In het kader van het vaststellen van hogere waarden moet ook rekening worden gehouden met de cumulatieve geluidbelasting. Binnen het plan is sprake van relevante optelling door de geluidsbelasting van de rijkswegen A4 en A10, de Henk Sneevlietweg, de Overschiestraat en de spoor- en metrolijnen (exclusief aftrek).

Datacenter Global Switch heeft een relevante bijdrage op de gevels van de geprojecteerde woningen. Op grond van de scenario's in de omgevingsvergunning milieu van het datacenter bedraagt de hoogst mogelijke geluidbelasting op de westelijke gevel 54 dB(A). Vanwege de ligging buiten het beperkingengebied van Schiphol hoeft luchtvaartgeluid (zie hieronder) niet in de berekening van cumulatie te worden meegenomen.

Volgens het Amsterdams geluidbeleid is een gecumuleerde geluidbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de hoogste maximaal toegestane ontheffingswaarde, nog aanvaardbaar. De hoogste maximaal toegestane ontheffingswaarde bedraagt 68 dB, waarmee de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidbelasting uitkomt op 71 dB. De hoogst berekende gecumuleerde waarde op de gevels is 65 dB, als gevolg van de wegen in de omgeving, het railverkeer en Global Switch. Deze cumulatieve geluidbelasting kan volgens het Amsterdams geluidbeleid als aanvaardbaar worden beschouwd.

Luchtvaartgeluid

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol. Het ligt buiten de beperkingengebieden voor geluid, maar binnen het planologisch afwegingsgebied voor geluid (LIB-5 zone, zie paragraaf 4.1.4). Op grond van de beleidsregels van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam moet, in het kader van een zorgvuldige afweging, inzicht worden gegeven in de te verwachten geluidsbelasting, het belang van woningbouw op die locatie en mogelijke geluidbeperkende maatregelen. Omdat het plangebied als bestaand stedelijk gebied kan worden aangemerkt, is het mogelijk om geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningbouw toe te staan op voorwaarde dat in de planvorming expliciet rekening wordt gehouden met luchtvaartgeluid en bewoners vooraf actief worden geïnformeerd.

De keuze en relevantie van woningbouw in het plangebied is in de basis vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten, zoals beschreven in hoofdstuk 4, waaronder Koers 2025 – Ruimte voor de Stad, Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Woonagenda 2025, en projectnota Schinkelkwartier. Tot slot is specifiek voor het bestemmingsplan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen (zie bijlage 4). Daaruit blijkt dat in Amsterdam vooral vraag is naar appartementen in alle segmenten.

De wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid zijn gebaseerd op de hinderbeleving. Daarbij wordt gebruik gemaakt van zogenaamde dosis-effectrelaties, waarmee de relatie wordt uitgedrukt tussen de jaarlijkse geluidsbelasting en het aantal mensen dat daarbij hinder ondervindt. De wettelijke mogelijkheden voor woningbouw worden begrensd door de LIB 4 zone, waarvan de buitengrens overeenkomt met de 58 dB(A) L_{den} contour. Hier blijft het plangebied en de directe omgeving (Schinkelkwartier) ruim onder. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot (gemiddeld 15 procent ernstig gehinderden). Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden.

Het plangebied wordt belast door vliegverkeer van en naar luchthaven Schiphol. Dit wordt met name bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan en landende vliegtuigen richting de Oostbaan en in mindere mate door startende vliegtuigen vanaf de Polderbaan en landende vliegtuigen richting de Kaagbaan. De jaargemiddelde geluidbelasting in het plangebied bedraagt 50 - 51 dB(A) L_{den} . De jaargemiddelde geluidsbelasting in het plangebied in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt ongeveer 39 dB(A) L_{night} .



Figuur 75: Geluidscontour 50 dB(A) L_{den} (bron: BAS, OER)



Figuur 76: Geluidscontour 39 dB(A) L_{night} (bron: BAS, OER)

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Inmiddels heeft het kabinet op 24 juni 2022 echter besloten dat het aantal vluchten van en naar Schiphol (tijdelijk) moet krimpen tot uiteindelijk 440.000. Dit besluit heeft gevolgen voor de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol. De precieze effecten kunnen nog niet worden vastgesteld.

Vanuit het OER volgt dat 'bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies rekenschap moet worden gegeven van de geluidbelasting vanwege luchtvaart, waarbij gemotiveerd wordt op welke wijze invulling is gegeven aan geluidadaptieve maatregelen om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te beperken en in

hoeverre sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau vanwege luchtvaart. Dit aspect is nader onderzocht door Soundscape consulting en design (Luchtvaartgeluid rond Overschiestraat 182 188 // QuickScan Voorlopig Ontwerp op basis van geluidadaptief bouwen). Het onderzoek is opgenomen in bijlage 16.



Figuur 77: Maximale geluidsniveaus voor de drie vliegroutes boven/rond het plangebied

Uit een analyse en berekening van het luchtvaartgeluid rondom het plangebied blijkt dat alleen voor de meest zuidoostelijk georiënteerde 'rand' van het plangebied, en alleen bij landend vliegverkeer (Oostbaan), de maximale geluidsniveaus (geluid van een vliegtuigpassage) gemiddeld genomen boven de referentiewaarde van 65 dB(A) LA_{max} uitkomen. Daarbij kan de bebouwing een afschermend effect hebben. Daarom is er bij de kwalitatieve beoordeling van bouwblokken alleen gekeken naar de invloed van het ontwerp op geluid van landend vliegverkeer richting de Oostbaan.

Maatregelen gericht op het verminderen van geluid van het landend vliegverkeer zullen (waarschijnlijk) ook effect hebben op het verminderen van geluid van opstijgend vliegverkeer vanaf de Zwanenburgbaan. De reden hiervoor is de positie van de vliegroute, die in beide gevallen ten oosten van het gebied ligt. Het plangebied ligt op ruime afstand van de vliegroutes voor vluchten vanaf de Polderbaan. De kans op geluidhinder door nachtvluchten zal daarmee beperkt zijn.

Ten aanzien van het geluidadaptief bouwen is in het onderzoek gekeken naar de positionering van de bebouwing, vormgeving van de bebouwing, oriëntatie van de woningen ten opzichte van de geluidluwe gevels, het gevelontwerp en het groenontwerp. Het volgende wordt geconcludeerd:

- Voor het plangebied zal de positionering en vormgeving van de bebouwing voor voldoende afscherming van luchtvaartgeluid zorgen. Daarbij staat de bebouwing staat grotendeels haaks op de richting van het luchtvaartgeluid. Daarnaast zijn er op de richting waar het geluid vandaan komt geen grote openingen op sparingen in de bebouwing aanwezig. Het grootste deel van het 'binnenhof' wordt daarmee afgeschermd door de omliggende bebouwing. De verwachting is dat geluidsniveaus op maaiveldniveau lager zullen zijn dan de referentiewaarde voor hinder van luchtvaartgeluid waarmee is gewerkt in het onderzoek.
- Woningen grenzend aan de oostzijde van het ensemble, dat wil zeggen daar waar de blootstelling aan luchtvaartgeluid het hoogst is, zijn grotendeels dubbel ontsloten. Dit biedt toekomstige bewoners de mogelijkheid om zelf te kiezen aan welke gevel men het liefst zit. Daarnaast omsluit de bebouwing het binnenhof volledig, wat er tevens aan bijdraagt dat het geluid van wegen en het spoor zo goed als mogelijk wordt beperkt.
- De keuze van de groeninpassing zal naar verwachting zowel een dempend effect hebben op geluidsreflecties van luchtvaartgeluid, en de perceptie van het geluid positief beïnvloeden (door het zicht op bomen en groen vanuit woningen). Door de verspringen in de gevels, en het gebruik van begroeiing aan de gevels, zal het effect van galm en geluidsreflecties (waarschijnlijk) beperkt zijn.

Net als de oostelijke gevel van het ensemble, zal de gevel grenzend aan het binnenhof met een oriëntatie op het noordoosten tijdens vliegtuigpassages het meest worden blootgesteld aan luchtvaartgeluid. In het VO is deze gevel voorzien van een rechte gevel met veel glasoppervlak en weinig tot geen textuur. De reflecties van het invallend luchtvaartgeluid op deze gevel(s) zullen via de gevel naar de omsloten binnentuin worden weerkaatst. Het effect van de reflecties kan worden verminderd door de textuur of materialisatie van de gevel te wijzigen.

Toekomstige bewoners worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting vanwege luchtvaartgeluid en eventuele getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een door luchtvaartgeluid belast gebied. In het kader van de informatieplicht wordt in koop- en huurovereenkomsten opgenomen dat sprake kan zijn van geluidhinder vanwege luchtvaart.

Grondgeluid Schiphol

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht blijkt geluid van vliegtuigen op de grond ook een zekere mate van hinder te kunnen veroorzaken in Schinkelkwartier. Grondgeluid is het laagfrequente geluid dat wordt veroorzaakt door vliegtuigen die beginnen te rollen en de intentie hebben een start uit te voeren. Naast startende vliegtuigen kunnen ook net gelande vliegtuigen grondgeluid produceren. Laagfrequent geluid wordt slechter gedempt dan hoogfrequent geluid wanneer het zich beweegt door de atmosfeer. Hierdoor kan grondgeluid tot op enkele kilometers afstand waarneembaar zijn. Voor grondgeluid zijn geen wettelijke normen en het wordt (nog) niet meegenomen in de geluidsmodellen of meetsystemen. Uit eerder onderzoek blijkt dat grondgeluid in de meeste gevallen niet tot hinder leidt en omdat de gevallen waarin hinder optreedt zich beperken tot winterse omstandigheden (bevroren bodem), leidt grondgeluid niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in het plangebied.

Conclusie

Ten aanzien van geluid kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Voor de vergunde geluidruimte van datacenter Global Switch geldt dat ter plaatse van de woningbouw een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (binnenwaarde van 35 dB(A) of lager) kan worden geborgd en dat de woningbouw niet leidt tot een beperking van de vergunde geluidruimte of bedrijfsvoering van Global Switch.
- Vanwege snelweggeluid van de A4 en A10 wordt de voorkeursgrenswaarden en deels ook de maximale ontheffingswaarde overschreden. In het bestemmingsplan is voor de gevels waar de maximale waarde wordt overschreden een dove gevel verplicht gesteld.
- Vanwege geluid van de stedelijke wegen Henk Sneevlietweg en Overschiestraat wordt de voorkeursgrenswaarde maar niet de maximale ontheffingswaarde overschreden.
- Vanwege spoor- en metrogeluid wordt de voorkeursgrenswaarde maar niet de maximale ontheffingswaarde overschreden.
- In het bestemmingsplan is geborgd dat woningen waar de voorkeursgrenswaarde maar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden moeten zijn voorzien van een stille zijde (al dan niet door toepassing van een loggia of een balkon met afscherming). Daarmee wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid. Bij de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden de gebouwmaatregelen gespecificeerd, waarbij rekening moet worden gehouden met het TAVGA advies.
- Bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en stuiten op stedenbouwkundige en financiële bezwaren. In het bestemmingsplan is voor de westelijke gevel een aaneengesloten eerstelijnsbebouwing met een minimale bouwhoogte opgenomen om het geluid van de spoor- en metrolijn af te schermen.
- Voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden worden hogere waarden vastgesteld. Hogere waarden zijn aangevraagd en opgenomen in bijlage 18 bij deze toelichting.
- Aandachtspunt voor de planuitwerking is dat woningen waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden bij voorkeur worden voorzien van een dubbelzijdige oriëntatie. Daarnaast wordt rekening met een zoveel als mogelijk gelijkwaardige verdeling van woningcategorieën over de geluidbelaste gevels. De exacte verdeling is nader uitwerking van het ontwerp.
- De cumulatieve geluidbelasting bedraagt 65 dB: dit kan op grond van het gemeentelijk geluidbeleid aanvaardbaar worden geacht.
- Het plangebied ligt binnen de LIB-5 zone van Schiphol. De jaargemiddelde geluidbelasting vanwege luchtvaartgeluid bedraagt 50-51 dB(A) L_{den} : dit wordt aanvaardbaar geacht. Het plangebied ligt buiten de 40 dB L_{night} , zodat geen sprake is van (ernstige) slaapverstoring. In het planproces is geborgd dat toekomstige bewoners tijdig worden geïnformeerd over luchtvaartgeluid. Het plan voldoet aan de voorwaarden uit de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 en de gemeentelijke beleidsregel Wonen en vliegen.
- Ten aanzien van geluidadaptief bouwen blijkt dat de positionering en vormgeving van de bebouwing, de oriëntatie van de woningen, het gevel- en groenontwerp de blootstelling aan luchtvaartgeluid kunnen beperken.
- Het grondgeluid van Schiphol leidt naar verwachting niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van geluid treden er potentiële omgevingseffecten op. Met het plan en bovenstaande maatregelen wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER en worden de potentiële omgevingseffecten beperkt, waardoor er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188, met in achtneming van de maatregelen, geen belemmeringen met betrekking tot geluid.

