

Ruimtelijke onderbouwning

Project	<i>Think District – Blok 2 en 3</i>
Status	<i>2.0</i>
Projectnummer	<i>23078</i>
Kenmerk	<i>23078.RO.1.0</i>
Datum	<i>4 april 2024</i>
Auteur	<i>T.J. de Baare BSc LL.B</i>
Controle	<i>drs. ing. E.J. Scheer & M.F. Bleeker MSc</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

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

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
2	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Projectplan	6
2.3	Vigerend bestemmingsplan	10
3	Ruimtelijk beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	21
4	Omgevingsaspecten	37
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	37
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	38
4.3	Bedrijven en milieuzonering	41
4.4	Bezonning	47
4.5	Bodem	50
4.6	Duurzaamheid	52
4.7	Externe veiligheid	56
4.8	Geluid	60
4.9	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	69
4.10	Luchtkwaliteit	69
4.11	Natuur	72
4.12	Verkeer en parkeren	74
4.13	Water	78
4.14	Windhinder	82
4.15	Kabels en leidingen	84
4.16	Trillingshinder	86
4.17	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	87
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	89
5.1	Economische uitvoerbaarheid	89
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	89
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	91

Bijlagen

1. Ecologisch onderzoek
2. Bodemonderzoek
3. Windhinderonderzoek
4. Bezonningsonderzoek
5. Onderzoek externe veiligheid
6. Stikstofdepositieberekening
7. Nadere beoordeling in relatie tot de Wnb

8. Geohydrologisch onderzoek
9. Luchtkwaliteitsonderzoek
10. Kabels en leidingenoverzicht
11. Verkeerskundig onderzoek
12. Aanmeldnotitie inclusief beoordeling regels OER
13. Akoestisch onderzoek
14. Toelichting natuurinclusief bouwen
15. Programmaboekje
16. Verklaring geen bezwaar ILT
17. Verlegging 50kv
18. Memo geluidadaptief bouwen
19. Notitie metingen grondgeluid

1 INLEIDING

In opdracht van REDC AMS B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de beoogde woningbouwontwikkeling van de zogenoemde 'blokken 2 en 3' binnen het gebied dat bekend staat als "Think District". Het Schinkelkwartier wordt de aankomende jaren op grote schaal getransformeerd. Op het kruispunt van de stad en de natuur, de Nieuwe Meer, ontstaat ruimte voor wonen, werken en recreëren. Onderdeel daarvan is het gebied dat bekend staat als "Think District" uiteindelijk te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen.

Voorliggende projectlocatie maakt onderdeel uit van het voormalige IBM-terrein waar in de vroege jaren '60 bedrijfshallen stonden en waar onder meer de productie van typemachines plaatsvond. Dit voormalige IBM-terrein is ingekaderd door de Rijksweg A4, de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en het spoor. Heden ten dage bestaat dit gebied uit vijf grote functies: Het datacenter Global Switch, het bedrijfsverzamelgebouw B. Amsterdam, een voormalig postdistributiecentrum, een gemeentelijk afvalpunt en het huidige hoofdkantoor van IBM. Binnen het zogenoemde Think District zijn zes bouwblokken te onderscheiden. Blok 1 betreft een nieuw multi-tenant kantoor, waar reeds een omgevingsvergunning handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening voor is ingediend [OLO 7164631 / Zaak: Z2022-NW002554] en een ontwerp omgevingsvergunning ter inzage heeft gelegen. De blokken 2 tot en met 5 betreffen voornamelijk woonblokken en blok 6 betreft het bestaande IBM-kantoor. Onderhavige rapportage heeft betrekking op de (woon)blokken 2 en 3. Deze blokken maken onderdeel uit van de gehele gebiedsontwikkeling van Think District. Omdat de beoogde ontwikkeling, niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan "Nieuwe Meer eo", dient een planologische procedure te worden doorlopen.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Johan Huizingalaan te Amsterdam en het perceel is kadastraal bekend als Gemeente Sloten, sectie F, nummer 2422. De directe omgeving van de projectlocatie bestaat in hoofdzaak uit kantoorgebouwen. Ten zuidoosten van de projectlocatie bevindt zich een spoortraject en ten zuiden is de Rijksweg A4 gelegen, die in noordoostelijke richting overgaat in de A10. In de huidige situatie is ter plaatse van de projectlocatie groen, deels water en diverse parkeervoorzieningen aanwezig. Ten (zuid)oosten van voorliggende projectlocatie, aan de Johan Huizingalaan 765, is het huidige kantoorgebouw van IBM gelegen.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie



2.2 PROJECTPLAN

Het Schinkelkwartier wordt de aankomende jaren op grote schaal getransformeerd. Op het kruispunt van de stad en de natuur, de Nieuwe Meer, ontstaat ruimte voor wonen, werken en recreëren. De komst van de Noord-Zuidlijn maakt het gebied integraal onderdeel van de stad. Onderdeel daarvan is het gebied dat bekend staat als “Think District” uiteindelijk te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Binnen dit

ontwikkelgebied zijn in totaal zes kavels te onderscheiden, zoals op onderstaand figuur 2 indicatief is weergegeven. Vooruitlopend op de gehele gebiedstransformatie is het wenselijk zo spoedig mogelijk een nieuw multi-tenant kantoor met bijbehorende parkeervoorzieningen te realiseren. Hiertoe is reeds een omgevingsvergunning handelen in strijd regels ruimtelijke ordening ingediend [OLO 7164631 / Zaak: Z2022-NW002554]. De bijbehorende parkeervoorziening wordt ook gerealiseerd ten behoeve van de gebruikers van de beoogde bebouwing in blok 2, 3, 4, 5 en 6. De parkeervoorziening bevindt zich onder de bebouwing van het multi-tenant kantoor en blok 2. Het projectgebied waartoe reeds een ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, betrof derhalve ook de gronden ter plaatse van blok 2 waar voorliggende rapportage eveneens betrekking op heeft, maar zag nog niet toe op de bovengrondse bebouwing.

In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de nieuwe (woon)blokken 2 en 3, zoals indicatief weergegeven op onderstaand figuur. Opgemerkt wordt dat de aanvraag ook betrekking heeft op het aangrenzende terrein waar bijvoorbeeld portieken, tuinen, uitstekende delen waaronder luifels en bij de functies behorende terrassen kunnen worden gerealiseerd. De exacte inrichting van het aangrenzende gebied is echter nog niet bekend. Voor blok 2 en 3 geldt net als bij het multi-tenant kantoor, dat het wenselijk is om deze (woon)gebouwen zo snel als mogelijk te realiseren. Voor de overige blokken zal een separate planologische procedure worden doorlopen.

De ambitie voor het Think District omvat de transformatie tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Een nieuwe woonwijk, de transformatie van het huidige IBM-gebouw en de komst van een nieuw, levendig multi-tenant kantoorgebouw worden met elkaar verbonden met een levendig en actief landschapspark. Het landschapspark is de drager van de gebouwen. Deze staan als objecten in het groen. De groene invulling van het openbaar gebied wordt door de gemeente aangelegd. De binnentuinen van blok 2 en 3 maken onderdeel uit van voorliggende ontwikkeling. De initiatiefnemer heeft een landschapsarchitect ingeschakeld voor het ontwerpen van de groene binnentuinen (zodat wordt voldaan wordt aan de referentienorm) en denken daarbij mee met de gemeente ten aanzien van het ontwerp van het stadspark. De concrete uitwerking hiervan vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen.

Figuur 2. Uitsnede schetsontwerp Think District (bron: Powerhouse Company).



Blok 2 (bestaande uit twee gebouwen) staat centraal in het landschapspark en gaat de dialoog aan met de twee kantoorgebouwen. Het blok bestaat uit twee torenvormige elementen die los in het landschap staan,

subtiel verdraaid ten opzichte van elkaar. De verdraaiing sluit aan bij de gevellijnen van het bestaande kantoorgebouw. Hierdoor ontstaat een contextuele samenhang en deze woontorens vormen de overgang naar de drie hierachter gelegen woonblokken. Blok 3 (eveneens bestaande uit twee gebouwen) vormt een apart bouwblok wat de connectie aangaat met blok 2 van deze ontwikkeling en eveneens de connectie middels de binnentuin opzoekt met het toekomstige tegenover gelegen blok.

Het programma binnen de blokken 2 en 3 dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden omvat maximaal:

Functie	Blok 2	Blok 3	Totaal
Maatschappelijk	300 m ² bvo	2.700 m ² bvo	3.000 m ² bvo
Commercieel	350 m ² bvo	1.200 m ² bvo	1.550 m ² bvo
Woningen	163	279	442

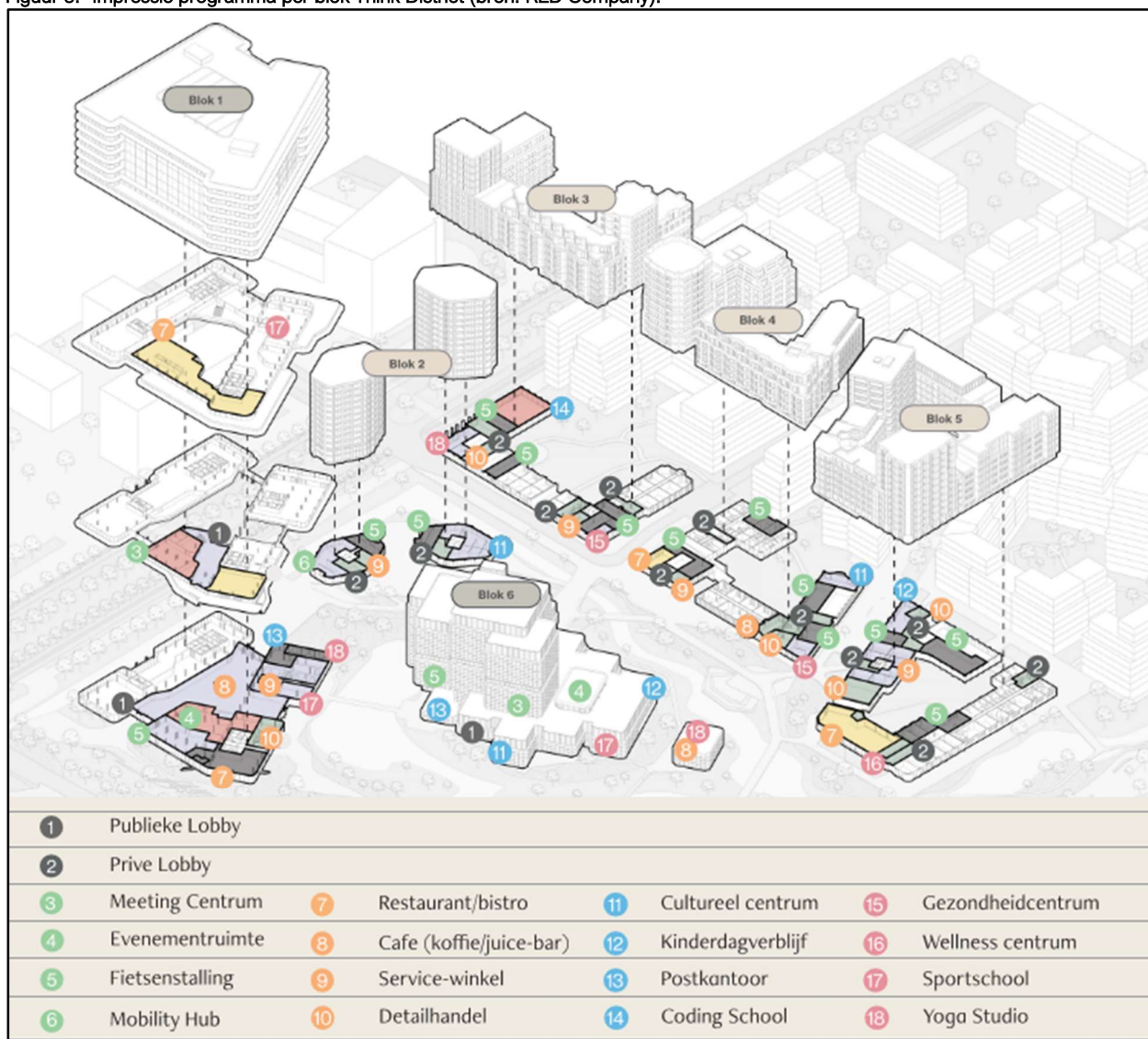
Binnen blok 2 en 3 wordt voorzien in zowel woningen in het sociale, middelduur en vrije sector. De verdeling is als volgt:

- Sociale huur: 126 woningen
- Middelduur: 182 woningen
- Vrije sector 127 woningen

Opgemerkt wordt dat met de gehele ontwikkeling van Think District aan de gewenste 40-40-20 verdeling van de gemeente Amsterdam zal worden voldaan. De afspraken hieromtrent worden in navolging van de afsprakenbrief vastgelegd in een realisatieovereenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente. Op deze wijze wordt geborgd is dat binnen de gehele gebiedsontwikkeling voldaan wordt aan de gewenste verdeling van woningen in de sociale huur, middelduur en vrije sector.

Woonblok 2, waar wonen centraal zal staan, zal ook als plek dienen waar mensen kunnen samenkomen. De Mobility Hub ondersteunt duurzaam transport en mobiliteit in het gebied, terwijl het maatschappelijke gedeelte ruimte kan bieden aan bijvoorbeeld een cultureel centrum of een buurt-bibliotheek. Woonblok 3 biedt een unieke mix van voorzieningen die bedoeld zijn om een gevarieerde en inclusieve gemeenschap te ondersteunen. De beoogde coderingsschool bevordert innovatie en technologische groei, terwijl de meditatie/ yoga studio welzijn en gezondheid bevordert. Daarnaast kunnen bewoners gemakkelijk voorzieningen bereiken in de nabijgelegen commerciële ruimten. De commerciële en maatschappelijke functie bevinden zich voornamelijk op de begane grond van blok 2 en op de begane grond en eerste verdieping van blok 3. Op zichzelf staande detailhandel maakt geen onderdeel uit van de commerciële functies. Dit betreft hoogstwaarschijnlijk horeca en eventueel ondergeschikte detailhandel. Voorgaande is nader beschreven in het 'programmaboek Think District' van november 2023, zie ook bijlage 15. Onderstaand figuur betreft een uitsnede hieruit. Het betreft een impressie van de beoogde programmering per blok.

Figuur 3. Impressie programma per blok Think District (bron: RED Company).



De hoogte van de bebouwing bedraagt maximaal 43 meter ten opzichte van NAP (inclusief de reservering voor technische installaties, liftuitloop, en dergelijke). Dit is het uitgangspunt geweest voor de aanvraag voor het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar waarvoor reeds toestemming is verleend, zie ook bijlage 16. De diverse milieutechnische onderzoeken gaan uit van een maximale bouwhoogte van 52 meter (inclusief reservering van 5 meter voor technische installaties). Dit betreft zodoende een worst case benadering. Deze maximale hoogte is als uitgangspunt gehanteerd omdat wordt onderzocht of verruiming van de bouwhoogte mogelijk dan wel wenselijk is. Mocht hiervoor worden gekozen dan zal hiervoor een nieuwe planologische procedure worden doorlopen. In hoofdstuk 4 van voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt nader op de gehanteerde uitgangspunten ingegaan.

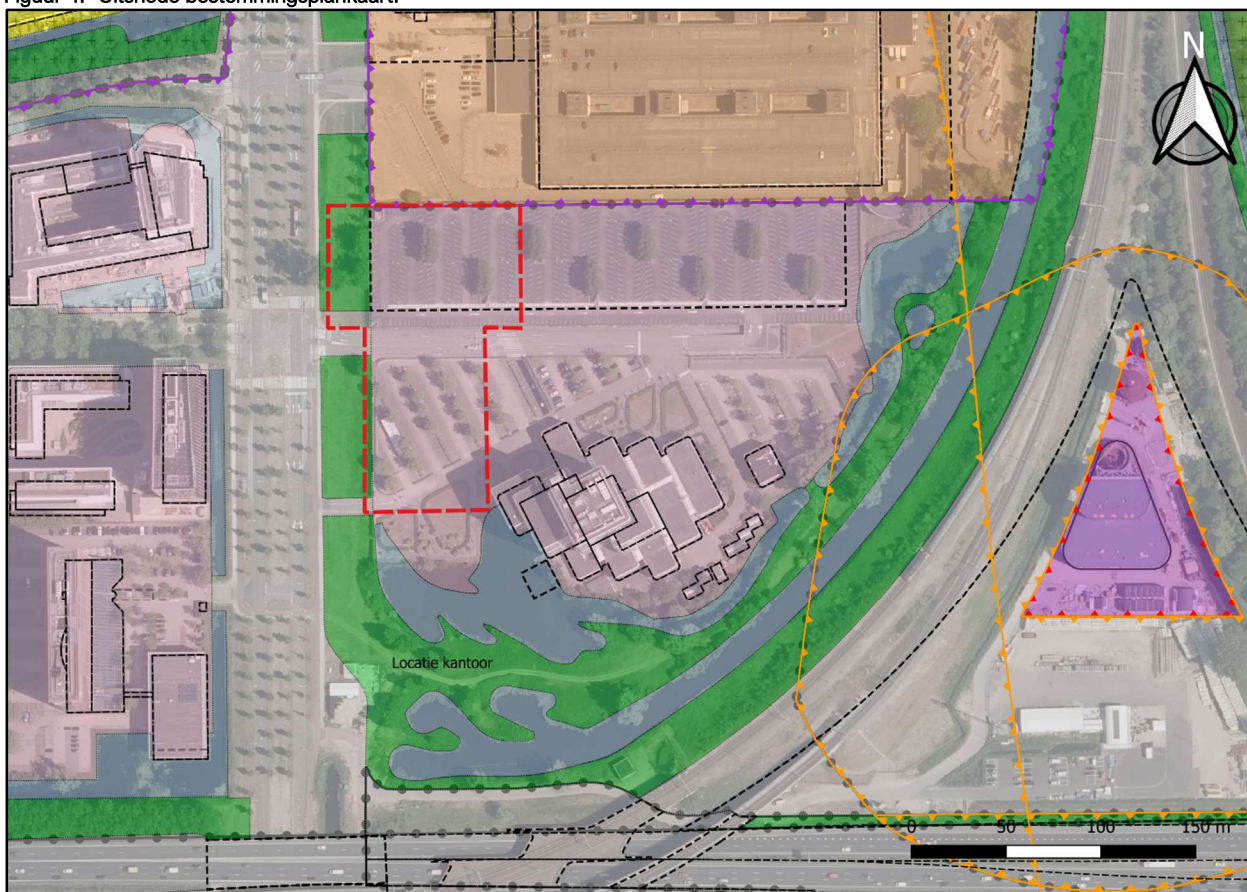
2.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van de locatie vigeert het bestemmingsplan “Nieuwe Meer e.o.”, welke op 26 juni 2013 is vastgesteld. Daarnaast is het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders”, zoals vastgesteld op 10 juli 2021, van toepassing als ook het bestemmingsplan “Drijvende bouwwerken”, zoals vastgesteld op 18 september 2019. Tot slot zijn de voorbereidingsbesluiten “Darkstoren/flitsbezorgers” (2022) en “Hyperscale datacenters” (2022) van kracht.

De projectlocatie kent volgens het vigerende bestemmingsplan de bestemming ‘Groen – 1’, ‘Verkeer – 1’ en ‘Kantoor’. Ter plaatse is geen sprake van een bouwvlak. Binnen de bestemming ‘Kantoor’ geldt de functieaanduiding ‘parkeergarage’. Daarnaast gelden ter plaatse de volgende gebiedsaanduidingen:

- gebiedsaanduiding ‘geluidzone – industrie – schiphol’ en
- ‘luchtvaartverkeerzone – lib artikel 2.2.3 (vogels)’.

Figuur 4. Uitsnede bestemmingsplankaart.



Toets aan bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.

De ontwikkeling van de beoogde (woon)blokken 2 en 3 is volgens het geldende bestemmingsplan “Nieuwe Meer e.o.” niet toegestaan. Ter plaatse van de projectlocatie is geen bouwvlak opgenomen en zijn gebouwen als gevolg niet toegestaan. Daarnaast past het beoogde programma dat wonen, commercieel en maatschappelijk behelst niet binnen de vigerende bestemmingen.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’.

Van strijdigheid met het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken' en de voorbereidingsbesluiten 'Darkstores/flitsbezorgers' en 'hyperscale datacenters' is geen sprake aangezien binnen voorliggend plan geen drijvend bouwwerk noch een darkstore of hyperscale datacenter beoogd.

Op grond van het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" behoort het projectgebied binnen de gebiedsaanduiding '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. Onder grondwaterneutraal bouwen wordt verstaan:

- 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.

Onder een kelder wordt op grond van dit bestemmingsplan verstaan:

- Ondergronds (deel van een) gebouw, ongeacht de benaming hiervoor in het moederplan, zoals bijv. bijzondere bouwlaag, souterrain, parkeerkelder, e.d., uitgezonderd funderingsconstructies, voor zover de onderkant van de vloer van de betreffende bouwlaag dieper is gelegen dan 0,5 meter onder het peil.

Volgens het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" geldt dat voor het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks mag veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten mogen optreden. In paragraaf 4.13 van voorliggende rapportage wordt hier nog nader op ingegaan.

3 RUIMTELIJK BELEID

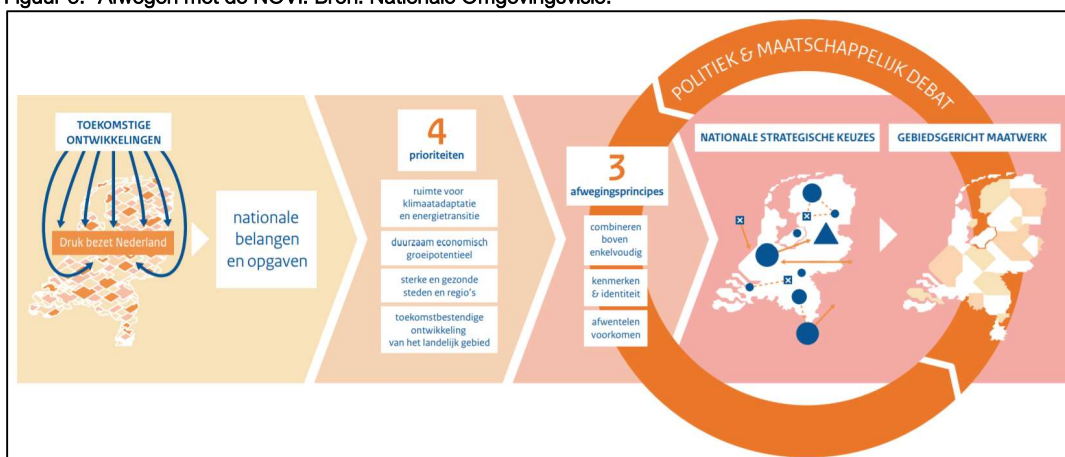
3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 5. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

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

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

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de 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, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

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

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit de uitwerking van prioriteit 3 volgt dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 "Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse."

Verder worden in de Nationale omgevingsvisie onder meer de volgende nationale belangen benoemt:

- Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige behoefte aan woningen.

Tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Dit zal grote impact hebben op de ruimtelijke ordening. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren.

De projectlocatie is gelegen binnen het Schinkelkwartier waarbinnen de gemeente inzet op de realisatie van 11.000 woningen in verschillende soorten en maten. Daarnaast komt er ongeveer 1.000.000 m² aan werkruimte bij ten opzichte van ongeveer 700.000 m² kantoren en bedrijven die nu in Schinkelkwartier aanwezig zijn. Verder biedt Schinkelkwartier ruimte aan 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen zoals scholen, sportvoorzieningen, winkels en horeca. Een gebied waar straks 22.000 mensen kunnen wonen en 45.500 mensen kunnen werken. Het Think District, waar onderhavig project onderdeel van is, voorziet in de realisatie van maximaal 1.150 woningen, 69.000 m² kantoor en tevens in maatschappelijke en commerciële functies. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de woonbehoefte binnen de gemeente Amsterdam en wordt tevens binnen het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het woonaanbod binnen het project waar voorliggende rapportage betrekking op heeft omvat de realisatie van maximaal 442 woningen. Het programma waar voorliggende rapportage betrekking heeft omvat zowel sociale woningen, middeldure als vrije sector woningen. Met de gehele ontwikkeling van Think District zal worden voldaan aan de gewenste verdeling van 40% sociale huur, 40% middelduur (huur/koop) en 20% duur (huur/koop). Naast woningen wordt ook voorzien in commerciële en maatschappelijke ruimten, zie ook het programmaboekje dat is toegevoegd in bijlage 15.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' en diverse nationale belangen met bijbehorende opgave(n) uit de Omgevingsvisie, zoals het waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving en zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

Binnen de gehele ontwikkeling van het Think District zal worden ingezet op intensivering en functieverbreiding met meer woningen en voorzieningen om de leefbaarheid in dit gebied te vergroten. Hiermee wordt een

bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de NOVI om functies niet rigide uit elkaar te houden. Ook onderhavig project geeft hier specifiek invulling aan door te voorzien in zowel woningen, maatschappelijke- en commerciële functies. De ontwikkeling is niet in strijd met de nationale belangen. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt verder overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.1.2 Conclusie

De ontwikkeling sluit aan bij de nationale belangen en in daarmee niet in strijd. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt verder overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het Barro kenmerkt zich tot een hoog abstractieniveau en het beleid is alleen aan de orde op specifieke locaties (bijvoorbeeld in de mainports of nabij de kust) of bij specifieke projecten (zoals het project 'Randstad 380 kV'). De projectlocatie ligt niet in een dergelijk gebied en bevat ook geen grootschalige ontwikkelingen die opgenomen zijn in het Barro. Om die reden bevat het Barro geen concreet beleid voor de projectlocatie.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

De projectlocatie is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. De onderwerpen uit het Bro die betrekking hebben op de omgevingsaspecten zijn nader onderbouwd in hoofdstuk 4 van voorliggend rapport. De Laddertoets vindt plaats in paragraaf 4.1 van voorliggende rapportage.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart ('Wijzigingswet', 2003). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB Schiphol) staan veiligheid- en gezondheid regels over de bestemming en het gebruik van de gronden, zowel binnen het luchthavengebied als binnen het beperkingengebied rondom Schiphol. Per zone gelden andere beperkingen. Deze beperkingen hebben te maken met geluidhinder, externe veiligheid of vliegveiligheid (vanwege de hoogte of vogel aantrekkende werking). De beperkingen gelden voor gebouwen, bouwmiddelen en ook voor bouwwerken zoals windturbines en vaste laserinstallaties.

3.1.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Vooruitlopend op paragraaf 4.9 van voorliggende rapportage kan geconcludeerd worden dat de projectlocatie gelegen is binnen het beperkingengebied van het LIB. Er dient ter plaatse rekening gehouden te worden met diverse maatgevende toetshoogtes. Hiervoor wordt verder verwezen naar paragraaf 4.9.

3.1.4.2 Conclusie

Ten behoeve van het project is een verklaring van geen bezwaar afgegeven in afwijking van hetgeen in het LIB is vastgelegd (zie ook bijlage 16). Geconcludeerd kan worden dat het Luchthavenindelingbesluit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het ‘waarom’ en ten dele over het ‘wat’. Onder de hoofddambitie, ‘balans tussen economische groei en leefbaarheid’, zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen:

- dynamisch Schiereiland;
- metropool in ontwikkeling;
- sterke kernen;
- sterke regio's;
- nieuwe energie;
- natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

In de Omgevingsvisie NH2050 wordt 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.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het project sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050. Onder de deelambitie 'leefomgeving' is het onderwerp 'gezondheid en veiligheid' opgenomen, waaronder een verbetering van de kwaliteit van bodem, water, lucht, externe veiligheid en geluidsbelasting worden nagestreefd. Ter plaatse van de projectlocatie is in de huidige situatie enkel een kantoorfunctie toegestaan. Voorliggend project voorziet zowel in de realisatie van woningen, maatschappelijk- en commerciële functies. De verscheidenheid aan functies levert een bijdrage aan de ambitie om de fysieke leefomgeving te verbeteren. Op zichzelf staande detailhandel maakt geen onderdeel uit van de commerciële functies. Dit betreft hoogstwaarschijnlijk horeca en eventueel ondergeschikte detailhandel.

