Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan B@Home, Johan Huizingalaan 763a

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan B@Home, Johan Huizingalaan 763a

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaanheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.F2201BPGST-VG01
Datum print	22 April 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis en herstelwet	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**9**
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Geschiedenis van de Riekerpolder	10
2.3	Ruimtelijke en functionele structuur	12
2.4	Verkeer en parkeren	14
2.5	Geldend planologisch kader	15
Hoofdstuk 3	**Herontwikkeling**	**19**
3.1	Transformatie Schinkelkwartier	19
3.2	Bouwenvelop	20
3.3	Planbeschrijving	20
3.4	Nadere uitwerking	24
Hoofdstuk 4	**Beleidskader**	**27**
4.1	Rijksbeleid	27
4.2	Provinciaal beleid	28
4.3	Regionaal beleid	33
4.4	Gemeentelijk beleid	37
Hoofdstuk 5	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**63**
5.1	Omgevingseffectrapport (OER)	63
5.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	66
5.3	Verkeer en parkeren	68
5.4	Geluid	71
5.5	Bedrijven en milieuzonering	77
5.6	Luchtkwaliteit	79
5.7	Bodem	81
5.8	Cultuurhistorie en archeologie	84
5.9	Externe veiligheid	89
5.10	Kabels en Leidingen	90
5.11	Luchthavenindelingbesluit	90
5.12	Hoogbouweffectrapportage (HER)	92
5.13	Ecologie	100
5.14	Water	101
5.15	Hittestress	106
5.16	Stralingshinder	106
5.17	Sport en bewegen	107
5.18	Energie	107
5.19	Circulair bouwen	108
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**109**

6.1	Inleiding	109
6.2	Opbouw bestemmingsplan	109
6.3	Toelichting per artikel	110
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**113**
7.1	Inleiding	113
7.2	Wettelijk kader	113
7.3	Kostenverhaal en planschaderisico	113
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**115**
8.1	Inleiding	115
8.2	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro	115
8.3	Inspraak en participatie	117
8.4	Bestemmingsplanprocedure	117
8.5	Ontwerpbestemmingsplan	118

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 14 december 2021 de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. Hierin wordt de ontwikkelingsstrategie voor de transformatie van dit gebied beschreven. Het Schinkelkwartier kan uitgroeien tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam werk- en woongebied met een internationale uitstraling. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling B@Home aan de Johan Huizingalaan 763a, dat onderdeel uitmaakt van het Schinkelkwartier. Dit deelgebied omvat het voormalige IBM-terrein dat nu wordt ingenomen door een logistieke hal, kantoren en een gemeentelijke werf.

Voor het onderhavige plangebied wordt nu voorzien in een mix van functies, bestaande uit onder meer wonen, kantoren en een hotel. Het project B@Home past niet in het geldende bestemmingsplan, zodat het nodig is om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen als kader voor vergunningverlening (zie ook paragraaf 2.5). In het gebied direct ten noorden is op grond van het huidige bestemmingsplan onder anderen horeca van categorie G (een inrichting met een logiescapaciteit zoals een hotel) is toegestaan, maar zal daar niet gerealiseerd worden. De mogelijkheid om een hotel te realiseren wordt daar met een nieuw bestemmingsplan verwijderd. In het nu voorliggende bestemmingsplan wordt deze mogelijkheid dan wel opgenomen. Het gaat dus niet om een additionele hotelvestiging, maar om een planologische verplaatsing van het recht om een hotel te mogen realiseren. Het aantal hotelkamers blijft gelijk, alleen de omvang in vierkante meters neemt toe.

1.2 Crisis en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet aangezien er meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied mogelijk worden gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan valt daarmee onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 8 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Er wordt ingegaan op de ligging/begrenzing, de ontstaansgeschiedenis en de ruimtelijke en functionele structuur. Ook wordt ingegaan op het geldende bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 zijn de ruimtelijk-functionele uitgangspunten en stedenbouwkundige uitgangspunten van het beoogde plan voor de herontwikkeling van de gronden aan de Johan Huizingalaan beschreven.

In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

In hoofdstuk 5 komen de diverse milieu- en omgevingsaspecten aan bod. De relevante rapporten zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd.

In hoofdstuk 6 is uitgelegd op welke wijze het voorgaande is vertaald in juridische zin.

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (onder andere het overleg ex artikel 3.1.1 Bro).

Hoofdstuk 2 Plankader

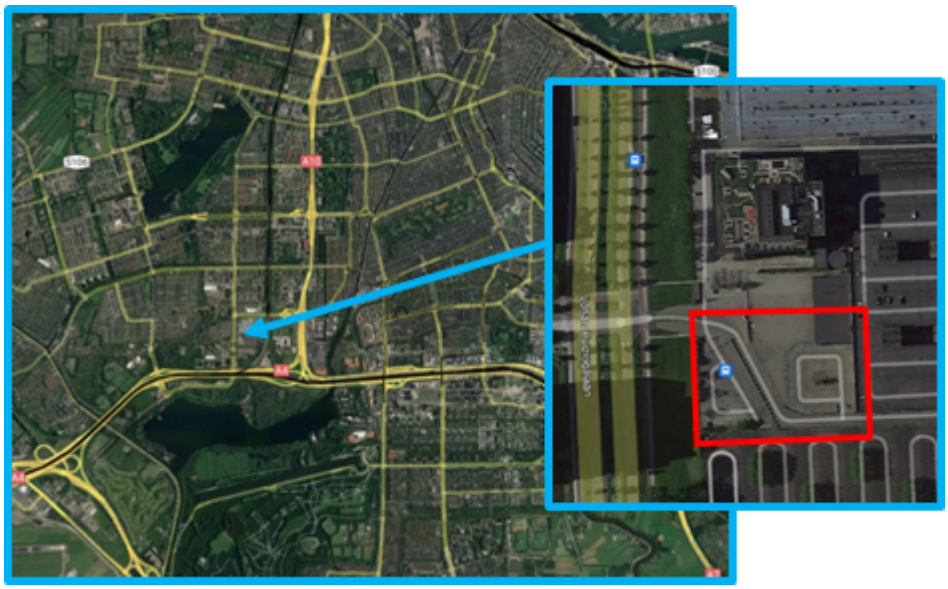
2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt aan de Johan Huizingalaan in het transformatiegebied Schinkelkwartier in het zuidwesten van Amsterdam, in stadsdeel Nieuw-West. Het gebied is van oudsher een vestigingslocatie voor ambachtelijke bedrijven, kantoren, zorginstellingen en uiteenlopende perifere functies, zoals een datacentrum, warmtecentrale en afvalwerf. Ook is er een voormalig sportpark waar tijdelijk statushouders en studenten wonen. Er wordt slechts op enkele plekken permanent gewoond. Het Schinkelkwartier grenst aan bestaande woonbuurten, zoals de Hoofddorppleinbuurt, Delflandpleinbuurt, Staalmanpleinbuurt en Park Haagseweg.

Het plangebied bevindt zich in Nieuwe Meer Oost op het voormalige IBM-terrein en wordt als volgt begrenst:

- ten westen van het plangebied liggen, aan de overzijde van de Johan Huizingalaan, Nieuwe Meer West en de wijken Park Haagseweg en Nieuw Sloten
- ten noorden bevindt zich op het perceel Johan Huizingalaan 761-763 een kantoorgebouw 'B. Amsterdam' met vergadervoorzieningen, ruimte voor startups, coworking, horeca en parkeervoorzieningen
- ten oosten wordt het plangebied begrensd door een bedrijfsgebouw met parkeerdek
- aan de zuidzijde bevindt zich het perceel Johan Huizingalaan 765 waar een kantoor van IBM is gevestigd.