5.4.2 Trillingen

Inleiding

Trillinghinder kan van invloed zijn op de gezonde leefomgeving en dient te worden afgewogen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Toetsingskader

Voor trillingen geldt geen wetgeving. Wel is in mei 2019 door het ministerie van I&W de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Deze handreiking bevat handvaten voor de beoordeling van mogelijke trillingseffecten op plannen in de omgeving van het spoor. In de basis hanteert de Handreiking de toetsingscriteria die voorheen ook werden toepast, te weten de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de publicatie van de Stichting Bouw Research:

Trillingsrichtlijn SBR.

Voor de beoordeling van geprognoseerde trillingsniveaus worden derhalve de toetsingscriteria uit de SBR Trillingsrichtlijn gehanteerd. Er is hiertoe gebruik gemaakt van de in 2002 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B. Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen. Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- Waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- Waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In genoemde richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het $V_{eff,max}$ (de hoogst optredende trillingssterkte) en het V_{per} (tijdsgemiddelde trillingsniveau).

Onderzoeksresultaten

Gezien de ligging van het plangebied nabij het trein- en metrospoor is in het kader van de bestemmingsplanprocedure een QuickScan trillingen uitgevoerd naar de te verwachten trillingen van het trein- en metroverkeer (Antea Group, Quickscan trilling spoor, 4 juli 2022). Het onderzoek is opgenomen bijlage 19. Doel van het onderzoek is vaststellen in hoeverre een verhoogde kans op trillingshinder in de beoogde woningen, vanwege de vervoersbewegingen over het nabijgelegen spoor, in voldoende mate is uit te sluiten. Als de resultaten van de QuickScan hiervoor aanleiding geven (trillingshinder niet zondermeer uit te sluiten) dan worden aanbevelingen gedaan voor oplossingsrichtingen en vervolgstappen.

De locatie van het plangebied en de spoorlijn is in onderstaande afbeelding weergegeven. De kleinste afstand tot het beoogde bouwvlak in het nieuwe bestemmingsplan bedraagt:

- Ten opzichte van het metrospoor: circa 60 m.
- Ten opzichte van het treinspoor: circa 80 m.

Voor Schinkelkwartier geldt dat in een zone van 100 meter van het spoor onderzoek naar mogelijke trillinghinder moet worden gedaan. Ten opzichte van het metrospoor betekent dit dat circa 55 procent van het bouwplan binnen de zone van de metro ligt. Ten opzichte van het treinspoor betekent dit dat circa 30 procent van het bouwplan binnen de zone van de trein ligt.



Figuur 78: plangebied Overschiestraat 182 en 188 met de afstanden t.o.v. de nieuwe bouwvlakken uit het bestemmingsplan

Uit de resultaten van de uitgevoerde quickscan volgt dat het trillingsniveau V_{eff} , max op geprojecteerde woningen lager zal zijn dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties (0,1 mm/s). Hieruit kan geconcludeerd worden dat er hoogstwaarschijnlijk wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel B voor trillingen. Daarmee is voldoende aannemelijk gemaakt dat potentiële omgevingseffecten worden voorkomen.

Conclusie

Ten aanzien van trillinghinder wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 zijn geen belemmeringen met betrekking tot trillinghinder.

5.4.3 Luchtkwaliteit

Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Toetsingskader

Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer opgenomen. De wet voorziet onder meer in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip 'niet in betekenende mate' (nibm) en gebiedssaldering. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het vaststellen van een bestemmingsplan:

- het bestemmingsplan niet leidt tot een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor stikstofoxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀);
- de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan (al dan niet per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀;
- het bestemmingsplan is opgenomen in het NSL.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is NO₂ (jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van PM₁₀ van belang.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen is in januari 2009 in werking getreden. Met deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden.

Actieplan luchtkwaliteit Amsterdam

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht te verbeteren door bestaande knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit op te lossen. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Amsterdam houdt binnen het Actieplan vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad, verbetering van het stedelijk functioneren door een grotere concentratie van de functies wonen, werken en recreëren. Daarnaast houdt Amsterdam vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het Hoofdnet Auto.

Richtlijn gevoelige bestemmingen

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;

2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10 procent van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

Onderzoeksresultaten

In onderstaande figuur zijn de snelwegen met de daarbij behorende afstand tot gevoelige functies in het Schinkelkwartier en het plangebied gevisualiseerd. Het plangebied bevindt zich voor circa de helft (oostelijk deel) in de 300 meter zone. Het westelijke deel van het plangebied bevindt zich op 300-350 meter afstand van de A10 en daarmee buiten de zone. In dit gebied zijn gevoelige bestemmingen in principe toegestaan.



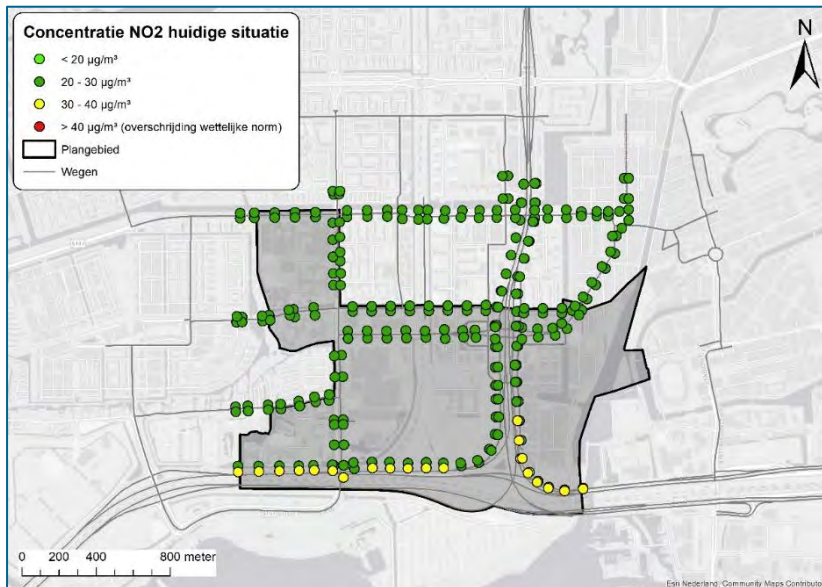
Figuur 79: Zonering gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, 300 m. zone rijkswegen

Stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof

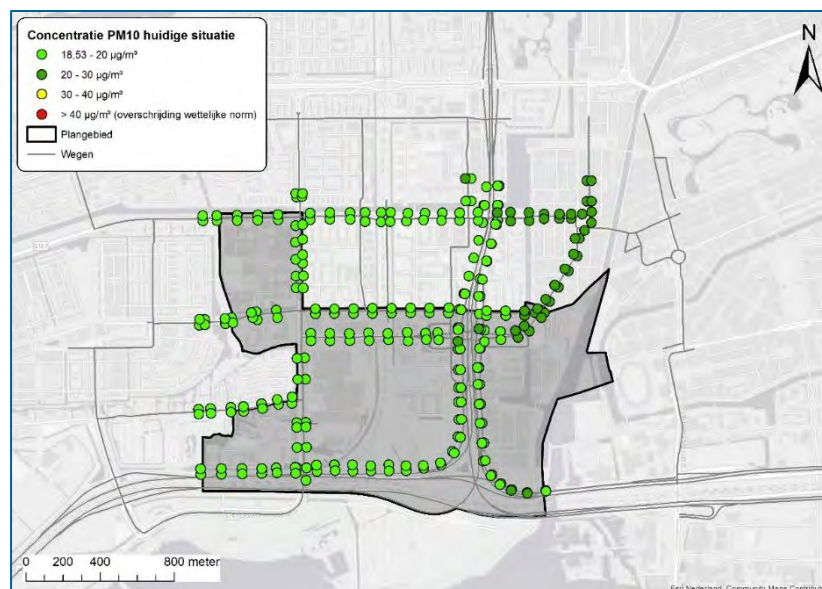
Ten behoeve van de transformatie van het Schinkelkwartier is de bestaande situatie aangaande luchtkwaliteit geanalyseerd. In het OER Schinkelkwartier wordt het volgende geconcludeerd voor het plangebied en haar omgeving:

- Stikstofdioxide: In de huidige situatie ligt de concentratie NO₂ in het plangebied ruim onder de wettelijke grenswaarde (zie figuur 80).

- Fijnstof: Fijnstof is een verzamelnaam voor diverse luchtverontreinigende stoffen die bestaan uit deeltjes tot maximaal 10 micrometer doorsnede. In de huidige situatie ligt de achtergrondconcentratie PM_{10} in het plangebied onder de wettelijke grenswaarde (zie figuur 81).
- Zeer fijnstof is een kleinere fractie van fijnstof (tot 2,5 micrometer) en is dus afkomstig van dezelfde bronnen als fijnstof. In de huidige situatie ligt de concentratie $PM_{2,5}$ in het plangebied onder de wettelijke grenswaarde.



Figuur 80: Concentratie NO_2 , huidige situatie



Figuur 81: Concentratie PM_{10} , huidige situatie

Voor de toekomstige situatie is berekend of het plan 'niet in betekende mate' (nibm) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Hiervoor is door het ministerie van I&M een rekentool gemaakt waar op basis van de verkeersgeneratie een berekening wordt gemaakt.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit,

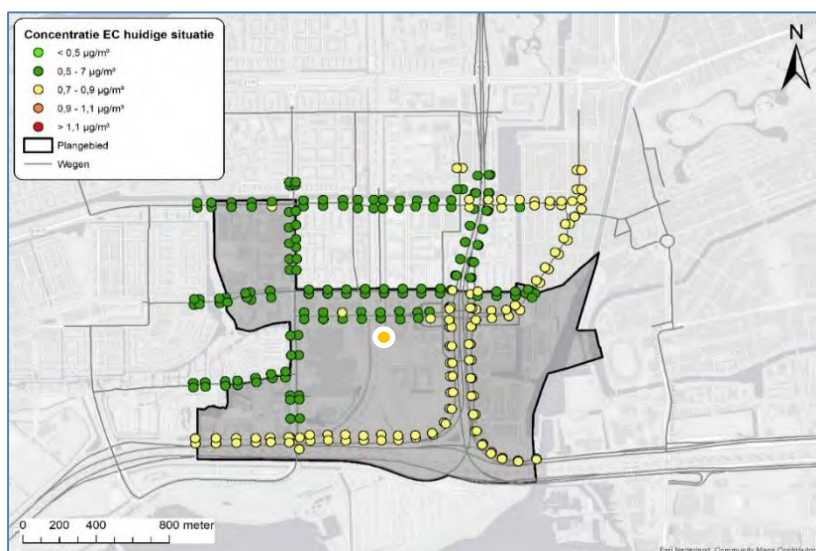
Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1300
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,97
PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate: geen nader onderzoek nodig	

Figuur 82: Overzicht NIBM tool

Bovenstaande laat zien dat het voorziene programma en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie (circa +1.300 mvt) niet in betekende mate een bijdrage levert aan de luchtkwaliteit.