3.2.1.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het beoogde initiatief in lijn is met de ambities uit de Omgevingsvisie NH 2050.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Watervoorverordeningen en de Wegenverordening.

In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is klaar en door Provinciale Staten vastgesteld. De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking, oftewel op 1 januari 2024. Ook in de Omgevingsverordening NH2022 zoeken de provincie naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid, zoals omschreven in de visie voor de ontwikkeling van Noord-Holland; de Omgevingsvisie NH2050. De regels en wetten die terugkomen in de Omgevingsverordening NH2022 komen grotendeels overeen met de Omgevingsverordening NH2020, maar zijn dan omgezet naar de nieuwe eisen die de Omgevingswet stelt.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Aangezien voorsnag de Omgevingsverordening NH2020 van toepassing is wordt de ontwikkeling aan de daarin opgenomen regels getoetst.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels opgenomen die gelden binnen het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland en regels die gebiedsspecifiek zijn. Hieronder zijn de van toepassing zijnde artikelen opgenomen.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

1. *Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken;*
2. *Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.*

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

1. *1. De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.*
2. *In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op:*
 - a. *wateroverlast;*
 - b. *overstroming;*
 - c. *hitte;*
 - d. *watertekort;*
 - e. *verzilting; en*
 - f. *verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit.*

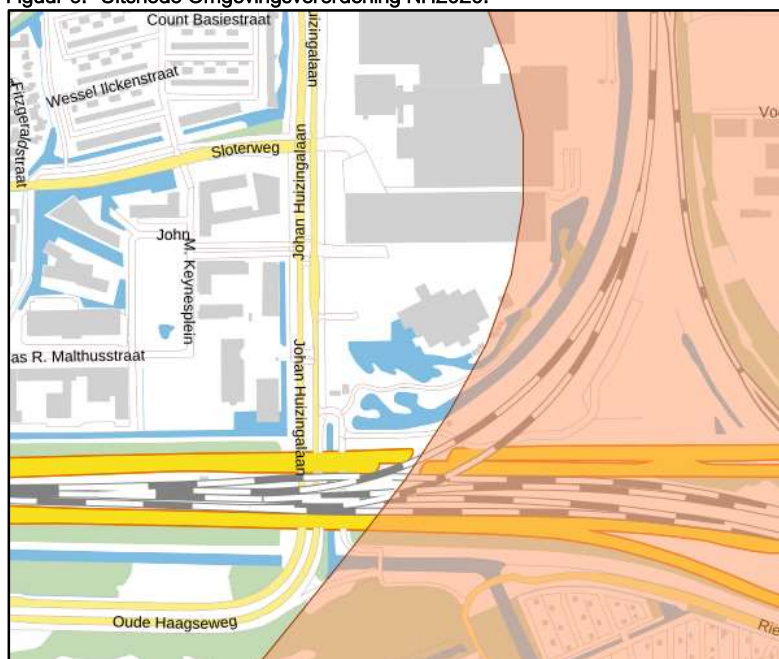
3. *De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de in het tweede lid omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.*
4. *De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.*

Artikel 6.83 Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht

1. *In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren door waterschappen wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 3, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:*
 - a. *het verwerken van industrieel proceswater;*
 - b. *de tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen.*
2. *In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 4, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:*
 - a. *de waterkwaliteit in stedelijk gebied;*
 - b. *beroepsvaart;*
 - c. *akkerbouw;*
 - d. *beregening sportvelden;*
 - e. *grasland;*
 - f. *recreatievaart;*
 - g. *natuur, voor zover het niet gaat om het voorkomen van onomkeerbare schade.*
3. *In geval van waterbehoeften van buiten het gebied van het waterschap, zijn het eerste en tweede lid van overeenkomstige toepassing.*

Daarnaast blijkt uit de Omgevingsverordening NH2020 dat de projectlocatie waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, in de nabijheid gelegen is van de 'LIB5 zone Schiphol' (kaart 15). De gronden waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft vallen echter buiten deze zone, zoals uit onderstaand figuur is op te maken.

Figuur 6. Uitsnede Omgevingsverordening NH2020.



De Omgevingsverordening NH2020 staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg. Opgemerkt wordt dat het commerciële programma dat wordt aangevraagd niet bestaat reguliere detailhandel. Het kan wel zijn dat sprake zal zijn van ondergeschikte detailhandel. Daarmee voldoet de ontwikkeling ook op dat punt aan de verordening. In navolgende paragraaf wordt ingegaan op het regionale beleid waarbij ingegaan wordt op de regionale afstemming voor woningbouw en voorzieningen. In paragraaf 4.6 van voorliggende rapportage wordt ingegaan op het aspect klimaatadaptatie, in 4.13 wordt ingegaan op het aspect water en in paragraaf 4.9 op het LIB. Daaruit volgt dat voor deze onderwerpen aan de regels uit de verordening wordt voldaan.

3.2.2.2 Conclusie

Het voorgenomen initiatief past binnen het provinciale beleid.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 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 de samenwerking plaatsvindt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

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

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.

Wonen

De woningbehoefte in de MRA is groot en het tekort is toegenomen, ondanks de versnelling van de woningproductie naar rond de 16.000 woningen per jaar. De groei van de woningbehoefte is vooral toe te schrijven aan de grote instroom uit het buitenland naar deze regio en met name naar Amsterdam. Deze instroom is veel groter dan voorzien in de prognoses. In alle zeven deelregio's van de MRA willen bovendien meer mensen verhuizen dan in 2017.

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

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

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het voorgenomen initiatief voorziet naast woningen, ook in maatschappelijke en commerciële ruimtes en maakt onderdeel uit van de grotere ontwikkeling bekend onder de naam "Think District". Binnen deze algehele transformatie van het IBM-terrein wordt voorzien in de realisatie van kantoren, commerciële ruimten, horeca, maatschappelijke functies en wonen, waardoor een levendig, bruisend en attractief woon-werkgebied gerealiseerd wordt en functies in hoge dichtheid samenkomen. Binnen de Metropool bestaat een grote behoefte aan woningen. Voorliggend project, draagt hier met de realisatie van maximaal 442 woningen aan bij.

3.3.1.2 Conclusie

De ontwikkeling van het initiatief waar voorliggende rapportage betrekking op heeft, is in lijn met de MRA Verstedelijkingsstrategie.

3.3.2 Woonakkoord 2021-2025

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

"een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken."

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

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

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

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

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

3.3.2.1 Relatie tot het plangebied

Onder het thema 'woningbouwprogramma en regionale afstemming' is opgenomen dat een divers en betaalbaar woningaanbod met voldoende instroom- en doorstroomkansen voor diverse groepen een uitgangspunt is. Een ander uitgangspunt onder dit thema is de productie van 15.000 woningen per jaar. Binnen het Think District worden maximaal 1.150 woningen gerealiseerd. Voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van 442 woningen. Daarmee wordt zowel voorzien in woningen in het sociale, middeldure als vrije sector segment. De woningen variëren in woninggrootte. De gehele ontwikkeling van Think District zal voldoen aan de gewenste verdeling van 40-40-20. Dit is privaatrechtelijk vastgelegd in een realisatieovereenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente. Doordat de woningen in grootte en in typologie wijzigen levert het plan direct een bijdrage aan de kwantitatieve woningbehoefte. Daarnaast geeft het programma invulling aan de kwalitatieve behoefte en stadsregionale behoefte.

3.3.2.2 Conclusie

In voorliggende paragraaf is de behoefte aan woningen aangetoond en volgt dat de behoefte regionaal is afgestemd. Daarmee voldoet het plan aan het RAP én artikel 6.3 van de omgevingsverordening.

3.3.3 Regionaal Verkeer & Vervoerplan Stadsregio Amsterdam

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

3.3.3.1 Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 4.12 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect verkeer- en parkeren.

3.3.3.2 Conclusie

Het regionaal Verkeer & Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam staat aan de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam

De omgevingsvisie Amsterdam beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarmee vervangt deze visie de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Alleen de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid van de structuurvisie blijven van kracht tot er vervangend beleid is.

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. De stad groeit snel. En dat roept allerlei vragen op voor de toekomst. Hoe blijft de stad leefbaar? Waar vindt de gemeenteruimte voor nieuwe woningen en parken? En hoe bereidt de gemeente zich voor op de uitdagingen van de toekomst? Dit zijn vragen die in de Omgevingsvisie voor Amsterdam in 2050 worden beantwoord.

Met vijf strategische keuzes geeft de gemeente invulling aan de grote opgaven voor de komende tien jaar: woningbouw, economische vitaliteit, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, vergoten van de leefbaarheid, regionale ontwikkeling en meer ruimte voor maatschappelijk initiatief.

De strategische keuzes hangen met elkaar samen en geven samen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam als onderdeel van de metropoolregio.

De Agenda voor de vijf strategische keuzen:

Meerkernige ontwikkeling: Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
- Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen: Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

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

Duurzaam en gezond bewegen: Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoreus vergroenen: Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

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

Samen stadmaken: Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.

- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

Amsterdam maakt tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Verdichten doet de gemeente vooral in grote gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaatsmaakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende bedrijvigheid blijft waar mogelijk behouden. Meer woningen, werkplekken en publieks-trekkende voorzieningen zorgen voor voldoende massa en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen en lokale ondernemers.

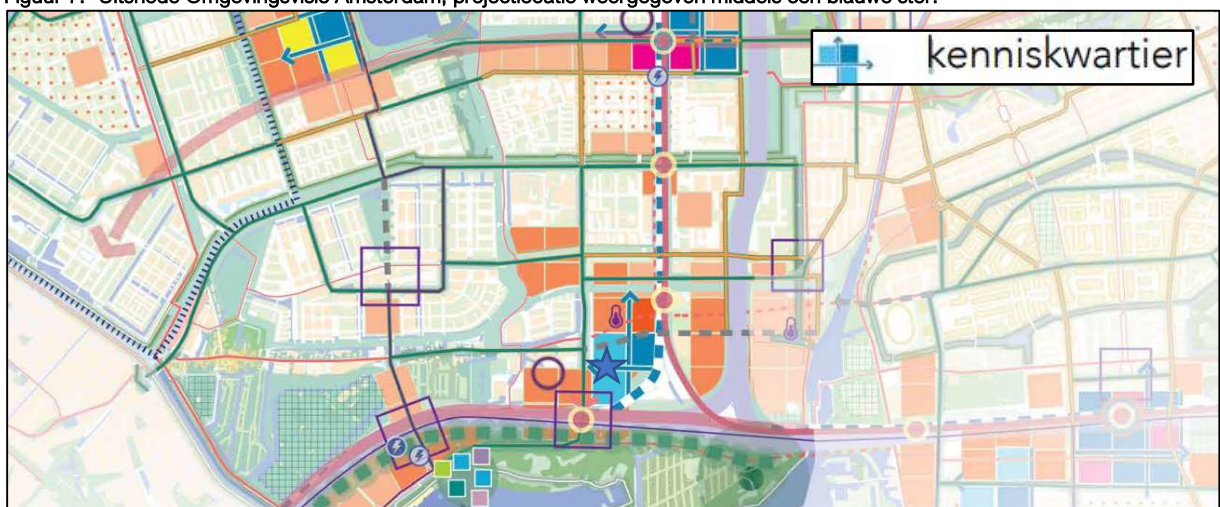
De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Om daarin te voorzien zijn naast het centrum en Zuidas nieuwe stedelijke centra voor wonen en werken nodig. Deze wil de gemeente in de hele stad en regio laten ontstaan.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De netwerken voor verkeer en vervoer, water en het netwerk van stadsstraten en stadslanen zullen samen met de hoofdgroenstructuur onderdeel worden van de planvorming in projecten en het stadsbrede omgevingsplan. Het gebied van de algehele ontwikkeling Think District is aan een dergelijk groenstructuur gelegen. Dit geldt niet direct voor de projectlocatie waar voorliggende rapportage betrekking op heeft. Opgemerkt wordt dat groen en landschap wordt ingezet als verbinder binnen Think District.

In kenniskwartieren, waaronder het Schinkelkwartier, waartoe de projectlocatie behoort, zet de gemeente in op de ruimte voor synergie tussen samenleving, economie en onderzoek. In deze gebieden is er ruimte voor werken, wonen en voorzieningen, en de ambitie is om de interactie te bevorderen en dergelijke gebieden bieden, anders dan gemengde stadsbuurten, plek aan grote werkgebouwen, onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Het initiatief betreft de ontwikkeling van twee blokken bestaande uit vier gebouwen, waarbinnen zowel woningen, als maatschappelijk en commerciële functies zijn beoogd. De directe omgeving van de projectlocatie zal op termijn verder worden ontwikkeld, waarbij een mix aan functies het uitgangspunt is. Zo komen meerdere functies in hoge dichtheid samen, wat in lijn met de ambities die de gemeente heeft voor de kenniskwartieren.

Figuur 7. Uitsnede Omgevingsvisie Amsterdam, projectlocatie weergegeven middels een blauwe ster.



3.4.1.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief in lijn is met de Omgevingsvisie Amsterdam.

3.4.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

De omgevingsvisie heeft de structuurvisie grotendeels vervangen. Vooral nog zijn alleen de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid van de structuurvisie van kracht totdat het beleid op dit punt is vervangen.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Zoals ook in voorgaande paragraaf beschreven is de projectlocatie van blok 2 en 3 niet binnen de ecologische dan wel groenstructuur gelegen. Wel bevindt zich ten zuiden van de blokken een ecologische structuur.

In de structuurvisie is aangegeven waar hoogbouw wordt gestimuleerd, zie ook onderstaand figuur. Daaruit volgt dat de projectlocatie is gelegen binnen het gebied waar hoogbouw wenselijk is. In het hoogbouwbeleid wordt nader ingegaan op eventuele randvoorwaarden, zie ook paragraaf 3.4.11.

Figuur 8. Uitsnede structuurvisie, projectlocatie weergegeven middels een blauwe ster.



3.4.2.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met de Structuurvisie.

3.4.3 Projectnota Schinkelkwartier

In mei 2016 stelde het college van burgemeester en wethouders (B en W) het rapport 'Koers 2025 Ruimte voor de Stad' vast, waarin Schinkelkwartier als transformatiegebied is opgenomen. Op 12 februari 2019 stelde het college van B en W vervolgens een Principenota vast met daarin de volgende ambities voor Schinkelkwartier: *transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied*. Op 14 december 2021 is door het college van B en W de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. In dit besluit is de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling onderzocht en zijn keuzes gemaakt over de nodige maatregelen.

Nieuwe Meer wordt een innovatiedistrict van Amsterdam: een economische, innovatieve hotspot met een internationaal karakter. Om de juiste voorwaarden te scheppen wordt de samenhang tussen Nieuwe Meer Oost en West versterkt door het wegprofiel van de Johan Huizingalaan aan te passen en betere mogelijkheden te maken om over te steken. Ook komen er meer ontmoetingsplekken op straat en in de gebouwen. Daarnaast komt er meer ruimte om te experimenteren met bijvoorbeeld vernieuwende woon- en werkideeën. Het gebied wordt in de toekomst beter bereikbaar als besloten wordt de Noord-Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp en er bij de Johan Huizingalaan een metrohalte komt.

Figuur 9. Stedenbouwkundig kader Schinkelkwartier.



Het programma voor NMO zal voor 50 % bestaan uit wonen, 40 % werken en 10 % voorzieningen. Er zullen circa 3.100 woningen voor ongeveer 6.200 inwoners worden gebouwd. Daarnaast zullen er circa 7.600 arbeidsplaatsen gecreëerd worden. De investeringsnota voor NMO moet nog worden vastgesteld. Dit wordt medio 2024 verwacht.

Voor het NMO gebied zijn de volgende ambities vastgelegd:

- Stedelijkheid: hoge dichtheid t.b.v. gemengde woon- en werkruimte, aangevuld met voorzieningen;
- Ruimtelijke kwaliteit: afwisseling tussen levendigheid en rust, met een hoge gebruiks- en belevingswaarde. Kernwoorden: aantrekkelijk, klimaatbestendig en behouden van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden;
- Bereikbaarheid: autobereikbaarheid wordt ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer;
- Gezondheid en veiligheid: invloed milieubelasting beperken. De inrichting van de fysieke leefomgeving stimuleert bewegen;
- Duurzaamheid: hergebruik van grondstoffen en reductie van afval. Klimaatneutraal (energiebesparing en -opwekking). Flexibele inrichting van de gebouwde omgeving die dynamisch meebeweegt met maatschappelijke verandering;
- Sociale inclusiviteit: segregatie op woning- en arbeidsmarkt voorkomen voor een ongedeelde stad. Schinkelkwartier krijgt een ruimtelijke en maatschappelijke verbindingsfunctie tussen Zuid en Nieuw West.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het Schinkelkwartier en van het innovatie district Nieuwe Meer, een wijk met woningen en voorzieningen die gericht zijn op jonge kenniswerkers en internationale doelgroepen.

In de *Strategie Innovatiedistricten* is beschreven dat het innovatiedistrict Nieuwe Meer wordt gekenmerkt tot bedrijven in de data sciences. Er zijn veel en diverse bedrijven en het een grote startup incubator met meer dan 300 startups. Echter heeft het gebied geen onderzoek- of kennisinstellingen. In Nieuwe Meer wordt de komende twintig jaar veel in de omgevingskwaliteit en infrastructuur geïnvesteerd. Nieuwe Meer Oost zal op de korte termijn tot ontwikkeling komen. In de toekomst komen er woningen, kantoren en veel voorzieningen. Het wordt een levendig, groen en hoogstedelijk stadswijk, waardoor het vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijvigheid alleen maar nog aantrekkelijker gaat worden. De inzet is om de Noord/Zuid-lijn door te trekken naar Hoofddorp met een halte aan de Johan Huizingalaan, waardoor de bereikbaarheid met andere delen van de stad en met Schiphol flink verbeterd.

De inrichting van de openbare ruimte en programmering in de plinten moet op gericht zijn om te ontmoeten en de verschillende clusters zo logisch mogelijk met elkaar te verbinden. Bij het ontwerp van de beoogde bebouwing van blok 2 en 3 wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Uiteindelijk zal het gehele gebied worden getransformeerd tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk met een programma bestaande uit woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Daarnaast wordt ook invulling gegeven aan de ambities bereikbaarheid, duurzaamheid en sociale inclusiviteit. De voorgenomen is daarmee in lijn met de ambities die voor het innovatie district zijn geformuleerd.

3.4.3.2 Conclusie

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

3.4.4 Woonagenda 2025

De woonagenda is door de gemeenteraad op 19 juli 2017 vastgesteld en 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.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Het woonprogramma dat binnen de blokken 2 en 3 mogelijk gemaakt dient te worden omvat in totaal 442 woningen. Binnen beide blokken wordt voorzien in zowel woningen in het sociale, middelduur en vrije sector. De verdeling is als volgt:

- Sociale huur: 126 woningen
- Middelduur: 182 woningen
- Vrije sector 127 woningen

Opgemerkt wordt dat met de gehele ontwikkeling van Think District aan de gewenste 40-40-20 verdeling van de gemeente Amsterdam zal worden voldaan. De afspraken hieromtrent worden in navolging van de afsprakenbrief vastgelegd in een realisatieovereenkomst.

3.4.4.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling als onderdeel van de gehele gebiedsontwikkeling aansluit bij de Woonagenda 2025.

3.4.5 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.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

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. In mei 2016 stelde het college van burgemeester en wethouders (B en W) het rapport 'Koers 2025 Ruimte voor de Stad' vast, waarin Schinkelkwartier als transformatiegebied is opgenomen. Voorliggende projectlocatie maakt hier onderdeel

van uit. Op 12 februari 2019 stelde het college van B en W vervolgens een Principenota vast met daarin de ambities voor Schinkelkwartier: *transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied*. Op 14 december 2021 is door het college van B en W de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. In dit besluit is de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling onderzocht en zijn keuzes gemaakt over de nodige maatregelen. Het voorliggende woningbouwinitiatief is een verdere uitwerking van de hiervoor genoemde besluiten en sluit aan bij het Woningbouwplan 2022 – 2028.

3.4.5.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project in overeenstemming is met het Woningbouwplan.

3.4.6 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:

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

Het woonprogramma dat binnen de blokken 2 en 3 mogelijk gemaakt dient te worden omvat in totaal 442 woningen. Binnen beide blokken wordt voorzien in zowel woningen in het sociale, middeldure en vrije sector. Door te voorzien in woningen in het middensegment, draag het voorgenomen initiatief bij aan de doelstellingen van het Actieplan. De gehele ontwikkeling van Think District zal voldoen aan de gewenste 40-40-20 verdeling van de gemeente Amsterdam. De afspraken hieromtrent worden in navolging van de afsprakenbrief vastgelegd in een overeenkomst.

3.4.6.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden niet in strijd is met het Actieplan middeldure huur.

3.4.7 Koers 2025

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Om de beoogde groei met 50.000 woningen tot 2025 mogelijk te maken, is in Koers 2025 een stadsbrede inventarisatie gemaakt van mogelijke woningbouwlocaties.

In Koers 2025 wordt daarnaast ingegaan op een laag en hoog groeiscenario als het gaat om het aantal arbeidsplaatsen. Het hoge scenario is een sterk toegenomen vraag naar ruimte voor grote kantoren voorzien. In alle scenario's wordt rekening gehouden met een verdere groei van het aantal specialistische dienstverleners in het gemengd stedelijk milieu. Net als bij woningbouw speelt ook bij het accommoderen van bedrijvigheid de kwalitatieve vraag een belangrijke rol. Er is een groeiende voorkeur bij bedrijven voor vestiging in een gemengd stedelijk milieu.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

Over het Schinkelkwartier is in de Koers 2025 het volgende opgenomen:

Inzet is hier nieuwe bebouwing te ontwikkelen in hoge dichtheden door nieuwbouw én door transformatie van bestaand vastgoed. Binnen de stadsbuurten is ruimte voor kleinschalige publieksfuncties zoals zorg, onderwijs, horeca en detailhandel. Een deel van de bestaande bedrijvigheid zal gehandhaafd blijven, maar er is ook plek voor nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en voor bedrijvigheid in gebouwplinten.

Het voorgenomen initiatief beoogt de realisatie van twee blokken (bestaande uit vier gebouwen) waarbinnen zowel woningen als maatschappelijke en commerciële ruimtes voorzien zijn. Het initiatief waar voorliggende rapportage betrekking op heeft, past binnen de Koers 2025.

3.4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

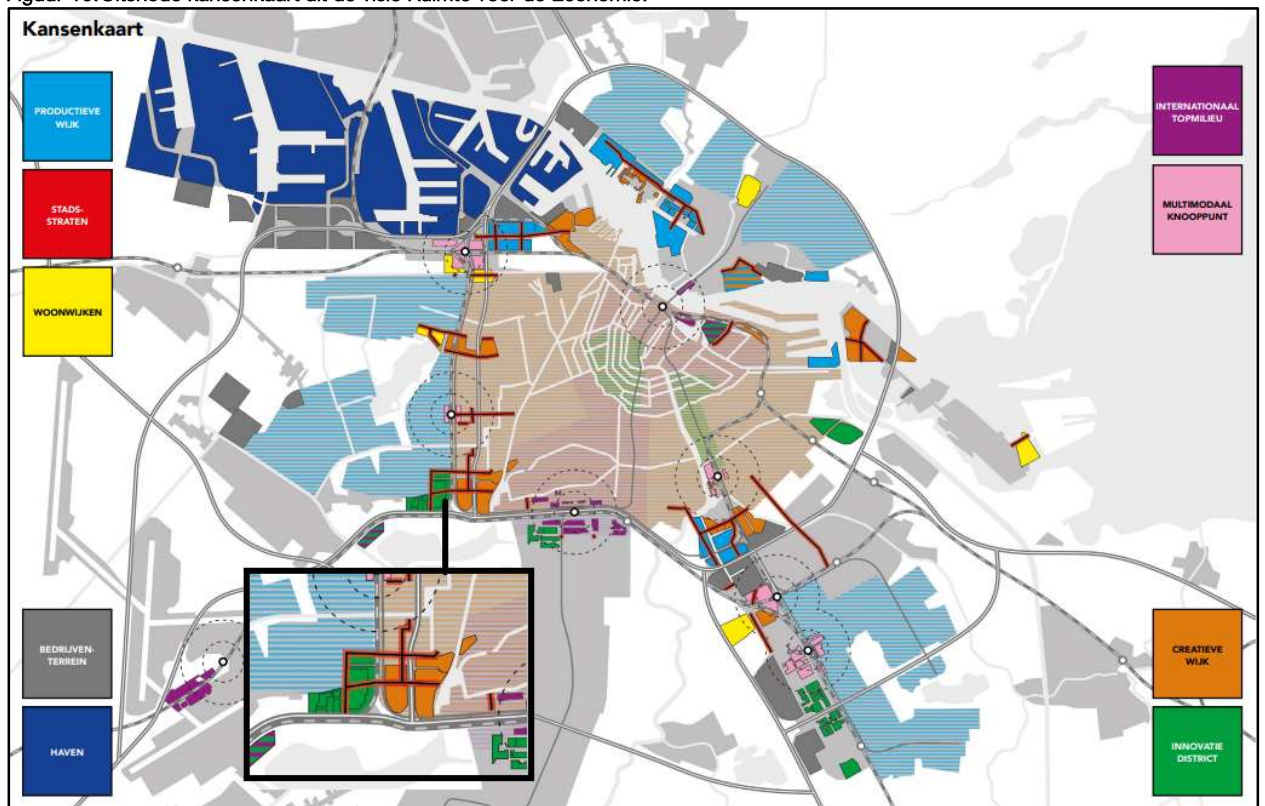
Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling aansluit bij de Koers 2025.

3.4.8 Ruimte voor de economie van morgen

In de omgevingsvisie is op hoofdlijnen aangegeven waar ruimte is voor welke werkmilieus als onderdeel van een diverse economische structuur. In Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) zijn de benodigde stedelijke werkmilieus meer gedetailleerd uitgewerkt. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen kantoorgebieden, woon-werkmilieus en productiezones. Deze nota kan gezien worden als een economische uitwerking van Koers 2025 en is als bouwsteen gebruikt voor de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de kansenkaart uit de visie 'Ruimte voor de Economie van Morgen', waarin een uitsnede van de projectlocatie middels eigen bewerking vergroot is weergegeven.

Figuur 10. Uitsnede kansenskaart uit de visie Ruimte voor de Economie.



Het gebied is aangewezen als innovatiedistrict. Innovatiedistricten zijn werk-woongebieden waar, meestal rond een kennisinstituut, clusters van bedrijven verbindingen zoeken voor de ontwikkeling van start-ups en nieuwe innovatieve bedrijfsconcepten.

Innovatie kan in principe overal plaatsvinden in stad en regio, maar Amsterdam kan in haar gebiedsontwikkeling wel inzetten op gebieden die kunnen bijdragen aan het innovatieve vermogen van de stad. Hierbij zijn drie elementen cruciaal:

- Aansluiten bij aanwezige economische dynamiek in het gebied, zoals bijvoorbeeld bij een al aanwezig cluster of kennisinstituut.
- Versterken van ruimtelijke kwaliteiten van het gebied door stedelijke menging, en gelegenheid te bieden voor ontmoeting en samenwerking, zowel binnen in gebouwen als buiten in de openbare ruimte.
- Versterken van het informele netwerk tussen bedrijven.

3.4.8.1 Relatie tot ontwikkeling

In de visie Ruimte voor Economie van Morgen is de locatie aangewezen als innovatie district, waarin wordt ingezet op een woon-werkgebied. Het voorgenomen initiatief levert hier met de realisatie van woningen en maatschappelijke- en commerciële ruimtes een bijdrage aan.

3.4.8.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief in lijn is met de visie Ruimte voor de Economie van Morgen.