In de navolgende afbeelding is de begrenzing van het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied 'B@Home, Johan Huizingalaan 763'

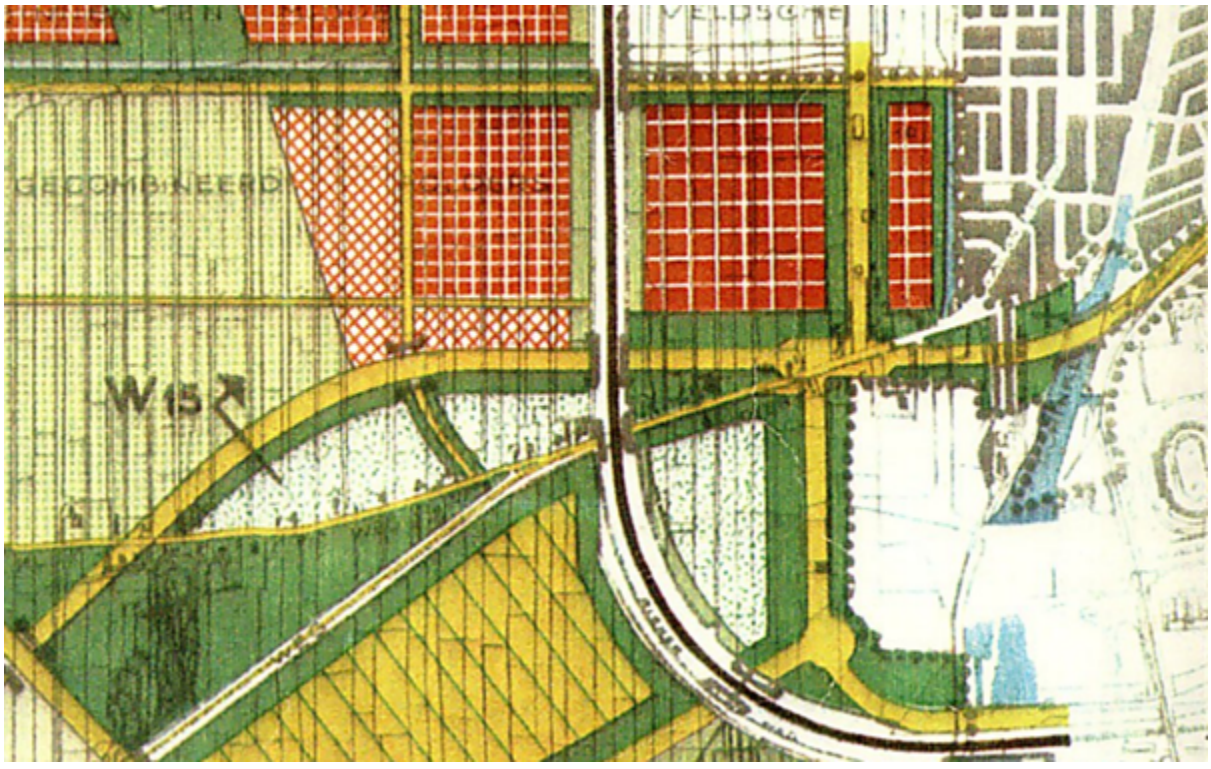
Het plangebied heeft een oppervlak van circa 6.200 m².

2.2 Geschiedenis van de Riekerpolder

De polders in de omgeving van het plangebied zijn in de 12de eeuw ontgonnen. Het plangebied was onderdeel van een typisch veenweidelandschap zoals dat nog steeds bestaat in de Osdorper Binnenpolder Zuid. De Sloterweg was oorspronkelijk de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Ter plaatse van de Riekerpolder had de Sloterweg het karakter van een boerderijenlint, zoals dat in meer westelijke richting nog steeds herkenbaar is.

In de twintigste eeuw raakte de oude Riekerpolder doorsneden met infrastructuur en verdween het historische polderlandschap met een deel van de Sloterweg. Voor de Tweede Wereldoorlog was reeds een dijklichaam aangelegd voor een ringspoorweg rondom Amsterdam. Eind jaren zeventig werd hierop een spoorverbinding tussen het Centraal Station en de luchthaven Schiphol aangelegd.

Naar aanleiding van het Rijkswegenplan uit 1932 werd de Haagseweg aangelegd tussen Amsterdam en Den Haag. Deze weg liep vanaf het Aalsmeerplein door de Riekerpolder langs de noordoever van het Nieuwe Meer. In 1966 werd deze weg vervangen door de huidige snelweg A4 op een dijklichaam ten noorden van de inmiddels Oude Haagseweg. In die periode is ook de snelweg A10 aangelegd. Tenslotte is de Johan Huizingalaan aangelegd, als onderdeel van de hoofdstructuur van de Tuinstad Slotervaart op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam uit 1952.



Afbeelding: AUP 1952

In het AUP werd het gebied aangeduid als begraafplaats en deels als woongebied. Door de realisatie van de bovengenoemde infrastructuur kreeg het gebied in de jaren zestig een andere invulling. De Sloterweg verdween gedeeltelijk tussen het spoor en de Johan Huizingalaan en loopt sindsdien vanaf de Johan Huizingalaan naar het dorp Sloten. Als nieuwe verbinding werd de Aletta Jacobslaan aangelegd. Het gebied ten zuiden van de Aletta Jacobslaan kreeg een invulling met bedrijfsbebouwing. Sinds de jaren zestig van de vorige eeuw is bebouwing opgericht voor IBM in het gebied tussen de Henk

Sneevlietweg, spoor, A4 en Johan Huizingalaan. IBM, ofwel International Business Machines Corporation, is een bedrijf dat typemachines vervaardigde. Bij het grote publiek is het bedrijf vooral bekend vanwege de IBM Personal Computer, de allereerste pc. De bebouwing op de percelen Johan Huizingalaan 759 t/m 765 is opgericht als bedrijfsbebouwing en kantoorruimte voor de typemachinefabriek. IBM was in eerste instantie gevestigd op het perceel Johan Huizingalaan 757 waar nu de politie is gevestigd. Daarna zijn achtereenvolgens de bedrijfshallen en het kantoor op Johan Huizingalaan 759, 761 en 763 opgericht. Vervolgens is in 1976 een nieuw hoofdkantoor gebouwd op Johan Huizingalaan 765, dit is nu aangewezen als gemeentelijk monument.



Afbeelding: De A10 en A4 en knooppunt Nieuwe Meer worden aangelegd in 1968. Op de achtergrond zijn de Oude Haagseweg en Sloterweg zichtbaar en de bedrijfsbebouwing van IBM op Johan Huizingalaan 759. Het perceel Johan Huizingalaan 763a was nog onbebouwd.

In de jaren negentig is de metrolijn 50 aangelegd met de nabij het plangebied gelegen halte Henk Sneevlietweg.

Vanaf eind jaren negentig heeft IBM de bedrijfsbebouwing grotendeels afgestoten. Alleen het pand Johan Huizingalaan 765 is nog in gebruik bij het bedrijf als kantoorpand, maar niet langer als hoofdkantoor. Tot de hedendaagse kernactiviteiten van IBM behoren het ontwerpen en verkopen van computer hardware, -software, -technologie en dienstverlening in de IT-sector. De bedrijfshal Johan Huizingalaan 761 en het naastgelegen kantoorpand Johan Huizingalaan 763 in het middengebied hebben (deels) leeg gestaan tot Post.NL zich hier sinds 2012 heeft gevestigd. Post.NL maakt gebruik van de bedrijfshal en van één van de vijf verdiepingen in het kantoorgebouw. Tegenwoordig bevindt zich hier ook 'B. Amsterdam', een nieuw concept-kantoor dat momenteel verscheidene kleine ondernemingen en start-ups huisvest. Daarnaast is er plek voor freelancers, die plaats kunnen nemen aan een van de flexbureau’s. Het concept voorziet ook in vergadermogelijkheden, evenementen en

horeca. Het perceel Johan Huizingalaan 759 is in gebruik als datacentrum voor Global Switch.

In 1999 is de RID visie vastgesteld door stadsdeel Slotervaart. RID is een afkorting die staat voor Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek. In deze visie werd uitgegaan van het doortrekken van de Sloterweg voor auto's. Hierdoor ontstaat een maximale interne gebiedsontsluiting en wordt Nieuw-West verbonden met het bedrijventerrein Schinkel en de rest van de stad. Daarnaast wordt uitgegaan van functiemenging en verdichting. Door het doortrekken van de Sloterweg ontstaan er vier kwadranten, die werden bestemd voor wonen, kantoren, bedrijven en sport/leisure. De RID visie is deels ingehaald door de tijd, bijvoorbeeld de verslechterde kantorenmarkt, en inmiddels vervangen door de gebiedsvisie RID+ die in 2013 is vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Nieuw-West. Ook deze gebiedsvisie zet in op het doortrekken van de Sloterweg en functiemenging en verdichting op langere termijn.