Ultrafijnstof

Ultrafijnstof (stofdeeltjes kleiner dan 0,1 micrometer) komt via wegverkeer en vliegverkeer binnen in Schinkelkwartier. Ultrafijnstof bevat roet, maar ook andere stoffen. De hoogste concentraties roet komen langs wegen voor. De hoeveelheid is afhankelijk van verkeersintensiteiten en weersomstandigheden zoals neerslag, temperatuur en windsnelheid. Wegverkeer levert een substantiële bijdrage aan de concentraties ultrafijnstof in het plangebied. Bij zuidwestelijke wind blijkt de bijdrage van wegverkeer overigens aanzienlijk lager te zijn dan die van luchtvaart.



Figuur 83: Concentraties roet, huidige situatie

De bijdrage van Schiphol aan de concentratie ultrafijnstof ter plaatse van Schinkelkwartier bedraagt tussen 3.000 en 7.000 deeltjes ultrafijnstof per cm³. Daarbij is uitgegaan van 450.000 vluchten, wat

ongeveer overeenkomt met de beoogde krimp van het aantal vluchten. De berekende niveaus hebben een onzekerheid van 15 tot 25 procent. Er zijn geen wettelijke grenswaarden ultrafijnstof, omdat hier nog te weinig over bekend is.



Figuur 84: Concentraties ultrafijnstof luchtvaart

Toekomstige bewoners worden actief en tijdig geïnformeerd over de luchtkwaliteit ter plaatse en eventuele getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een gebied met een zekere mate van luchtverontreiniging.

Conclusie

Zowel in de huidige als toekomstige situatie vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan. Aan de voorwaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het plan voldoet aan de Richtlijn gevoelige bestemmingen. De minimale afstand tot de Henk Sneevlietweg bedraagt 85 m. en voldoet. Echter ligt het oostelijk deel van het plangebied op minimaal 250 m. vanaf de snelweg A10. Om potentiële effecten te voorkomen zijn hier geen gevoelige bestemmingen uit de richtlijn, zoals een kinderdagverblijf, in dit bestemmingsplan toegestaan.

Op basis van bovenstaande wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER en worden potentiële omgevingseffecten voorkomen. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot luchtkwaliteit.

5.4.4 Geur en stof

Inleiding

Geur en/of stof kan in de woon- en leefomgeving hinder veroorzaken. Bij geur en stof gaat het veelal om de geur- en stofemissie van bedrijven. Geur- en stofhinder kan ontstaan als nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals woningen) nabij bedrijven met een geur- of stofpotentieel worden toegestaan of als nieuwe bedrijven met een geur- of stofpotentieel zich nabij bestaande woningen kunnen vestigen. Het beoordelingskader voor geur en stof van bedrijven is vastgelegd in VNG-richtafstanden bedrijven en milieuzonering en heeft daarmee geen wettelijke status.

Toetsingskader

Er is geen specifieke wetgeving ten aanzien van geur en stof van bedrijven, met uitzondering van veehouderijen. De provincie Noord-Holland heeft geurbeleid vastgesteld voor inrichtingen. De gemeente heeft geen eigen geur- of stofbeleid. Het beleid van de provincie is erop gericht om (nieuwe) hinder te voorkomen. Het beleid biedt de mogelijkheid dat het bevoegd gezag van dit algemene uitgangspunt afwijkt en een besluit neemt over een acceptabel niveau van hinder. Indien op een bepaald moment geen sprake is van een acceptabel hinderniveau, verdient het de voorkeur om maatregelen te treffen om dit acceptabele hinderniveau wel te bereiken. Het treffen van bronmaatregelen wordt hierbij genoemd als beste oplossing, maar geur- en stofhinder kan ook worden verminderd of voorkomen worden door het ruimtelijk scheiden van (potentiële) geur- en stofbronnen en (potentieel) gehinderden. Het lokale bevoegd gezag bepaalt per specifieke situatie welke mate van hinder nog acceptabel is.

Onderzoeksresultaten

Uit het OER Schinkelkwartier blijkt dat in de omgeving van het plangebied Overschiestraat 182 en 188 geen bedrijven aanwezig zijn die potentiële hinder veroorzaken op het gebied van geur en/of stof. Ook ligt het plangebied niet binnen indicatieve richtafstanden van geur- of stofrelevante bedrijven. Daarnaast maakt het plan geen nieuwe bedrijven mogelijk.

Wegverkeer en luchtvaart kunnen in delen van Schinkelkwartier tot waarneembare geurconcentraties leiden. Voor wegverkeer blijft dit beperkt tot de directe nabijheid van de snelwegen. Gezien de beperkte concentraties is vanwege wegverkeer geen geurhinder te verwachten. Het plangebied ligt buiten de maatgevende geurcontour van Schiphol.

Nader onderzoek naar de inpasbaarheid van de nieuwe woningen ten aanzien van geur en stof wordt niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

In het plangebied is geur- en/of stofhinder niet aan de orde. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot geur en/of stof.

5.4.5 Omgevingsveiligheid

Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Toetsingskader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's te beperken waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven (bijvoorbeeld LPG-tankstations, ammoniakkoel-installaties en chemische fabrieken).

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Aan grenswaarden moet altijd worden voldaan, van richtwaarden kan om gewichtige redenen worden afgeweken. Bij vaststelling van een bestemmingsplan moet aan de grenswaarde worden voldaan en met de richtwaarde rekening worden gehouden. Op basis van het Bevi geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het Bevi bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen. Voor nieuwe situaties geldt voor het PR in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR worden als norm genoemd:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers, etc.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Uit het Basisnet volgt waar nog nieuwe kwetsbare objecten mogen worden gebouwd.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van de normen voor het PR en GR is aangesloten op de normstelling in het Bevi. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan worden getoetst aan de normen voor het PR. Tevens moet het GR in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord. Een deel van de verantwoording GR (i.c. onderzoek naar maatregelen ter beperking van het GR) kan achterwege worden gelaten indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100 procent is, of;
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of;
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10 procent en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen

ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen dat door dichtbevolkt gebied gaat.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn waarbij voor nieuwe situaties met overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als specifieke beslispunten worden voorgelegd aan het college van B&W. Reeds bekende overschrijdingen langs de Ringweg A10-Zuid en -West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen bij rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking van het uitvoeringsbeleid moet worden voorgelegd aan het college van B&W.

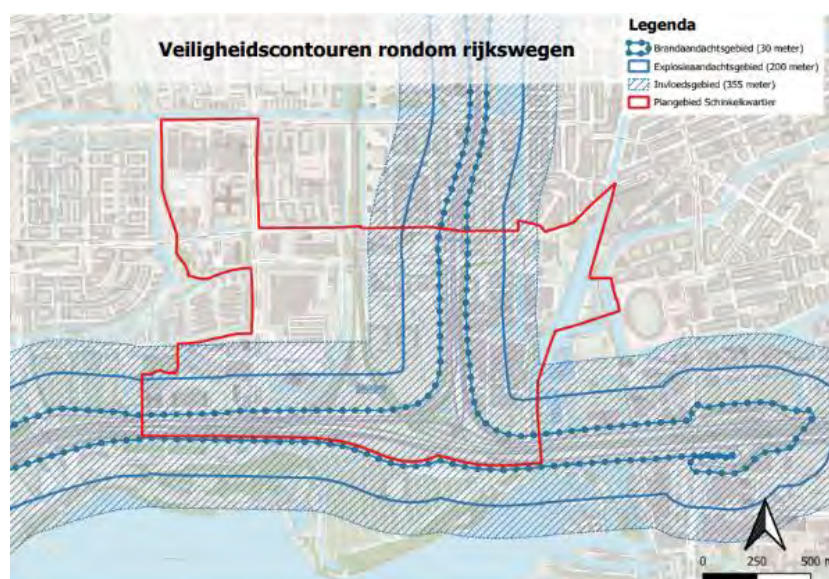
Onderzoeksresultaten

Risicovolle inrichtingen

Nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen (Bevi) aanwezig. In of nabij het plangebied bevinden zich ook geen windmolens/-turbines. In dit bestemmingsplan of de nabije omgeving wordt het plaatsen van windmolens/-turbines ook niet mogelijk gemaakt.

Transport over weg, spoor en water

Nabij het plangebied zijn transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig. Over de rijkswegen A10 en A4 vindt het transport van gevaarlijke stoffen plaats. Voor het groepsrisico moet rekening worden gehouden met een invloedsgebied van 355 meter aan weerszijden van wegvakken. De afstand van de A10 tot het plangebied bedraagt circa 250 meter, de afstand van de A4 tot het plangebied bedraagt circa 550 meter. Het plangebied ligt daarmee binnen het invloedsgebied van deze rijkswegen.



Figuur 85: Veiligheidscontouren rondom snelwegen

Aangezien de planlocatie binnen het invloedsgebied van de rijkswegen is gelegen is beperkte verantwoording van het groepsrisico conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes

(Bevt) verplicht. In het kader van de verantwoordingsplicht moet het bevoegd gezag aangeven of het groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico moet ook rekening worden gehouden met een ongeval met toxische stoffen, waarbij het invloedsgebied tot 880 meter van de weg reikt.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan (vooroverleg 3.1.1. Bro) heeft de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland op het voorontwerp bestemmingsplan gereageerd in de vorm van een advies. Het advies geeft inzicht in de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Geadviseerd wordt de beschreven maatregelen te overwegen en bij de afweging over de acceptatie van het risico (verantwoording groepsrisico) de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening te betrekken. Deze maatregelen zijn:

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren;
- Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren waarbij van de risicobron af kan worden gevlucht;
- Het bouwwerk voorzien van afsluitbare ventilatie waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt (in geval van een ongeval met een giftige stof). Dit is een standaard Bouwbesluit eis bij nieuwbouw;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij een incident;
- Door duidelijke vluchtroutes aan te brengen kunnen mensen het gebied gemakkelijker verlaten.