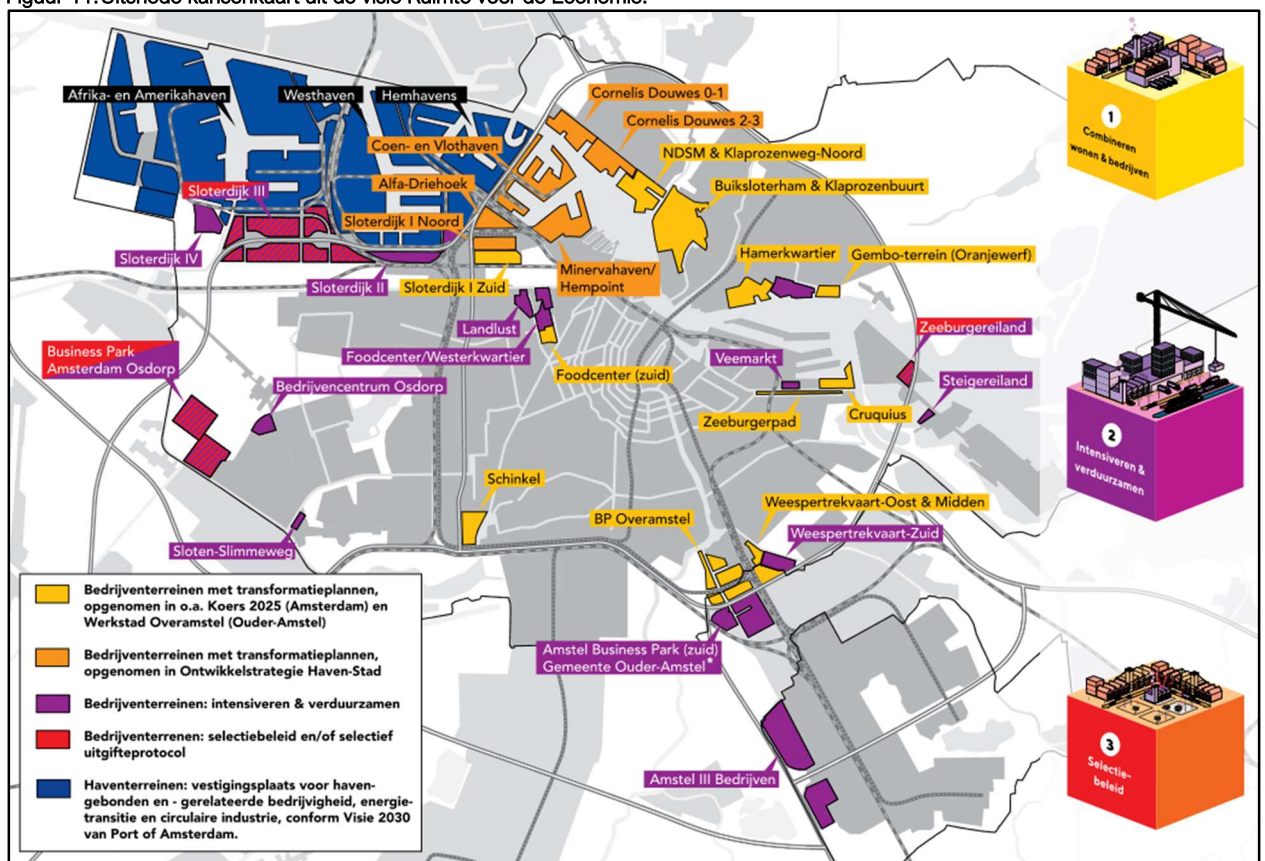
3.4.9 Bedrijvenstrategie Amsterdam

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 11. Uitsnede kansenskaart uit de visie Ruimte voor de Economie.



3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie, onderdeel van Schinkelkwartier, is een locatie die binnen de Bedrijvenstrategie Amsterdam aangewezen is als een transformatiegebied, van een bedrijventerrein naar een woon/werkgebied.

3.4.9.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet in strijd is met de Bedrijvenstrategie Amsterdam.

3.4.10 Agenda duurzaamheid

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

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

Schinkelkwartier wordt aardgasloos en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. In paragraaf 4.6 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid.

3.4.10.2 Conclusie

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

3.4.11 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 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.

3.4.11.1 Relatie tot ontwikkeling

In de omgeving van de projectlocatie is weinig horeca aanwezig. Uitbreiding is gewenst en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het doorbreken van het op dit moment monofunctionele karakter van het gebied. Naast woningen voorziet het voorgenomen initiatief in een commerciële en maatschappelijke functie die zich voornamelijk bevinden op de begane grond van blok 2 en op de begane grond en eerste verdieping van blok 3. Het maatschappelijke programma in blok 3 bestaat hoogstwaarschijnlijk uit een coderingsschool. Daarnaast zal er mogelijk ten aanzien van de maatschappelijke invulling worden nagedacht om een culturele en/of kunstzinnige inpassing te integreren. Het commerciële programma bestaat bijvoorbeeld uit een stomerij en yogaruimte. Daarnaast wordt ruimte gereserveerd voor (ondergeschikte) horeca. Op deze manier worden voorzieningen gerealiseerd die zowel de toekomstige bewoners als de buurt ten goede komen.

3.4.11.2 Conclusie

Door binnen het voorgenomen initiatief horeca te voorzien wordt een functie gerealiseerd die er voor zorgt dat mensen samenkomen en wordt een ontmoetingsplaats gerealiseerd. Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief aansluit op het horecabeleid van stadsdeel Nieuw-West.

3.4.12 Mobiliteitsbeleid

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

5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oeveren en Zeeburgereiland.

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

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

3.4.12.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw is beschreven dat bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid een centrum-stedelijk mobiliteitsprofiel hoort. Daarin is autobereikbaarheid ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een dergelijk profiel draagt ook bij aan andere ambities voor Schinkelkwartier. In paragraaf 4.12 van voorliggende rapportage is op dit aspect ingegaan. Daaruit volgt dat het aspect verkeer en parkeren niet tot belemmeringen leidt. Gezien de omvang van de ontwikkeling zal de doorstroming niet in het geding zijn en blijft locatie ook na het realiseren van de beoogde ontwikkeling goed bereikbaar.

3.4.12.2 Conclusie

Vooruitlopend op paragraaf 4.12 kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het mobiliteitsbeleid.

3.4.13 Parkeerbeleid

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

3.4.13.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor het vaststellen van parkeernormen heeft de gemeente Amsterdam gekozen voor een driedeling in de stad. Hierbij is vooral de mate van bereikbaarheid per openbaar vervoer een belangrijke maatstaf. In paragraaf 4.12 wordt hier nader op ingegaan. Daaruit volgt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

3.4.13.2 Conclusie

Vooruitlopen op paragraaf 4.12 kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met het geldende parkeerbeleid.

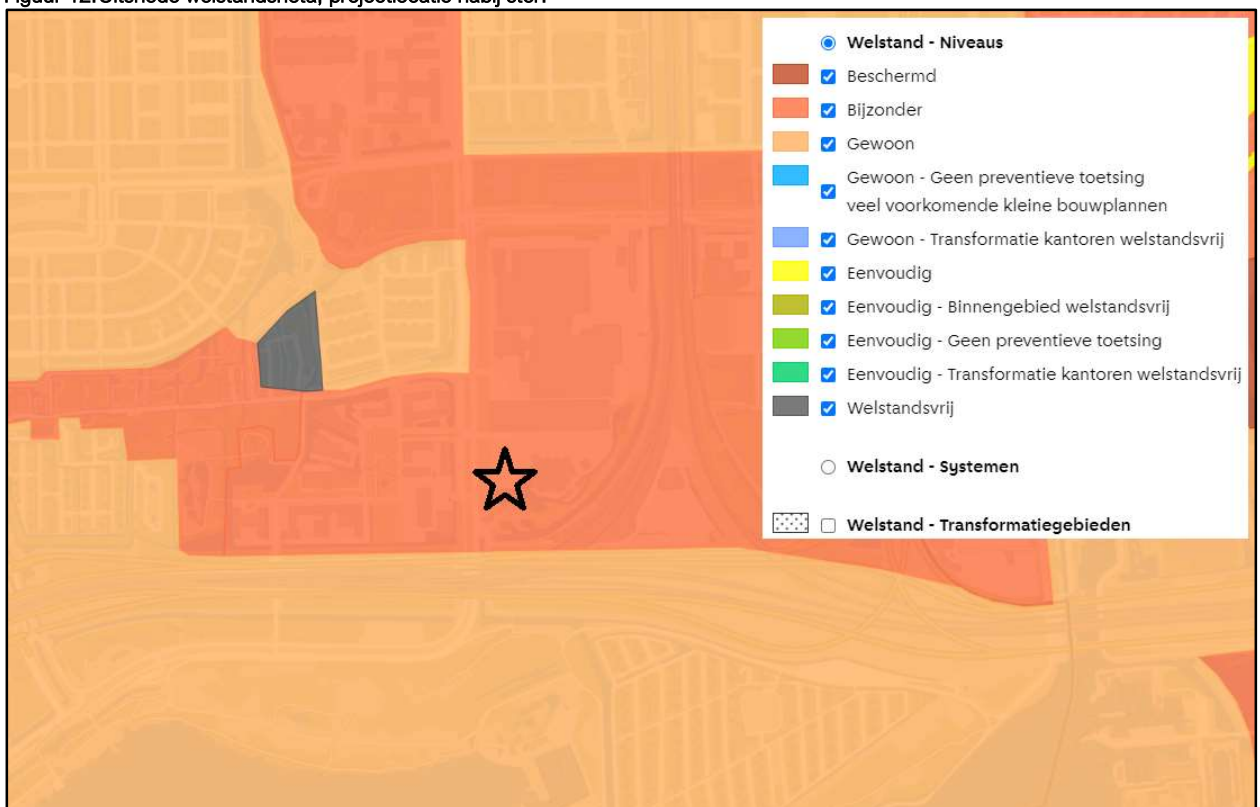
3.4.14 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam

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

3.4.14.1 Relatie tot ontwikkeling

Onderstaand figuur betreft een weergave van de Welstandsnota. Hieruit blijkt dat er sprake is van het welstandniveau 'bijzonder' en gelegen binnen het gebiedstype 'Woongebieden na 1985'.

Figuur 12. Uitsnede welstandsnota, projectlocatie nabij ster.



In de Bouwenvelop voor het IBM-terrein is opgenomen dat in de "Projectnota Schinkelkwartier" al is voorgesteld dat het welzijnsniveau van het Schinkelkwartier van 'gewoon' naar 'bijzonder' gaat. Het Schinkelkwartier valt onder een stedenbouwkundige supervisor die adviseert over het gebouw en de buitenruimte. De toetsing en supervisie van het bouwplan start vanaf het schetsontwerp (SO). De supervisor ondersteunt in overleg met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) en informeert bij de behandelingen van de bouwplannen. Hier wordt bij de verdere uitwerking van de planning invulling aan gegeven.

3.4.14.2 Conclusie

Bij de uitwerking van het plan heeft reeds afstemming plaats gevonden met de hoofd stedenbouwkundige Schinkelkwartier en de commissie III CRK. Bij de verdere uitwerking van het plan vindt nadere afstemming plaats. De concrete beoordeling vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen. Het welstandsbeleid vormt derhalve een randvoorwaarde, maar naar verwachting geen belemmering voor het plan.

3.4.15 Groenvisie 2020 – 2050

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

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

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

3.4.15.1 Relatie tot projectlocatie

De projectlocatie ligt nabij een ecologische structuur welke met vaststelling van het nieuwe beoogde beleidskader onderdeel gaat uitmaken van de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Geconcludeerd kan worden dat de projectlocatie waar voorliggende rapportage betrekking op heeft, niet gelegen is binnen de Hoofdgroenstructuur. Daarnaast wordt groen en landschap als verbinder van het gebied gebruikt binnen de gebiedsontwikkeling Think District, waar de projectlocatie onderdeel van uitmaakt.

3.4.15.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief niet in strijd is met de Hoofdgroenstructuur.

3.4.16 Hoogbouwvisie

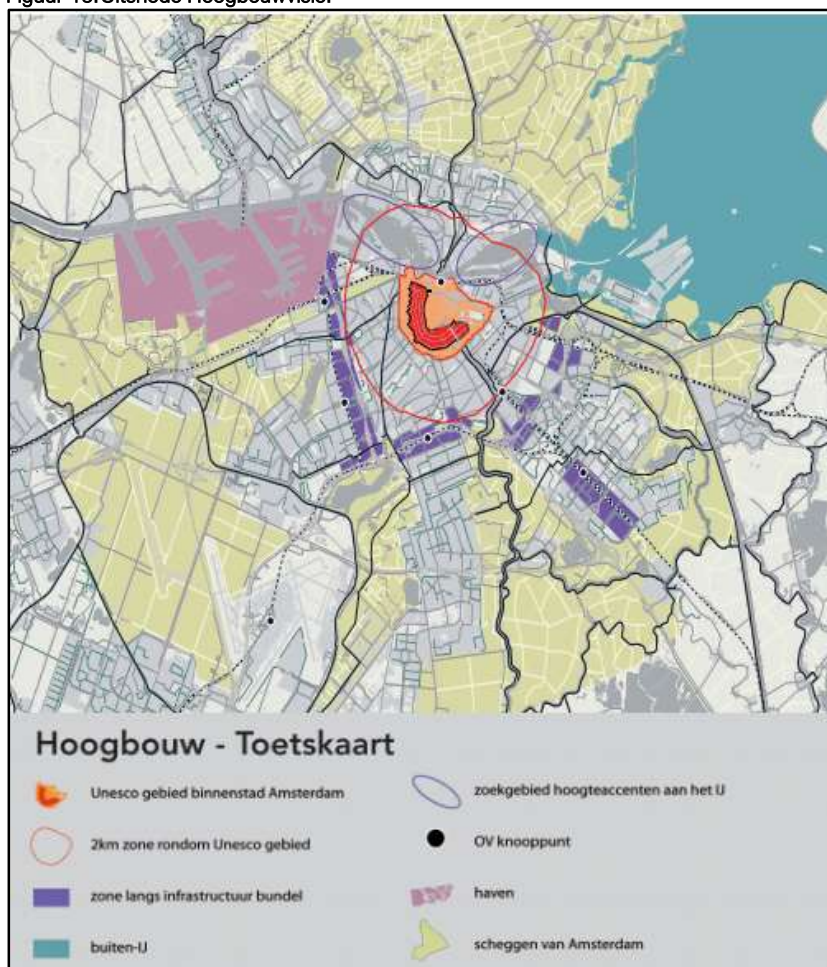
De 'Hoogbouwvisie', een uitwerking van de structuurvisie, waarin staat waar hoogbouw mogelijk is, tot welke hoogte en wanneer een HER (Hoogbouw Effect Rapportage) moet worden opgesteld om de impact op het stedelijk landschap te onderzoeken.

In de hoogbouwvisie is het volgende opgenomen: "De zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen (kanjers) zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer ArenA. Bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter is bij elk van deze knooppunten aan de orde. De Zuidas neemt een bijzondere positie in door de omvang van hoogbouw, waardoor zich een heuse skyline aan het ontwikkelen is. Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten zelfs nog hoger. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan. De hoge 'kanjer-dichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer brede gebouwen toe. Het spreekt voor zich dat in de strook tussen de A4 en de Sloterweg, ter plaatse van de Hoofdgroenstructuur, geen hoogbouw wordt beoogd."

Het opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) wordt te allen tijden aanbevolen. Het is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met tenminste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht. Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km zone rondom het UNESCO-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het UNESCO-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

Figuur 13. Uitsnede Hoogbouwvisie.



3.4.17 Relatie tot het plangebied

De projectlocatie bevindt zich niet een van de gebieden waar vanuit de hoogbouwvisie restricties zijn opgenomen. Aangezien het gaat om een locatie elders en geen sprake is van bebouwing hoger dan 60 meter is HER met een rapportage over de landschappelijke effecten niet verplicht. De hoogte van de beoogde bebouwing bedraagt namelijk maximaal 43 meter ten opzichte van NAP - rekening houdend met technische installaties - en bevindt zich op een locatie waar hoogbouw wenselijk is. Uiteraard is vanwege de hoogte aandacht besteed aan de effecten van de beoogde hoogbouw en is expliciet onderzoek uitgevoerd naar de aspecten bezonning en windhinder, zie ook paragraaf 4.4 en 4.14. In deze onderzoeken is uitgegaan van een worstcase variant en is een maximale bouwhoogte van 52 meter nader onderzocht.

De projectlocatie alsmede de directe omgeving daarvan wordt momenteel gekenmerkt door parkeervoorzieningen en kantoorruimten waar 's avonds weinig mensen aanwezig zijn. Om het gebied te transformeren naar een dynamisch woon-werkgebied, is het van belang om voorzieningen te bieden die mensen aan de omgeving binden, ook in de avonduren. Hier wordt op ingespeeld door te voorzien in een actieve plint. Op de begane grondlaag worden diverse (commerciële) voorzieningen (waaronder horeca) gerealiseerd.

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

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 MOTIVERING BEHOEFTE / LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: 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.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: “Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling beoogt de realisatie van twee blokken bestaande uit vier gebouwen, met naast de realisatie van maximaal 442 woningen, ook maatschappelijke en commerciële ruimten. Het initiatief kan, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, getypeerd worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

Binnen het Schinkelkwartier wordt ingezet op de realisatie van 11.000 woningen in verschillende soorten en maten. Daarnaast komt er ongeveer 1.000.000 m² aan werkruimte ten opzichte van ongeveer 700.000 m² kantoren en bedrijven die nu in Schinkelkwartier zijn. Verder biedt Schinkelkwartier ruimte aan 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen zoals scholen, sportvoorzieningen, winkels en horeca. Een gebied waar straks 22.000 mensen kunnen wonen en 45.500 mensen kunnen werken. Doelstelling is het tot stand brengen van een aantrekkelijke gemengde woon-werkwijk. De ontwikkeling zal in de komende decennia mogelijk worden gemaakt middels verschillende ruimtelijke besluiten voor deelprojecten.

De beoogde ontwikkeling waarvoor voorliggende rapportage is opgesteld, voorziet in de ontwikkeling van woningen, commerciële en maatschappelijke ruimten. In paragraaf 3.3 is ingegaan op regionaal beleid en de (regionale) behoefte aan woningbouw. Hierin is onder andere beschreven dat de woningbehoefte in de MRA groot is en het tekort is toegenomen, ondanks de versnelling van de woningproductie naar rond de 15.000 woningen per jaar. Middels voorliggend initiatief wordt bijgedragen aan het woningtekort binnen de MRA. Daarnaast is in paragraaf 3.4 ingegaan op de behoefte aan commerciële en maatschappelijke functies. Voorliggend initiatief een uitwerking van een deel van de overeengekomen afspraken uit de bouwvelop en afsprakenbrief. Hiermee wordt gewaarborgd dat een gebied wordt ontwikkeld waarbij verschillende functies bij elkaar komen en dient naast wonen ook voorzien te worden in commerciële en maatschappelijke functies.

Uit voorgaande paragrafen kan geconcludeerd worden dat binnen de gemeente Amsterdam onverminderd behoefte bestaat aan het voorgenomen initiatief.

4.1.3 Conclusie

De Ladder voor duurzame verstedelijking is met succes doorlopen.

4.2 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2023 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

Gemeentelijk beleid - Archeologiebeleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is. Zo ja, dan kan in het bestemmingsplan worden bepaald dat er een archeologisch onderzoek nodig is voor bouwinitiatieven en andere werken waarbij de bodem wordt geroerd. Op grond van dat archeologisch onderzoek kunnen eventueel voorschriften aan de omgevingsvergunning worden gesteld om archeologische waarden te behouden of op te graven.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 lid 2 Erfgoedwet 2016). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Monumenten & Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Gemeentelijk beleid - Cultuurhistorie

In Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (2011) en de erfgoedagenda 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (2016).

Gebieden van zeer grote cultuurhistorische waarden kunnen op grond van de Monumentenwet worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Aangezien geen sprake is van een beschermd stadsgezicht wordt hier niet nader op ingegaan.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan is in 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de projectlocatie vrij is van zones met een archeologische verwachting. De projectlocatie kent derhalve geen archeologische dubbelbestemming en het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk om de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Daarnaast geldt dat in 2019 door Bureau Monumenten en Archeologie in het kader van de OER archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Onderstaand figuur betreft een uitsnede uit de OER. Hieruit blijkt dat de projectlocatie buiten de zone is gelegen met een hoge archeologische verwachting (tracé voormalige Sloterweg) en geldt beleidsvariant 11. Hiervoor geldt de uitzondering van archeologisch van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

Figuur 14. Uitsnede OER, archeologische beleidskaart.



Cultuurhistorie

De projectlocatie is in het Schinkelkwartier aan de Johan Huizingalaan gelegen. Voor dit gebied is in 2019 een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. In onderstaand kader wordt hiervan een samenvatting weergegeven.

Het Schinkelkwartier ligt in de Sloter- en Riekerpolder. Door de aanleg van infrastructuur in de opeenvolgende eeuwen, maar vooral door de aanleg van de ringlijn, de ontsluitingswegen en de snelweg in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw is het gebied sterk gecompartmenteerd. Elk deel bezit niet alleen eigen kenmerken. Ze staan elk in verbinding met een context met geheel eigen cultuurhistorische waarden. Die context kan in de gebiedsontwikkeling benut worden voor het creëren van een eigen identiteit per deelgebied. Het Schinkelkwartier bestaat uit een gebied dat gekenmerkt wordt door een prestedelijk restant, een industriegebied uit de jaren 50, kantoorterreinen, een deel van de Tuinstad Slotervaart met vooral voorzieningen in de zorg, een woonwijk en een verlaten sportpark. Het wordt doorsneden door grootschalige infrastructuur, waaronder de A10 en de ringspoorweg. De infrastructuur kwam tot stand op basis van het AUP van 1934, waarvan de planvorming eerst nog een wijziging onderging in 1952 en later, eind jaren 70 nogmaals gewijzigd werd. De A4 grenst het gebied aan de zuidkant van het Nieuwe Meer af. Voor de ontwikkeling van het Schinkelkwartier zijn de gebieden die aan

de verschillende zijden op het plangebied aansluiten van groot belang. Ze zijn zeer divers van karakter, zodat de kwaliteiten bij de invulling van het plangebied benut kunnen worden.

Het bestaande IBM-kantoor is volgens het vigerende bestemmingsplan aangewezen als gemeentelijk monument. In het bestemmingsplan is hier het volgende over opgenomen:

Relevant voor het IBM kantoor is dat het gebouw een samenstelling van afgeronde kubusachtige vormen, van afwisselende afmetingen is. De omliggende infrastructuur bepaalt de grenzen van het terrein waar het hoofdkantoor van de IBM op staat. Het gebouw staat geheel vrij op het kavel, omgeven door groen en water. Het gebouw vormt een ensemble met de groeninrichting eromheen. Dit park versterkt het beeld van het IBM kantoor, door het zicht op de parkeerterreinen te ontnemen en de zichtlijnen naar het gebouw vrij te laten. Door de vrije ligging functioneert het gebouw als een poort naar de Huizingalaan en de ringweg A10 voor respectievelijk het stadsdeel Nieuw-West en de stad Amsterdam.

In de voor de ontwikkeling opgestelde bouwenvelopen is tevens opgenomen dat het uitgangspunt is om zichtlijnen naar het gebouw zo veel mogelijk vrij te laten. Daarnaast is in het OER opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van het advies Cultuurhistorische waardestelling IBM-schrijfmachinefabriek.

De (woon)blokken 2 en 3 worden beoogd nabij het bestaande gemeentelijke monument. De beoogde bebouwing maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Think District, waar tussen initiatiefnemer en de monumentencommissie overleg over plaatsvindt. De beoogde (woon)blokken doen geen afbreuk aan de monumentale status van het huidige IBM-kantoor ten zuidoosten van de projectlocatie en liggen buiten de invloedssfeer van de IBM-schrijfmachinefabriek. Het bestaande kantoor blijft behouden evenals het SCC. Deze zullen echter wel getransformeerd c.q. gerevitaliseerd worden. De parkeergarage zal gesloopt moeten worden om plaats te maken voor de woonblokken 3, 4 en 5. Daarnaast zullen de parkeerplekken op het maaiveld ook worden verwijderd, parkeren wordt in de toekomst ondergronds opgelost.

4.2.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.3.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor. Gebieden langs een hoofdinfrastructuur betreffen tevens een gemengd gebied.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent op grond van het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Groen – 1', 'Verkeer – 1' en 'Kantoor'. Omliggende bestemmingen betreffen 'Bedrijf', 'Gemengd – Uit te werken' en 'Kantoor'. Ter plaatse van de David Ricardostraat 2-4 is het voormalige kantoorgebouw getransformeerd naar de functie wonen. Daarnaast is ten zuiden(oosten) een spoortraject gelegen en op circa 150 meter de Rijksweg A4. Gezien de diversiteit aan functies kan geconcludeerd worden dat sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

Het voorgenomen initiatief voorziet in de realisatie van twee nieuwe woongebouwen, met daarin ook commerciële en maatschappelijke ruimten. De beoogde functies wonen en maatschappelijk, betreffen een gevoelige functie.

Functies buiten de projectlocatie

Bedrijven ten noorden

Aan de noordzijde van de projectlocatie, ter plaatse van de Johan Huizingalaan 759 zijn de gronden bestemd als 'Bedrijf - 1'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 2. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning een bedrijf toestaan die valt onder één of meer categorieën dan toegestaan. Dit is echter alleen toegestaan onder voorwaarde dat het betreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 of 2, een gelijke of mindere milieuhinder veroorzaakt. Bij dergelijke activiteiten hoort in een gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. De afstand tot het plangebied bedraagt minimaal 160 meter en derhalve kan geconcludeerd worden dat die voor de beoogde transformatie geen belemmering vormt. In paragraaf 4.8 (geluid) wordt nader in gegaan op deze bestemming Bedrijf – 1, waar in de huidige situatie Global Switch is gevestigd.

De gronden aan de Johan Huizingalaan 761 – 763 (eveneens gelegen aan de noordzijde van de projectlocatie) zijn bestemd als 'Gemengd - Uit te werken' en daar geldt deels de functieaanduiding 'gemengd'. Op grond van de geldende regels zijn deze gronden bestemd voor bedrijven, met de daarbij behorende ondersteunende kantoren. Tevens zijn ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' onder andere kantoren, horeca, sportvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, woningen, detailhandel en parkeervoorzieningen toegestaan. Om de gronden daadwerkelijk als zodanig te kunnen gebruiken zal het bevoegd gezag het plan uitwerken overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en met in achtneming van de in het bestemmingsplan opgenomen regels. De toegestane bedrijven

vallen onder categorie 1 of 2, met een bijbehorende richtafstand van 10 meter binnen een gemengd gebied. Zowel blok 2 als 3 voldoen aan deze richtafstand, zodat dit aspect geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.

Aan de Henk Sneevlietweg 20 ligt het afvalpunt stadsdeelwerf waar milieucategorie 3.1 voor geldt. Ter plaatse van de Henk Sneevlietweg 22 ligt de inrichting AEB exploitatie, waarvoor eveneens milieucategorie 3.1 geldt. Op grond van de OER geldt voor AEB exploitatie een richtafstand van 10 meter voor het aspect geur. Het een en ander is weergegeven op onderstaand figuur. In de OER is ook een adviesafstand gegeven van 30 meter. Geconcludeerd kan worden dat de projectlocatie buiten zowel de richt- als adviesafstand van AEB exploitatie is gelegen.

Figuur 15. Uitsnede OER, richtafstanden bedrijven geur.



Voor het afvalpunt aan de Henk Sneevlietweg geldt een richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid. De adviesafstand zoals beschreven in de OER bedraagt 50 meter. De projectlocatie is niet gelegen binnen de richt- of adviesafstand van het afvalpunt.

Bedrijven ten westen

Ten westen van de projectlocatie, aan de overzijde van de Johan Huizingalaan, zijn de gronden in hoofdzaak bestemd als 'Kantoor'. Tevens zijn deze gronden bestemd als 'Horeca' met de functieaanduidingen 'a+b' en 'g'. Kantoren kunnen gekwalificeerd worden als milieucategorie 1 met een bijbehorende richtafstand van 0 meter binnen een gemengd gebied. Derhalve vormt dit geen belemmering. Daarnaast wordt opgemerkt dat de horecabestemmingen aan de John M. Keynesplein (functieaanduiding 'g') en David Ricardostraat

(functieaanduiding 'a+b') reeds in hun (milieu)gebruiksruimte belemmerd worden door het naar wonen getransformeerde kantoorgebouw ter plaatse van de David Ricardostraat 2 - 4. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling hiervoor geen belemmering oplevert en vice versa.