In december 2021 is de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld, waar het onderhavige plangebied deel van uitmaakt. Deze projectnota voorziet in de transformatie van het gebied tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam werk- en woongebied met een internationale uitstraling (zie ook paragraaf 4.4.4). Voor de transformatieopgave van het gehele Schinkelkwartier is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) verplicht. Het MER voor Schinkelkwartier is in de geest van de Omgevingswet opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER), zie paragraaf 5.1.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

2.3.1 Omgeving

Het plangebied ligt in het centrale deel van het voormalige IBM-terrein. De locatie is een kantoren- en bedrijventerrein tussen de ringspoorlijn, Johan Huizingalaan en de snelweg A4. Het is hierdoor een uitstekende zichtlocatie. De uitstraling van het gebied is grootschalig en gesloten. Vanaf de Johan Huizingalaan zijn de functies afgesloten door hekwerken en niet openbaar toegankelijk.



Afbeelding: Vogelvlucht rondom knooppunt Nieuwe Meer. Op de voorgrond Nieuwe Meer West. Daarachter aan de linkerzijde het perceel Johan Huizingalaan 763a.

Op het terrein staat de voormalige IBM bedrijfshal die vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw gebruikt werden voor de assemblage van typemachines. Voor het gebruik van de bedrijfshal is een tijdelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de vestiging van een postsorteercentrum van Post.nl. Op het dak van de hal is een parkeerdek aanwezig met 856 parkeerplaatsen en op maaiveld van het perceel Johan Huizingalaan 761-763a bevinden zich nog eens 323 parkeerplaatsen.

Aan de Johan Huizingalaan staat een kantoorpand dat voorheen bij de bedrijfshal hoorde. Het kantoorgebouw is in gebruik voor tal van bedrijven en startups, gericht op innovatie, educatie en groei. In 2014 is een omgevingsvergunning verleend voor het gebruik van de dakopbouw van 1.066 m² bvo restaurant/ nachtclub en 404 m² terras.



Afbeelding: Ontsluiting vanaf Johan Huizingalaan

Op Henk Sneevlietweg 20 en 22 zijn de stadsdeelwerf en het afvalinzamelingspunt gevestigd. Deze zijn bereikbaar vanaf de Henk Sneevlietweg en liggen aan een doodlopende weg. Het afvalpunt is een op 1 januari 2014 verzelfstandigde gemeentelijke dienst waarvan de aandelen 100% in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam. De handelsnaam is AEB Amsterdam. De gemeente Amsterdam biedt haar huishoudelijk afval ter verwerking aan bij de AEB. In de stad Amsterdam zijn zes afvalpunten waar burgers en bedrijven grof vuil kunnen brengen. Ook grofvuil dat aan de straat wordt opgehaald in de stadsdelen, gaat deels naar de Afvalpunten.

Aan de noordkant - dichtbij het metrostation Henk Sneevlietweg - is op Johan Huizingalaan 759 een van de grootste datacentra van Nederland (Global Switch) gevestigd. Dit is een zeer arbeidsextensieve functie. Global Switch wil uitbreiden op de huidige locatie. In april 2014 is een wijziging van het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' in werking getreden die de uitbreiding planologisch mogelijk maakt.

Aan de zuidkant van het terrein op Johan Huizingalaan 765 staat het kantoor van IBM uit 1976. Dit gebouw is een gemeentelijk monument.

2.3.2 Plangebied

Het plangebied is in de huidige situatie onbebouwd, maar volledig verhard en in gebruik als parkeerterrein.



Afbeelding: huidige situatie zuidelijk deel plangebied

2.4 Verkeer en parkeren

De locatie wordt ontsloten via de Johan Huizingalaan. De ontsluiting per auto is in de huidige situatie goed. Afritten Sloten (A4) en Slotervaart (A10) bevinden zich op korte afstand en zijn via de Henk Sneevlietweg en de Oude Haagseweg goed te bereiken. Als perifere bedrijfslocatie is het gebied momenteel vooral afhankelijk van de auto, want de ontsluiting per openbaar vervoer is matig.

De metro heeft bij de Henk Sneevlietweg wel een station, maar dat biedt alleen een tangentiële verbinding via de Ringlijn. Een radiale verbinding richting Schiphol en het Amsterdamse centrum ontbreekt. Ook zijn er ten zuiden van de Vlaardingenlaan en Aletta Jacobslaan weinig reguliere bus- en geen tramlijnen en ontbreekt een directe verbinding met Schiphol.

Ook voor fietsers is het gebied niet al te best te bereiken en de routes zijn, net als voor de voetganger, niet veilig en aantrekkelijk.

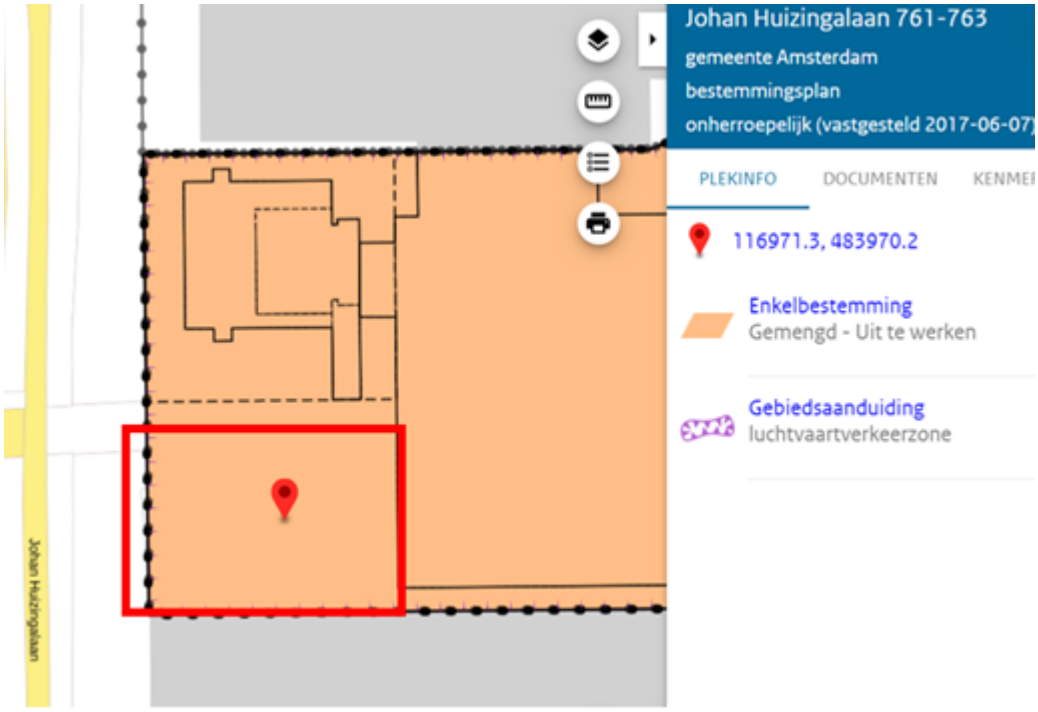
Het plangebied wordt momenteel gebruikt als parkeerterrein en verkeersareaal. Daarnaast bevinden zich op het dak van de bedrijfshal direkt ten oosten van het plangebied een parkeerdek met 856 parkeerplaatsen en op maaiveld van het perceel Johan Huizingalaan 761-763a bevinden zich nog eens 323 parkeerplaatsen. Deze komen door de ontwikkeling van het gebied deels te vervallen.

2.5 Geldend planologisch kader

2.5.1 Bestemmingsplan 'Johan Huizingalaan 761-763'

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan geldt voor het plangebied het op 7 juni 2017 vastgestelde bestemmingsplan 'Johan Huizingalaan 761-763', dat inmiddels ook onherroepelijk is geworden. Het onderhavige plangebied is hier bestemd als 'Gemengd - Uit te werken'. Dat betekent dat er op dit moment een bouwverbod geldt, omdat er nog geen uitwerkingsplan is vastgesteld. Het bevoegd gezag kan daarvan afwijken op voorwaarde dat het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp uitwerkingsplan dat ter inzage is gelegd.