Het plan geeft in het kader van de beperkte verantwoording van het groepsrisico op verschillende manieren invulling aan zelfredzaamheid en hulpverlening. Artikel 7 verplicht – bij het realiseren van nieuwbouw - tot het beschouwen van zelfredzaamheid van de bewoners en de bestrijdingsmogelijkheden nabij de risicobron. Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

In het plan wordt hoofdzakelijk wonen, maar ook een maatschappelijk programma mogelijk gemaakt. Het is geen vast gegeven dat deze personen beschouwd moeten worden als beperkt- of niet zelfredzame personen, maar het is ook niet uitgesloten. Het plangebied bevindt zich op relatief grote afstand van de risicobronnen. Hierdoor is er meer tijd om te kunnen handelen waardoor de zelfredzaamheid van deze personen wordt vergroot. Ten aanzien van de zelfredzaamheid wordt opgemerkt dat het gezien de afstand tot de rijksweg, gaat om de impact van incidenten met toxische stoffen. Omdat sprake is van nieuwbouw voldoen de woningen en voorzieningen aan de moderne thermische (kier)isolatie-eisen zodat giftige stoffen vertraagd binnentreden. Daarnaast moet de mechanische ventilatie verplicht handmatig afschakelbaar worden uitgevoerd.

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De bereikbaarheid van het plangebied is goed te noemen. Het gebied is ontsloten via hoofdwegen, waaronder de Henk Sneevlietweg en Overschiestraat. Hulpdiensten kunnen het gebied daarmee in principe voldoende goed bereiken, eventueel ook nog vanuit het noorden via het fietspad. Het binnenterrein is minimaal via twee publieke onderdoorgangen toegankelijk en de noordzijde is halfopen.
- Alle zijden van de bouwblokken in het plangebied zijn toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Daarbij is rekening gehouden met de maatvoering van opstelplaatsen voor bluswagens.
- Bij het ontwerp openbare ruimte is rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Daarnaast kan eventueel water worden gewonnen uit de omliggende watergangen.

- Bewoners en gebruikers van het gebied kunnen bij een calamiteit gebruik maken van verschillende vluchtroutes, via de binnentuin en het buitenterrein rondom het gebouw. Van daaruit zijn er routes in noordelijke, zuidelijke en oostelijke richting.
- Tot slot. Ten aanzien van de bestrijdingsmogelijkheden wordt opgemerkt dat Veiligheidsregio over bestrijdingsprotocollen beschikt.

Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats over het treinspoor direct ten westen van het plangebied (traject Sloterdijk-Schiphol). Ook ligt het plangebied niet in de nabijheid van een vaarweg waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Transport buisleidingen

Er zijn in of nabij het plangebied geen buisleidingen met externe veiligheidsrisico's aanwezig.

Luchtvaart

Het vliegverkeer van en naar Schiphol brengt veiligheidsrisico's met zich mee. In heel Nederland kan een vliegtuig neerstorten maar de meeste luchtvaartongevallen gebeuren op of in de directe omgeving van een vliegveld. In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn daarom regels opgenomen ten aanzien van externe veiligheid.

Schiphol bevindt zich op meerdere kilometers ten zuidwesten van het plangebied. Op grond van het LIB Schiphol geldt een beperkingengebied in de omgeving van Schiphol. Het plangebied ligt binnen LIB-zone 5, zie paragraaf 4.1.4. LIB-zone 5 is een afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid. Voor de afweging luchtvaartgeluid wordt verwezen naar paragraaf 5.4.1. Binnen LIB-zone 5 dient de gemeente Amsterdam in het kader van de ruimtelijke procedure te motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Door de nabijheid van Schiphol kan het plangebied worden blootgesteld aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. Vanuit externe veiligheid worden geen specifieke maatregelen getroffen om de gevolgen van een vliegtuigongeval te beperken.

- De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3-zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht.
- De gemeente kan geen maatregelen treffen om dergelijk ongeluk te voorkomen (bronmaatregel). Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.
- De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien, is juist het doel om de Overschiestraat e.o. te transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid.
- De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. Algemene maatregelen zoals risico- en crisiscommunicatie dragen bij aan het optimaliseren van de externe veiligheid in relatie tot het optreden van een vliegtuigongeval. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland kan instructies verstrekken over wat te doen in het geval van een vliegtuigongeval.

- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- De gemeente geeft aan eigenaren van niet-woonfuncties mee dat er een adequaat noodplan wordt opgesteld zodat aanwezigen in het plangebied op de hoogte zijn van de gevaren en hoe zij moeten handelen in geval van een vliegtuigongeval.
- Ten aanzien van vogelaantrekkende werking is op de verbeelding de gebiedsaanduiding "luchtvaartverkeerzone - lib artikel 2.2.3 (vogels)" opgenomen. Deze aanduiding voorkomt dat functies met een vogelaantrekkende werking in het plangebied mogelijk zijn.

Conclusie

Er zijn in en nabij het plangebied geen externe veiligheidsbronnen met een plaatsgebonden risico aanwezig die beperkingen opleggen aan het plan. Wel is op verschillende andere aspecten een nadere motivering en afweging gemaakt ten aanzien van eventuele veiligheidsrisico's en beoordeeld of er sprake is van een aanvaardbare situatie. Dit is gedaan voor:

- Het groepsrisico aangezien de planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van de rijkswegen A10 en A4 en op deze wegen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.
- Zelfredzaamheid, hulpverlening en bestrijdbaarheid, mede op advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, waarmee potentiële omgevingseffecten worden beperkt.
- Risico op een vliegtuigongeval (kans, bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid, communicatie). Dit leidt, gezien de ligging van het plangebied binnen het afwegingsgebied LIB-5, tot een potentieel omgevingseffect maar het risico is aanvaardbaar.

Met bovenstaande onderdelen van het plan wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is sprake van potentiële omgevingseffecten, maar de risico's zijn met inachtneming van de genoemde maatregelen aanvaardbaar. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot omgevingsveiligheid.

5.4.6 Gezondheidsbescherming

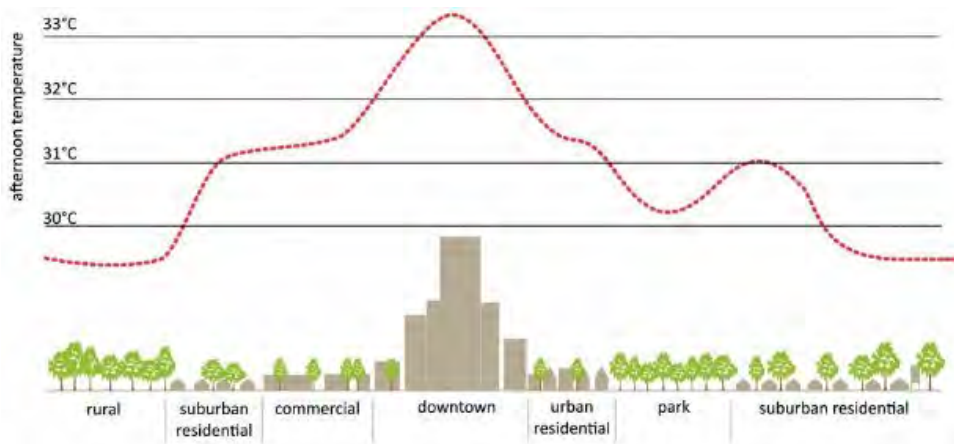
Inleiding

Naast geluid, omgevingsveiligheid, luchtkwaliteit, geur en stof zijn ook de volgende aspecten relevant in het kader van gezondheidsbescherming: hittestress, lichthinder en stralingshinder. In deze paragraaf worden deze aspecten beschreven.

Toetsingskader

Hittestress

Uit onderzoek naar microklimaat in de stad blijkt dat er een significant verschil is tussen de temperatuur in de dichtbebouwde stad en de temperatuur in het omringende landschap (meer dan 5 graden Celsius). Dit warmteverschijnsel wordt het 'stedelijk hitte-eiland' genoemd. Het hitte-eiland effect is het grootst gedurende de nacht en kent verschillen binnen de stad. In een omgeving met veel verhard oppervlak, weinig bomen en water kan de hitte minder snel vervliegen en kan daardoor lang blijven hangen.



Figuur 86: Stedelijk hitte-eiland effect

Boven een zekere grens leiden hoge temperaturen tot hittestress. Dit kan onder andere leiden tot slaapverstoring, gedragsverandering, concentratieproblemen en verminderde arbeidsproductiviteit, maar ook ernstige gezondheidseffecten. De meest gevoelige mensen voor hittegerelateerde ziekten en sterfte zijn ouderen boven de 75 jaar en chronisch zieken. Tijdens hittegolven stijgt het aandeel overledenen met 12 procent ten opzichte van gemiddelde dagen. Voor hittestress geldt geen wettelijk toetsingskader, uitgangspunt is om hittestress zo veel mogelijk te voorkomen.

Lichthinder

Stedelijke gebieden zijn 's avonds en 's nachts vaak continu verlicht. Dit is afkomstig van snelwegen, kantoren, bedrijven, woningen, sportvelden, straatverlichting en auto's. Kunstmatige verlichting maakt het mogelijk om 's avonds en 's nachts langer actief te zijn, bijvoorbeeld sporten of uitgaan. Daarnaast draagt het bij aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid. In de nacht zijn er ook economische activiteiten, zoals transport en reclame. Continue nachtelijke verlichting in stedelijke gebieden heeft ook een keerzijde. Slaap en donkerte zijn essentieel voor het biologische ritme van mens en dier. Als er 's nachts continue veel licht aanwezig is kan dit tot slaapverstoring leiden. Er ontstaat lichthinder als sprake is van ongemak als gevolg van overmatige belichting. Lichthinder kan in kaart gebracht aan de hand van de hemelhelderheid, uitgedrukt in microcandela (mcd)/m² en het aantal zichtbare sterren onder een hoek van 45 graden vanaf een specifieke locatie. Voor een donker buitengebied (zoals de Veluwe of het Waddengebied) geldt dat de hemelhelderheid niet meer 0,2 mcd/m² bedraagt.

Stralingshinder

In de directe nabijheid van onderstations, transformatorhuisjes en hoog- en middenspanningskabels zijn elektromagnetische velden aanwezig. Het langdurig verblijven van mensen nabij bovengrondse hoogspanningslijnen binnen magneetvelden sterker dan 0,4 microtesla wordt geassocieerd met gezondheidsrisico's. De rijksoverheid hanteert daarom uit voorzorg het beleidsprincipe dat binnen die zone geen gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Gevoelige bestemmingen zijn plekken waar kinderen normaal gesproken langdurig verblijven, zoals woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven.

In aanvulling op het landelijk beleid voor bovengrondse hoogspanningslijnen is de gemeente Amsterdam voornemens om voor alle netwerkcomponenten als beleidsprincipe te hanteren dat mensen langdurig verblijven in een jaargemiddeld magneetveld sterker dan 0,4 microtesla wordt voorkomen. Verder is het beoogde uitgangspunt dat netbeheerders in nieuwe situaties standaard proportionele maatregelen treffen om het magneetveld te beperken. In geval van realisatie van nieuwe gevoelige bestemmingen of

verplaatsing of realisatie van netwerkcomponenten moet binnen bepaalde afstanden van de bron onderzoek worden gedaan naar de omvang van het magneetveld. Voor 50 kV kabels wordt een onderzoekszone van 10 meter gehanteerd en voor 50 kV onderstations een onderzoekszone van 25 meter. Als sprake blijkt te zijn van een magneetveld sterker dan 0,4 microtesla dan worden in overleg met netbeheerders en na advies van GGD Amsterdam eventueel aanvullende maatregelen getroffen.

Onderzoeksresultaten

Hittestress

Het plangebied ligt in een overgangsgebied tussen de dichtbebouwde stad en het omringende landschap, waar duidelijk sprake is van grote temperatuurverschillen. Op de kaart zijn onder andere de verharde omgeving van datacenter Global Switch, de koele sportvelden en de koelpotentie van de omgeving van de Nieuwe Meer goed zichtbaar. In de huidige situatie blijven met name de snelwegen, bedrijfs- en kantoorgebouwen en parkeerterreinen nog lang warm, terwijl de sportvelden en het groene profiel van het spoortracé 's nachts juist snel afkoelen. Ook het plangebied is goed zichtbaar als locatie waar de warmte lang aanwezig blijft.