Bedrijven ten oosten

Ten oosten, aan de Johan Huizingalaan 801 geldt de bestemming 'Bedrijf'. Er is sprake van een bouwvlak en de volgende gebiedsaanduidingen:

- 'wetgevingszone - wet geluidhinder';
- 'geluidzone - industrie'.

Binnen de bedrijfsbestemming is een gasgestookte hulpwarmtecentrale toegestaan. Op grond van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse kan geconcludeerd worden dat het HCW bedoeld is voor het opvangen van de piekvraag in koude perioden en dient als backupsysteem voor de stadswarmtevoorziening. Dit laatste betekent dat bij uitval van de AEB (Afval Energie Bedrijf) en/of de Centrale Diemen de HWC de verwarmingsfunctie overneemt, zonder dat de aangesloten adressen er ook maar iets van merken.

De HWC zal bestaan uit vijf gasgestookte warmteketels, ieder met een thermische (input/output) vermogen van 33/30 MW_{th} en een rendement van 92%. De HWC wordt toekomstbestendig gebouwd, zodat te zijner tijd ook op biobrandstof kan worden overgeschakeld. Het maximaal thermisch (input/output) vermogen van de vijf warmteketels zal circa 165/150 MW_{th} bedragen. Daarvan zal 30 MW_{th} naar het verwarmingsnet NW en 90 MW_{th} naar het verwarmingsnet ZA worden geleid. Afhankelijk van de vraag, kan de overige 30 MW_{th} naar zowel NW als naar ZA worden geleid. Als gevolg van de aanduiding 'wetgevingszone - wet geluidhinder' is ter plaatse een inrichting als aangewezen in bijlage I, onderdeel D, bij het Besluit omgevingsrecht toegestaan. De HWC kent ook de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Hierdoor geldt dat de geluidbelasting van de HWC buiten deze gebiedsaanduiding de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Deze zone reikt niet tot binnen de projectlocatie van de (woon)blokken 2 en 3. Geconcludeerd kan worden dat de HWC geen belemmering vormt voor het voorgenomen initiatief.

In de OER is tevens onderzoek gedaan naar stofhinder. Voor de beperkingen vanwege grof stof van bedrijven is in de OER uitgegaan van de indicatieve richtafstand voor gemengd gebied op basis van de VNG Handreiking Bedrijven en milieuzonering. Onderstaand figuur betreft een uitsnede uit de OER van de stofrelevante bedrijven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat dit aspect geen belemmering vormt voor de projectlocatie.

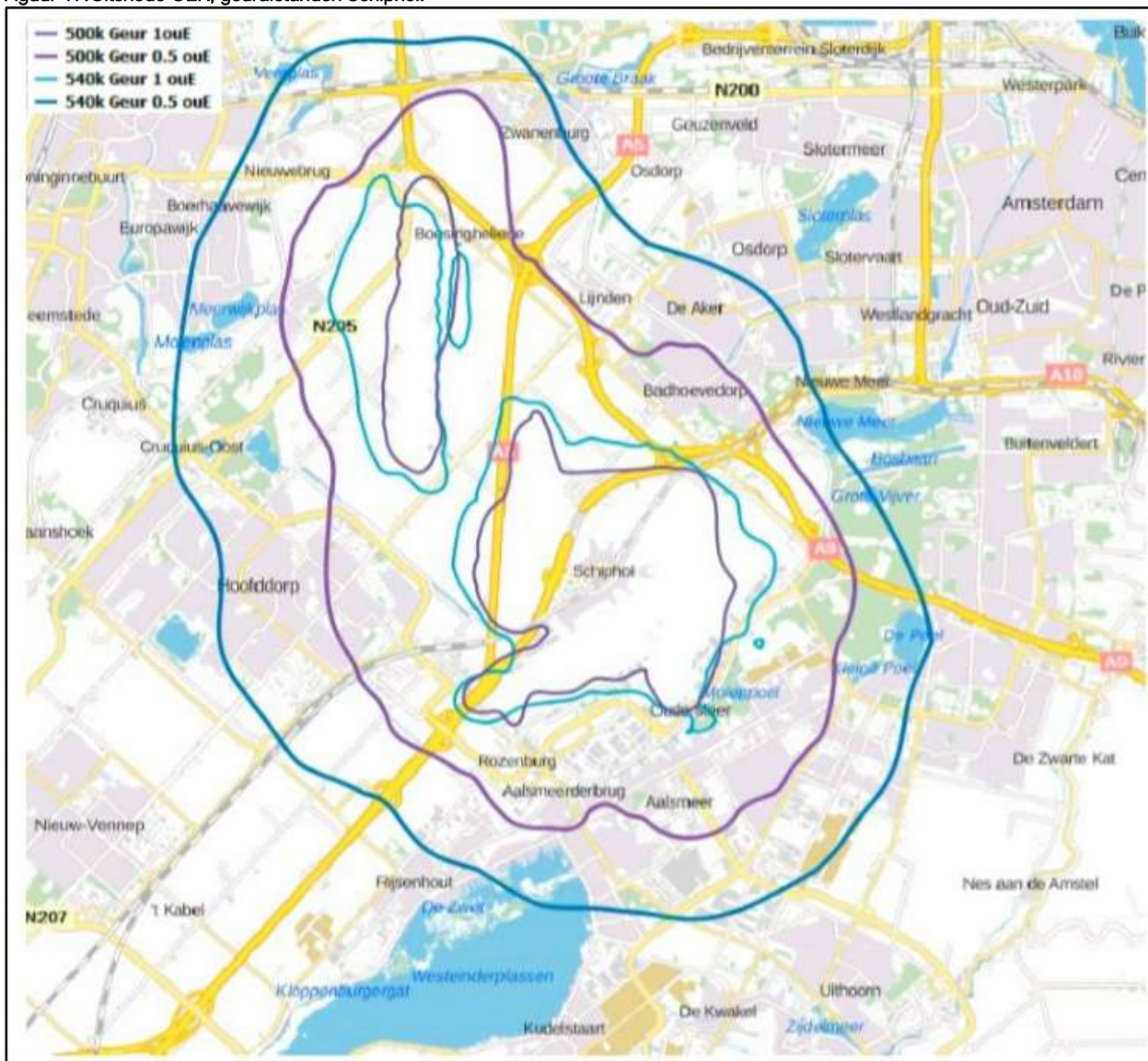
Figuur 16. Uitsnede OER, richtafstanden bedrijven stof.



Industrieterrein Schiphol

De projectlocatie bevindt zich binnen de contouren van het industrieterrein Schiphol Oost. Daar wordt in paragraaf 4.8 (geluid) verder op ingegaan. Daarnaast kan luchtverkeer zorgen voor waarneembare geurconcentraties in delen van het Schinkelkwartier. Voor Schiphol geldt dat de geurconcentraties snel afnemen op afstand van de luchthaven. In de OER Schinkelkwartier is beschreven dat het plangebied van Schinkelkwartier ruim buiten de geurcontour van $0,5 \text{ OUE(H)}/\text{m}^3$ (98-percentiel) van Schiphol is gelegen, zie ook onderstaand figuur. Geurconcentraties van luchtverkeer vormen derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Figuur 17. Uitsnede OER, geurafstanden Schiphol.



Onderstations, transformatorhuisjes en midden- en hoogspanningskabels

In de directe nabijheid van onderstations, transformatorhuisjes en hoog- en middenspanningskabels zijn elektromagnetische velden aanwezig. Het langdurig verblijven van mensen nabij bovengrondse hoogspanningslijn binnen magneetvelden sterker dan 0,4 microtesla wordt geassocieerd met gezondheidsrisico's. Uitgangspunt is het voorkomen dat mensen langdurig verblijven in een jaargemiddeld magneetveld sterker dan 0,4 microtesla. Verder is het beoogde uitgangspunt dat netbeheerders in nieuwe situaties standaard proportionele maatregelen treffen om het magneetveld te beperken. In paragraaf 4.16 van voorliggende rapportage wordt nader ingegaan op de mogelijk relevante (hoogspannings)leidingen. Er zijn geen trafo's gelegen in de directe nabijheid van de projectlocatie. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering.

Daarnaast wordt opgemerkt dat binnen 30 meter van de projectlocatie 50-kV kabels zijn gelegen van Kenter. Er heeft reeds afstemming plaats gevonden over het verleggen van deze kabels en deze zullen begin 2024 worden verwijderd. In bijlage 17 bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn tekeningen opgenomen waarin de te verwijderen kabels zijn weergegeven, evenals de leidingen die behouden blijven en nieuw aangelegd

worden. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat er geen leidingen of kabels zijn met een richtafstand tot binnen de projectlocatie en dit aspect derhalve geen belemmering vormt.

Functies binnen de projectlocatie

Binnen de woonblokken is sprake van functiemenging. Het begrip 'gebied met functiemenging' wordt gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder voorwaarden toelaatbaar zijn. Binnen deze gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De basissystematiek van de VNG-brochure is dan niet toepasbaar.

In dat geval kan worden aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging, die specifiek gericht is op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Deze staat bevat geen richtafstanden, maar categorieën. De categorieën A, B en C geven aan onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn:

- Categorie A. Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.
- Categorie B1. Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.
- Categorie B2. Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.
- Categorie C. Activiteiten genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is. Om deze redenen zijn bedrijven categorie C niet wenselijk in de binnenstad en daarom niet opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

De beoogde maatschappelijke- en commerciële ruimten zijn bouwkundig afgescheiden van de woningen waardoor geconcludeerd kan worden dat voldaan wordt aan de voorwaarden die gelden voor functiemenging. Daarbij zullen dergelijke activiteiten aan de regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer moeten voldoen. Geconcludeerd kan worden dat dit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie en omliggende woningen.

4.4 BEZONNING

4.4.1 Algemeen

Algemeen

Er bestaat geen landelijke wet- of regelgeving met betrekking tot minimale bezonningsduur of beschaduwing. Bij bezonning gaat het om zonlicht in de tuin, openbare ruimte of op de gevel. Wel wordt in veel gevallen aangesloten bij de TNO-normen waarin eisen en randvoorwaarden aan de minimale bezonningsduur ter plaatse van woningen worden gesteld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een lichte en strenge norm.

De 'lichte' TNO-norm stelt dat moet worden voldaan aan tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag voor de periode 19 februari tot 21 oktober. De 'strengere' TNO-norm stelt dat moet worden voldaan aan drie mogelijke bezonningsuren per dag voor de periode 21 januari tot en met 22 november. De TNO-norm wordt getoetst op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer.

Gemeenten zijn vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Deze zijn meestal gebaseerd op de zogenaamde "lichte TNO-norm". De Amsterdamse bezonningsnorm betreft de lichte TNO norm (minimaal twee bezonningsuren per dag) met een afwijkende periode, namelijk vanaf 21 maart in plaats van 19 februari.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van het voorgenomen initiatief is een bezonningsonderzoek door DGMR uitgevoerd. In dit onderzoek is gerekend met de maximaal toegestane bouwhoogtes (bijlage 4). Het betreft zodoende een worst case benadering. Voor de volledigheid is alle thans beoogde bebouwing binnen Think District in het onderzoek meegenomen, omdat dit eveneens leidt tot een worst case situatie. Bij de beoordeling van de resultaten van het bezonningsonderzoek wordt gebruik gemaakt van de Amsterdamse-norm, die afgeleid is van 'lichte TNO-norm'. Voor de dagen 21 maart en 21 juni zijn simulaties gemaakt met een interval van één uur in een periode van 09:00 tot 17:00 uur. De Amsterdamse-norm vraagt om een toetsing voor de dagen tussen 21 maart en 21 september. 21 september heeft eenzelfde zonnestand als 21 maart en is daarom niet apart weergegeven.

Er is getoetst aan de Amsterdamse-norm om een mogelijke vermindering in bezonningsuren op de gevels van de (naburig) B@Home te bepalen. In onderstaand figuur is de projectlocatie weergegeven ten opzichte van de omgeving waarbij B@Home in groen is weergegeven.

Figuur 18. baan van de zon op de projectlocatie.

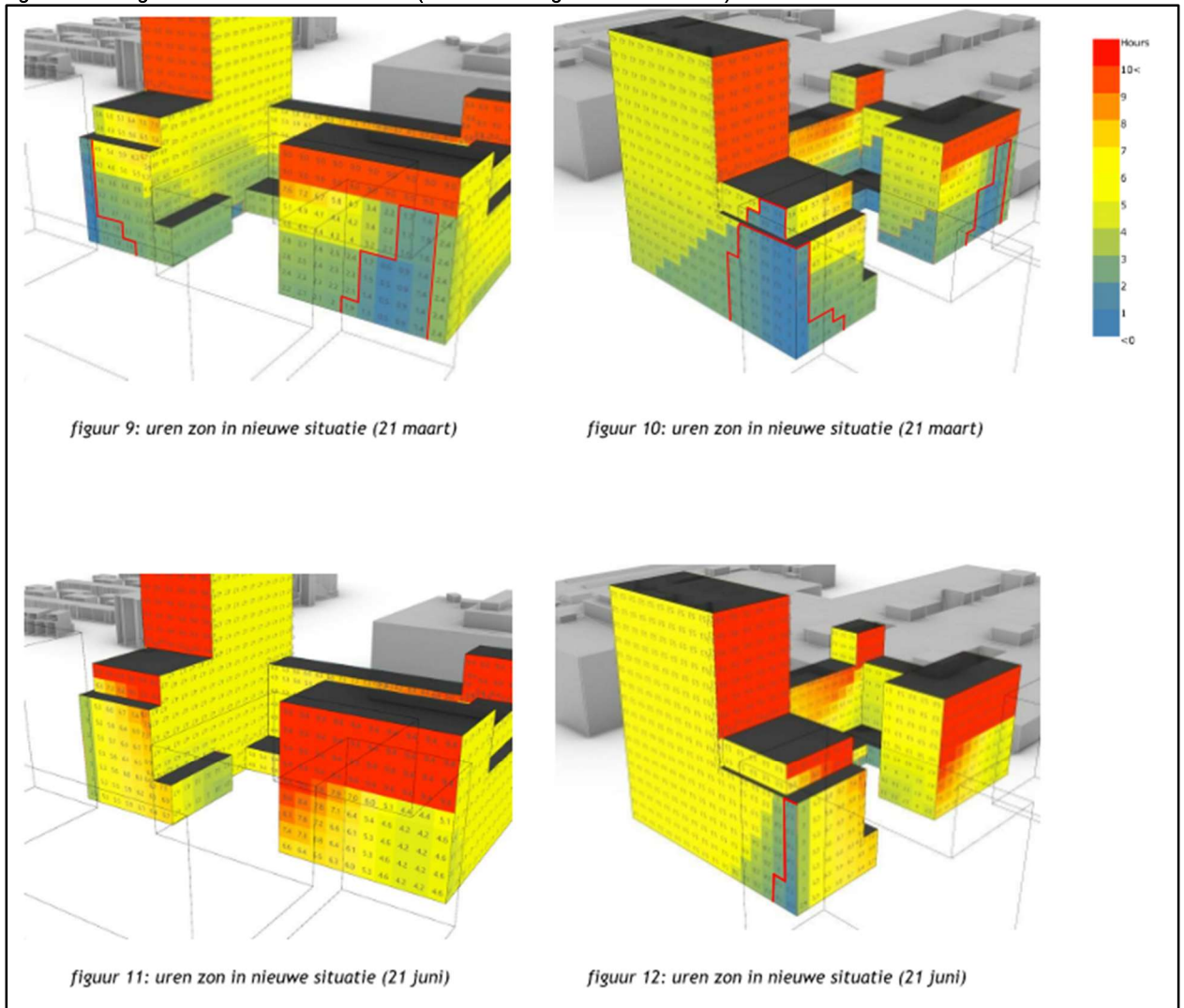


Resultaten

Op 21 maart ontvangt het centrale deel van de zuidgevel (ongeveer 9 kamers van de totaal 287 appartementen) van B@home minder dan twee uur zonlicht, vanwege de schaduw van het Think District. De hoek van de west gevel ligt ook deels in de schaduw, waardoor de hoekstudio's (ongeveer 29 studio's van de totaal 287 appartementen) minder dan twee uur zonlicht krijgen. Hetzelfde geldt voor een deel van de plint op de zuidgevel, waarmee ongeveer 29 studio's niet voldoen aan de Amsterdamse-norm. Als gevolg voldoen de voornoemde gevels op 21 maart niet aan de Amsterdamse-norm. De rest van de gevel van de plint en de hele toren krijgen wel degelijk meer dan twee uur zonlicht op 21 maart en voldoen daarmee aan de eis. Op

21 juni staat de zon hoger aan de hemel, waardoor de schaduw die Think District op B@home werpt, minder is in vergelijking met 21 maart. Alleen een klein deel van de westgevel (op de hoek) ligt nog in de schaduw en ontvangt minder dan twee uur zonlicht. Dit worden hoekstudio's en daarmee ontvangen ze via de zuidgevel alsnog voldoende zonlicht om te voldoen aan de Amsterdamse-norm.

Figuur 19. Weergave uren zon in nieuwe situatie (bron: bezonningsonderzoek DGMR).



In de omgeving wordt voldaan aan de bezonningscriteria uit de Amsterdamse-norm. Een uitzondering daarop is een gedeelte van het gebouw dat ten noorden van Think District wordt gerealiseerd en bekend staat als B@Home. Dit gebouw is voornamelijk planologisch niet toegestaan, maar naar verwachting zal dat binnen afzienbare tijd wel het geval zijn. In de analyse is de beoogde bebouwing daarom meegenomen.

In dat kader is het relevant dat zowel Think District als B@home onderdeel uitmaken van het Schinkelkwartier. Het is wenselijk het Schinkelkwartier te transformeren naar een hoogwaardig woon-werkgebied. Ten behoeve van deze transformatie is een projectnota vastgesteld. In de projectnota Schinkelkwartier is de volgende ambitie van het gemeentebestuur 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. Een gebied waar straks 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken. Dit betekent dat binnen het Schinkelkwartier een

aanzienlijke verdichting zal gaan plaatsvinden. Binnen het Schinkelkwartier worden een aantal deelgebieden onderscheiden. Zowel Think District als B@home bevinden zich in het gebied Nieuwe Meer Oost. Uit de resultaten van de analyse blijkt dat in de zomer ter plaatse van het gehele gebouw wordt voldaan aan de norm van 120 minuten zon per dag. Dit is echter niet het geval voor de gehele periode tussen 21 maart en 21 september. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat het met name gaat om de middel gevel van de zuidgevel en hoekgevel van west gevel van B@Home. Dit is te verklaren door de relatief korte afstand tussen beide ontwikkelingen. Dit is een logisch gevolg van het verdichten van het Schinkelkwartier.

Nu beide ontwikkelingen onderdeel uitmaken van het Schinkelkwartier (Nieuwe Meer Oost) beschouwt de gemeente deze ontwikkelingen ook in samenhang met elkaar. De stedenbouwkundige opzet van de gebouwen is zodanig dat deze op elkaar aansluiten en ervoor zorgen dat er een samenhangend geheel ontstaat. Ondanks dat sprake is van twee planologische procedures maken ze wel degelijk onderdeel uit van hetzelfde gebied wat wordt herontwikkeld. Opgemerkt wordt dat wanneer ze door middel van dezelfde planologische procedure mogelijk worden gemaakt, de onderlinge invloed niet hoeft te worden beoordeeld. Voor toekomstige bewoners zal het voor zich spreken dat de twee gebouwen gezien de afstand tot elkaar een bepaalde invloed op elkaar hebben. Daarnaast is gedurende een deel van het jaar wel degelijk sprake is van tenminste 120 minuten bezonningsduur.

Aangezien het feitelijk gaat om twee ontwikkelingen binnen hetzelfde overkoepelde plan, die gelijktijdig mogelijk worden gemaakt en een gedeelte van het jaar ter plaatse van alle woningen wel sprake is van 120 minuten bezonningsduur, is in dit geval geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat door het afwijken van de norm. Ondanks dat ter plaatse van een deel van de woningen van B@home niet voldaan wordt aan de Amsterdamse-norm, staat bezonning de ontwikkeling niet in de weg.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

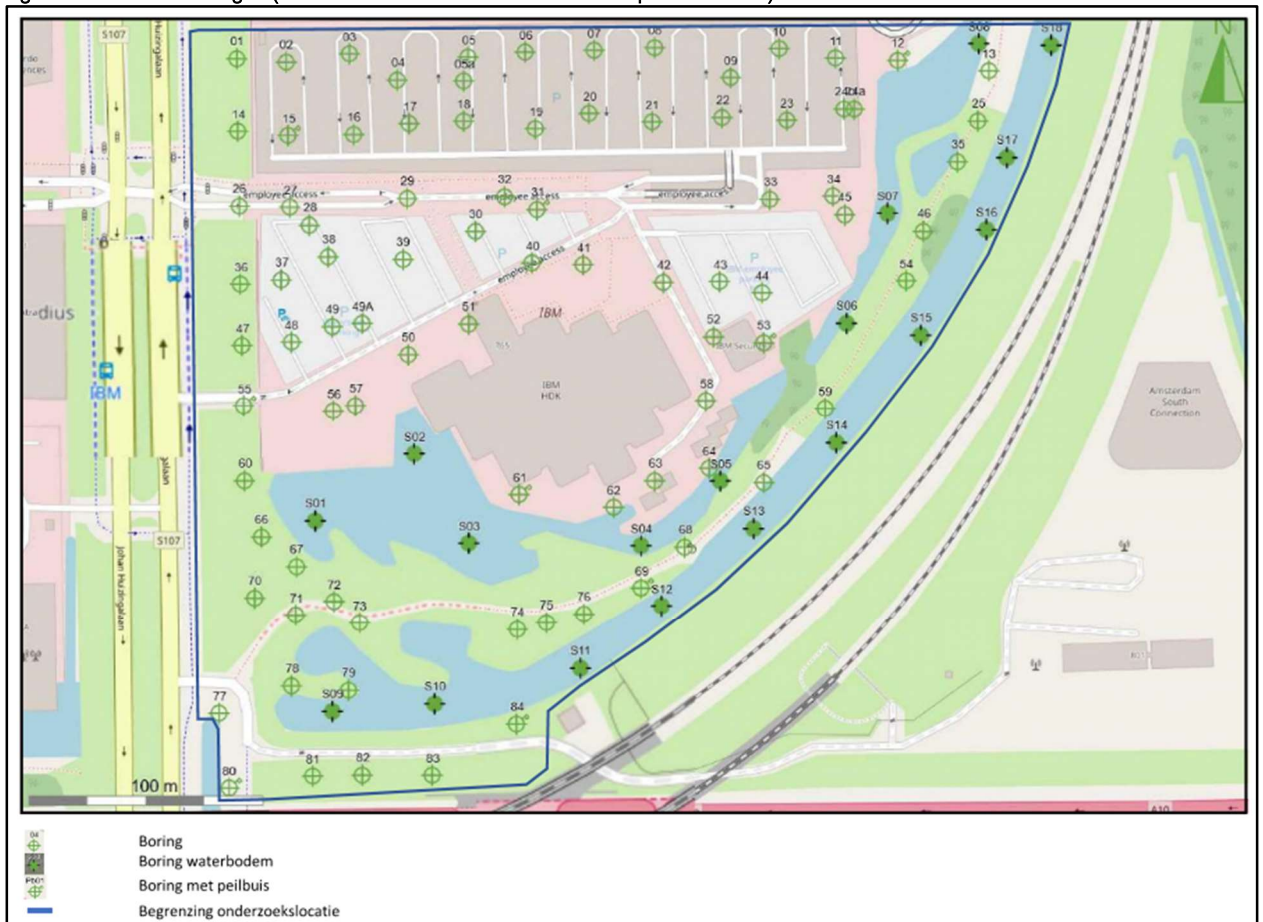
De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde (woon)gebouwen, ook wel bekend als blok 2 en 3, voorzien in de realisatie van een gevoelige functie in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreiniging in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen.

Door Hofstede cs is een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd in het kader van de eigendomsoverdracht (rapportnummer: redc.asd.20110.r01, d.d. 9 september 2020). Het onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaand figuur.

Figuur 20. Uitsnede boringen (Bron: nader bodemonderzoek d.d. 9 september 2020)



De resultaten van het bodemonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- De bodem bestaat 1,8 à 3,0 meter diepte uit opgebracht zander. Daaronder ligt de oorspronkelijke toplaag van veen op klei tot 4,0 's 6,4 meter diepte. Op het noordelijke terreindeel is onder deze toplaag klei en zand aangetroffen, in de overige diepe boringen enkel zand;
- Het niveau van het ondiepe grondwater lag tijdens het veldonderzoek op 0,7 tot 1,5 meter beneden maaiveld;
- In het algemeen 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 enkele boringen bevat de (boven)grond een zwakke bijmenging met puin, plastic, sintels of asfalt. Ter plaatse van de noordelijke en zuidelijke ontsluitingsweg is onder het asfalt ongeveer 0,5 meter puingranulaat of incidenteel hoogovenslakken aanwezig. Ook onder de klinkerverharding van de parkeerterrein is incidenteel puingranulaat gevonden. Incidenteel is een toplaag van puingranulaat aanwezig als halfverharding. Er zijn op- of in de bodem geen asbestverdacht materialen gevonden.
- In de grond zijn van de stoffen waarop is onderzocht in het algemeen geen, of slechts licht verhoogde gehalten aangetroffen. In de ondergrond zijn in het algemeen geen verontreinigingen gevonden.
- De toplaag bevat in het algemeen geen problematische gehalten PFAS.

De conclusie op grond van bovenstaande punten is dat het verkennend bodemonderzoek geen belangrijke bodemverontreiniging aan het licht heeft gebracht.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 DUURZAAMHEID

4.6.1 Algemeen

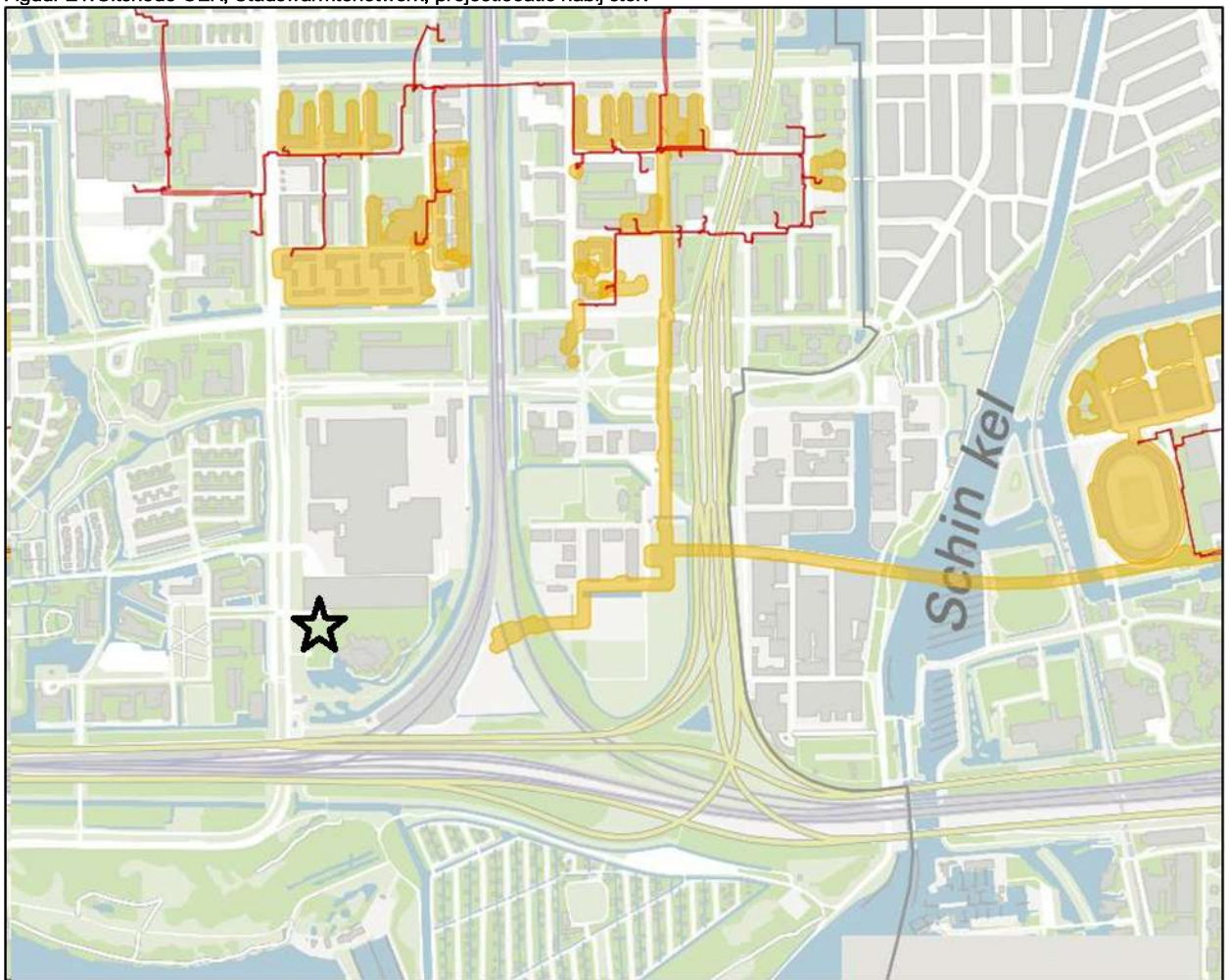
De gemeente Amsterdam heeft haar klimaatbeleid vastgelegd in de Omgevingsvisie en heeft het stadsbestuur stevige ambities geformuleerd wat betreft de energietransitie en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Amsterdam is een fijne stad om in te wonen en te leven en de gemeente wil een groene, gezonde, welvarende en duurzame stad zijn voor iedereen. Daarnaast wil de gemeente ook een klimaatneutrale en circulaire stad zijn, waar zuinig met energie wordt omgesprongen, energie duurzaam wordt opgewekt en grondstoffen en materialen oneindig worden hergebruikt.