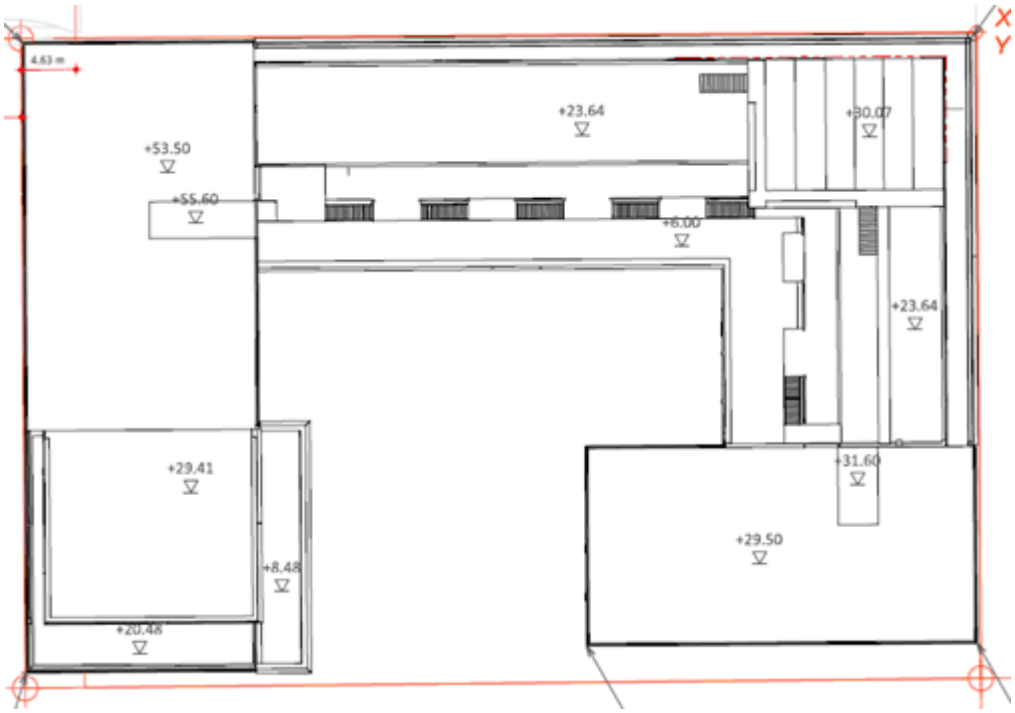
Er gelden uitwerkingsregels die voorzien in het gebruik voor bedrijven en daarbij behorende functies zoals ondersteunende kantoren, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Daarnaast zijn ter plaatse woningen, detailhandel en bedrijfsmatige parkeervoorzieningen toegestaan. Binnen de uit te werken bestemming zijn onder voorwaarden maximaal 365 woningen toegestaan, tot een maximum bruto vloeroppervlak van 51.000 m^2 en kantoren zijn toegestaan tot een maximum bruto vloeroppervlak van 15.675 m^2. Horeca van categorie G (logies) is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'gemengd'. Deze aanduiding bevindt zich alleen ten noorden, buiten het onderhavige plangebied.Voor de horecafunctie is geen uitwerkingsplan nodig, indien deze binnen de bestaande bebouwing past. Binnen het onderhavige plangebied past het voorziene hotel niet binnen de huidige uitwerkingsregels. Het nu voorliggende bestemmingsplan voorziet daarom in een verplaatsing van de mogelijkheid om een hotel te realiseren van de locatie ten noorden naar het plangebied. Het aantal hotelkamers blijft hierbij gelijk, alleen de omvang in vierkante meters neemt toe. Voor het gebied ten noorden zal met een nieuw bestemmingsplan de mogelijkheid om in het gebied ten noorden een hotel mogelijk te maken verwijderderd worden. Per saldo veranderd er dus niet veel.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Johan Huizingalaan 761-763'

De nu voorziene bouwhoogten liggen deels boven de toegestane maximum bouwhoogte (zie volgende

afbeelding).

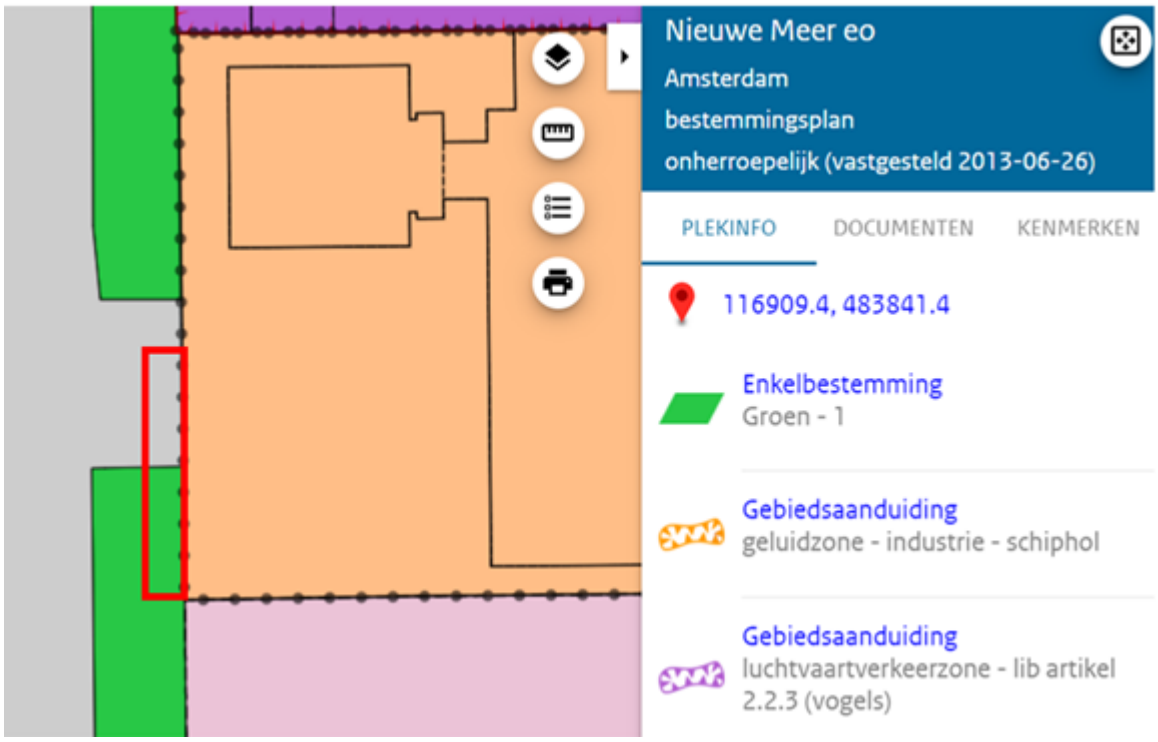


Afbeelding: bouwhoogten nieuwe ontwikkelingen met een maximumbouwhoogte van 56 meter t.o.v. NAP

Tenslotte geldt er op dit moment vanwege de uitwerkingsplicht (uit te werken bestemming) een bouwverbod. Dit kan alleen met het vaststellen van een uitwerkingsplan of een nieuw bestemmingsplan (of afwijking van het bestemmingsplan op grond van de Wabo) doorbroken worden.

2.5.2 Bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'

Een klein strook aan de westrand van het nieuwe bestemmingsplan valt ook binnen het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'. Dit bestemmingsplan is op 26 juni 2013 en is onherroepelijk. Betreffende gronden zijn hier bestemd voor 'Groen-1' en 'Verkeer-1' (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.', deel onderhavige plangebied rood omrand

Het hier geprojecteerde gebouw past niet binnen de hier geldende regels.

2.5.3 Bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. Ter plaatse van het plangebied geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone 2'. Binnen de gebiedsaanduidingen is het in eerste instantie verboden nieuwe kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten.

Er kan echter wel in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning verleend worden voor de bouw van een nieuwe kelder te bouwen of te vergroten mits de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. De regeling uit dit bestemmingsplan is ook (zover relevant) toegepast in het nu voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Herontwikkeling

3.1 Transformatie Schinkelkwartier

Zoals in de projectnota Schinkelkwartier beschreven wordt voor het Schinkelkwartier voorzien in een gefaseerde transformatie tot een gemengd gebied (zie ook paragraaf 4.4.4).

Planning en fasering

De planning van de transformatie van Schinkelkwartier wordt voor een belangrijk deel bepaald door private initiatieven. Deze afhankelijkheid maakt dat voor Schinkelkwartier geen gedetailleerde planning kan worden vastgesteld. Tegelijk wordt ingezet op investeringen in de infrastructuur en openbare ruimte op die plekken waar dit de ontwikkeling van het Schinkelkwartier het meeste stimuleert.

In deze paragraaf wordt aangegeven wat er tot 2030 staat gepland aan investeringen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de huidige private initiatieven. Dit kan wijzigen als nieuwe initiatieven zich aandienen.

Verplaatsing van kabels en leidingen en inrichting van openbare ruimte vinden gekoppeld aan de projecten plaats.