Figuur 87: Temperatuurverschillen omgeving Schinkelkwartier

Met de transformatie van het plangebied wordt rekening gehouden met hittestress. De gemeente stimuleert marktpartijen om groen en water in een vroegtijdig stadium van de gebiedsontwikkeling te integreren in het ontwerp. De integratie van groen en water draagt niet alleen bij aan de klimaatbestendigheid, maar ook aan de leefbaarheid en gezondheid van het gebied, aangezien het hittestress tegengaat. Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient daarom rekening te worden gehouden met voldoende zonbescherming/ schaduwplekken, groen- en watervoorzieningen en voldoende watertappunten.

In het plan is dit als volgt vertaald:

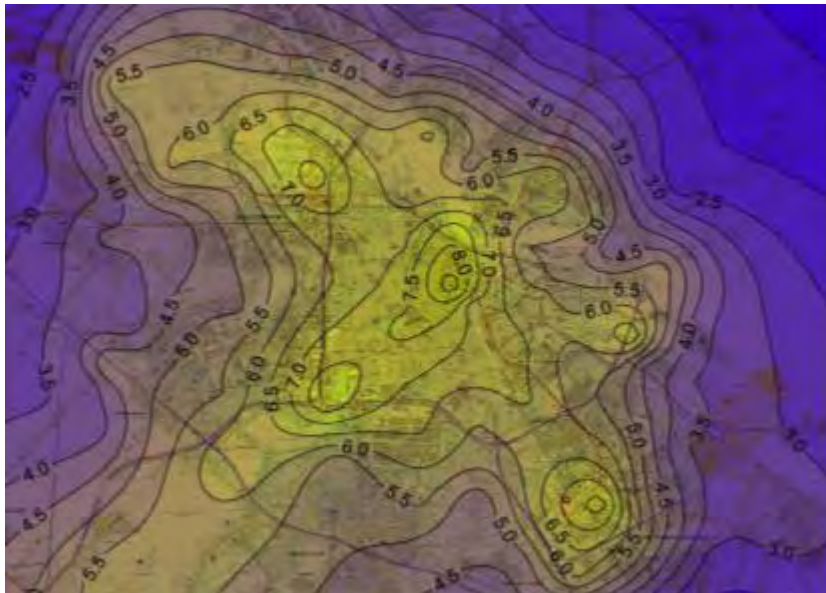
In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard met platte daken en bestrating. In de nieuwe situatie ontstaat een gunstigere situatie. Er is immers ruimte voor binnentuinen. Deels zal daar nog verharding aanwezig zijn, in de vorm van toegangspaden, maar deze kunnen waterdoorlatend worden

aangelegd. Hoofdzakelijk is er echter ruimte voor groen, tuinen, speelvoorzieningen, etc. (zie ook paragraaf 5.2.2 en 5.2.3). Deze ruimte is in het bestemmingsplan geborgd door het opnemen van een maximaal bebouwingspercentage van 70 procent, waarmee circa 30 procent 'onbebouwd' blijft. Tevens moet minimaal 50 procent van het onbebouwde deel uit groen bestaan. Concreet: Het groen oppervlak van de totale binnentuin bedraagt circa 2.120 m². Hiermee krijgt 28 procent van het totale plangebied een groene inrichting en wordt 68 procent van het onbebouwde oppervlak groen ingericht. Het plan voorziet tevens in zonwering en de toepassing van een wadi voor verkoeling.

Op deze wijze wordt de kans op hittestress verminderd.

Lichthinder

Uit onderstaande figuur blijkt de hemelhelderheid ter plaatse van het Schinkelkwartier 6 tot 8 mcd/m² te bedragen.



Figuur 88: Hemelhelderheid

De snelwegen A4 en A10, in het bijzonder knooppunt Nieuwe Meer, levert een belangrijke bijdrage aan de nachtelijke verlichting in Schinkelkwartier. In het plangebied zijn veel grote bedrijven en kantoren aanwezig waarvan een groot deel van het terrein en/of het gebouw verlicht is. Ook de sportterreinen in en nabij het plangebied zorgen voor veel licht, al gelden hiervoor regels op grond van het Activiteitenbesluit.

De transformatie van Schinkelkwartier leidt mogelijk tot zeer beperkt extra lichthinder. Gebouwen stralen licht uit, evenals straatverlichting, extra gemotoriseerd verkeer en OV-haltes. In hoeverre licht in een stedelijke omgeving als Amsterdam als 'hinderlijk' ervaren wordt, is subjectief. Daarbij moet opgemerkt worden dat de maatgevende lichtbronnen (rijkswegen, de binnenstad, sportvelden, Schiphol) een gegeven zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met het voorkomen van lichthinder, waarbij aandacht wordt besteed aan eventuele lichtreclame, de wijze waarop gebouwen worden verlicht, eventuele lichtinval in de directe omgeving en de mogelijke impact op vleermuizen. Bij nadere uitwerking van de plannen wordt hier verder invulling aan gegeven.

Het verlichtingsniveau van het binnenterrein en de entrees moet gelijk zijn aan het verlichtingsniveau in de openbare ruimte:

- Te voldoen aan de Richtlijn Openbare Verlichting (R-OVL) en het Politiekeurmerk Veilig Wonen).
- Het hanteren van een standaardkleurtemperatuur (warm wit; 2700/3000 K) (Beleidskader Verlichting (2017)).

Stralingshinder

In het plangebied is stralingshinder niet aan de orde. In de huidige en toekomstige situatie zijn geen stralingsbronnen aanwezig die elektromagnetische velden veroorzaken die tot gezondheidsrisico's leiden. Nabij het plangebied, ten westen, lopen wel enkele hoog- en middenspanningskabels en onderstations bij Global Switch. Ten zuiden van het plangebied liggen een 150 kV hoogspanningsverbinding en transformatorstation Nieuwe Meer. Deze voorzieningen liggen op ruim voldoende afstand van het plangebied.

Aanvullend geldt dat in pandige trafohuisjes, onderstations en aanleggen van nieuwe of verleggen van bestaande hoogspanningskabels (> 50 kV) alleen mogelijk is nadat advies met betrekking tot elektromagnetische velden is ingewonnen bij GGD Amsterdam.

Conclusie

Met bovenstaande onderdelen van het plan wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER en worden potentiële omgevingseffecten voorkomen. Het bouwplan draagt met het groene binnenterrein bij aan het verminderen van hittestress. In het plangebied is stralingshinder niet aan de orde. In de huidige en toekomstige situatie zijn geen stralingsbronnen aanwezig die elektromagnetische velden veroorzaken die tot gezondheidsrisico's leiden. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot hittestress, lichthinder en stralingshinder.

5.4.7 Gezondheidsbevordering

Inleiding

Ruimtelijke gezondheidsbevordering heeft betrekking op het stimuleren van gezond gedrag. Gezondheid kan worden gestimuleerd door voorzieningen en routes te realiseren die uitnodigen tot sporten en bewegen, zoals sporttoestellen, fietsroutes en groenvoorzieningen. Ongezonder eetgedrag en roken kunnen deels worden verminderd door rookvrije plekken in te stellen en de beschikbaarheid van ongezonde eetgelegenheden te beperken. Met name nabij scholen en andere plekken waar veel jongeren verblijven heeft dit positieve gevolgen voor de gezondheid.

Met oog de transformatie van het plangebied en Schinkelkwartier is het voorzien in voldoende sport- en bewegingsvoorzieningen wenselijk. Belangrijk daarbij is dat sprake is van een toename van sporters in de openbare ruimte, een opkomst van stedelijke georiënteerde 'urban' sporten en groeiende wachtlijsten bij sportverenigingen.

Toetsingskader

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, spelen en bewegen, 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 bvo 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 er rookvrije openbare ruimten komen. 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.

Onderzoeksresultaten

Sport en bewegen

Het plan is getoetst aan de Amsterdamse referentienormen. Uit deze toets volgt dat het plan hieraan voldoet voor wat betreft spelen en sporten.

Het plan voorziet in een groen binnenterrein met een speelplek van 150 m². Deze binnentuin kent een zones tussen "avontuurlijk" naar "rustig". In de "avontuurlijke" zone is een speelplaats opgenomen waarbij gebruik is gemaakt van natuurlijke speelelementen zoals bijvoorbeeld boomstammen, stapstenen in de wadi, een zandbak en eventueel een petanque baan.

Echter niet alle sport- en bewegingsfuncties zijn voorzien in het plangebied. Voor binnensport, veldsport en een speelveld is geen ruimte in het plangebied, maar wel elders binnen Schinkelkwartier. Deze functies zijn in de toekomst op loop- en fietsafstand bereikbaar, waarmee invulling wordt gegeven aan de uitgangspunten van de Beweeglogica.

Leefstijl

Horeca is toegestaan binnen het plangebied, maar horeca van categorie D (snackbars) zijn uitgesloten. Binnen 250 m. afstand van het plangebied zijn namelijk twee scholen aanwezig: Het Lumion College ligt op ca. 150 m. afstand van het plangebied, het ROC op ca. 200 m. afstand van het plangebied.

Het leidend thema voor het binnenhof (binnentuin) is het voedselbos met onder meer fruitbomen. Het driedimensionale hof vormt een serie van groene buitenruimtes waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en waar zij een plek kunnen vinden om te verblijven, tuinieren, bewegen, spelen of ontspannen in de lufte van de stad. De tuinen hebben een gemeenschappelijk karakter en maken ontmoeting op een informele manier mogelijk.

Conclusie

Met bovenstaande onderdelen van het plan wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER. Er is geen sprake van potentiële omgevingseffecten of deze worden voorkomen. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot gezondheidsbevordering.

5.5 Energie en circulariteit

Met de transformatie van Schinkelkwartier wordt een duurzame en energieneutrale leefomgeving beoogd. Om een toekomstbestendig plangebied te realiseren dat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen is er gekeken naar welk effect de transformatie heeft op circulaire doelen, zoals een energieneutrale wijk realiseren, het hergebruiken van materialen en een verantwoorde wijze van afvalinzameling.

5.5.1 Energie

Inleiding

Energie heeft raakvlakken met de ambities duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Het reduceren van energieverbruik, de keuze voor het energiesysteem en het benutten van de potentie voor duurzame opwekking dragen bij aan het behalen van de ambities voor duurzaamheid.

Toetsingskader

Agenda duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid bevat de gemeentelijke ambities voor duurzame energie, schone lucht, uitbreiding van milieuzones, circulaire economie en klimaatbestendigheid. De agenda bevat onder meer concrete doelen voor duurzame opwekking, energiebesparing en het versneld aardgasloos maken van de stad. Naar aanleiding van het klimaatinitiatief is de ambitie voor duurzame energie in 2018 verder aangescherpt.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050

De Routekaart Klimaatneutraal beschrijft de lange termijn visie en strategie op de Amsterdamse energietransitie, die ook voor Schinkelkwartier richtinggevend zijn. In 2040 zijn alle gebouwen in Amsterdam aardgasvrij en worden duurzaam verwarmd. Daarnaast geldt vanaf 1 januari 2021 voor alle nieuwbouw dat deze moeten voldoen aan de BENG-normen. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet zullen er publiekrechtelijk ambitieuzere BENG-eisen komen voor nieuwbouwwoningen.