Om een wezenlijke bijdrage te leveren aan het halen van de doelstellingen van Parijs wil de gemeente de CO₂-uitstoot met 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Voor 2040 moet de stad aardgasvrij zijn en over 10 jaar mag er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Het Schinkelkwartier wordt volledig aardgasloos. Voor de gebiedsontwikkeling van het Think District, waar voorliggend initiatief onderdeel van uit maakt, geldt dat extra wordt ingezet op duurzame energie, klimaatbestendigheid en natuurinclusiviteit. Het ultieme streven is om een gebied te maken dat bestendig is in de tijd. Reductie van CO₂-uitstoot, energiegebruik en milieubelasting speelt hierbij een belangrijke rol. Gebouwen en woningen zijn zo geconstrueerd dat ze nu en in de toekomst wensen van individuele bewoners kunnen inpassen. Dit bevordert niet alleen de levensduur van de gebouwen, maar geeft de bewoners ook de gelegenheid zich de woonomgeving eigen te maken en zich te binden aan de plek. Daarnaast worden de woningen op een zodanige manier ontworpen dat ze zo weinig mogelijk energie zullen gebruiken. Dit wordt bereikt door een hoogwaardige bouwfysische schil te realiseren en te voorzien in een integrale WKO-installatie. De WKO-installatie is mogelijk omdat de projectlocatie gelegen is op een grotere afstand dan 40 meter van het stadswarmtenetwerk, zoals weergegeven op onderstaand figuur. Er wordt geen gebruik gemaakt van restwarmte van Global Switch. Het systeem moet onafhankelijk kunnen functioneren, ook bij piekbelasting. Hierop is het voorziene systeem berekend. Wel gaat er een warmtewisseling plaatsvinden tussen het kantoor en de woonblokken. Dit is goed mogelijk doordat het kantoor overdag meer warmte nodig heeft en deze warmte in de avonden weer gebruikt kan worden door de woningen. Dit wordt gedaan met behulp van het warmte- koude- opslag systeem (WKO).

Figuur 21. Uitsnede OER, Stadswarmtenetwerk, projectlocatie nabij ster.



Daarnaast wordt het gehele plangebied van Think District, op een integrale manier regenbestendig gemaakt door o.a. ook het park en/of de openbare ruimte onderdeel te maken van eventuele maatregelen. Op deze wijze wordt het gebied regenbestendig gemaakt conform het programma Amsterdam Rainproof. Zo wordt bijvoorbeeld voorzien in een hemelwaterafvoersysteem uitgevoerd als een UV-systeem. Op de daken worden waterretentie kratten aangebracht om de buffercapaciteit (70mm/m^2) te creëren. De hemelwaterafvoertrekkers worden voorzien van Smart Flow Control systeem voor het reguleren en bufferen van hemelwater gedurende een uur. Het Smart Flow Control systeem wordt door middel van sensoren en lokale actuele weerdata aangestuurd. Het afgevoerde hemelwater wordt voor een groot deel opgevangen in een waterbassin om dat later te gebruiken voor het bevoelen van de binnentuinen.

De woningen worden gasloos uitgevoerd, wat bijdraagt aan een schonere lucht in de stad (minder CO_2 - en stikstofdioxide uitstoot). Daarnaast zullen blok 2 en 3 met zonnepanelen worden uitgevoerd. Het realiseren van hoogwaardig groen, in zowel het openbaar gebied, op daken en balkons draagt bij aan klimaatbestendigheid en draagt tevens bij aan het welbevinden van de personen die er verblijven.

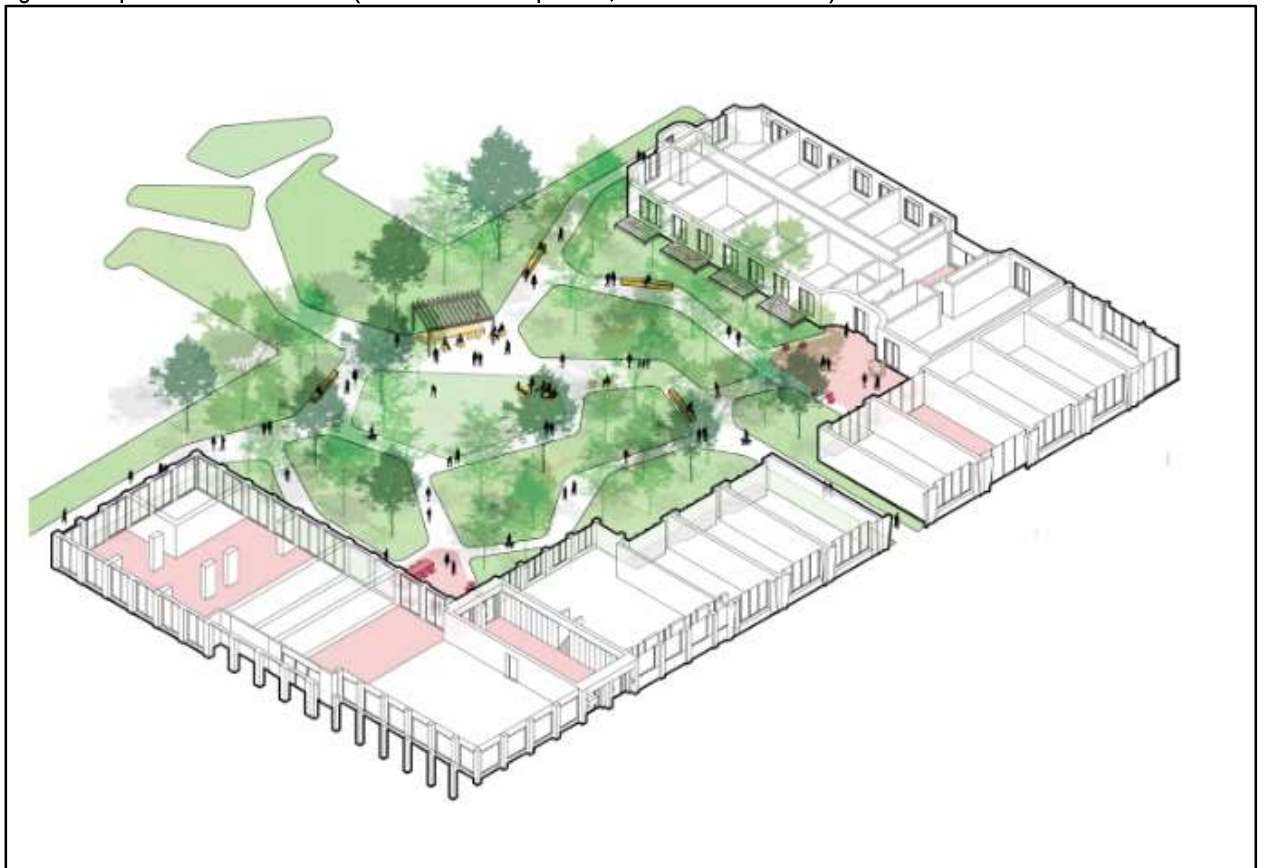
Opgemerkt wordt dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp nadrukkelijk aandacht zal worden besteed aan klimaatadaptatie, hittestress, natuurinclusief bouwen en de ambities zoals hiervoor beschreven.

Voor wat betreft het aspect hittestress, klimaatadaptie en natuurinclusiviteit worden in ieder geval de volgende maatregelen getroffen:

Hittestress

- Er worden koelteplekken in de nabije omgeving gerealiseerd (in het omringende landschap). De in het landschap reeds in het ontwerp opgenomen watergangen zullen bijdragen aan afkoeling binnen het gebied, evenals het te realiseren groen. In bijlage 14 wordt toegelicht op welke wijze binnen de bouwblokken wordt voorzien in groen. De invulling van groen in het openbare gebied vindt in overleg plaats met de gemeente
- Op de gevels en daken wordt groen gerealiseerd, zie ook de toelichting in bijlage 14. Dit levert een positieve bijdrage aan het voorkomen van hittestress. De exacte uitwerking hiervan vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen.
- Groenoppervlak op het maaiveld wordt ten opzichte van de bestaande situatie vergroot (zie ook figuur 22 en 23 en hierna bij 'natuurinclusiviteit'), wat een positieve bijdrage levert aan de verkoeling van het gebied.
- Er worden bomen aangeplant langs de langzaamverkeersroutes en op verblijfsgebieden in het landschap, dit levert in het gebied de nodige schaduwplekken. De inrichting van het openbaar gebied wordt in overleg met de gemeente afgestemd en verder geconcretiseerd.
- Met het ontwerpen van de binnentuin van blok 3 is rekening gehouden met het gebruik van de tuin door zowel bewoners als niet bewoners. Het moet een plek zijn voor ontmoeten en ontspannen, hiervoor wordt er veel licht transparant groen geplaatst. Hierdoor ontstaat er een open, maar schaduwrijke binnentuin die verkoeling brengt bij langdurig zonnige dagen. Een impressie hiervan is weergegeven op onderstaand figuur.

Figuur 22. Impressie binnentuin blok 3 (bron: schetsontwerp blok 3, 4 en 5 november 2022).



Klimaatadaptatie

- Waterberging, vanuit de nieuwe parkeergarage gevoed naar de woningbouwblokken.
- Op de terrassen worden kratten ingepast waarmee hemelwater wordt opgevangen. Dit hemelwater wordt ingezet voor de daar aanwezige beplanting.

- Natuurlijke afwatering, hemelwater wat niet wordt opgevangen, dan wel vertraagd wordt afgevoerd wordt afgevoerd op het terrein zelf richting het aanwezige open water.

Natuurinclusiviteit:

- Inpassing gevelkasten/nestkasten. Ten behoeve van de huismus, de witte kwikstaart en de vleermuis worden gevelkasten geïntegreerd op / in de hiervoor bruikbare geveldelen. Het toepassen van gevelkasten levert 3 tot 5 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- Preventie raamslachtoffers. Om vogelslachtoffers te voorkomen (vogels die tegen de grote glazen vliesgevels aanvliegen) zal gebruik gemaakt worden van gevelbeglazing met een reflectiefactor van 15% of minder. Het treffen van deze maatregel levert 10 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- Geveltuin. Rond de gevel van blok 2 zal een geveltuin worden gerealiseerd, welke 30% van de totale gevellengte zal beslaan. In de geveltuin zullen diverse microhabitats worden gecreëerd door afwisselend gebruik te maken van kleine bomen, vaste planten, heesters, kruidachtige planten en grassen. Het toepassen van innovatieve groentoepassingen binnen het ontwerp levert 7 - 12 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.
- In de binnentuin van blok 3 zal een wadi worden gerealiseerd. Door een wadi aan te leggen wordt een geschikte groeiplaats voor verschillende plantensoorten aangelegd. De wadi zal een positief effect hebben op de biodiversiteit. Met deze maatregel kunnen 12 punten worden gescoord.
- Natuurlijke speelaanleidingen. In de binnentuin van blok 3 zal een groene buitenruimte worden gerealiseerd met verschillende speelaanleidingen. Deze speelaanleidingen zullen zo natuurlijk mogelijk worden gerealiseerd. Zo zullen deze elementen worden gemaakt met boomstammen en keien, waardoor zij geschikt zullen zijn als schuil- of voortplantingslocatie voor verschillende insectensoorten. Met deze maatregel zullen minimaal 5 punten worden gescoord.
- Innovatieve groene toepassingen. In de geveltuin van blok 2 worden diverse inheemse plantensoorten aangebracht. Dit is vooral van belang voor bestuivers zoals bijen (waaronder hommels), zweefvliegen en vlinders. Bij blok 3 zal de binnentuin natuurinclusief worden ingericht. Op de binnenplaats zullen diverse microhabitats worden gecreëerd door afwisselend gebruik te maken van bomen, vaste planten, heesters, kruidachtige planten en grassen. Daarnaast zullen de paden grotendeels uit halfverharding bestaan, wat een positieve bijdrage zal leveren aan de biodiversiteit in de binnentuin. Met de aanwezigheid van bloemen, zaden en bessen zal ter plaatse van blok 2 en 3 hebben de maatregelen een positieve invloed op zowel insecten. Bijen, zweefvliegen en vlinders worden nog eens extra gestimuleerd voor de inpassing van nestgelegenheden d.m.v. insectenhôtels. Het toepassen van innovatieve groentoepassingen binnen het ontwerp voor blok 2 levert 5 punten op volgens het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen. Voor blok 3 gaat het om minimaal 15 punten.

In bijlage 14 zijn de te treffen maatregelen per bouwblok nader toegelicht. Daarnaast is in bijlage 12 (Doorwerking OER) nader aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan ambities en spelregels ten aanzien van MPG, grondstoffenpaspoort, flexibel/demontabel bouwen. Vooruitlopend hierop kan het volgende geconcludeerd worden:

- Voor blok 2 wordt een MPG gerealiseerd van 0,57 en van 0,65 voor blok 3. Voor het berekenen van deze MPG is er gebruik gemaakt van GPR materiaal. Er is geen los materialen paspoort aanwezig, maar de gebruikte materialen zijn uiteengezet in de MPG berekening.

4.6.3 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling worden twee duurzame (woon)blokken gerealiseerd. Dit sluit aan bij de ambities van de gemeente Amsterdam.

4.7 EXTERNE VEILIGHEID

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

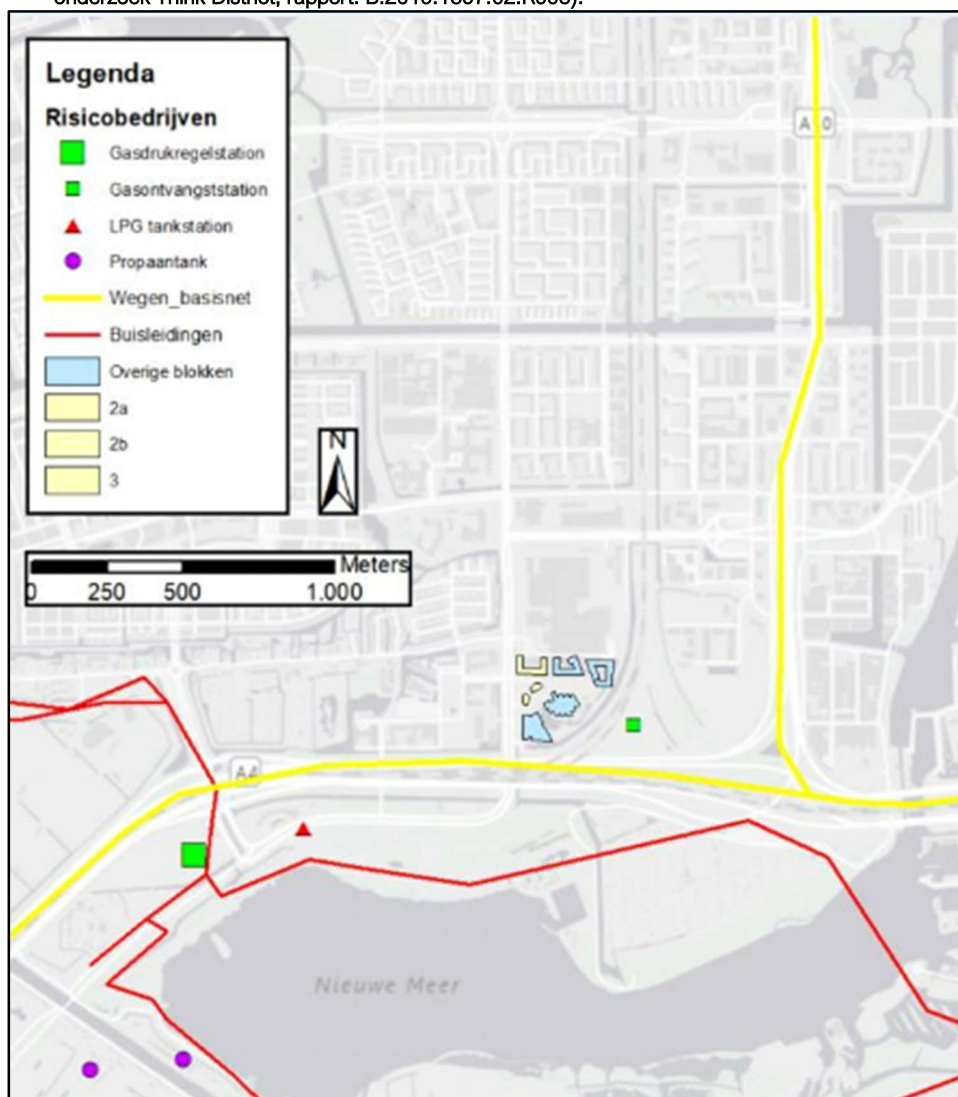
Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Risicobronnen

Voor de beoordeling van de risico's is de risicokaart geraadpleegd, zie hiertoe onderstaand figuur. Daarnaast is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd door DGMR (zie bijlage 5), waarin is ingegaan op de ontwikkeling van blok 2 en 3).

Figuur 23. Ligging van externe risicobronnen ten opzichte van blokken 2, 3 en overige blokken van het Think District (bron: EV-onderzoek Think District, rapport: B.2019.1397.02.R003).



Resultaten Onderzoek externe veiligheid DGMR

In de directe omgeving van het plan liggen de snelwegen A4 en A10 waarover geklasseerde stoffen worden vervoerd. Overige risicobronnen liggen op een zodanige afstand dat niet relevant zijn. De (woon)blokken 2 en 3 komen op een zodanige afstand van beide snelwegen dat aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico wordt voldaan.

De gemeente Amsterdam heeft een eigen beleid vastgesteld in het uitvoeringskader externe veiligheid. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Met het oog op zelfredzaamheid is het niet wenselijk dat minder zelfredzame groepen, zoals kinderen, ouderen en zieken te dicht bij risicobronnen verblijven. Deze groepen kunnen zichzelf minder makkelijk in veiligheid brengen in geval van een (dreigende) calamiteit. Daarom is het beleid erop gericht om in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (voor wegen een zone van 80 meter) vrij te houden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Blokken 2 en 3 komen op meer dan 80 meter van de snelweg te staan, zodat op dit punt aan het gemeentelijke beleid wordt voldaan. Binnen blokken 2 en 3 worden geen functies voor minder zelfredzame personen gerealiseerd. De

planlocatie ligt niet binnen het invloedsgebied van Bevi-bedrijven of hogedruk aardgasleidingen. Dit deel van het gemeentelijke beleid is daardoor in dit geval niet van toepassing.

Groepsrisico

Door de realisatie van blok 1 neemt het groepsrisico toe tot 1,77 de oriëntatiewaarde. Het Dagelijks Bestuur (hierna: DB) van Nieuw-West moet die overschrijding aanvaarden op basis van de aanzet tot de volledige verantwoording van het groepsrisico in de procedure voor blok 1 en de daarover uitgebrachte adviezen. Hier zal invulling aan worden gegeven. Als gevolg van de realisatie van blokken 2 en 3 neemt die overschrijding niet toe, zodat daarover geen nieuw besluit van het DB nodig is. Aangezien het DB de overschrijding van het groepsrisico door blok 1 heeft aanvaard staat dit de ontwikkeling van blokken 2 en 3 niet in de weg. Het groepsrisico van het transport over de A4 blijft bij planrealisatie gelijk op 1,77 keer de oriëntatiewaarde.

Bij een Omgevingsvergunning om voor blokken 2 en 3 af te wijken van het bestemmingsplan, moet de gemeente Amsterdam als bevoegd gezag het vastgestelde groepsrisico volgens het Bevt verantwoorden. Omdat de ontwikkeling binnen 200 meter van de weg plaatsvindt en het groepsrisico van het transport over de A4 groter is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording vereist volgens artikelen 7 en 8 uit het Bevt. Bij deze verantwoordingsplicht moeten naast de resultaten van de risicoanalyse (criteria 1 en 2) de volgende criteria aan de orde komen:

- Mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van een ramp (veiligheidsketen).
- Mogelijkheden voor zelfredzaamheid en vluchtmogelijkheden aanwezig.
- Maatregelen ter beperking van het groepsrisico.
- De voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.

Voor de verder weggelegen A10 volstaat een beperkte verantwoording volgens artikel 7 van het Bevt en hoeft het bevoegd gezag alleen in te gaan op bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Bestrijding van een ramp

Bij een calamiteit op de snelweg zal het verkeer snel vastlopen. De bereikbaarheid van een ongevalslocatie hangt af van de exacte plek op de A4 of A10. Ter plaatse van het plangebied ligt een parallelweg, waardoor hulpvoertuigen langs de noordelijke rijbaan tot op ongeveer 30 meter van een ongevalslocatie kunnen komen. De beschikbaarheid van bluswater ter plaatse is niet bekend. Mogelijk kan hiervoor gedeeltelijk het hier aanwezige oppervlaktewater worden gebruikt.

De voorgenomen ontwikkeling betreft zelf geen externe risicobron. Ook leidt de realisatie van het plan niet tot een mindere bereikbaarheid en daarmee mindere bestrijdbaarheid van een calamiteit op de snelweg ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied is voor hulpvoertuigen vanaf de noordwestzijde te bereiken. Dit is de meest voor de hand liggende route vanaf de dichtstbijzijnde brandweerkazerne (Pieter) en vanaf het dichtstbijzijnde ziekenhuis (OLVG West). Bij een calamiteit op de beschouwde snelwegen wordt deze route niet belemmerd. De initiatiefnemer moet in overleg met de gemeente zorgen voor voldoende beschikbaarheid over bluswater in het gebied. Mogelijk kan hiervoor gedeeltelijk oppervlaktewater worden gebruikt.

Zelfredzaamheid

Blokken 2 en 3 worden voornamelijk gebruikt als woningen. Op de begane grond van blok 2 a en b komen commerciële ruimtes en maatschappelijke functies. In blok 3 komen maatschappelijke functies in het noordwestelijke deel van het gebouw (luwe zijde vanaf de snelweg). Alle beoogde functies zijn bedoeld voor zelfredzame doelgroepen. Minder zelfredzame individuen, zoals inwonende kinderen, zijn niet uitgesloten, maar dat aantal is relatief klein.

Op 175 meter afstand van de risicobron kunnen effecten van een plasbrand worden uitgesloten. Alleen een gifwolk en een BLEVE kunnen tot de gebouwen reiken. De impact van een BLEVE is vanwege de afscherming door het tussenliggende gebouw van IBM al sterk afgezwakt. Daarnaast zijn de volgende

maatregelen voorzien:

- Om de gevolgen van een gifwolk te beperken moet mechanische ventilatie kunnen worden uitgeschakeld. De inlaat van dit ventilatiesysteem wordt op het dak geplaatst, zodat een eventuele gifwolk al zo veel mogelijk is verdund.
- De gebouwen komen op 175 meter (blok 2a), 220 meter (blok 2b) en 280 meter (blok 3) van de snelweg. De impact van een BLEVE is -zeker vanwege de afscherming door de blokken 1 en 6- behoorlijk afgezwakt. Daarom worden ten aanzien van een BLEVE geen aanvullende bouwkundige maatregelen genomen.
- De kans op een zodanige brand of drukgolf dat men het gebouw moet ontvluchten is zeer klein. Mocht dit alsnog het geval zijn, kan men vanuit blokken 2 en 3 altijd afgeschermd van de bron vandaan vluchten. Zowel blok 2a als blok 2b krijgt een trappenhuis in de kern van het gebouw, zodat men altijd afgeschermd naar beneden kan lopen. Vanuit blok 2a kan men via de parkeerkelder van de bron vandaan vluchten, vanuit blok 2b kan dit zowel bovengronds als via de parkeerkelder onder het gebouw. Blok 3 staat geheel buiten de aandachtsgebieden, maar ook vanuit dit blok kan men van de snelweg af vluchten.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

De bijdrage van blokken 2 en 3 is ten opzichte van de autonome ontwikkeling met blok 1 dichter bij de snelweg minimaal. Daarmee zijn er voor blokken 2 en 3 geen opties om tot een lager groepsrisico te komen. Blok 3 heeft meer aanwezigheid dan blok 2. Bij de voorgenomen indeling staat blok 3 verder van de snelweg dan blok 2. Daarmee is de opstelling al geoptimaliseerd om tot een zo laag mogelijk groepsrisico te komen.

Bronmaatregelen zijn niet voorzien. De A4 betreft een basisnetroute en een maatregel als ondertunneling, zoals voor de A10 zuid is voorzien, is voor dit project te ingrijpend. Afscherming kan de impact van een BLEVE beperken, maar de bereikbaarheid van de weg voor hulpdiensten moeilijker maken.

Ruimtelijke alternatieven

De ruimte in de regio Amsterdam is schaars. Door in het Think District bebouwing toe te voegen wordt dit terrein effectiever gebruikt. De gemeente Amsterdam streeft in deze omgeving naar een transformatie naar een gemengd woon-werkgebied, waarin voldoende werkgelegenheid wordt geboden voor de mensen die in het gebied en daaromheen wonen en komen te wonen. De blokken 2 en 3 dragen bij aan de invulling van de vraag naar huisvesting op een locatie met een goede wegontsluiting. Ruimtelijke alternatieven zijn niet voor handen.

Amsterdams beleid

De gemeente Amsterdam heeft een eigen beleid vastgesteld in het uitvoeringskader externe veiligheid. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan.

Daarnaast is het volgens dit beleid niet wenselijk om objecten voor minder zelfredzame groepen, zoals kinderen, ouderen en zieken dichtbij risicobronnen te realiseren. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een rekenkundige toename van de bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde; , zodat daarover geen nieuw besluit van het DB nodig is. Als het DB de overschrijding van het groepsrisico door blok 1 niet aanvaardt, dan heeft dat gevolgen voor blokken 2 en 3. Vooralsnog ligt dit echter niet in de lijn der verwachting.

De blokken 2 en 3 bevatten geen functies voor minder zelfredzame personen. Bovendien staan deze gebouwen op meer dan 80 meter van de snelweg. Daarmee is deze ontwikkeling vanuit het Amsterdamse beleid in principe aanvaardbaar.

Aandachtsgebieden

Blok 2a ligt buiten het brandaandachtsgebied van de A4, maar wel binnen het explosieaandachtsgebied van deze snelweg. Blok 2b en blok 3 liggen op meer dan 200 meter van de weg en daarmee buiten het

explosieaandachtsgebied.

De trajecten waarlangs een explosieaandachtsgebied gaat gelden, zijn nog niet aangewezen in de Regeling Basisnet. Als er sprake is van een explosieaandachtsgebied moet de gemeente beslissen of hieraan een explosievoorschriftengebied wordt verbonden. In geval van een explosievoorschriftengebied geldt het aanvullende bouwkundige voorschrift dat letsel door scherfwerking moet worden voorkomen.