Het realiseren van de voorzieningen zoals groen, sport, scholen en winkels gaat zoveel mogelijk gelijk op met het realiseren van de woningen. Aan de ontwikkeling van (tijdelijke) scholen wordt reeds gewerkt.

Voor de ontwikkeling van Riekerpark is de gemeente niet afhankelijk van private initiatieven. Het huidige gebruik (de tijdelijke woningen van het Startblok) eindigt in 2027, daarom verdient het de voorkeur tegen die tijd het gebied te ontwikkelen. De aanleg van de parkwal in de sporendriehoek is pas ruim na 2025 mogelijk, vanwege het huidige gebruik als werkterrein voor Zuidasdok.

De ontwikkeltijd van het gehele gebied wordt geschat op minimaal 25 jaar. De transformatie van de terreinen van NLR en Global Switch wordt niet voor 2035 verwacht. Dit in combinatie met de planning van de verplaatsing van de werf aan de Henk Sneevlietweg. Het onderhavige plangebied voorziet in een van de eerste ontwikkelkavels, waarvoor binnenkort een omgevingvergunning aangevraagd zal worden.

Tot 2030 wordt aan de volgende bovenplanse infrastructurele ingrepen gewerkt:

- Verbetering van het busvervoer over bestaande wegen.
- Een langzaam verkeersroute over de Nieuwe Sloterweg met een brug over de Schinkel.
- Voorbereiding van aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg met een aansluiting op de Nieuwe Sloterweg.
- Voorbereiding herprofilering Henk Sneevlietweg.
- Voorbereiding en uitvoering herprofilering van (een deel van) de Johan Huizingalaan.

Voor een groot deel van de geplande woningen in Schinkelkwartier zijn afschermende geluidsmaatregelen langs infrastructuur noodzakelijk. De planning van de transformatie wordt dan ook in belangrijke mate bepaald door de uitvoering van deze maatregelen. In de periode tot 2030 wordt gewerkt aan de plaatsing van geluidsschermen langs de A10 en de sporen, en de aanleg van het eerste deel van de parkwal langs de A4. Voor de voorbereiding en uitvoering van deze werkzaamheden moet rekening worden gehouden met doorlooptijden van jaren.

Het uitgangspunt is dat de aanleg van geluid-afschermende maatregelen zoveel mogelijk vooruitloopt op

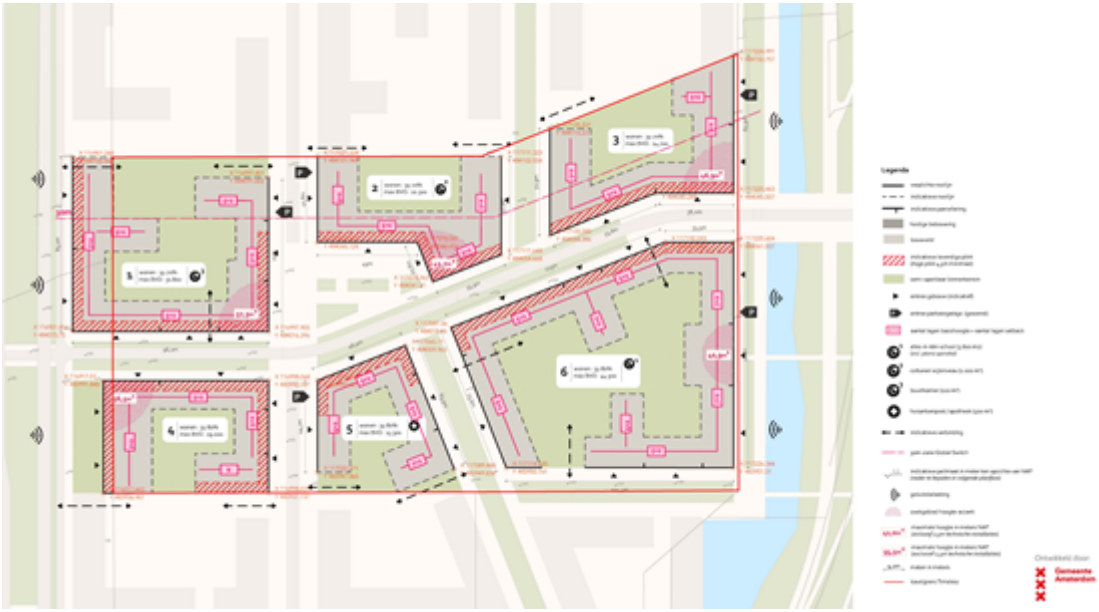
de woningbouwinitiatieven. Hierbij is maatwerk en flexibiliteit per initiatief nodig, zowel wat betreft de (tijdelijke) fysieke maatregelen als de toepassing van wetgeving. Totdat de afschermende maatregelen zijn gerealiseerd wordt gekeken naar de mogelijkheden van (tijdelijke) gevelmaatregelen, (tijdelijk) afwijken van geluidsnormen of tijdelijk geen geluidgevoelige functies. De strategie en fasering voor geluidsmaatregelen worden in de volgende fase nader uitgewerkt in een strategisch geluidsplan.

De gemeente Amsterdam werkt momenteel aan een investeringsnota NMO, waarin fasering en maatregelen worden opgenomen.

COD gaat momenteel voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling van B@home uit van permanente geluidafschermende maatregelen, door het ontbreken van onder andere de hiervoor genoemde parkwal. Per fase / blok zal dit opnieuw beoordeeld moeten worden.

3.2 Bouwenvelop

Voor de in het bestemmingsplan 'Johan Huizingalaan 761-763' opgenomen uit te werken bestemming (zie ook paragraaf 2.5.1) is door de gemeente Amsterdam een bouwenvelop opgesteld.



Afbeelding: bouwenvelop

Door initiatiefnemer COD en eigenaar timeless is voor het onderhavige plangebied een ontwerp gemaakt (DO) dat gebaseerd is op deze bouwenvelop. Het ontwerp wordt in het vervolg nader toegelicht.

3.3 Planbeschrijving

De transformatie van de Nieuwe Meer Oost en het Schinkelkwartier is recentelijk al op gang gekomen. Met name door de komst van nieuwe bedrijven en B. Amsterdam; een start-up hub met inmiddels 3 vestigingen in het gebied. Gezien de aanwezigheid van de medische instellingen en de techbedrijven zal dit gebied zich gaan richten op innovatie. Verder zal dit gebied de verbinding weer aan gaan met de verschillende gebieden binnen het Schinkelkwartier, maar ook met de stad daarbuiten.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de gronden aan de Johan Huizingalaan 761-763a, het eerste kavel van de herontwikkeling binnen Nieuwe Meer Oost. Het gaat om een

innovatieve visie waar met nieuwe woonvormen die in het verlengde liggen van de B. Amsterdam filosofie wordt gepionierd, om zo binnen het eerste bouwblok de gezamenlijk gedragen ambities te realiseren.