Nieuwbouw is in de toekomst alleen nog maar energieneutraal. In 2030 is al het verkeer op Amsterdamse wegen en over het water uitstootvrij. Van de elektriciteit die huishoudens gebruiken wordt in 2030 80 procent opgewerkt uit zonne- en windenergie.

Transitievisie Warmte

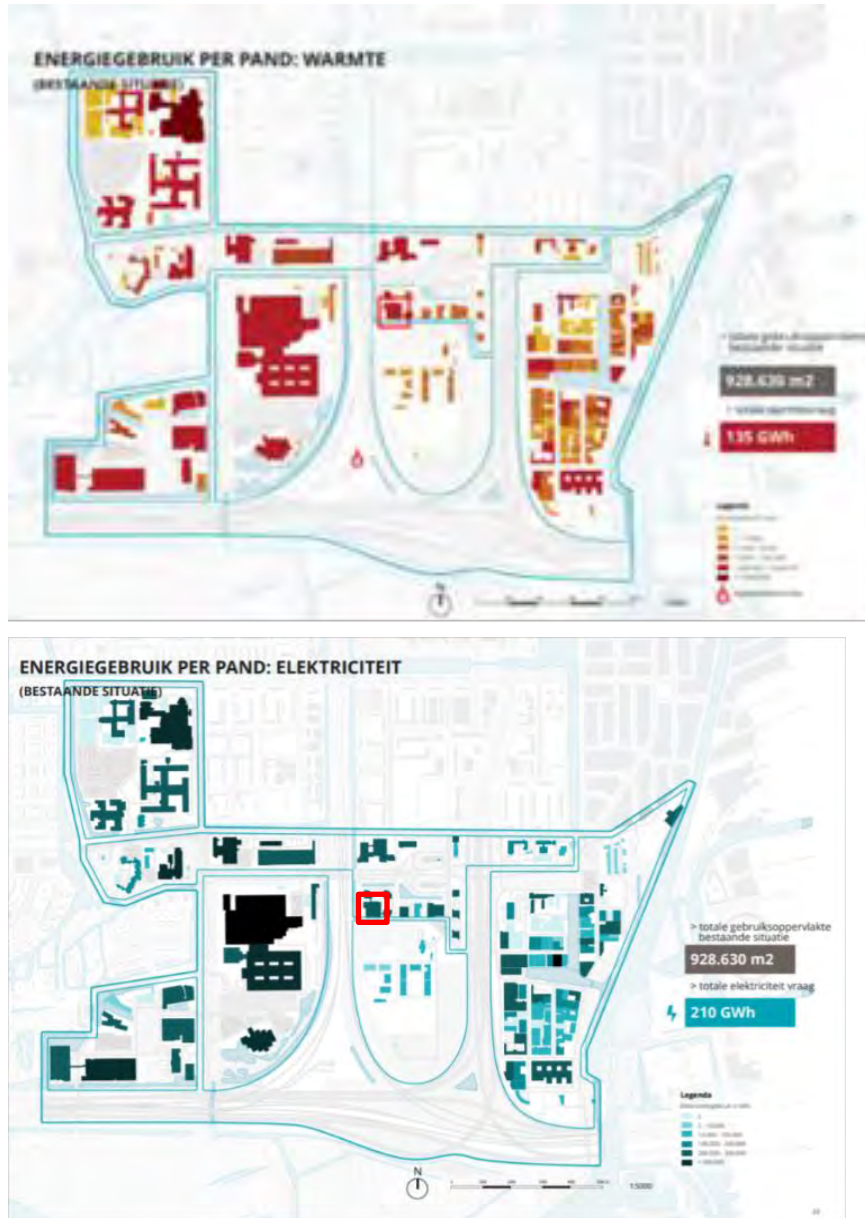
De Transitievisie Warmte beschrijft hoe de overstap naar aardgasvrij zorgvuldig en betaalbaar kan zijn, welke oplossingen het beste passen en in welke volgorde. Voor nieuwbouw- en transformatiegebieden zoals Schinkelkwartier wordt met name in gezet op warmtenetten. Daarbij is de fasering van de gebiedsontwikkeling bepalend voor de uitrol van de warmtetransitie.

Onderzoeksresultaten

Energievraag huidig

Het huidige energieverbruik in Schinkelkwartier (bestaande uit elektriciteit en warmte gebruik) is geschat door kerngetallen voor gebruik te koppelen aan de gebruiksoppervlakte. Het verbruik is ingeschat op 210 Gwh waarvan een koudevraag van 9,2 Gwh. Uit de kaart met elektriciteitsgebruik per pand valt op dat de

twee datacenters (Global Switch in Nieuwe Meer Oost en Colt Telecom in Schinkelhaven) verreweg de grootste elektriciteitsvragers in het gebied zijn.



Figuur 89: Energiegebruik

Het huidige warmtegebruik in Schinkelkwartier is ingeschat op 135 GWh. Uit de kaart met warmtegebruik per pand valt op dat het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis de opvallendste warmtevrager in het gebied is. De oude gebouwen zijn de gebouwen die het meeste verbruiken. Overschiestraat 182 en 188 behoren ook tot de grote verbruikers met betrekking tot energieverbruik.

Energievraag toekomstig

De inschatting is dat de elektriciteitsvraag als gevolg van transformatie in totaal circa 30 procent toeneemt tot 271 GWh, waarvan een koudevraag van 13 GWh. Het aantal vierkante meters neemt echter met meer dan 250 procent toe. De verklaring voor de relatief beperkte toename van de elektriciteitsvraag komt

doordat in de toekomstige situatie sprake is van een groot aandeel nieuwbouw. Voor nieuwbouw geldt, uitgaande van de BENG norm, een veel lager gebruik per m². Bovendien komt een deel van de nieuwbouw in de plaats van bestaande panden met een relatief hoog elektriciteitsgebruik.

De inschatting is dat als gevolg van transformatie de warmtevraag met circa 16 procent toeneemt tot 155 GWh. Net als bij elektriciteitsvraag is dit te verklaren doordat een relatief groot deel nieuwbouw is gepland, waarbij voor nieuwbouw een veel lager warmteverbruik per m² geldt. Bovendien komt een deel van de nieuwbouw in de plaats van bestaande panden met een relatief hoog warmtegebruik. Het plan zet ten aanzien van de energievraag in op de volgende maatregelen:

- Het streven is een EPC < 0,2. Dit is te vertalen naar BENG₁ = 60, BENG₂ = 20 en BENG₃ = 70;
- WKO is nog een alternatief en wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Energiesysteem

In de huidige situatie is de bebouwing in het Schinkelkwartier ten behoeve van de warmtevoorziening hoofdzakelijk aangesloten op aardgas. Voor heel Nieuw-West, dus heel Schinkelkwartier exclusief deelgebied Schinkelhaven, geldt een concessie waarbij alle nieuwe bebouwing aangesloten moet worden op het bestaande stadswarmtenet van Westpoort Warmte. Het bestaande stadswarmtenet is een net op hoge temperatuur dat recent in Schinkelkwartier is uitgebreid met nieuwe aanvoerleidingen en een hulpwarmtecentrale in de sporendriehoek.



Figuur 90: Stadswarmtenet

Nieuwbouw binnen 40 meter van het warmtenet van Westpoort Warmte wordt daar in principe op aangesloten, tenzij op grond van het gelijkwaardigheidsbeginsel van de aansluitplicht mag worden afgeweken. In 2019 heeft de gemeenteraad de motie lage temperatuur (LT) aangenomen waarin is opgenomen dat alle nieuwbouw aangesloten moet worden op een LT-systeem. De gemeente Amsterdam heeft private afspraken gemaakt met hierin een inspanningsverplichting, waarbij partijen op de hoogte moeten worden gebracht van de geldende aansluitplicht.

De herontwikkeling Overschiestraat 182 en 188 betreft nieuwbouw. Dit houdt in dat er in de toekomstige situatie niet meer gebruik wordt gemaakt van aardgas. Het plan wordt aardgasloos opgeleverd. Het plangebied ligt op meer dan 40 m. afstand van het warmtenet, namelijk op ca. 200 meter. Stadswarmte is

daarmee wel mogelijk, maar een afsluitplicht is afhankelijk van de aanbieder van de concessiehouder. WKO is daarom nog een alternatief. Dit maakt het bestemmingsplan mogelijk.

Energiepotentie

De transformatie van het Schinkelkwartier heeft invloed op de energiepotentie: meer bebouwing, betekent een grote beschikbaar (dak)oppervlakte voor PV- of PT- panelen. Hierdoor neemt de opbrengst toe. Doordat zowel voor de potentie van warmte als van elektriciteit gerekend wordt met dezelfde oppervlaktes, kunnen deze twee waarden niet zonder meer bij elkaar worden opgeteld. Een dakoppervlak wordt in de berekeningen nu of maximaal ingezet voor PV-panelen (elektriciteit) of PT-panelen (warmte).

Het plan levert hierin een bijdrage door de toepassing van PV-panelen.

Conclusie

De herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geeft op verschillende manieren invulling aan de energieambities van de gemeente en het Schinkelkwartier. Het plan voorziet in:

- EPC < 0,2 (streven). Dit is te vertalen naar BENG₁ = 60, BENG₂ = 20 en BENG₃ = 70;
- Aardgasloze oplevering;
- Stadswarmte is mogelijk, maar gezien de afstand van meer dan 40 m. van het net en daarmee de aanbieder van de concessiehouder is WKO is een alternatief;
- Toepassing van PV panelen.

Met bovenstaande onderdelen van het plan wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER en worden potentiële omgevingseffecten voorkomen. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot energie.

5.5.2 Circulariteit

Inleiding

Uitgangspunt van circulair bouwen is dat grondstoffen en bouwmaterialen zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten worden gehouden en dat gebieden en bouwwerken toekomstbestendig worden gemaakt. Met het sluiten van de kringloop, waarbij grondstoffen en bouwmaterialen maximaal worden hergebruikt, behouden gebouwen hun waarde en worden negatieve effecten op klimaat, gezondheid en ecologie beperkt.

Toetsingskader

Agenda duurzaamheid

De gemeente zet in op een circulaire economie. Hieronder hoort ook het gebruik van duurzame materialen. Het gebruik van hout met het FSC keurmerk is een randvoorwaarde. De ambitie is om een zo laag mogelijke MPG score te behalen, waarbij een score van 0,8 maximaal is.

De gemeente Amsterdam wil de stad zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050, circulair maken. Daarbij heeft het huidige stadsbestuur de volgende ambities gesteld:

- 2025: 65 procent van al het huishoudelijk afval moet te scheiden zijn voor hergebruik (Agenda Duurzaamheid);
- 2030: 50 procent minder gebruik van primaire grondstoffen dan nu (ondertekening Landelijk Grondstoffenakkoord);
- 2050: volledig circulaire economie (ondertekening Landelijk Grondstoffenakkoord).

Amsterdam Circulair 2020-2025

Amsterdam wil in 2050 een circulaire stad zijn: een stad waar waardevolle materialen en grondstoffen worden hergebruikt en netto geen afval wordt geproduceerd. In de gebiedsontwikkeling kan met

hergebruik van materialen in gebouwen en openbare ruimte een grote bijdrage aan deze ambitie worden geleverd, in het geval van een gebiedstransformatie zoals Schinkelkwartier is dat nog vanzelfsprekender.

Onderzoeksresultaten

Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden. Onderstaande ambities zijn benoemd in de bouwvelop en richtinggevend geweest voor het bestemmingsplan. In de verdere bouwkundige en architectonische uitwerking van het bouwplan zullen deze aspecten verder worden uitgewerkt.