Wij stellen daarom voor om het voorschriftengebied niet aan te wijzen. Blok 1 zorgt voor een zodanige afscherming van blok 1 dat bij een BLEVE de impact aanzienlijk lager is dan in het vrije veld. Daardoor kan conventioneel glas volgens het Bouwbesluit een dergelijke drukgolf ook weerstaan.

Advies Veiligheidsregio

Aan de hand van voorliggend plan heeft de veiligheidsregio een advies uitgebracht. Het advies geeft inzicht in de gevaren, gevolgen en risico's van mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied. Verder geeft het advies inzicht in de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Hieronder zijn een aantal maatregelen opgenomen die de risico's voor de projectlocatie kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. De opsomming is niet limitatief, er zijn wellicht nog andere maatregelen die toegepast kunnen worden.

- Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren waarbij het plangebied via twee onafhankelijke richtingen wordt ontsloten;
- De gebouwen voorzien van afsluitbare ventilatie en/of een noodknop voor het uitschakelen van de ventilatie, waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten;
- Inrichten van een goed voorbereide en geoefende noodorganisatie, inclusief noodplan.

In het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen zal een en ander nader worden uitgewerkt. De overige punten zullen tevens worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

4.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie, aangezien de ontwikkeling niet leidt tot een toename van het groepsrisico.

4.8 GELUID

4.8.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van

voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van de Wet geluidhinder is bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten (waaronder woningen) een geluidonderzoek noodzakelijk. Ten behoeve van het initiatief is door DGMR akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 13).

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaa. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidskaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer

In het Actieplan Geluid Amsterdam is aangegeven wat Amsterdam doet om geluidsoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het actieplan richt zich vooral op het geluid van het wegverkeer. Wegverkeer veroorzaakt ook de meeste geluidhinder van de in de richtlijn genoemde bronnen, zoals blijkt uit de resultaten van de Geluidskaart. Het Actieplan Geluid is op 29 maart 2016 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidsgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Tevens heeft het college van B&W de nota “Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid” vastgesteld. Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

De projectlocatie ligt binnen de invloedssfeer van de volgende geluidsbronnen:

1. Wegverkeer: gemeentelijke wegen en Rijksweg A4/A10
2. Spoor
3. Metro

Daarnaast zijn voor geluid relevant:

1. Geluid luchtvaart
2. Grondgeluid Schiphol

Opgemerkt wordt dat door een recente wijziging van de zonegrens van het industrieterrein Schiphol Oost blokken 2 en 3 buiten de geluidzone vallen. Het plangebied ligt op circa 200 meter afstand van de geluidszone van industrieterrein Schiphol-Oost. Daarmee is het op grond van de Wet geluidhinder niet nodig om de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein separaat inzichtelijk te maken. Ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is de geluidsbelasting op de gevels wel inzichtelijk gemaakt in dit onderzoek

Voor grondgeluid van startende vliegtuigen zijn geen wettelijke normen en het wordt (nog) niet meegenomen in de geluidsmodellen of meetsystemen. In het kader van het OER Schinkelkwartier heeft TNO verkennend onderzoek gedaan naar grondgeluid in Schinkelkwartier. Op basis daarvan is de mate van hinder door grondgeluid in het plangebied beoordeeld.

Resultaten wegverkeer

Rijksweg A4/A10

De geluidsbelasting als gevolg van de A4/A10 bij een groot aantal gevels voldoet niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 61 dB na aftrek bij blok 2. De maximale grenswaarde van 53 dB wordt overschreden (rode vlakken in figuur 8 van het onderzoek), voornamelijk op de zuidelijk en westelijk georiënteerde gevels van blok 2. Voor de gevels waarop deze grenswaarde wordt overschreden, kunnen de volgende oplossingen van toepassing zijn:

- geen geluidgevoelige bestemmingen achter deze gevel situeren, zoals bijvoorbeeld een trappengat of installatieruimte;
- gevels zonder te openen delen uitvoeren of afschermen tot tenminste de maximale grenswaarde;

Voor deze gevels wordt een hogere waarde van 53 dB aangevraagd. Voor de appartementen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 53 dB, zijn hogere waarden nodig voor de A4/A10. Vanwege de toekomstige bebouwing wordt bij het verlenen van de hogere waarden verzocht één maximale hogere waarde te verlenen voor beide te onderscheiden blokken, zodat te allen tijde is geborgd dat hieraan voldaan dient te worden. Dit biedt de mogelijkheid om in de toekomst voor gevels waar op dit moment nog sprake is van een dove gevel vanwege het overschrijden van de maximale ontheffingswaarde op een later moment geen dove gevel te realiseren, omdat de geluidbelasting als gevolg van andere bebouwing met een geluidafschermende werking sprake zal worden gereduceerd. Opgemerkt wordt dat een dove gevel alleen is toegestaan wanneer woningen beschikken over een stille zijde.

Johan Huizingalaan

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij de blokken 2 en 3 de geluidsbelasting van de Johan Huizingalaan hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 57 dB na aftrek. De maximale grenswaarde van 63 dB voor geprojecteerde woningen in een binnenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Voor de appartementen in blokken 2 en 3 zijn hogere waarden nodig voor de Johan Huizingalaan.

Sloterweg

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de Sloterweg bij alle gevels voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 41 dB na aftrek.

30km-wegen

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de 30 km-wegen in de omgeving hoeft volgens de Wet geluidhinder niet beoordeeld te worden, maar in het kader van een goed woon- en leefklimaat zijn deze wel inzichtelijk gemaakt. De hoogst berekende geluidsbelasting is 43 dB zonder aftrek.

Resultaten railwegverkeer

Spoor

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting, als gevolg van het spoor, bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 55 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 61 dB bij blok 2. De maximale grenswaarde van 68 dB voor geprojecteerde woningen wordt niet overschreden. Voor de appartementen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 68 dB, zijn hogere waarden nodig voor het spoor.

Metro

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de metro bij de blokken 2 en 3 bijna volledig wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Alleen bij blok 3 wordt deze waarde overschreden op de bovenste etage van de oostzijde. De hoogst berekende geluidsbelasting is 49 dB na aftrek. De maximale grenswaarde van 68 dB voor geprojecteerde woningen wordt daarmee niet overschreden. Voor de betreffende appartementen in blok 3 zijn hogere waarden nodig voor de metro.

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). Met de hiervoor genoemde maatregelen kan ervoor worden zorggedragen dat aan het Amsterdamse geluidbeleid wordt voldaan.

Figuur 24. Hogere waarden in dB, waarden spoor, wegverkeer, en industrie (na aftrek voor verkeer).

Gebouw	Rijksweg A4/A10	Johan Huizingalaan	Spoor	Metro	industrie
Blok 2	53	55	61	-	55
Blok 3	53	57	58	49	55

Resultaten luchtvaart

Voor het luchtvaartgeluid zijn de voorwaarden opgenomen in de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 (POV). Daarnaast kent de gemeente Amsterdam de beleidsregel "Wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol". In de provinciale beleidsregel is opgenomen dat in de LIB 5-zone rekenschap wordt genomen van de geluidsbelasting van luchtvaart bij het toelaten van nieuwe woonbestemmingen. Uit de Wet geluidhinder volgt dat luchtvaartgeluid in verband met de ligging van het plangebied uitte een met het oog op de geluidsbelasting vastgesteld beperkingengebied als bedoeld in de Wet luchtvaart niet meegenomen hoeft te worden bij berekening van cumulatie.

Vanwege de ligging in de LIB-5 zone dient 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 geluidsbeperkende maatregelen. In het akoestisch onderzoek (zie bijlage 13) is daar invulling aan gegeven. De wettelijke mogelijkheden voor woningbouw worden begrensd door de LIB-4 zone, waarvan de buitengrens overeenkomt met de 58 dB(A) L_{den} contour. De geluidsbelasting in het plangebied blijft hier 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. De jaargemiddelde geluidsbelasting in het projectgebied bedraagt 48 - 49 dB(A) L_{den} . De jaargemiddelde geluidsbelasting in het projectgebied in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt ongeveer 39 dB(A) L_{night} . De geluidsbelasting in het projectgebied vanwege luchtvaart is daarmee beperkt.

Resultaten grondgeluid Schiphol

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht kunnen ook vliegtuigen op de grond een zekere mate van hinder veroorzaken. Bij dit zogeheten grondgebonden geluid wordt onderscheid gemaakt tussen industriegeluid vanwege industrieterrein Schiphol-Oost (waar ook proefdraaien van motoren onderdeel van is) en grondgeluid van startende vliegtuigen.

Schiphol-Oost is op grond van de Wet geluidhinder aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een geluidszone. Het plangebied ligt op circa 200 meter afstand van de geluidszone van industrieterrein Schiphol-Oost. Daarmee is het op grond van de Wet geluidhinder niet nodig om de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein separaat inzichtelijk te maken. Ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is de geluidsbelasting op de gevels wel inzichtelijk gemaakt in het akoestisch onderzoek (zie bijlage 13).

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht kan ook het geluid van vliegtuigen op de grond een zekere mate voor hinder veroorzaken. Voor grondgeluid van startende vliegtuigen zijn geen wettelijke normen en het wordt (nog) niet meegenomen in de geluidsmodellen of meetsystemen. Uit eerder onderzoek van NLR (2011) naar grondgeluid in onder andere Amsterdam-West blijkt dat grondgeluid in Schinkelkwartier, met name bij winterse omstandigheden, waarneembaar is en in sommige gevallen als hinderlijk kan worden ervaren. In het kader van het OER Schinkelkwartier heeft TNO een verkennend onderzoek gedaan naar grondgeluid in Schinkelkwartier (zie bijlage 10f bij het OER).

Om de mate van hinder als gevolg van grondgeluid in Schinkelkwartier te kunnen beoordelen, is inzicht nodig in enerzijds de geluidsniveaus en anderzijds de frequentie waarin deze niveaus optreden. Om de geluidsniveaus inzichtelijk te maken, heeft TNO een modelmatige berekening uitgevoerd naar grondgeluid ter plaatse van het meest zuidwestelijk deel van Schinkelkwartier (op kortste afstand van Schiphol), waarbij rekening is gehouden met (ongunstige) meewindcondities. Daaruit blijkt dat Schinkelkwartier wordt beïnvloed door grondgeluid van startende vliegtuigen op de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan.

De berekende grondgeluidsniveaus als gevolg van de Aalsmeerbaan (circa 82-84 dB) kunnen in het meest zuidwestelijk deel van Schinkelkwartier hinder veroorzaken, wat overeenkomt met de bevindingen in het eerdere onderzoek van NLR (2011). Ook elders in Schinkelkwartier kan grondgeluid een zekere mate van hinder veroorzaken, al nemen de geluidsniveaus af naarmate de afstand tot de bron groter wordt en kunnen tussenliggende bebouwing en dijklichamen voor afscherming van grondgeluid zorgen.

De berekende niveaus als gevolg van de Aalsmeerbaan in Schinkelkwartier zijn circa 5 dB lager dan de geluidsniveaus in Vrijshot-Noord als gevolg van de Polderbaan in de situatie voorafgaand aan realisatie van ribbels. Gezien de ervaringen in Vrijshot-Noord is de verwachting dat grondgeluid in Schinkelkwartier voor hinder kan zorgen, maar dat de frequentie waarin de geluidsniveaus optreden in Schinkelkwartier aanzienlijk lager ligt dan in Vrijshot-Noord. De Polderbaan wordt namelijk veel vaker (ruim 53.000 starts in gebruiksjaar 2022) als startbaan gebruikt dan de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan en wordt bovendien ook 's nachts gebruikt. Op grond daarvan wordt verwacht dat de mate van hinder en slaapverstoring door grondgeluid in Schinkelkwartier beperkter is dan in Vrijshot-Noord. Bovendien is van belang dat toekomstige bewoners van Schinkelkwartiers, anders dan de bewoners van Vrijshot-Noord, grondgeluid vooraf kunnen meewegen bij de keuze van hun woonlocatie. Het is aannemelijk dat dit gunstig is voor de ervaren hinder.

Het plangebied IBM bevindt zich op circa 4 kilometer van het startpunt van de Aalsmeerbaan en ligt onder een hoek van circa 125 graden ten opzichte van de startrichting op de Aalsmeerbaan. Gezien de gunstige ligging ten opzichte van de Kaagbaan en het sporadische gebruik van de Buitenveldertbaan als startbaan in westelijke richting zijn deze banen minder bepalend voor de mate van hinder in het plangebied.

Naar verwachting zorgen de bebouwing en de ringspoorbaan tussen de bron en het plangebied voor een zekere mate van afscherming van het grondgeluid. Gezien de afstand tot de bron en de afschermende werking is het aannemelijk dat de grondgeluidsniveaus ter plaatse van het plangebied (aanzienlijk) lager zijn dan de berekende niveaus in het meest zuidwestelijk deel van Schinkelkwartier. Bovendien kunnen de beoogde toekomstige bebouwing in Schinkelkwartier en de beoogde 15 meter hoge parkwal langs de A4 op termijn voor extra afscherming en daarmee een verdere afname van de geluidsniveaus zorgen.

Onderzoeksbureau TNO heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam metingen uitgevoerd ter plekke van de bouwlocatie. Op moment van schrijven is dit rapport nog niet publiekelijk beschikbaar, maar de voorlopige conclusies uit het onderzoek zijn al openbaar gemaakt. Deze staan hieronder weergegeven. (Bron: TNO, Metingen grondgeluid investeringsnota Nieuwe Meer Oost, 3 april 2024, zie ook bijlage 19):

Er zijn geen normen voor grondgeluid. Ook is er geen breed geaccepteerde beoordelingsmethode om de aanvaardbaarheid van grondgeluid vast te kunnen stellen. Om de mate van hinder in Schinkelkwartier te kunnen beoordelen zijn de berekende niveaus vergeleken met de niveaus in Vrijschot-Noord (Hoofddorp), waar enige ervaring is met hinder als gevolg van grondgeluid van de Polderbaan. In deze woonwijk wordt hinder door grondgeluid ervaren sinds de ingebruikname van de Polderbaan in 2003. Destijds is geconcludeerd dat geluidniveaus buitenshuis bij voorkeur tot 80 dB beperkt moeten worden om voor de bewoners acceptabel te zijn.

Hieruit volgde de doelstelling om het niveau van het grondgeluid in Vrijschot-Noord met 10 dB te verminderen. Daartoe zijn tussen de Polderbaan en de woonwijk wigvormige heuvels (ribbels) gerealiseerd die de geluidniveaus met ruim 5 dB hebben verminderd. De hinder is daarmee afgenomen, maar is nog niet voor alle bewoners aanvaardbaar.

Uitkomst blokken 2 en 3

In het kader van de ontwikkeling van blokken 2 en 3 is door TNO een meting naar grondgeluid verricht. Ter plaatse van Nieuwe Meer Oost is het gemeten grondgeluid ten gevolge van de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan lager dan de referentiewaarde 80 dB dat voor Vrijschot-Noord ten gevolge van de Polderbaan ten doel is gesteld door de realisatie van maatregelen. Daarmee wordt geconcludeerd dat het geluidniveau voor blokken 2 en 3 acceptabel is.

Gezien het bovenstaande is de conclusie dat grondgeluid in het plangebied waarneembaar is en tot een zekere mate van hinder kan leiden, maar niet tot ernstige hinder en een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat leidt.

Gecumuleerde geluidbelasting

Binnen het plan is sprake van relevante optelling door de geluidsbelasting van de rijksweg A4/A10, de Johan Huizingalaan, de metrolijnen en het spoor. Vanwege de geluidsbelasting van minder dan 55 dB voor luchtvaart geeft deze geen relevante bijdrage aan de cumulatie en is deze niet in de berekeningen meegenomen (zie hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek). Voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van Industrierrein Schiphol is de maximaal toegestane waarde (50 dB) binnen de industriezone aangehouden, opgehoogd met 5 dB voor een hoogtecorrectie. De maximale waarde voor de industriezone is bepaald voor een hoogte van 15 meter, ter hoogte van 40 meter is een iets hogere geluidsbelasting mogelijk. 55 dB is daarom aangehouden voor alle gevels, als een worst-case scenario benadering. In werkelijkheid is de belasting op alle gevels lager dan 55 dB. Uit het onderzoek van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (Johan Huizingalaan 765 Amsterdam; Betreft aanvraag omgevingsvergunning blokken 2 en 3 Think District, zaaknr. 12428471 van 6 februari 2024) blijkt namelijk dat de geluidbelasting vanwege het industrierrein bij Think district blokken 2 en 3 nergens de 49 dB(A)-etmaalwaarde overschrijdt. De Omgevingsdienst concludeert dit na het berekenen van de geluidbelasting op de gevels van Think District blokken 2 en 3. Daarbij zijn alle rekenhoogtes gehanteerd.

De hoogste geluidsbelasting door de geluidsbron 'wegverkeer' is 63 dB zonder aftrek. De hoogst berekende gecumuleerde waarde (wegverkeer, spoor en industrie tezamen) op de gevels is 65 dB zonder aftrek. De volledige lijst van gecumuleerde geluidsbelastingen op alle toetspunten is terug te vinden in bijlage 3 van het akoestisch onderzoek.

Bedrijven en milieuzonering

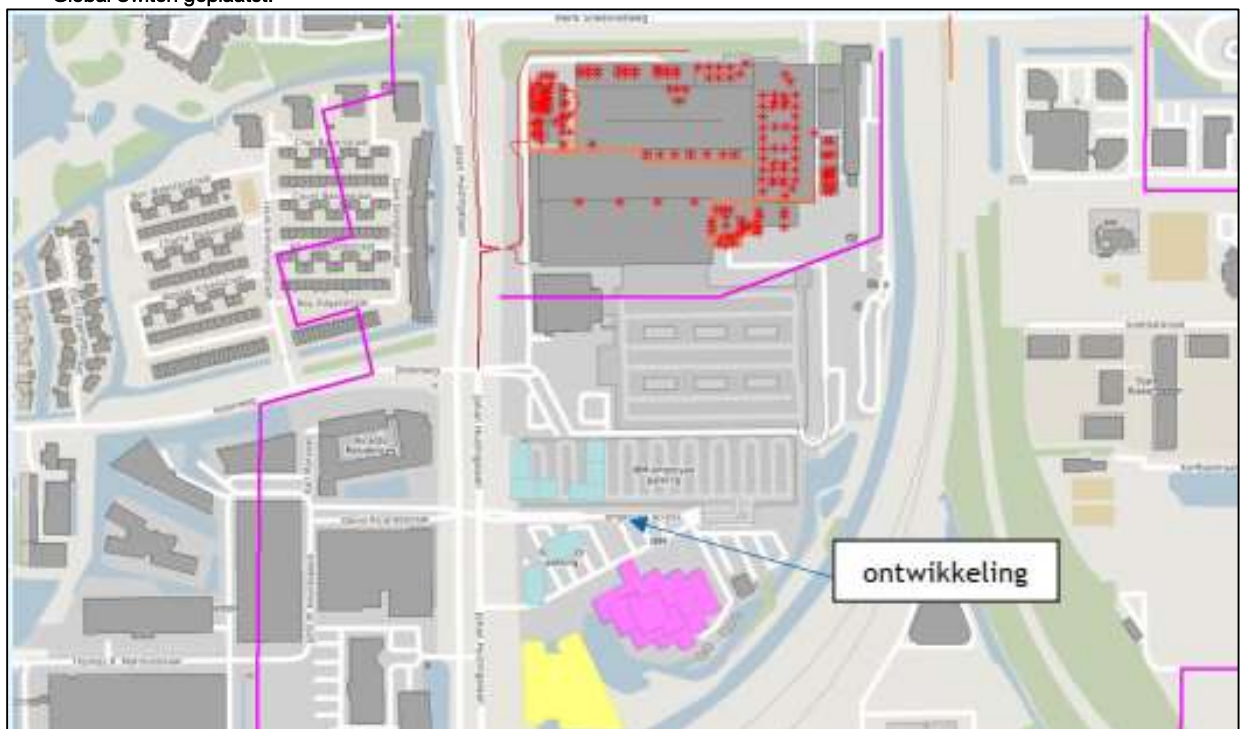
Zoals beschreven in paragraaf 4.3 (Bedrijven en milieuzonering) bevindt zich ter plaatse van de Johan Huizinga het bedrijf Global Switch. De gronden zijn bestemd als 'bedrijf – 1' en hier zijn bedrijven uit milieucategorie 2 toegestaan. Aangezien de richtafstand 10 meter bedraagt voor dergelijke bedrijven, kan geconcludeerd worden dat hier ruimschoots aan wordt voldaan. Echter geldt dat voor het datacenter bekend

is wat de geluiduitstraling is. In het kader van de ontwikkelingen in het gebied heeft dit bedrijf vergunningsvoorschriften voor geluid opgelegd gekregen. Het datacentrum Global Switch beschikt over een wijzigingsvergunning uit 2022. Voor deze wijziging is door geluidsbureau Peutz onderzocht welke geluidsbelasting het bedrijf kent voor diverse toekomstscenario's. De details voor het rekenmodel en de omgeving staan weergegeven in Rapport FJ 15231-5-RA-003 (14-10-2014).

De afspraak is gemaakt tussen Global Switch en de gemeente dat het bedrijf, ten tijde van realisatie van woningen ten zuiden van de inrichting, zal voldoen aan een grenswaarde van 50 dB(A) op een afstand van 30 meter vanaf de inrichtingsgrens (bij een hoogte van 15 meter).

In de onderstaande figuur is een verbeelding te zien van het geluidsmodel van de toekomstige situatie van Global Switch. Op basis van de vier verschillende scenario's is de geluidsbelasting op het plangebied berekend.

Figuur 25. Ligging ontwikkellocatie en geluidbronnen (rode punten) Global Switch, scenario C en D. Geluidschermen (oranje) zijn door Global Switch geplaatst.



Op basis van de VNG-publicatie mag de geluidsbelasting niet meer bedragen dan 50 dB(A)- etmaalwaarde om met zekerheid sprake te laten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit de rekenresultaten is te concluderen dat voor scenario C de richtwaarden voor stap 2 (50 dB) uit de VNG-publicatie worden overschreden. Voor Scenario's A, B en D wordt wel voldaan.

Er wordt voor scenario C wel voldaan aan de richtwaarden uit stap 3 van deze publicatie (55 dB). Het bedrijf voldoet hiermee nog wel aan de vergunningsvoorschriften. In dit geval kan afgeweken worden naar stap 3. Het betreft een drukke omgeving. Een standaard geluidwering van 20 dB is al voldoende om de geluidsbelasting van Global Switch binnen te reduceren tot een aanvaardbaar niveau van 35 dB(A)- etmaalwaarde. Over het algemeen wordt een hogere geluidwering voorzien.

Voor het aspect Bedrijven en milieuzonering is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De bedrijvigheid vindt overwegend buiten de richtafstanden plaats. Voor Global Switch is een aanvullende analyse gedaan op basis van de vergunning en afspraken tussen het bedrijf en de gemeente. Daaruit blijkt

dat bij de ontwikkellocatie sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het bedrijf kan daarnaast met de ontwikkeling voldoen aan haar vergunning en de afspraken met de gemeente.

Geluidgehinderden/slaapverstoring

Uit de OER volgt voorts dat bij ontwikkelingen inzicht moet worden geboden in de geluidbelasting, de mate van geluidhinder en slaapverstoring en benodigde maatregelen. Voorts geldt dat:

- Toekomstige bewoners worden actief en tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting en de getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied;
- In geval van een onaanvaardbare hinder zijn maatregelen nodig (afscherming en/of gevelmaatregelen);

In het akoestisch onderzoek (zie bijlage 13) is gekeken naar ernstige geluidhinder en slaapverstoring. De afweging hieromtrent wordt hieronder samengevat weergegeven:

- Rijkswegen. Vanwege het Amsterdams Geluidbeleid moeten woningen in blokken 2 en 3 over ten minste een stille zijde beschikken. Die stille zijde mag worden gerealiseerd door een afsluitbare loggia of geluidwering. Door de realisatie van die maatregelen wordt het woon- en leefklimaat verbeterd. Daarnaast geldt specifiek voor wegverkeersgeluid van de rijkswegen dat de gemeente Amsterdam aan een parkwal werkt die de geluidbelasting in Nieuwe Meer Oost aanzienlijk moet terugbrengen. Door die overdrachtsmaatregel verbetert het woon- en leefklimaat aanzienlijk. Niet alleen wordt daarmee de geluidbelasting in de woningen verlaagd, maar ook in (openbare) buitenruimten. Hoewel nu nog geen zicht is op wanneer en op welke exacte wijze de parkwal wordt aangelegd, acht de gemeente Amsterdam het aanvaardbaar met het oog op de gewenste ontwikkeling van het Schinkelkwartier om een overgangperiode te hebben, waarin het woon- en leefklimaat als gevolg van de geluidbelasting van de rijkswegen matig is. Tot slot wordt nog opgemerkt dat ook het nieuwe multi-tenant kantoorgebouw ten zuiden van blokken 2 en 3 in enige mate voor geluidwering zal zorgen.
- Wegverkeer binnenstedelijk. De Johan Huizingalaan is een druk bereden weg binnen het Schinkelkwartier. Met de verkeersintensiteit en de snelheid van 50 km/u is de geluidbelasting hoog. Het is echter een stroomweg, waardoor verlaging van de snelheid niet wenselijk is. Met voldoende geluidwerende voorzieningen aan de gevel kan echter een stille zijde worden gerealiseerd, waardoor het aanvaardbaar binnenklimaat kan worden bereikt. Uit de berekeningen van DGMR blijkt dat het woon- en leefklimaat als gevolg van het wegverkeersgeluid van de Sloterweg niet nadelig wordt beïnvloed. De hoogste GES-score (voor treinverkeer) is 1 op blokken 2 en 3. Daarbij hoort de gezondheidsklasse "goed". Extra maatregelen zijn niet nodig.
- Spoorwegen. Uit de berekeningen van DGMR blijkt dat het woon- en leefklimaat als gevolg van het wegverkeersgeluid van de Sloterweg en het spoorweggeluid van de metro en het treinspoor niet nadelig wordt beïnvloed. De hoogste GES-score (voor treinverkeer) is 1 op blokken 2 en 3. Daarbij hoort de gezondheidsklasse "goed". Extra maatregelen zijn niet nodig.
- Luchtvaartgeluid. Uit de resultaten van het onderzoek van DGRM blijkt dat voor de geluidsbelasting op de gevels van blok 2 en 3, als gevolg van het luchtvaartverkeer, een gemiddelde GES-score van 2 volgt. Bij deze score hoort de gezondheidskwaliteit 'Redelijk'. Ook hier zijn geen aanvullende maatregelen nodig.
- Cumulatieve geluidbelasting. Uit de resultaten blijkt dat voor de geluidsbelasting op de gevels van blokken 2 en 3 als gevolg van het gecumuleerde geluid, een gemiddelde GES-score van 5 volgt. Bij deze score hoort de gezondheidskwaliteit 'Zeer matig'. Een gemiddelde GES-score van 5 en enkele uitschieters naar 5,5 op de bovengenoemde verdiepingen vraagt om een zorgvuldige afweging van het initiatief en de te nemen maatregelen. Uit de OER volgt in ieder geval dat:
 - o Toekomstige bewoners actief en tijdig geïnformeerd worden over de geluidbelasting en de getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied;
 - o In geval van een onaanvaardbare hinder zijn maatregelen nodig (afscherming en/of gevelmaatregelen).

Uit de resultaten blijkt dat met name de bovengelegen verdiepingen veel hinder ondervinden van geluid. Hoewel in de toekomst met de aanleg van de parkwal en verlaging van snelheid op de Johan Huizingalaan de akoestische situatie sterk verbetert, valt niet uit te sluiten dat op de bovengelegen verdiepingen ook daarna nog geluidhinder te ervaren is. Om die reden moet bij de verdere uitwerking van het plan rekening gehouden met voldoende afscherpende maatregelen voor de buitenruimte en aan de gevel voor voldoende geluidwering.

Geluidadaptief bouwen

Ten behoeve van de ontwikkeling is in navolging van het akoestisch onderzoek een analyse opgesteld ten behoeve van het geluidadaptief bouwen vanwege luchtvaartgeluid (zie bijlage 18). Daaruit volgt dat de ontwikkeling goed aansluit bij de spelregels uit het OER en de uitgangspunten van het stedenbouwkundige plan om rekenschap te geven aan luchtvaartgeluid.