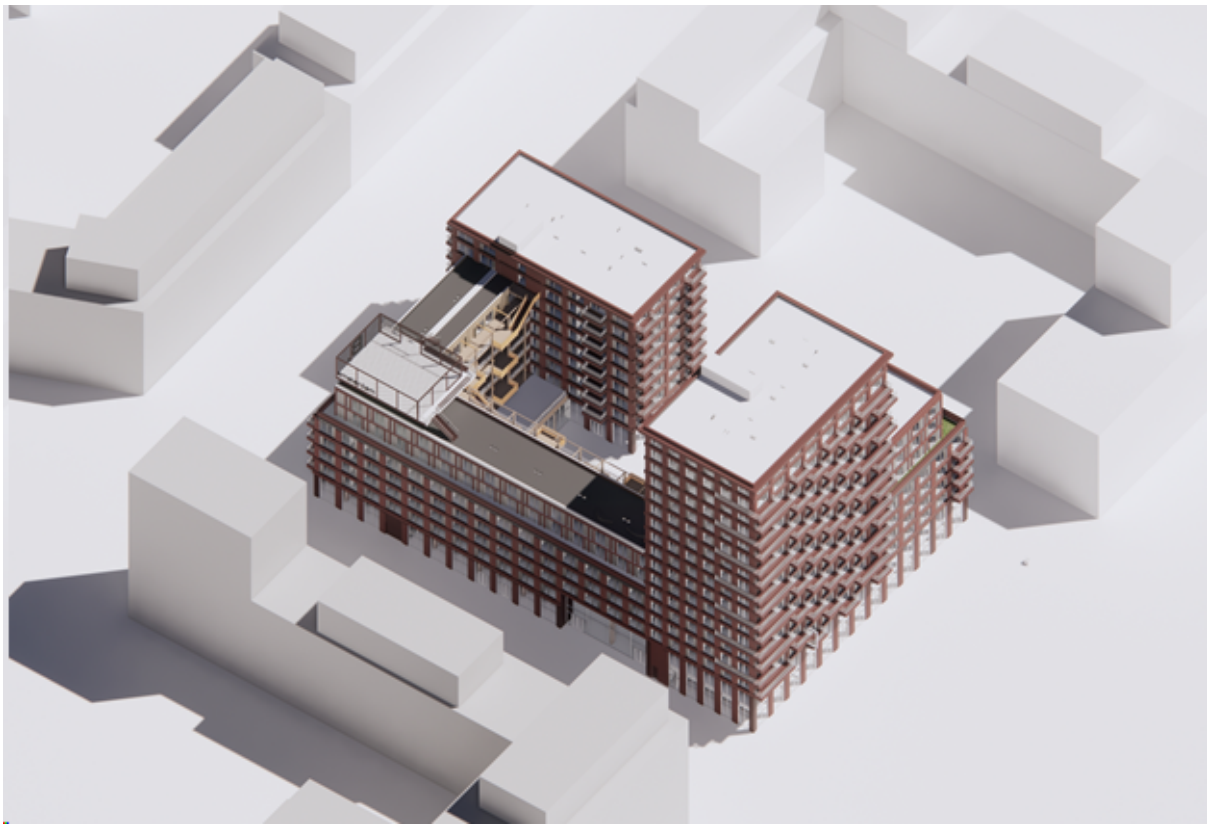
De onderhavige ontwikkeling voorziet in een huis voor mensen in de stad, die meer verwachten van een woning dan alleen privé ruimtes. Voor deze ontwikkeling wordt het community gevoel binnen de werkomgeving verlengd naar het wonen het recreëren. Binnen één gebouw is er ruimte om te werken, wonen en recreëren. Het woongedeelte is opgezet met compacte woningen. Er worden in de hoofdopzet 3 woningtypes gemaakt; S, M en L.

Naast het privé gedeelte is het gebouw ingericht met gedeelde voorzieningen die door iedereen gebruikt kunnen worden. Zo heeft men toegang tot voorzieningen die in traditionele woonvormen niet mogelijk zijn. Denk aan; grote gedeelde keuken en eetruimte, sportfaciliteiten, bbq ruimte op het dak, wasserette en een bioscoopzaal.

Met co-working komen werkplekken beschikbaar voor bijvoorbeeld start-up bedrijven. Daarnaast moet het mogelijk zijn voor bewoners van het gebouw om een werkplek te vinden of zelf afspraken te ontvangen in een vergaderruimte. Op deze manier wordt bovendien het werk- en woongedeelte van het gebouw niet strikt gescheiden, maar gecombineerd met elkaar. Dit vergroot de levendigheid en 24-uurs gebruik van het hele gebouw.

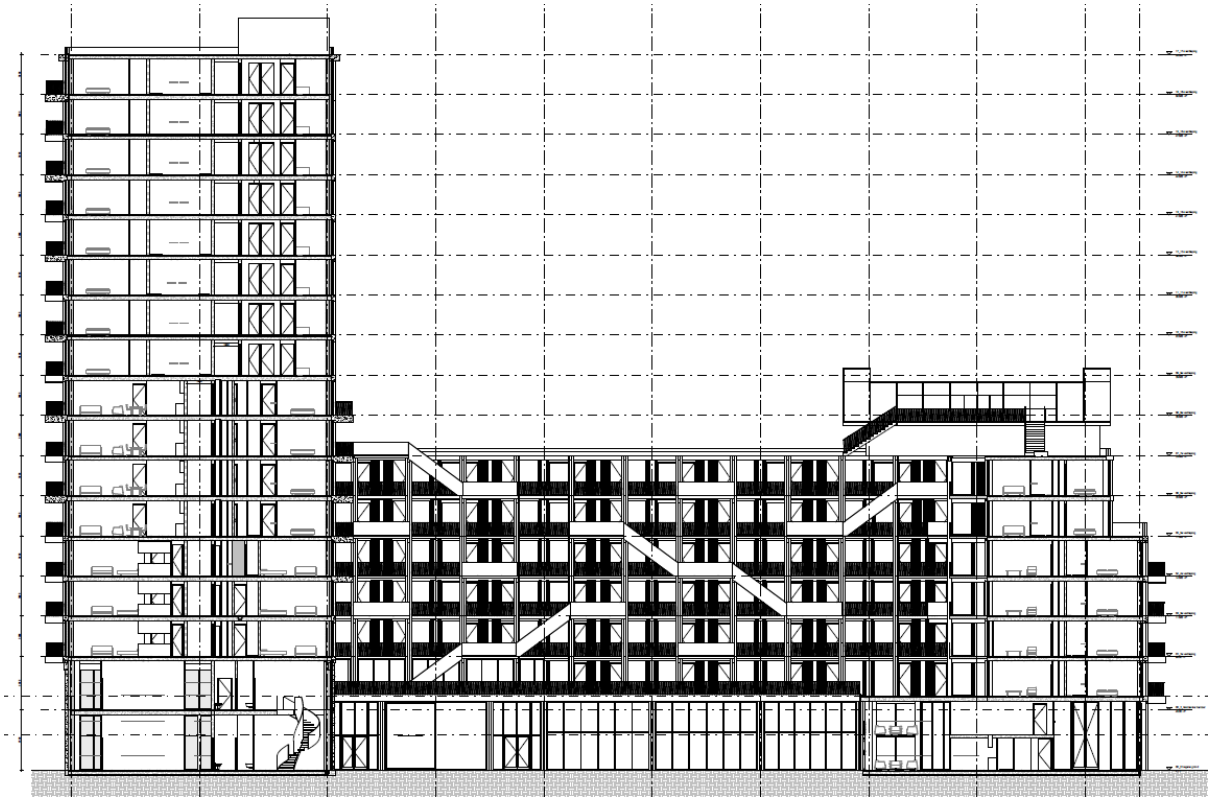
3.3.1 Bouwplan

Het bouwplan voorziet in een complex met één toren als hoogteaccent van maximaal 56 meter hoogte boven NAP (inclusief liftopbouwen en technische ruimtes). Voor de rest van het complex ligt de bouwhoogte tussen rond 17,5 en 30 meter.



Afbeelding: bouwvolume nieuwbouw

Het bouwplan voorziet ook in een verdiepte fietsenstalling.



Afbeelding: doorsnede bouwvolume

3.3.2 Programma

Het bouwplan voorziet in diverse functies met een bruto vloeroppervlak (bovengronds) van in totaal maximaal rond 27.000 m^2. Dit is conform afsprakenbrief met de gemeente Amsterdam. Gepland zijn maximaal 293 woningen, een hotel met maximaal 30 kamers en circa 4.400 m^2 aan kantoor- en bedrijfsruimte, waaronder:

- kantoren: minimum bruto vloeroppervlak 2.100 m^2;
- horeca van categorie A t/m D: maximum bruto vloeroppervlak 550 m^2, met een maximum vestigingsgrootte van 200 m^2 of in combinatie met een andere ondergeschikte functie van 250 m^2;
- ondergeschikte detailhandel in de vorm van een mini-markt: maximum bruto vloeroppervlak 100 m^2;
- sportschool/fitness: maximum bruto vloeroppervlak 250 m^2;
- overige niet-woonfuncties: maximum bruto vloeroppervlak 1.400 m^2;
- voor culturele-, maatschappelijke- en publieksgerichte zakelijke dienstverlening geldt een maximum vestigingsgrootte van 250 m^2.

De ruimtes voor niet-woonfuncties worden verhuurd door B. en zijn onderdeel van de totale exploitatie van het project.