Circulair bouwen

De gemeente zet in op een circulaire economie. Hieronder hoort ook het gebruik van duurzame materialen. Het gebruik van hout met het FSC keurmerk is een randvoorwaarde. De ambitie is om een zo laag mogelijke MPG score te behalen. Er geldt een norm van 0,8 voor de milieuprestatie van een gebouw (MPG). Bij voorkeur wordt gestreefd naar een MPG van maximaal 0,5.

Afval

Het afval afkomstig van de woningen, wordt in ondergrondse afvalcontainers in de openbare ruimte opgevangen. De gemeente is verantwoordelijk voor het aanbieden en legen van deze afvalcontainers. Afval voor utiliteit wordt in pandig georganiseerd, uit het zicht en logistiek goed bereikbaar. Het plan voorziet hierin. Hiermee worden potentiële omgevingseffecten voorkomen.

De doelstelling van de gemeente is om van alle afval grondstoffen te maken, zodat er uiteindelijk geen sprake meer is van restafval. Dat kan alleen als afval zo veel mogelijk gescheiden wordt ingezameld. Uiteindelijk zou er in 2050 geen restafval meer moeten overblijven.

Grondstoffen

De transformatie van Schinkelkwartier levert een bijdrage aan het stimuleren van circulair bouwen en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen. Voor de beoordeling van de effecten van transformatie wordt als uitgangspunt gehanteerd dat ten aanzien van bouwen wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Nieuwe woningen en kantoren moeten daarbij voldoen aan de Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) van 0,8. Deze waarde gaat de gemeente Amsterdam implementeren in de Bouwverordening op basis van experimenten in het kader van de Crisis- en herstelwet.

Voor demontage (verfijnde manier van slopen) geldt als uitgangspunt dat dit wordt uitgevoerd volgens de bestaande wet- en regelgeving voor sloop. Zo worden de gevaarlijke componenten gescheiden gehouden net als bijvoorbeeld asbest. Daarnaast is het zo veel mogelijk (her)gebruiken van grond in het gebied uitgangspunt bij de transformatie.

Het plan gaat uit van de toepassing van duurzame en herbruikbare materialen, waaronder FSC hout. Uitgangspunt voor het plan is een MPG-norm van maximaal 0,8. Daarmee worden potentiële omgevingseffecten voorkomen.

Grondstoffenpaspoort

Bij sloop en nieuwbouw wordt een grondstoffenpaspoort opgesteld, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt welke materialen worden gebruikt, welke materialen zijn hergebruikt en welke fundamentele onderdelen en materialen weer kunnen worden hergebruikt. Het rapport wordt opgesteld bij het definitief ontwerp.

Grondbalans

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met het optimaliseren van de grondbalans, waarbij bij voorkeur aangeleverde grond uit het gebied afkomstig is en afgevoerde grond in het gebied wordt toegepast.

Bouwhinder

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt een BLVC plan opgesteld, waarin maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken over Bereikbaarheid (waaronder bouwverkeer), Leefbaarheid (waaronder geluid-, stof- en trilling- en visuele hinder), Veiligheid en Communicatie tijdens de bouw worden vastgelegd.

Conclusie

De herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geeft op verschillende manieren invulling aan de circulaire ambities van de gemeente en het Schinkelkwartier. Het plan voorziet in:

- Toepassing van herbruikbare en duurzame materialen;
- Flexibel en adaptief bouwen;
- Ondergrondse afvalinzameling;
- Maximaal een score van 0,8 MPG (milieuprestatie gebouwen) bij nieuwbouw;
- Een grondstoffenpaspoort.

Met bovenstaande onderdelen van het plan wordt invulling gegeven aan de spelregels uit het OER en worden potentiële omgevingseffecten voorkomen. Hiermee zijn er voor de herontwikkeling van Overschiestraat 182 en 188 geen belemmeringen met betrekking tot circulariteit.

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

6.2 Verbeelding

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes en bouwvolumes staan aangegeven. De verbeelding heeft, in samenhang met de planregels, een juridisch bindend karakter. De verbeelding is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Dit uit zich met name in de structuur en verbeelding. De verbeelding is opgebouwd en gecodeerd volgens IMRO 2012 en de Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke richtlijn voor het benoemen van de bestemmingen, het bijbehorende kleurgebruik en het gebruik en de vorm van aanduidingen. Als ondergrond is een recente topografische ondergrond (GBKN) gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. De verbeelding is verder voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens op de verbeelding weergegeven.

6.3 Planregels

De indeling van de planregels is als volgt:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels omvat twee artikelen: een artikel met de begripsbepalingen en een artikel dat de wijze van meten bepaalt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels geeft een invulling aan de opgenomen bestemmingen, waarbij in de meeste gevallen het volgende stramien wordt gevolgd:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de bouwregels: regels omtrent hoogte, bouwgrenzen et cetera;

- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bouwregels;
- specifieke regels met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gebruiksregels;
- de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels bevat regels die gelden voor meerdere in het plan opgenomen bestemmingen:

- anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels;
- algemene gebruiksregels;
- algemene afwijkingsregels;
- algemene wijzigingsregels;
- algemene procedureregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat regels die betrekking hebben op:

- overgangsrecht ten aanzien van bouwen;
- overgangsrecht ten aanzien van gebruik;
- de slotregel.

6.4 Artikelgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per artikel uiteengezet op welke wijze het beleid, de regelgeving en het ruimtelijk kader/spelregelkaart zijn vertaald in de regels van het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188.

6.4.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

6.4.2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

De bestemming 'Groen' is toegekend aan een strook aan de zuidkant van het plangebied, waar het van belang is om het aanwezige groen te handhaven of te versterken. Op deze gronden zijn groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, fietsparkeervoorzieningen, kunstobjecten, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen, bruggen en viaducten, steigers, water, oevers en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Voor het aanleggen of uitbreiden van ongebouwde parkeervoorzieningen geldt een vergunningplicht. Op de voor 'Groen' bestemde gronden zijn gebouwen uitsluitend toegestaan in de vorm van erkers, balkons, luifels of geluidwerende voorzieningen en daarmee te vergelijken bouwonderdelen. Deze bouwonderdelen (van de hoofdgebouwen van de naastgelegen bestemming 'Wonen') mogen maximaal 0,7 meter uitsteken. Hiervan kan met een omgevingsvergunning worden

afgeweken tot maximaal 1,0 meter. Voor de genoemde bouwonderdelen geldt dat ze uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag (1^e verdieping) zijn toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Verkeer (artikel 4)

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de gronden waar rijwegen, fiets- en voetpaden, niet zijnde autosnelwegen en de openbare ruimte zijn voorzien. Op deze gronden zijn parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen en verkeerskundige voorzieningen toegestaan. Op de voor 'Verkeer' bestemde gronden zijn gebouwen uitsluitend toegestaan in de vorm van erkers, balkons, luifels of geluidwerende voorzieningen en daarmee te vergelijken bouwonderdelen. Deze bouwonderdelen (van de hoofdgebouwen van de naastgelegen bestemming 'Wonen') mogen maximaal 0,7 meter uitsteken. Hiervan kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 1,0 meter. Voor de genoemde bouwonderdelen geldt dat ze uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag (1^e verdieping) zijn toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. Voor reclamemasten lichtmasten en/of vlaggenmasten bedraagt de maximum bouwhoogte 10 meter.

Wonen (artikel 5)

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor: het benutten van woonruimte, niet zijnde standplaatsen, ten behoeve van bewoning, daaronder begrepen aan-huis-gebonden-beroep. Uitsluitend in de eerste bouwlaag zijn toegestaan: dienstverlening van categorie A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en horeca van categorie A en B met de daarbij behorende. Op deze gronden zijn bijbehorende bouwwerken, bijbehorende voorzieningen ter voorkoming of vermindering van windhinder, groenvoorzieningen, tuinen en erven, speelvoorzieningen, speelplek, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, ondergrondse parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, in- en uitritten, binnenterreinen en daarmee vergelijkbare verblijfsgebieden en onderdoorgangen.

Het programma bestaat uit een maximum brutovloeroppervlakte van gebouwen van 30.500 m². Hiervan mag maximaal 96 procent benut worden voor woningen. De gemiddelde gebruiksoppervlakte van de woningen mag niet minder dan 49 m² bedragen. Dienstverlening en horeca is toegestaan met een brutovloeroppervlakte tussen de 4 en 10 procent van de 30.500 m². De niet-woonfuncties zijn uitsluitend toegestaan op de eerste bouwlaag (de begane grond). Er zijn maximaal twee horecagelegenheden toegestaan van maximaal 250 m². Dienstverlening is toegestaan met 350 m² per unit.

De minimale- en maximale bouwhoogtes zijn op de verbeelding met de maatvoeringsaanduidingen 'maximum bouwhoogte' en 'minimum bouwhoogte' opgenomen. Het maximum aantal bouwlagen is met de maatvoeringsaanduiding 'maximum aantal bouwlagen' ook vastgelegd op de verbeelding. In de regels is opgenomen dat de eerstelijnsbebouwing van zuid- en westgevel (ter afscherming van geluid) aaneengesloten moet worden gebouwd, met uitzondering van de onderdoorgangen en in- en uitritten van gebouwen ten behoeve van parkeren.

Om een aanvaardbaar windklimaat te borgen is voor de omgevingsvergunning voor het bouwen een nader windhinderonderzoek verplicht. Tevens kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen aan het bouwplan.

Vanwege overschrijding van de maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder is in de bouwregels op een deel van de gevels een bepaling opgenomen met betrekking tot dove gevels. De betreffende gevels zijn aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – dove gevel'. Als bijlage bij de regels is een overzicht opgenomen waarin te zien is welke gevels het betreft. Een dove gevel mag onderbroken worden door een gesloten/verglaasd balkon of loggia. Van de verplichting van de een dove gevel kan worden afgeweken als middels een akoestisch onderzoek aangetoond wordt dat de maximale ontheffingswaarden

niet worden overschreden en voldaan wordt aan de vastgestelde hogere waarden, of als wordt aangetoond dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Daarnaast kan in een dove gevel een andere maatregelen worden toegepast, zodat er wel te openen delen worden gerealiseerd. Dit is alleen mogelijk via een afwijking omgevingsvergunning en als er elders een stille zijde aanwezig is.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient ten minste één geluidluwe gevel aanwezig te zijn. Een stille zijde kan gecreëerd worden middels toepassing van ene geluidwerende voorzieningen als een loggia óf afgeschermd balkon. Onder voorwaarden is het mogelijk om af te wijken van de eis van de stille zijde. Dit geldt alleen voor de woningen waar de geluidsbelasting onder de maximale ontheffingswaarde ligt. In dat geval kan een alternatieve geluidsooplossing, zoals een geluid gedempt lamellenrooster worden toegepast. Gemotiveerd moet worden dat aan het doel van het Amsterdams geluidbeleid wordt voldaan.

Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat de bovenste twee bouwlagen van elk gebouw met een 'setback' (wisselende daklijn) worden gerealiseerd. Dit houdt in dat de gevels van bovenste twee bouwlagen een verspringing hebben en dus (minimaal 2 meter) achter de denkbeeldige verticaal doorgetrokken voorgevel van het gebouw worden gebouwd. Het is denkbaar dat niet op elk gebouw een setback wordt gerealiseerd op de bovenste twee bouwlagen (zoals te zien in onderstaande figuur 73). Om de flexibiliteit in het ontwerpproces te waarborgen in een afwijkingsmogelijkheid opgenomen waardoor het mogelijk blijft om geen setback te realiseren of alleen een setback op de bovenste bouwlaag te realiseren. De afwijkingsmogelijkheid kan worden gebruikt indien geen sprake is van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Tevens is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het realiseren van een binnenterrein borgt. Onder dit binnenterrein is het mogelijk een ondergrondse parkeervoorziening te realiseren, mits voldaan wordt aan de aanvullende eisen zoals het aanbrengen en in standhouden van een leeflaag.

Leiding – Water (artikel 6)

Ter bescherming van de aanwezige (ondergrondse) drinkwatertransportleiding geldt ter plaatse de dubbelbestemming 'Leiding – Water'. Deze dubbelbestemming is geldt primair ten opzichte van de andere daar voorkomende bestemming 'Verkeer'. De aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en bescherming van (ondergrondse) drinkwatertransportleiding met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan met een maximumhoogte van 3 meter. Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden geldt een vergunningplicht.

Waarde – Archeologie (artikel 7)

Ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden geldt voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden.

6.4.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 8)

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel is een regeling opgenomen ten aanzien van parkeren. Daarnaast is een regeling voor het bouwen van kelders opgenomen, die is overgenomen uit het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" (NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01). Voor het bouwen van kelders in het plangebied groter dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter is een geohydrologisch onderzoek benodigd, op grond waarvan afwijking van het bestemmingsplan kan worden verleend.

Algemene gebruiksregels (artikel 10)

In dit artikel zijn bepalingen opgenomen die specifiek gebruik van gronden en bouwwerken verbieden.

Algemene aanduidingsregels (artikel 11)

In het plangebied is één gebiedsaanduiding opgenomen, namelijk de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone - lib artikel 2.2.3 (vogels)'. Binnen de aangeven aanduiding geldt dat geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen en grote waterpartijen) zijn toegestaan, conform hetgeen bepaald in artikel 2.2.3 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'.

Algemene afwijkingsregels (artikel 12)

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

Algemene wijzigingsregels (artikel 13)

In dit artikel zijn situaties geschetst waarvoor het bestemmingsplan, door middel van het door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld wijzigingsplan, gewijzigd kan worden.

6.4.4 Overgangs- en slotregels**Overgangsrecht (artikel 14)**

In dit artikel wordt geregeld dat legale bouwwerken mogen worden behouden of legaal gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het opnemen van een dergelijke regeling is voorgeschreven vanuit het Besluit ruimtelijke ordening.

Slotregel (artikel 15)

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van het bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daaronder wordt ook de economische uitvoerbaarheid begrepen.

7.2 Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijk ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Afdeling 6 van de Wro (grondexploitatie) is erop gericht dat de gemeente kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, kunnen deze ook niet worden verhaald. Een exploitatieplan is verbonden aan het bestemmingsplan en gaat mee in het besluitvormingstraject van een bestemmingsplan.

7.3 Kostenverhaal

Op basis van artikel 6.12, lid 2 Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- Het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- Het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- Het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

De verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan geldt niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is bijvoorbeeld het geval als de gemeente zelf eigenaar is van de grond of als de gemeente over het kostenverhaal anterieure overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden.

In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, anderszins is verzekerd via het erfpachtstelsel. Bovendien hebben de gemeente en de ontwikkelende partij een anterieure overeenkomst (afsprakenbrief) gesloten. Daarin is onder meer overeengekomen dat de kosten van eventuele planschade voor rekening van de erfpachter zijn.

In een planschaderisicoanalyse is het risico op planschade beoordeeld. Hierbij is een planologische vergelijking gemaakt tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Uit de vergelijking blijkt een minimaal risico op planschade aan de zuidzijde. Planschade wordt pas uitgekeerd nadat een verzoek daartoe gehonoreerd is. De planschaderisicoanalyse is gebaseerd op veronderstellingen die leiden tot de meest negatieve uitkomst (worst case).

7.4 Conclusie

Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie is verzekerd via het erfpachtstelsel, zodat het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig is. Tussen de ontwikkelende partij en de gemeente Amsterdam is een anterieure overeenkomst gesloten (afsprakenbrief) waarin onder meer is overeengekomen dat de kosten van eventuele planschade voor rekening van de erfpachter zijn. Hiermee wordt voorzien in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan heeft betrekking op de communicatie met belanghebbenden en het draagvlak voor het plan. In het kader van de planvoorbereiding is gedurende de verschillende planfasen met gebruikers in het gebied, omwonenden, omliggende bedrijven en marktpartijen gesproken. In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan heeft inspraak plaatsgevonden. De reacties zijn samengevat en beantwoord.

8.2 Inspraak en maatschappelijk overleg

Op grond van de Algemene inspraakverordening is bepaald dat er geen inspraak plaatsvindt als voor het beleidsvoornemen al bij wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure is voorzien, zoals het geval is bij een bestemmingsplan. Er heeft om die reden geen algemene inspraak plaatsgevonden over voorliggend voorontwerpbestemmingsplan.

Participatie is het actief en structureel laten 'meedoen' van stakeholders - bewoners, ondernemers, erfpachters en andere stakeholders en gebruikers van het gebied - aan (onderdelen van) de planvorming. Participatie is van groot belang in alle fasen van gebiedsontwikkeling. Participatie zorgt voor een betere kwaliteit van en meer draagvlak voor de plannen. De gemeente volgt daarbij het beleidskader Participatie, d.d. 1 juni 2021.

Bij de ontwikkeling van Schinkelkwartier zijn vastgoedeigenaren, bedrijven en bewoners uit het gebied zo goed mogelijk betrokken. Vanaf 2019 zijn in het kader van de projectnota Schinkelkwartier (digitale en fysieke) bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, bedrijven en stakeholders in en rond het plangebied. Tijdens de bijeenkomsten is veel informatie opgehaald. De inspraakperiode en de informatiemogelijkheden zijn vooraf breed gecommuniceerd, via zowel off-als online kanalen.

Het niveau en de vorm van participatie kan in alle fasen verschillen. Dit is afhankelijk van het doel van de participatie dat per fase vastgesteld wordt. Naast de fasering uit het Plaberum heeft Schinkelkwartier verschillende deelgebieden met uiteenlopende eigenschappen. Bijvoorbeeld wat betreft het grondeigendom, complexiteit, aard van het deelgebied en aantal bewoners. Dat betekent dat de participatieaanpak per deelgebied kan verschillen.

Communicatie en proces met de omgeving van Overschiestraat 182 en 188 is gevoerd door de ontwikkelende partij in de vorm van verschillende overleggen.

8.3 Wettelijk vooroverleg

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188 om reactie verstuurd naar de volgende instanties:

- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Rijkswaterstaat;
- Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland;
- ProRail;
- GVB Directie Metro;
- Liander;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Bureau Monumenten en Archeologie;
- Waternet/AGV (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht);
- Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland;
- Brandweer Amsterdam Amstelland.

Er is een reactie ontvangen van:

- Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland;
- ProRail;
- GVB Directie Metro;
- Liander;
- Bureau Monumenten en Archeologie;
- Waternet/AGV (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht);
- Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland;

ProRail, GVB Directie Metro, Liander hebben aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben op het voorliggend plan.

Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland heeft opgemerkt dat de gemeente in voldoende mate rekenschap heeft gegeven van het feit dat op de locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Tevens worden de redenen genoemd die geleid hebben tot deze woningbouwontwikkeling. In de toelichting is eveneens omschreven op welke wijze de gemeente rekening houdt met de risico's van klimaatverandering. Het plan past binnen de regels van de Omgevingsverordening NH2020.

Bureau Monumenten en Archeologie heeft opgemerkt dat archeologie voldoende is geborgd.

Alleen van Waternet/AGV en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is een inhoudelijke reactie binnengekomen, die heeft geleid tot een aanpassing van het plan en/of de toelichting. De overige overlegpartners hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorliggend plan. Deze zijn hieronder samengevat en van antwoord voorzien.

Reactie Waternet/ AGV d.d. 12 augustus 2022

Waternet vraagt aandacht voor:

- Het opnemen van de drinkwatertransportleiding, incl. beschermingszone, in het bestemmingsplan;
- Verschillende verduidelijkingen en aanpassingen van de toelichting ten aanzien van beleid, verhardingspercentage en klimaatadaptie, incl. de provinciale verordening;
- Verschillende verduidelijkingen, aanvullingen en aanpassingen in het geohydrologisch onderzoek.

Antwoord

In de plantoelichting (paragraaf 5.2.2) is de waterparagraaf aangevuld en aangepast op bovengenoemde aspecten. Tevens is de drinkwatertransportleiding opgenomen op de verbeelding en in de regels. Het geohydrologisch onderzoek is eveneens aangepast. Deze gewijzigde versie is opgenomen in bijlage 7 bij deze toelichting.

Reactie Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland d.d. 28 juli 2022

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland vraagt aandacht voor zelfredzaamheid, hulpverlening en maatregelen.

Antwoord

De plantoelichting (paragraaf 5.4.4) is aangevuld met de adviezen en suggesties op bovengenoemde aspecten.

8.4 Bestemmingsplanprocedure

De bestemmingsplanprocedure bestaat uit de fase voorontwerp, ontwerp, vaststelling en beroep. Binnen deze fasering zijn daarnaast het vooroverleg en de reactieve aanwijzing van belang.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Dit vooroverleg dient plaats te vinden voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit het vooroverleg zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Dit ontwerpbestemmingsplan wordt door het college van burgemeester en wethouders voor zes weken ter inzage gelegd, in dit geval samen met het OER en het ontwerpbesluit hogere waarden. Een ieder kan schriftelijke of mondelinge zienswijzen kenbaar maken.

Vaststelling

Na verwerking van zienswijzen stelt het college van burgemeester en wethouders het besluit hogere waarden vast. De gemeenteraad aanvaardt het OER en stelt het bestemmingsplan vast. Het vastgestelde plan wordt ter (gewijzigd) ter inzage gelegd. Gedurende de terinzagelegging kan beroep tegen het plan worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State.

Reactieve aanwijzing

De provincie en de minister hebben voordat de beroepstermijn ingaat, de mogelijkheid om in te grijpen. Dit wordt een reactieve aanwijzing genoemd en houdt in dat het onderdeel waarop de aanwijzing betrekking heeft, geen onderdeel blijft uitmaken van het plan.

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

Het bestemmingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is dan tevens onherroepelijk als er geen beroep is ingediend. Is er wel beroep ingediend, dan kan het bestemmingsplan onherroepelijk worden, als de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State een uitspraak heeft gedaan over het ingestelde beroep.

Bijlagen en onderzoeken

- 1 Bouwenvelop
- 2a Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier
- 2b Bijlagen Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier
- 3 Doorwerking OER Schinkelkwartier in ruimtelijk besluit
- 4 Ladder voor duurzame verstedelijking
- 5 Plan- objectanalyse Luchthavenindelingbesluit Schiphol
- 6 Bodemonderzoek en aanvullend historisch bodemonderzoek
- 7 Geohydrologisch onderzoek
- 8 Quicksan ecologie
- 9 Memo stikstofdepositie
- 10 Archeologische quickscan
- 11 Hoogbouweffectrapportage (HER)
- 12 Zonstudie
- 13 Windstudie
- 14 Verkeersonderzoek
- 15 Akoestisch onderzoek
- 16 Quicksan luchtvaartgeluid
- 17 Advies TAVGA
- 18 Ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder
- 19 Quicksan trillingen spoor