4.8.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de bronnen wegverkeer, het spoor en de metro's bij de gevels ter plaatse van de projectlocatie een geluidsbelasting veroorzaken die hoger is dan de betreffende voorkeurswaarde. De Rijksweg A4/A10 overschrijdt op een aantal gevels ook de maximale grenswaarden. De Sloterweg en het luchtvaartgeluid kennen geen relevante bijdrage. Geluid van de 30km-wegen speelt op deze locatie evenmin een rol. Het grondgeluid van Schiphol leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat en aanvullende maatregelen zijn voor dit aspect niet nodig.

De geluidsbelasting als gevolg van het nabijgelegen datacentrum Global Switch valt binnen de grenzen van stap 3 van de VNG-publicatie, waarmee een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Deze belasting is ook vergunbaar zonder dat het datacentrum in haar activiteiten en uitbreidingsmogelijkheden wordt beperkt.

In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat aanvullende geluidsmaatregelen aan de bron en in de overdracht langs het spoor, de metro en de wegen stuiten op bezwaren. Het is niet mogelijk om bron- of overdrachtsmaatregelen op korte termijn te nemen. In de toekomst schermt de nog te realiseren bebouwing in het Shinkelkwartier alsmede een parkwal geluid van de rijksweg A4 en het spoor af. Gezien voorgaande zijn hogere waarden in combinatie met gebouwgebonden maatregelen nodig. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zullen de gebouwmaatregelen nader uitgewerkt worden om te voldoen aan het Amsterdams geluidbeleid en het Bouwbesluit 2012. Met gebouwgebonden maatregelen worden stille zijden gemaakt. Ook is de oriëntatie van de woningen (enkelzijdig of meerdere gevels) en het spuien een belangrijk onderdeel. De ontwikkeling zal op een zodanige manier worden gerealiseerd dat aan het van toepassing zijnde geluidbeleid wordt voldaan.

In het akoestisch onderzoek is gekeken naar ernstige geluidhinder en slaapverstoring. Daaruit volgt dat de geluidssituatie als gevolg van de verschillende bronnen, en het gecumuleerde geluidniveau, voldoende is. De hoogste gemiddelde GES-score, voor cumulatiegeluid, is 5 (zeer matig).

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

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de planologische procedure die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden.

4.9 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.9.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogtes overschrijdt. In de bijlage is de rapportage van het ILT opgenomen. Hieruit blijkt dat de projectlocatie gelegen is binnen het beperkingengebied. Ter plaatse van de projectlocatie dient rekening gehouden te worden met diverse maatgevende toetshoogtes, zoals is weergegeven in de bijlage van voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De maximale bouwhoogte van woonblok 2 en 3 bedraagt 43 meter (inclusief technische installaties tot maximaal 5 meter hoog). Gezien voorgaande worden diverse toetshoogtes doorkruist.

Een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde is toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet. Deze verklaring is d.d. 6 november 2023 afgegeven, zie ook bijlage 16.

4.9.3 Conclusie

Aangezien reeds een verklaring van geen bezwaar is afgegeven is de voorgenomen ontwikkeling, in afwijking van hetgeen in het LIB is vastgelegd, toegestaan en levert dit geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.10 LUCHTKWALITEIT

4.10.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

De gemeente beschikt over een Lokale richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Het 1e uitgangspunt van de Amsterdamse richtlijn is, dat er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd langs snelwegen (aan weerszijde zone van 300 meter gemeten van de rand van de weg) en provinciale wegen (aan weerszijde zone van 50 meter gemeten van de rand van de weg).

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van twee nieuwe woonblokken, met daarin tevens commerciële en maatschappelijke ruimten.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande figuur toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 27 maart 2023) met bijbehorende grenswaarden.

Figuur 26. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie, rekenpunt 1095042		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2030	13,905	15,793	8,542
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden.

Ten behoeve van de gehele ontwikkeling van Think District is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 9) waarin is beoordeeld of ter plaatse van de te realiseren gevoelige bestemmingen voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit volgens de Wet milieubeheer. Daaruit volgt dat voor de stoffen fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) overal ruimschoots voldaan wordt aan de normstelling. Dit geldt zowel binnen het plangebied Think District, waar voorliggende projectlocatie onderdeel van uitmaakt, als in de

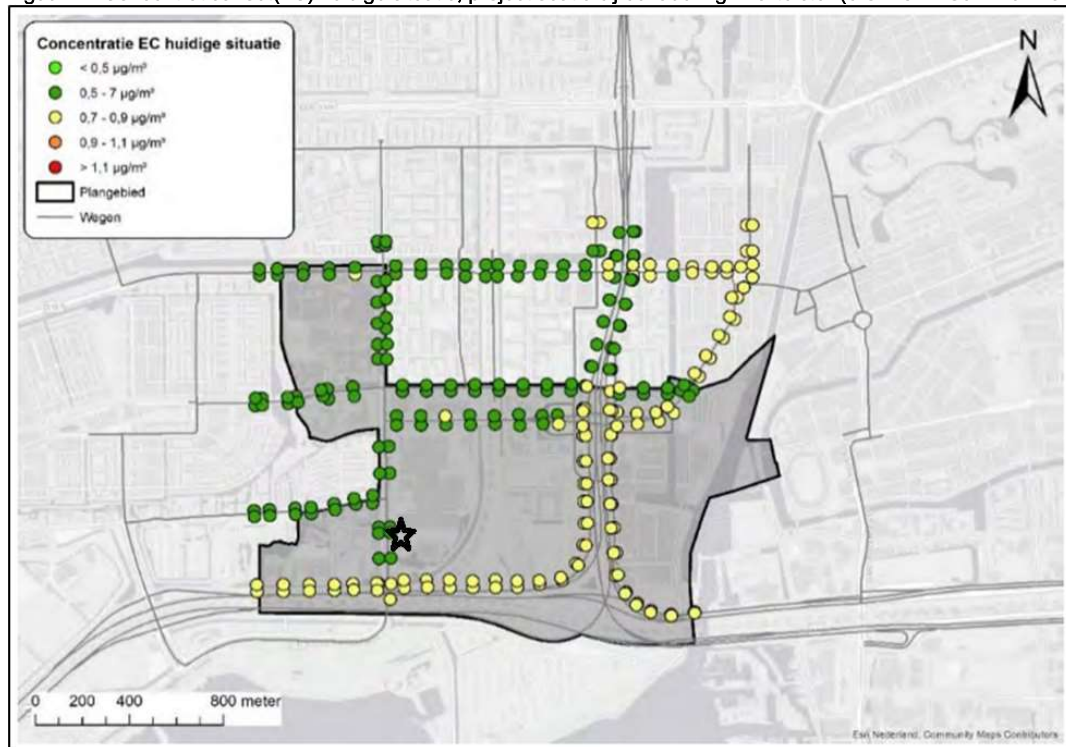
omgeving. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor de doorgang van het plan.

Zoals beschreven mogen op grond van de Lokale richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd langs snelwegen (aan weerszijde zone van 300 meter gemeten van de rand van de weg) en provinciale wegen (aan weerszijde zone van 50 meter gemeten van de rand van de weg). In paragraaf 2.2 van voorliggende rapportage (figuur 3) is een impressie gegeven van de beoogde locatie van de hiervoor genoemde functies binnen blok 2 en 3. De beoogde maatschappelijke bestemming, in casu een (coderings)school binnen blok 3 is gelegen buiten deze 300 meter van de Rijksweg A4 waardoor geconcludeerd kan worden dat de Lokale richtlijn gevoelige bestemmingen geen belemmering vormt. Daarnaast wordt opgemerkt dat vooralsnog geen sprake is van een onderwijsinstelling voor minderjarigen. Binnen blok 2, waar tevens een maatschappelijke functie is beoogd, voorziet niet in een gevoelige bestemming volgens het Besluit gevoelige bestemmingen.

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 27. Concentraties roet(EC) huidige situatie, projectlocatie bij benadering zwarte ster (bron: OER Schinkelkwartier).



In het OER is beschreven dat de bijdrage van Schiphol aan de concentratie ultrafijnstof ter plaatse van Schinkelkwartier tussen 3.000 en 7.000 deeltjes ultrafijnstof per cm³ bedraagt. 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. Toekomstige bewoners worden actief en tijdig geïnformeerd over de luchtkwaliteit ter plaatse en eventuele getroffen maatregelen door initiatiefnemer, zodat zij in de gelegenheid

worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een gebied met een zekere mate van luchtverontreiniging.

4.10.3 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 initiatief voldoet aan de Richtlijn gevoelige bestemmingen, aangezien de coderingsschool buiten de grens van 300 meter gerealiseerd wordt. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 NATUUR

4.11.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de gehele ontwikkeling van het Think District, waar voorliggende ontwikkeling onderdeel van uitmaakt is zowel een quick scan flora en fauna onderzoek alsmede een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd. Econsultancy in maart 2021 op de onderzoekslocatie heeft uitgevoerd (rapport 15524.001, versie D1, d.d. 1 april 2021).

Op basis van de uitgevoerde quickscan Wet natuurbescherming (Econsultancy, rapport 15524.001, versie D1, d.d. 1 april 2021) is geconcludeerd dat voor de uitvoering van de plannen middels aanvullend onderzoek meer duidelijkheid dient te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen. Dit geldt ook voor eventuele vaste rust- en voortplantingsplaatsen van de bunzing en wezel. Nader onderzoek met cameravallen dient uit te wijzen of de onderzoekslocatie inderdaad een beschermd functie vervult voor de bunzing en/of wezel. Als laatste is een nader onderzoek ten aanzien van nodig van ringslangen. Uitgesloten moet worden of er vaste rust- en voortplantingsplaatsen van ringslang aanwezig zijn langs de watergang en in de bosschage aan de zuidzijde van de onderzoekslocatie.

Gezien de resultaten uit de quickscan is in 2021 en 2022 een nadere ecologisch onderzoek uitgevoerd (rapport 15524.002). Op basis hiervan kan het volgende geconcludeerd worden:

- In het groen op de onderzoekslocatie zijn diverse broedvogels aangetroffen waarvan de nesten, wanneer deze in gebruik zijn, een strenge bescherming genieten. Het betreft hier onder andere de kleine karekiet, rietzanger, merel, winterkoning, houtduif en de putter. Om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen dienen werkzaamheden aan het groen op de onderzoekslocatie daarom uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen (maart – september).
- Overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van de ringslang en kleine marterachtigen is niet aan de orde is als gevolg van het voorgenomen initiatief. Deze soorten zijn namelijk niet aangetroffen op- of in de directe omgeving van de onderzoekslocatie. Het is daarom uitgesloten dat er op de onderzoekslocatie vaste rust- of verblijfplaatsen aanwezig zijn van de ringslang en kleine marterachtigen. Tevens is het uitgesloten dat de onderzoekslocatie onderdeel uitmaakt van het functioneel leefgebied van deze soort(groep)en.
- Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Binnen de voorgenomen ontwikkeling is een overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van verblijfplaatsen van vleermuizen daarom niet aan de orde. Wel is gebleken dat het groen en de watergangen in het zuidoosten van de onderzoekslocatie een belangrijk foerageergebied vormen voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. De beoogde ontwikkeling leidt tijdelijk tot een verlies van functionaliteit van dit foerageergebied. In bijlage 7 van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is nader toegelicht dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot aantasting van verblijfplaatsen en dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen ontheffing nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming. Hiertoe is een ecologisch werkprotocol opgesteld in het kader van de Wnb. In het ecologisch werkprotocol zijn de maatregelen beschreven die genomen dienen te worden. Onderstaand figuur betreft een visuele weergave van deze maatregelen zoals beschreven in het werkprotocol.

Figuur 28. Samenvatting van maatregelen ecologisch werkprotocol (bron: econsultancy, maart 2023).

Werkzaamheden	Voorkeursperiode	Soortgroepen	Maatregelen
6.1) Werkzaamheden aan groen	September t/m februari	Algemene broedvogels, vleermuizen, amfibieën, grondgebonden zoogdieren, reptielen en vissen	• Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. • Groen buiten de kaders van de bouwplaatsinrichting dient behouden te blijven (zie figuur 30). • Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren buiten broedseizoen (maart t/m augustus). • Indien groenwerkzaamheden binnen het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden dient op voorhand een broedvogelinspectie te worden uitgevoerd. Neem contact op met ecologisch begeleider. • Snoeiafval verplaatsen van bouwplaats naar groenstrook om broedvogels in snoeiafval op de bouwplaats te voorkomen. In de groenstrook kunnen hiermee takkenrillen, doodhoutstapels en broeihopen worden aangelegd om biodiversiteit te verbeteren. • Bij aantreffen broedende vogels of andere beschermde soorten de ecologisch begeleider contacteren.
6.2) Werkzaamheden aan watergangen	Maart t/m april of augustus t/m november	Vleermuizen, amfibieën, vissen en ringslang	• Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. • Bij dempingswerkzaamheden tijdens broedseizoen (maart t/m augustus) broedvogelinspectie laten uitvoeren door ecoloog. • Indien dempingswerkzaamheden tijdens de voortplantingsperiode (mei t/m juli) uitgevoerd dienen te worden is een omgevingscheck van de ecologisch begeleider voor aanvang van de werkzaamheden noodzakelijk. • Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren in de meest gunstige periodes van de kwetsbare soortgroepen. • Dempingswerkzaamheden uitvoeren in richting van de watergangen die behouden zullen blijven (zie figuur 31). • Indien geen uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn dient een verbinding te worden aangelegd tussen de te dempen watergangen en waterelementen in de omgeving. • Bodemsediment dient zo veel mogelijk in het gebied behouden te blijven d.m.v. een baggerpomp.
6.3) Graafwerkzaamheden	Juli t/m maart	Grondgebonden zoogdieren en amfibieën	• Algemene zorgplicht in acht nemen, dieren de kans geven om weg te komen. • Werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren buiten de kwetsbare periode van konijnen. • Indien werkzaamheden binnen de kwetsbare periode van het konijn uitgevoerd worden is ecologische begeleiding noodzakelijk. Neem contact op met ecologisch begeleider.
6.4) Verlichting	Half oktober t/m maart	Vleermuizen	• Verlichting dient gericht op de bouwplaats te worden toegepast en is bij voorkeur amberkleurig • Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van barrières, zoals bomenrijen en schermen.
6.5) Bouwactiviteiten	Jaarrond	Alle	• Algemene zorgplicht in acht nemen en toolboxmeeting laten uitvoeren door ecoloog. • Periodieke terreininspecties uit laten voeren door ecoloog. • Contact opnemen met ecologisch begeleider bij calamiteiten of het aantreffen van beschermde of broedende soorten.

Gebiedsbescherming

Nabij de projectlocatie zijn de navolgende Natura 2000-gebieden gesitueerd, zoals op navolgende figuur is weergegeven:

Markermeer & IJmeer (niet stikstofgevoelig)	Gelegen op circa 10,0 km afstand
Polder Westzaan	Gelegen op circa 10,7 km afstand
Botshol	Gelegen op circa 11,1 km afstand
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	Gelegen op circa 11,2 km afstand
Kennemerland-Zuid	Gelegen op circa 15,3 km afstand

Figuur 29. Afstand projectlocatie tot omliggende Natura 2000-gebieden.



Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een onderzoek naar stikstofdepositie ten gevolge van zowel de aanleg als de gebruiksfase uitgevoerd (zie bijlage 6). Uit dit onderzoek volgt dat de ontwikkeling niet leidt tot (significant) negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van (nabijgelegen) Natura 2000-gebieden. Met de huidige bekende gegevens en de ingevoerde modellering geeft de AERIUS-calculator 2023.0.1 namelijk als uitkomst van de berekeningen dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Het aspect gebiedsbescherming vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.11.3 Conclusie

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

4.12 VERKEER EN PARKEREN

4.12.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

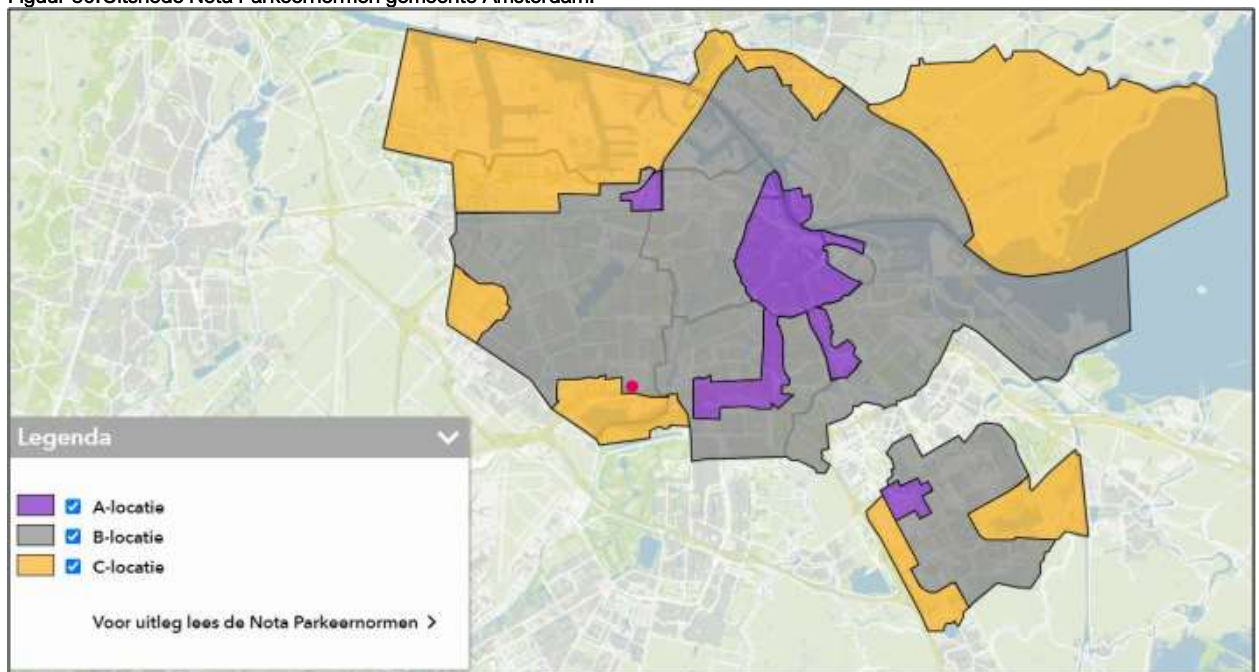
Parkeren

Auto

De parkeernormen vormen de basis van de parkeervraag. In het bepalen van de bijbehorende parkeernormen is het beleid van de gemeente Amsterdam leidend, zoals dat is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, vastgesteld op 8 juni 2017 en gewijzigd d.d. 29 november 2017. De gemeente heeft parkeernormen opgesteld voor woningen en kantoren. Voor overige voorzieningen kent de gemeente Amsterdam geen normen. Hiervoor wordt doorverwezen naar het CROW (publicatie 381).

De ontwikkellocatie ligt in een B-locatie (zie hiertoe onderstaand figuur). In dergelijke gebieden heeft de gemeente Amsterdam ervoor gekozen naast een maximumparkeernorm ook een minimumnorm te hanteren. Ontwikkelaars zijn verplicht bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen te realiseren.

Figuur 30. Uitsnede Nota Parkeernormen gemeente Amsterdam.



Conform het CROW valt de ontwikkellocatie onder de gebiedskenmerken zeer sterk stedelijk (gemeente Amsterdam) in de schil van het centrum.

De parkeernormen vormen de basis van de parkeervraag. In het bepalen van de bijbehorende parkeernormen is het beleid van de gemeente Amsterdam leidend. De gemeente heeft parkeernormen opgesteld voor woningen en kantoren. Voor overige voorzieningen kent de gemeente Amsterdam geen normen. Hiervoor wordt aangesloten bij de normen van het CROW (publicatie 381). Ten behoeve van de gehele ontwikkeling Think District is door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng een parkeerbehoefte berekening gemaakt, zie ook figuur 31.

Figuur 31. Uitsnede parkeerbalans.

functie	functie conform beleid	min.	max.	normen bezoekers	eenheid
wonen					
sociale huurappartementen	woningen tot 30 m ²	0,1	1,0	0,1	per woning
middeldure huurappartementen	woningen 30 m ² – 60 m ² bvo	0,2 ³	1,0	0,1	per woning
vrije sector woningen	woningen > 60 m ² bvo	0,6	1,0	0,1	per woning
kantoor	kantoren B-locaties	-	1,0	-	per 125 m ² bvo
commercieel					
	commerciële dienstverlening	0,9	1,4	50%	per 100 m ² bvo
Bistro	café/bar/cafetaria	4,0	6,0	90%	per 100 m ² bvo
Winkel	buurt- en dorpscentrum	1,8	3,8	50%	per 100 m ² bvo
Stomerij	buurt- en dorpscentrum	1,8	3,8	50%	per 100 m ² bvo
Mobility hub/fietsenmaker	buurt- en dorpscentrum	1,8	3,8	50%	per 100 m ² bvo
Restaurant	restaurant	8,0	10,0	80%	per 100 m ² bvo
Yoga Studio	fitness studio/sportschool	0,6	1,6	-	per 100 m ² bvo
Maatschappelijk					
Coderingsschool	ROC	2,8	4,8	95%	per 10 studenten ⁴
Buurtcentrum	buurt- en dorpscentrum	1,8	3,8	-	per 100 m ² bvo
Kinderdagverblijf	kinderdagverblijf	0,7	0,9	-	per 100 m ² bvo
Fysio	fysiotherapiepraktijk	0,7	1,2	93%	per behandelkamer ⁵

Zoals weergegeven op bovenstaand figuur is onderscheid gemaakt in de minimale en maximale parkeernormen. Conform het beleid van de gemeente Amsterdam worden in de parkeervraagberekeningen de minimale normen en parkeerkencijfers gehanteerd.

Fiets en scooterparkeren

Voor het berekenen van de fietsparkeervraag worden de normen van de gemeente Amsterdam gebruikt. De fietsparkeernormen voor woningen staan beschreven in de 'Bouwbrief; Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam' (maart 2015). Voor andere functies wordt de 'Nota Parkeernormen fiets en scooter' (januari 2018) als uitgangspunt gebruikt.

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam ligt het IBM terrein/ Think district in zone 2. Met de gemeente Amsterdam zijn in de Afsprakenbrief (d.d. 7 oktober 2020) afspraken gemaakt over de maximale hoeveelheid parkeerplekken op het gehele Think District terrein waar deze ontwikkeling deel van uitmaakt. De maximale hoeveelheid parkeerplekken voor het gehele terrein bedraagt 1.510. Voor het beoogde multi-tenant kantoor (blok 1) is reeds een omgevingsvergunning aangevraagd. Onderdeel van deze aanvraag betreft de beoogde parkeergarage bestaande uit drie lagen en ruimte voor < 1.200 autoparkeerplaatsen. Deze parkeergarage alsmede de beoogde kelders voorzien tevens in fietsparkeerplaatsen. Daarnaast worden fietsparkeerplaatsen voor bezoekers in het openbaar gebied gerealiseerd. Ook dit is onderdeel van de verdere uitwerking en omgevingsvergunning aanvraag voor het aspect bouwen.

De parkeergarage zal gezien voorgaande voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de gehele ontwikkeling van Think District. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het aspect bouwen zal de inrichting van de parkeervoorzieningen nader worden uitgewerkt.

Deelmobiliteit

Het toepassen van deelmobiliteit maakt onderdeel uit van de verdere planvorming. De drielaagse parkeergarage die onderdeel is van de aanvraag van blok 1, zal voorzien in de nodige parkeergelegenheid voor het gehele Think District. Voor de bewoners van Think District wordt er gekozen om deelsystemen toe te passen, mede om de parkeervraag te verlagen. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Dit resulteert uiteindelijk in een afname van het autobezit en dus ook in een afname van de parkeervraag.

Voor Think District wordt een Mobility Hub heb beoogd, hiermee wordt bedoeld dat er een contract zal worden gesloten met een deelauto exploitant die vaste parkeerplaatsen krijgt in de parkeergarage. Hier wordt een gevarieerd aanbod van deelauto's geplaatst die tegen een aantrekkelijk tarief gebruikt kunnen worden door de bewoners. Daarnaast zal er bij de Mobility Hub iemand aanwezig zijn die praktische zaken kan

regelen omtrent deelauto's, hierbij kan gedacht worden aan pech, onderhoud en het schoonmaken van de auto's.

Eén deelauto (en de daarvoor benodigde parkeerplaats) vervangt doorgaans vier reguliere parkeerplaatsen. Het toepassen van deelmobiliteit draagt daarmee bij aan een efficiëntere parkeergarage. Naast het aanbieden van deelauto's, zal de Mobility Hub hoogstwaarschijnlijk ook deelscooters en deelfietsen gaan aanbieden. De uiteindelijke hoeveelheid deelvoertuigen zal onderzocht worden samen met de nog aan te haken exploitant en is onderdeel van de verdere uitwerking.

Verkeersgeneratie

Het voorgenomen initiatief beoogt de realisatie van in totaal 442 woningen, 3.000 m² bvo maatschappelijk en 1.550 m² bvo commercieel. Zoals beschreven maakt dit onderdeel uit de een grotere ontwikkeling Think District. Om te bepalen of de toekomstige invulling van de gehele ontwikkeling om aandacht vraagt, is door de gemeente Amsterdam een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, zie ook bijlage 11.

In het onderzoek wordt ingegaan op de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling van Think District, waarbij de focus ligt op de auto-intensiteiten op wegvakken en kruispunten en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling. De verkeerseffecten zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam versie 4.1. De verkeersaantrekkende werking is in onderstaande tabel weergegeven.

Vervoerwijze	2032 Autonoom	2032 Plan	Vershil
Auto	1.800	5.700	+3.900
Vracht	100	300	+200
Motorvoertuigen (auto + vracht)	1.900	6.000	+4.100
OV	900	3.900	+3.000
Fiets	1.300	6.200	+4.900

Uit het onderzoek volgt dat in de huidige situatie geen sprake is van knelpunten in het gebied. Enkel de kruisingen Johan Huizingalaan - Ricardo Davidstraat en Henk Sneevlietweg - oprit A10 westzijde zijn een aandachtspunt. Het aandachtspunt Johan Huizingalaan - Ricardo Davidstraat zit op de zijtakken waar de verkeersintensiteiten laag zijn. Een minimale aanpassing in de intensiteit of de groenregeling kan het aandachtspunt al doen verdwijnen. Aandachtspunt Henk Sneevlietweg - oprit A10 doet zich alleen voor tijdens de avondspits en is ook met een kleine aanpassing te verhelpen.

In het onderzoek is toegelicht dat de verkeersgeneratie in 2040 vergelijkbaar is met de verkeersaantrekkende werking in 2032: 15.800 verplaatsingen waarvan 5.300 autoverplaatsingen. Het aantal verplaatsingen in de rest van Schinkelhaven neemt toe ten opzichte van 2032, omdat Schinkelhaven in de eindsituatie volledig is ontwikkeld. Het aandeel auto in de rest van Schinkelhaven neemt af ten opzichte van 2032, omdat het aandeel woningen is toegenomen en als het gevolg van het extra programma is de verkeersdrukke toegenomen waardoor een deel van de automobilisten uitwijkt naar andere vervoerswijzen.

In de situatie van de ontwikkeling van het Think District in 2032 neemt de verkeersintensiteit toe op de Henk Sneevlietweg en het zuidelijke deel van de Johan Huizingalaan. In variant 2040, met volledige ontwikkeling van het Schinkelkwartier veranderen de verkeersstromen ten opzichte van 2032. Op de Henk Sneevlietweg ten westen van de A10 neemt het verkeer af. Deze ontwikkeling staat los van de ontwikkeling van het Think District. De afname komt vanwege de afwaardering van de Henk Sneevlietweg naar een stadsstraat met geregelde kruisingen waardoor de rijtijd toeneemt. Doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in het Schinkelkwartier kiest derhalve andere routes van/naar de A4 en A10. In hoeverre dit effect daadwerkelijk op gaat treden is afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de verkeersstructuur in het gebied. Hoe meer wordt ingezet op afwaardering van doorgaande routes naar stadsstraten, hoe meer doorgaand verkeer een

route gaat zoeken buiten het Schinkelkwartier. De uiteindelijke inrichting van de verkeersstructuur komt in overleg met de gemeente tot stand, zodat niet wordt verwacht dat dit leidt tot andere conclusies.