De woningen variëren in omvang van rond 30 m^2 (GO) tot rond 125 m^2 (GO). De woningbouwprogrammering voldoet op deelgebiedsniveau aan het beleid van 40-40-20 (40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector), binnen dit bestemmingsplangebied wordt een verdeling van

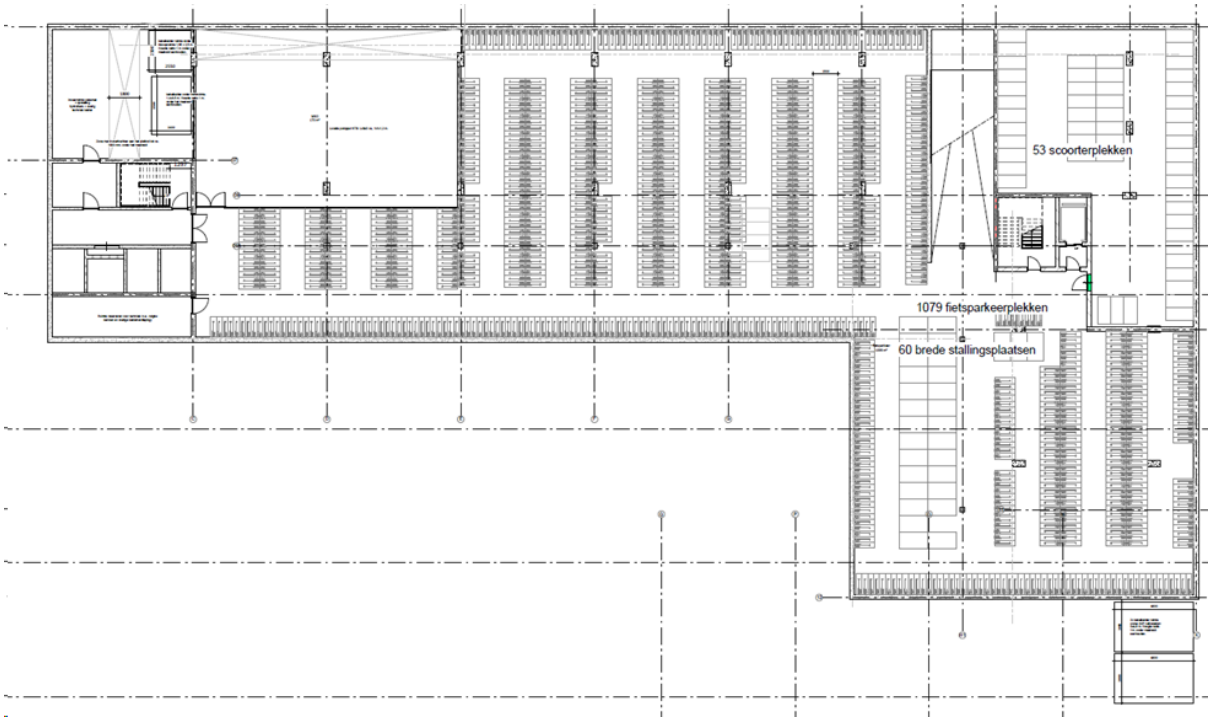
30-40-30 gerealiseerd vanwege het bijzondere programma met kantoren, hotelrecht en andere voorzieningen.

3.3.3 Parkeren

In de huidige situatie (en het huidige erfpachtcontract) zijn 877 parkeerplaatsen op dak/dek en maximaal 323 parkeerplaatsen op maaiveld opgenomen. In de toekomstige situatie wordt uitgegaan van veel minder parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Uitgangspunt bij het verminderen van de parkeerplaatsen is dat het openbaar vervoer in het gebied naar behoren functioneert en past bij de nieuwe stedelijke ambities. Partijen gaan met elkaar in gesprek om tot overeenstemming te komen over het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie.

De normen voor het parkeren van fietsen en scooters staan in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (2018). In verband met de toekomstige verdichting en functiemenging zijn hier de normen die gelden voor zone 1 van toepassing.

Autoparkeren wordt buiten het plangebied op het kavel van Timeless opgelost. Timeless is eigenaar van de logistieke hal met daarboven de parkeerplaatsen. Timeless (aandeelhouder van initiatiefnemer COD) zal de aangewezen partij zijn om de verdere ontwikkeling van het perceel op zich te nemen en houdt daarin de afsprakenbrief aan, waardoor voldoende parkeerplaatsen in de volgende fases gerealiseerd worden. Het fietsparkeren wordt opgelost in een fietsenstalling op de begane grond en in een ondergrondse verdieping met 1.079 fietsparkeerplekken, 53 plekken voor scooters en 60 brede stallingsplaatsen (zie ook paragraaf 5.3.2). De ondergrondse stalling krijgt een riante ingang aan de Nieuwe Sloterweg.



Afbeelding: plattegrond met fietsenstalling

Tijdelijke bovengrondse parkeergarage

In de huidige situatie is er op de naastgelegen hal voldoende parkeergelegenheid aanwezig (>1.000 pp).

Deze voorziet in de parkeerbalans van B@Home en zal als tijdelijke parkeervoorziening worden aangemerkt. Wanneer de hal (deels) gesloopt zal worden, zal er een nieuwe parkeervoorziening worden gerealiseerd.

3.3.4 Groen

Het is van van belang dat in het transformatiegebied voldoende ecologisch en gebruiksgroen wordt gerealiseerd en voldoende mogelijkheden zijn om te bewegen. Voor Schinkelkwartier moet er in totaal 4,8 ha groen worden gerealiseerd. Voor Nieuwe Meer Oost zal dat groen vooral in de parkwal aanwezig zijn en in groene binnentuinen. In de huidige situatie is het plangebied volledig verhard en ingericht als parkeerterrein. Uiteindelijk zal B@Home door het toevoegen van daktuinen en een binnentuin van 1.200 m^2 voor circa 80% uit groen bestaan. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de totale vergroeningsopgave en het plan geeft daarmee invulling aan referentienorm groen voor Schinkelkwartier, door groen te voorzien in meer dan 50% van het oppervlakte.

3.4 Nadere uitwerking

3.4.1 Duurzaamheid

Bij de nadere uitwerking van de plannen is de het toepassen van enkele duurzame maatregelen uitgangspunt. Het gaat hierbij om volgende maatregelen:

a. Woningen
    1. Warmte koude opslag in de bodem;
    2. Warmtepompen voor warmtapwater en verwarming in elke woning;
    3. PV cellen;
    4. Goede isolatie;
    5. Balansventilatie met 95% warmteterugwinning;
    6. toepassing circulair beton.
b. Kantoor
    1. Warmte koude opslag in de bodem;
    2. Warmtepompen voor verwarming en koeling;
    3. Goede isolatie;
    4. Balansventilatie met 70% warmteterugwinning;

B@Home sluit aan op een WKO systeem. Hiermee wordt afgeweken van de aansluitverplichting op stadswarmte. Er wordt nu voorzien in een duurzamer alternatief. Vanwege de grote afstand tot het net (60 meter) is er namelijk geen aansluitplicht. Het overleg met Vattenfal hierover loopt nog. Het huidige installatieconcept presteert beter dan de wettelijke BENG-norm voorschrijft, zonder toepassing van PV-panelen. Er wordt ruimte gereserveerd voor het toevoegen van PV-panelen met een verbetering richting energieneutraal als gevolg. Momenteel wordt het ontwerp voor B@Home op basis van deze principes uitgewerkt.

In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal het bouwplan hieraan getoetst worden.

Een natuurlijke omgeving draagt op verschillende manier bij aan de gezondheid van de mens. Zo vermindert een groene omgeving stress en stimuleert het sociaal contact en beweging. Gemeente Amsterdam werkt met onder andere het actieplan Schone lucht en het Programma Bewegende stad in op een gezonde en veilige leefomgeving. Initiatiefnemer zet in dit kader in op groen en natuurinclusief bouwen wat bijdraagt aan een gezonde stad en de instandhouding van (beschermde) plant- en diersoorten. Daarbij draagt groen en natuurinclusief bouwen bij aan een klimaatbestendige omgeving waarbij wateroverlast en hittestress geminimaliseerd worden. Initiatiefnemer zal minimaal 30 punten behalen van het puntenstelsel natuurinclusief bouwen van de gemeente Amsterdam. Het voorstel wordt

via het privaatrechtelijke spoor voorafgaand aan de aanvraag bouwen worden uitgewerkt en goedgekeurd.

Met het doortrekken van het groen vanaf het maaiveld tot op de daklandschappen en brede leefgalerijen die fungeren als verlengde woonkamer c.q. buitenruimte, stimuleren wij bewoners om naar buiten te gaan. De brede leefgalerijen dienen ook als ontsluiting.

De bewoners en gebruikers komen in de binnentuin in een groene binnenwereld, een plek ingericht voor ontmoeting door de aanwezigheid van horeca, co-working, kantoorruimten en event spaces. Met de brede leefgalerijen en in de binnentuin stimuleren we gebruikers tot meer beweging en contact onderling. Dit alles draagt bij aan het vergroten van het welzijn voor zowel mens als natuur.