Door de ontwikkelingen in het Schinkelkwartier neemt de druk op de aansluiting Henk Sneevlietweg - A10 toe. Dit is een locatie die ook in eerdere onderzoeken als mogelijk knelpunt is geïdentificeerd en waarvoor maatregelen worden uitgewerkt die het knelpunt moeten wegnemen. Think District draagt bij aan de toename van verkeersdruk op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten, zodat de ontwikkeling van Think District acceptabel is.

4.12.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.13 WATER

4.13.1 Algemeen

De landelijk geldende Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteem-benadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik, watergebruikers, de omgeving en de ruimtelijke ordening. Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben. Het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) Stelt een watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen (artikel 3.1.6, eerste lid, onder b).

Keur (2019)

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

Grondwater

Op 15 februari 2022 is het Omgevingsprogramma riolering 2022 - 2027(OPR) vastgesteld en sinds 25 maart 2022 in werking. Het OPR is een concretisering van de Omgevingsvisie op het gebied van de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater en heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 was de norm om tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade te kunnen verwerken. Omdat buien steeds extremer worden, is de norm nu verhoogd naar 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, wordt een hogere norm voor buien van 90 mm in een uur gehanteerd. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van verlaagd groen waar water naartoe kan stromen (wadi's).

Naast het verwerken van regenwater, moet bij nieuwbouwprojecten de afstand tussen de straat en het grondwater minimaal 90 cm zijn. Zo ontstaat er ruimte in de ondergrond om water tijdelijk vast te houden, wat een buffer kan vormen in drogere periodes en goed is voor groen.

Het OPR geldt voor alle projecten, dus ook de projecten die voor 25 maart 2022 zijn gestart en nu nog lopen. Elk project dat werkt aan de openbare ruimte moet voldoen aan de 70 mm norm, en de 90 mm voor vitale infrastructuur. Daarom is het belangrijk dat bij elk project bij de start goed gekeken wordt wat de opgave is en of extra waterbergende capaciteit nodig is in het gebied.

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden.

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is door de gemeente Amsterdam het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam (hierna: Afwegingskader) opgesteld. In dit afwegingskader zijn de volgende onderdelen opgenomen:

1. Gebiedsanalyse waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn.
2. Technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.
3. Een analyse van het beschikbare instrumentarium voor de vastlegging van de gewenste maatregelen, met daarbij voorstellen hoe het 'technische deel' juridisch zal worden geïmplementeerd.
4. De wijze waarop de aangelegde voorzieningen om te komen tot grondwaterneutraliteit kunnen worden geborgd ook nadat het eigendom van een pand is overgegaan op een andere eigenaar.

Van een grondwaterneutrale kelder is volgens het Afwegingskader sprake als door de aanleg van die kelder de stand en stroming van het grondwater niet of nauwelijks verandert, waar mogelijk zal verbeteren, en waarbij er geen negatieve grondwatereffecten optreden. De regels zoals genoemd in het afwegingskader worden vastgelegd in een paraplubestemmingsplan. Het paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" is in oktober 2021 vastgesteld. In een van de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

Waterkwaliteit

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 internationaal en stroomgebiedsgericht het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Hemelwater

Amsterdam Rainproof heeft als lange termijn perspectief de stad in 2050 regenbestendig te laten zijn. In het Programmaplan Amsterdam Rainproof is hiervoor een aanpak uitgewerkt. Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Het perspectief is dat de stad zodanig is ingericht dat enerzijds hemelwater nuttig wordt gebruikt voor een aantrekkelijke en leefbare stad en anderzijds schade, wateroverlast of negatieve invloeden op de volksgezondheid door (zeer) hevige regen wordt tegengaan of beperkt. Het gaat daarbij zowel om de regenbestendige inrichting van de publieke als de private ruimte(n), die vooral tot stand is gekomen door het toepassen van kleinschalige, fijnmazige oplossingen. Voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam (zoals op 26 april 2021 is vastgesteld) dat zij waterneutraal moeten bouwen. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren.

Bouwen van kelders

Amsterdam wil de negatieve gevolgen van de aanleg van kelders voorkomen. Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van Amsterdam bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Hiervoor is door de gemeenteraad in januari 2021 het 'Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Het Afwegingskader ziet primair op kelders kleiner dan 300 m² en tot maximaal 4 meter diep; daarvoor voorziet het beleidskader in mogelijke standaardmaatregelen waarmee de grondwaterneutraliteit kan worden aangetoond. Een zodanig kleine

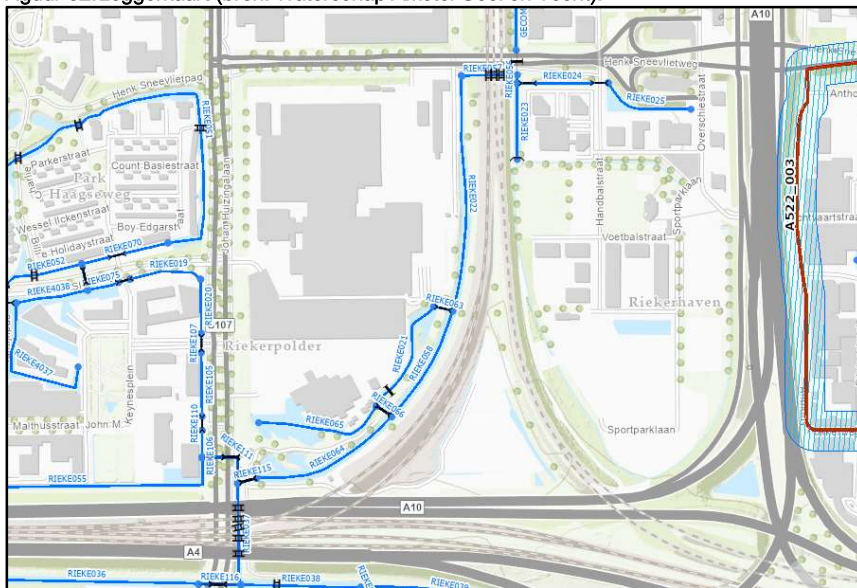
kelder heeft op zichzelf beschouwd beperkte grondwatereffecten, meerdere van dergelijke kleine kelders leiden echter tot cumulatieve grondwatereffecten die mogelijk wel negatieve gevolgen voor het grondwater hebben.

Voor grotere kelders (denk aan parkeerkelders of grote opslagkelders onder bedrijfsgebouwen) moet de grondwaterneutraliteit worden aangetoond door middel van een geohydrologisch rapport én (meestal) een geotechnisch rapport; het gaat hierbij om maatwerk. De gemeenteraad heeft op 7 oktober 2021 een bestemmingsplan vastgesteld voor de gehele stad als vertaling van het afwegingskader. Zowel grote als kleine kelders worden in het parapluplan worden mogelijk gemaakt op voorwaarde dat zij grondwaterneutraal kunnen worden gebouwd. In de 'rode gebieden', waar het risico op permanente kwel te groot is, worden kelders echter geheel verboden.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen in het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. De uitvoerende taak ligt bij Waternet. Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de leggerkaart van het waterschap.

Figuur 32. Leggerkaart (bron: Waterschap Amstel Gooi en Vecht).



Op grond van de legger kan geconcludeerd worden dat binnen de projectlocatie waar voorliggende rapportage betrekking op heeft, geen primaire waterlopen gelegen zijn noch meerdere duikers.

Waterkwaliteit

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

plaatsgevonden met Waternet. Waar nodig zal het maaiveld worden opgehoogd, zodat aan de ontwateringsnorm wordt voldaan. De peilmaten zijn afgestemd met de gemeente en de maximale bouwhoogte is afgestemd op deze peilmaten. De peilmaten houden rekening met de eventuele ophoging van het maaiveld.

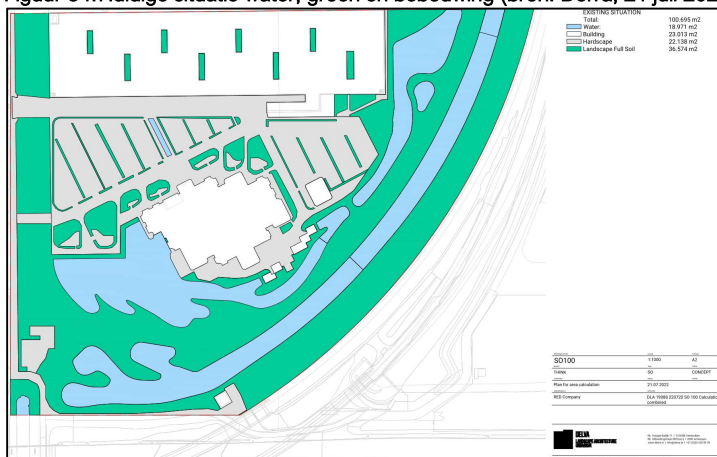
Waterkwantiteit

Binnen Think District is in de huidige situatie oppervlaktewater aanwezig. In totaal gaat het om 18.971 m². Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling van blok 2 en 3 is het niet nodig om water te dempen. Ter plaatse van de projectlocatie is namelijk geen oppervlaktewater aanwezig. Ook is geen sprake van het toevoegen van verhard oppervlak, aangezien het terrein reeds grotendeels bestaat uit verharding ten behoeve van de parkeergarage, asfalt en ontsluitingswegen. Ten behoeve van de gehele ontwikkeling wordt echter wel oppervlaktewater gedempt en wateroppervlak gegraven. Ten behoeve van de ontwikkeling van Think District is een watervergunning aangevraagd met een waterbalans voor alle dempingen, toevoegingen en veranderingen in verhard oppervlak. Deze vergunning is reeds verleend. Blok 2 en 3 zijn daar onderdeel van. In de toekomstige situatie in ieder geval het te compenseren wateroppervlak binnen het projectgebied terug worden gebracht, zie ook onderstaande figuren waarin een en ander nader is toegelicht. Opgemerkt wordt dat de definitieve invulling van het groen en water in overleg met gemeente en het waterschap zal worden afgestemd. De watergang tussen blok 2 en 3 maakt ook onderdeel uit van het ontwerp van de gemeente.

Figuur 33. Huidige en toekomstige situatie wateroppervlak (bron: Delva, 21 juli 2022)

Huidige situatie											
Landschap groen	36574	m2	Verharding verhard	22138	m2	Bebouwing gebouwen	23013	m2	Water water	18971	m2
SUBTOTAL	36574	m2		22138	m2		23013	m2		18971	m2
Totaal Think District	100696	m2									
Toekomstige situatie											
Landschap Volledig onverhard			Verharding			Bebouwing			Water		
groen + gebouw 5	33461	m2	verhard	16247	m2	gebouwen	23260	m2	water	19037	m2
Groen op parkeergarage gebouwen 1-4	8691	m2									
Sub totaal	42152	m2		16247	m2		23260	m2		19037	m2
Totaal Think District	100696	m2									

Figuur 34. Huidige situatie water, groen en bebouwing (bron: Delva, 21 juli 2022)



PROPOSED SITUATION

Total:	100,895 m ²
Water:	19,837 m ²
Building:	23,240 m ²
Hardscape:	16,547 m ²
Landscape Full Soil:	23,861 m ²
Landscape Over Parking:	8,691 m ²

SO100

Area	1,168m	42'
Plan for area calculation	26	26m ²
Date	23.07.2002	
GEA Company	GEA 11686 2220 00 1168 2220 00 1168 2220 00 1168 2220 00	

GEA

GEA 11686 2220 00 1168 2220 00 1168 2220 00 1168 2220 00

Daarnaast geldt voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam (zoals op 26 april 2021 is vastgesteld) dat zij waterneutraal moeten bouwen.

De projectlocatie is niet gelegen binnen een beschermingszone van een waterkering.

Ten behoeve van het plan wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering.

Ten behoeve van de realisatie van de parkeergarage heeft reeds nader onderzoek plaatsvonden naar grondwaterneutraliteit. Daarin is ook rekening gehouden met de beoogde kelder ter plaatse van blok 3 (zie bijlage 8). Aangezien uit onderzoek volgt dat voldaan wordt aan de regels die in het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' zijn opgenomen, en maatregelen in het kader van grondwaterneutraal bouwen niet noodzakelijk worden geacht, levert dit aspect geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Mede aangezien reeds een watervergunning is verleend vormt dit aspect in het kader van de ruimtelijke procedure geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.14.1 Algemeen

De NEN 8100 norm 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van gebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts

een beperkt risico op windgevaar voordoen. De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van de kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Voor gebouwen hoger dan dertig meter dient een windonderzoek uitgevoerd te worden.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

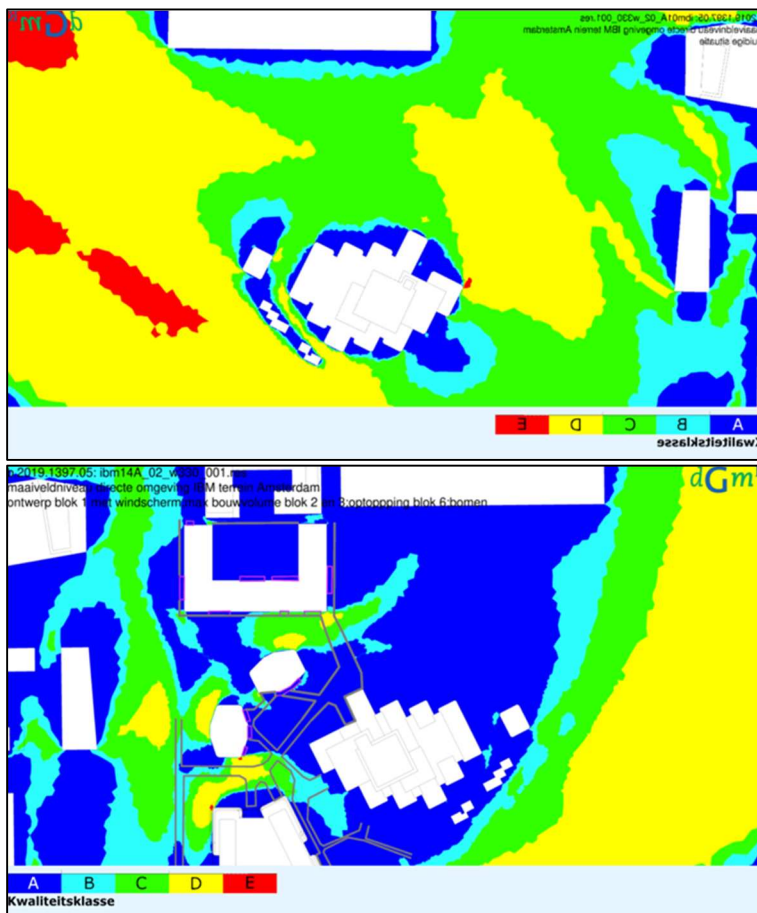
In de hoogbouwvisie van Amsterdam is beschreven dat bij hoogbouw vanaf 30 meter tijdig in het ontwerpproces een windstudie dient te worden uitgevoerd, zodat er nog tijd is om het gebouw aan te passen voor het windklimaat. Het uitvoeren van een windstudie is wenselijk vanaf een hoogte van 22,5 meter. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door DGMR een windonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). Het onderzoek is uitgevoerd op grond van de maximale bouwhoogtes en het betreft zodoende de worst-case.

Voor het windhinderonderzoek is door DGMR een model gemaakt van de gebouwen op het terrein en de nabije omgeving om het windklimaat te toetsen voor blok 2 en 3. Er zijn daarbij twee scenario's gesimuleerd:

1. Situatie met huidige bouw blok 6;
2. Situatie met het ontwerp van blok 1, maximale bouwvolumes voor blok 2 en 3, en gerenoveerd blok 6 (optopping).

Voor wat betreft windhinder is een overzicht van de kwaliteitsklassen in figuur 36 weergegeven.

Figuur 36. Weergave kwaliteitsklassen wind rondom projectlocatie in de huidige en toekomstige situatie.



Als gevolg van voorliggend initiatief wordt het gebied meer beschut en neemt de windsnelheid in een groot gebied af. Geconcludeerd kan worden dat bij de maximale bouwvolumes van blok 2 en 3 er geen windgevaar te verwachten is. Er is overal een matig tot goed windklimaat nabij de entrees van blok 2 en 3. Het gebied met een matig windklimaat (klasse C) voor de entrees ligt aan de oostelijke helft van de zuidgevel.

Uit figuur 36 blijkt dat in de huidige situatie het windklimaat direct nabij het huidige kantoorgebouw grotendeels goed is. Verder van het gebouw nemen de windsnelheden toe aangezien het gebied grotendeels onbeschut is. Hierdoor laat de simulatie windsnelheden zien die leiden tot een groot gebied met klasse C en D richting het noordoosten van het projectgebied. Nabij de westelijke hoek van het gebouw en richting het noordoosten (nabij het spoortraject) kan klasse E voorkomen.

Door de toekomstige bouwvolumes wordt het gebied meer beschut en neemt de windsnelheid in een groot gebied af. Het gebied met klasse E aan de noordoostelijke zijde van de huidige situatie is hierdoor verbeterd tot klasse D. Er zijn in deze situatie grotere gebieden met klasse A. Er is een matig tot goed windklimaat op de doorloopgebieden rondom de blokken. De entreegebieden van blok 2 liggen aan de windluwe zijde van de torens. Het windklimaat is daar dan ook goed. De entrees van blok 3 hebben een matig tot goed windklimaat voor "slenteren". Het gebied met een matig windklimaat (klasse C) voor de entrees ligt aan de oostelijke helft van de zuidgevel. Er is alleen een gebied tussen blok 1 en blok 2 waar een matig windklimaat te verwachten is voor "doorlopen". Er zijn twee gebieden met een windklasse E. Op deze plaatsen kunnen zich geen mensen bevinden. In de huidige indeling van het gebied is dit ook niet de bedoeling. Zonder bomen is er een aantal gebieden op looppaden met een slecht windklimaat en zijn een paar entrees nabij de zuidoostelijke hoek van blok 3 met een slecht windklimaat. Het plaatsen van bomen heeft een positief effect op het windklimaat. Er zijn geen verdere maatregelen noodzakelijk.

4.14.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect wind vanwege de beoogde invulling van het landschap rond blok 2 en 3 geen belemmering vormt voor het initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden. Nabij de entrees aan de zuidoostelijke hoek van blok 3 en langs een aantal gebieden op looppaden zijn namelijk bomen van belang om het windklimaat te optimaliseren. Er is geen sprake van windgevaar.

4.15 KABELS EN LEIDINGEN

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer;
- buisleidingen voor vergiftige stoffen;
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

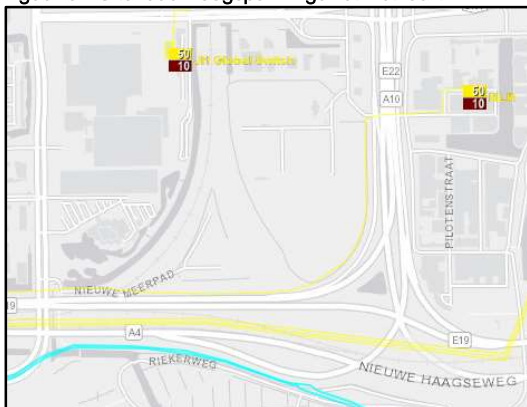
Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

4.15.1 Relatie tot ontwikkeling

Ten zuiden en ten noordoosten van de projectlocatie is een ondergrondse 50 kV kabel gelegen zoals op onderstaand figuur weergegeven. Deze ondergrondse kabel vormt gezien de ligging, geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. In paragraaf 4.7 is nader ingegaan op de buisleiding A-807 ten zuiden van de projectlocatie. Daarnaast is in bijlage 10 een tekening toegevoegd waaruit blijkt waar welke leidingen liggen en welke leidingen worden verlegd. Daaruit valt af te leiden dat de ontwikkeling zich op voldoende afstand bevindt van de aanwezige kabels en leidingen. Overige planologisch relevante leidingen zijn niet aanwezig en worden dan ook niet nader beschouwd.

Figuur 37. Uitsnede HoogspanningsNet Netkaart.



4.15.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de nieuwe kantoorontwikkeling.

4.16 TRILLINGSHINDER

4.16.1 Algemeen

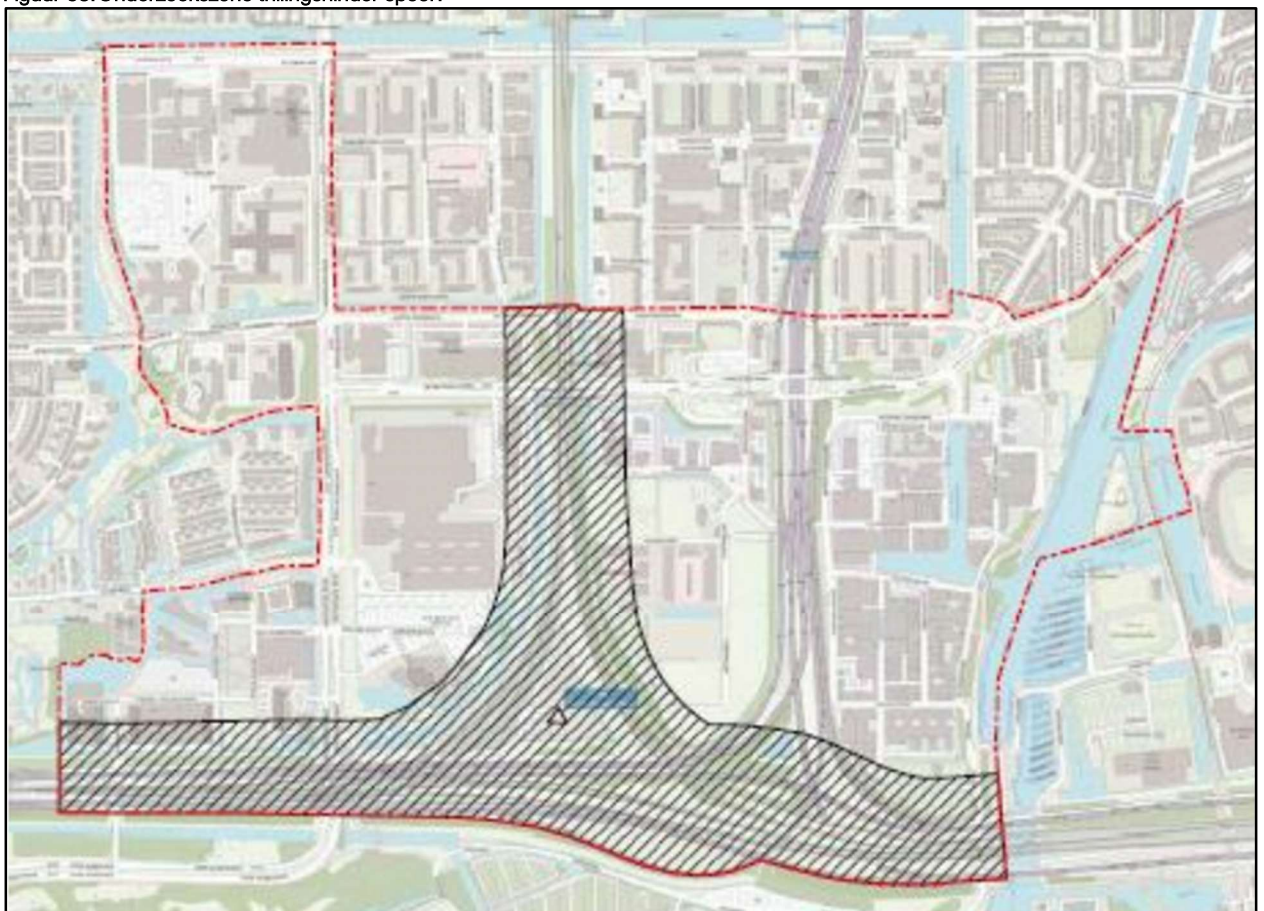
Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillingshinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model: Bron -> overdracht -> ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

4.16.2 Relatie tot ontwikkeling

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

Figuur 38. Onderzoekszone trillingshinder spoor.



4.16.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor de nieuwe kantoorontwikkeling.

4.17 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.17.1 Algemeen

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

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden kan getypeerd worden als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De ontwikkeling van blok 2 en 3 valt ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is wel noodzakelijk. In dit specifieke geval is voor het Schinkelkwartier in plaats van een MER een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER 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 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 dat

bestemmingsplan gekoppeld. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 21 december 2023 het bestemmingsplan vastgesteld en daarbij het OER aanvaard. Vanwege een ingesteld beroep tegen het bestemmingsplan is het bestemmingsplan nog niet onherroepelijk. Tegen het OER is geen beroep ingesteld.

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.

Zoals in de methodiek beschreven zijn de potentiële omgevingseffecten van voorliggende ontwikkeling getoetst aan de beoordelingscriteria die in het OER Schinkelkwartier zijn gehanteerd. 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 12 is deze beoordeling voor blok 2 en 3 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.

De conclusie is dat er potentiële omgevingseffecten optreden ten aanzien van geluid, 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.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

Ten behoeve van de ontwikkeling aan de Johan Huizingalaan wordt een realisatieovereenkomst gesloten tussen Gemeente Amsterdam en REDC AMS b.v.. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie

Voor het gehele Schinkelkwartier is een Projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. Iedereen is in 2021 de gelegenheid gesteld om hierop te reageren. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van het Schinkelkwartier. Aangezien de plannen steeds concreter worden is bij de verdere uitwerking wederom aandacht besteed aan participatie. Zo heeft bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van B@home participatie plaatsgevonden waarbij is verwezen naar de ontwikkeling van het Think District. Daarnaast is door de initiatiefnemer op 17 oktober een participatiebijeenkomst georganiseerd om de omwonenden te informeren over de plannen voor Think District. Deze bijeenkomst was in samenwerking met de gemeente georganiseerd. De informatiemarkt vond plaats bij B. Amsterdam aan de Johan Huizingalaan tussen 17:00 en 20:00. De gemeente en ontwikkelaars (COD/Timeless en RED company) gaven bij verschillende kraampjes per thema en kavelontwikkeling informatie en beantwoorden vragen.

Deze avond is gebruikt om het gesprek aan te gaan met bewoners en andere belanghebbende uit de buurt. De avond was tweezijdig, zo kon de ontwikkelaar toelichting geven op het project, maar is er ook waardevolle informatie opgehaald die effect kan gaan hebben op de verdere programmering van het Think District. Bewoners gaven aan dat zij behoefte hebben aan een levendige programmering van de commerciële ruimtes. Daarnaast werd vaak het aspect groen benoemd, iets wat al ruimschoots in het plan zit, maar waarvan het belangrijk was dat deze bevestiging is opgehaald.

Naast de door de gemeente georganiseerde informatiemarkt is er door RED Company ook zelf tijd geïnvesteerd in het participatietraject. Een voorbeeld hiervan is een rondgang in het huidige IBM-kantoor met de bewonersvereniging Parkhaagseweg. Tijdens dit moment zijn de bewoners van het gebouw aan de Parkhaagseweg meegenomen door de aanstaande ontwikkeling Think District. Dit was tevens weer een belangrijk contact moment waar vragen beantwoord zijn.

De belangrijkste thema's die naar voren zijn gekomen in het participatietraject zijn: programmering en groen. Er blijkt behoefte te zijn aan groen. Tijdens de participatieavond is met name gesproken over de binnentuin, omdat de binnentuin onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling. Het openbaar gebied wordt door de gemeente ontwerpen en aangelegd. Daarnaast blijkt dat het beoogde programma aansluit bij de wensen van omwonenden.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het was daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen. Tijdens deze periode zijn geen reacties/zienswijzen ingediend. Na het definitieve besluit staat de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel om het totale gebied dat bekend staat als “Think District” uiteindelijk te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Binnen het ontwikkelgebied zijn in totaal zes kavels te onderscheiden. Vanwege de behoefte aan woningen is het wenselijk de (woon)blokken 2 en 3 zo spoedig mogelijk te realiseren. Voorliggende rapportage heeft dan ook alleen betrekking op deze twee genoemde bouwblokken. Hierbinnen is het volgende programma beoogd: 442 woningen, 3.000 m² bvo maatschappelijk en 1.550 m² bvo commercieel.

Voor de ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

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