Grondstoffenpaspoort is reeds opgenomen in het BIM-model, momenteel niveau 1. Bij latere uitwerking kan dit (in de omgevingsvergunning) nader worden gespecificeerd.

Bij de verdere uitwerking zal ook rekening worden gehouden met het toepassen van rainproofmaatregelen (zie ook paragrafen 4.4.19 en 5.14.3).

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 januari 2023 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO2-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn niet in strijd met de NOVI.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Rarro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het het plangebied. Rijksbelangen zijn hier niet in het geding.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.2. van het Bro is opgenomen dat een bestemmingsplan regels kan bevatten met betrekking tot onder meer sociale huurwoningen en geliberaliseerde woningen voor middenhuur. Deze woningbouwcategorieën zijn in artikel 1.1.1 Bro nader gedefinieerd. Met betrekking tot de categorieën sociale huurwoningen is daarbij bepaald dat de betreffende doelgroep in een gemeentelijke verordening (de 'doelgroepenverordening') moet worden beschreven. Het voorgaande systeem wordt onder de Omgevingswet voortgezet. Ook onder de werking van die wet kan een gemeente via het omgevingsplan sturen wat er voor wie gebouwd wordt. Onder de Omgevingswet komt de doelgroepenverordening (zie onderstaand) te vervallen. Wat daarin thans geregeld wordt, kan in de toekomst in het omgevingsplan worden opgenomen.

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro moet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevatten 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. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen kwalificeren als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 5.2 is dit bestemmingsplan daarom getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking en is aangetoond dat er voldoende behoefte is.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 "Balans tussen economische groei en leefbaarheid" vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij

dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Doordat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming nodig. Op de behoefte en regionale afstemming van deze functies wordt ingegaan in de navolgende paragrafen en in paragraaf 5.2.

Het plangebied ligt buiten de 20 Ke-contour (Schiphol) zodat een nadere motivering ten aanzien van geluid vanwege het luchtverkeer niet nodig is.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen passen binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

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. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Conclusie

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen geldt dat het plan is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 5.2 is daarom de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking uitgevoerd. In paragraaf 5.14.3 wordt in het kader van de watertoets

ingegaan op klimaatadaptie. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met de provinciale omgevingsverordening.

4.2.3 Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

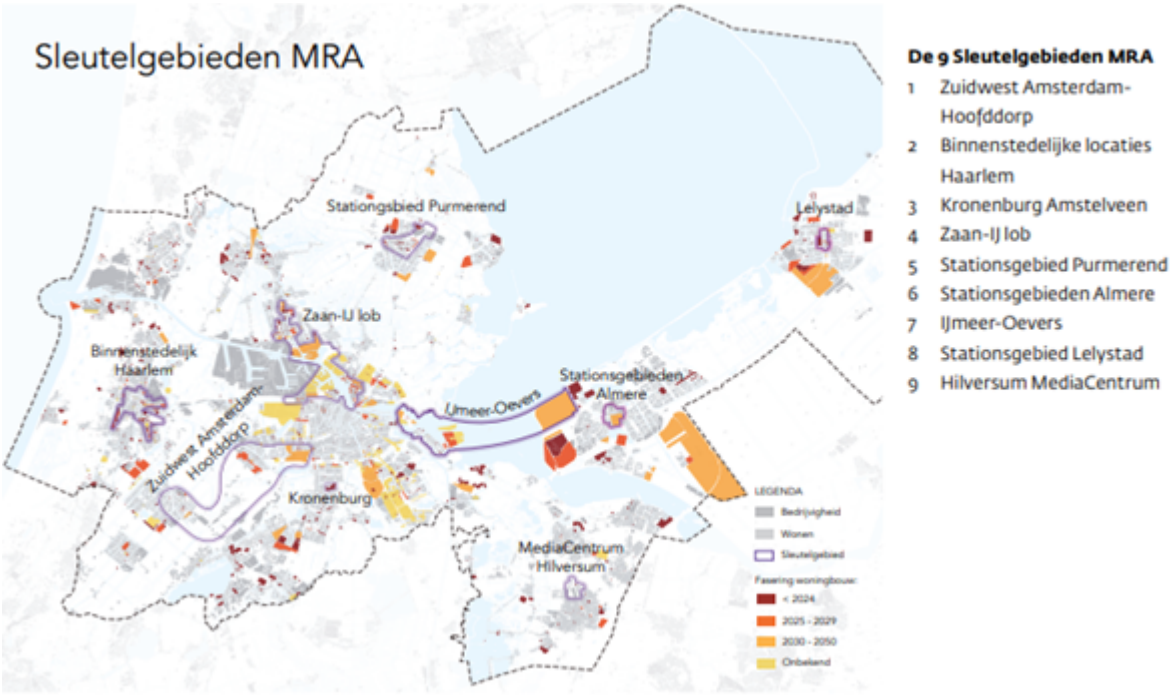
1. Een woning voor iedereen
2. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
3. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
4. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

5. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
6. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
7. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
8. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
9. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OVknooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
10. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
11. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
12. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningenzoekenden nodig.
13. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe

samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Dit zijn de MRA sleutelgebieden.



4.2.4 Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van "regionale afspraken", ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan

2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

Werkwijze regionale afstemming woningbouwprogramma

Voor het afstemmen van het Amsterdamse woningbouwprogramma met de rest van de MRA, maakt Amsterdam gebruik van de monitor plancapaciteit. Deze monitor wordt (jaarlijks) geüpdatet, vastgesteld en geëvalueerd via het regionale samenwerkingsverband MRA, waar ook de provincie Noord-Holland onderdeel van is.

Met behulp van de monitor plancapaciteit worden de plannen van Amsterdam vervolgens in een vroegtijdig stadium via het jaarprogramma Wonen in de MRA regionaal afgestemd. Amsterdam draagt met haar woningbouwprogramma bij aan de uitgangspunten van het jaarprogramma Wonen in de MRA:

- Realiseren en behouden van divers en betaalbaar woningaanbod en voldoende instroom- en doorstroomkansen voor diverse groepen, zowel in de nieuwbouw als in de bestaande voorraad. Met een evenwichtige spreiding binnen de MRA en behoud van leefbare, aantrekkelijke steden en kernen.
- Aanjagen woningproductie (15.000 woningen per jaar) en gebiedsontwikkeling korte termijn.
- Afstemming woningbouwopgave in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven, met focus op de Sleutelgebieden (/Aanpak Bereikbare Steden).

In aanvulling op deze regionale afstemming op MRA-niveau, stemt Amsterdam (grote) gebiedsontwikkelingen met gemeentegrensoverschrijdend effect in een vroegtijdig stadium af met de buurgemeenten waarop deze ontwikkeling van directe invloed is.

In de Monitor Woningbouwplannen d.d. 1 januari 2022 is het Schinkelkwartier, waarin zich het onderhavige plangebied bevindt, opgenomen als woningbouwproject, waarvoor een principebesluit is genomen.

<u>Conclusie</u>

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen zijn onderdeel van de regionale woningbouwafspraken.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. 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.

4.3.2 Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en het MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2019, blijkt dat er in 2018 ruim 3.000 nieuwbouwwoningen meer gebouwd zijn dan in het jaar ervoor. In 2017 waren dat er namelijk 10.900 en in 2018 waren dat er 14.000. Deze stijging in nieuwbouwproductie voltrok zich geheel in Noord-Holland Zuid, in de metropoolregio en Amsterdam. Ondanks deze stijging is er in alle regio's, afgezien van de Kop van Noord-Holland, nog wel sprake van een inhaalvraag. Dat is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 8.600 woningen.

	Huishoudensgroei 2014-2018	Nieuwbouw 2014-2018	Verschil	Inhaalvraag
Kop van Noord-Holland	1.000	1.400	+400	-
West Friesland	2.500	2.200	-300	300
Regio Alkmaar	4.800	3.900	-900	900
IJmond	1.300	1.000	-300	300
Zuid-Kennemerland	2.500	2.300	-200	200
Zaanstad	2.300	1.400	-900	900
Waterland	2.300	2.300	0	-
Amstelland-Meerlanden	6.700	4.300	-2.400	2.400
Amsterdam	26.800	18.200	-8.600	8.600
Gooi en Vechtstreek	3.800	2.700	-1.100	1.100
Noord-Holland Noord	**8.300**	**7.500**	**-800**	**1.200**
Noord-Holland Zuid	**45.700**	**32.200**	**-13.500**	**13.500**
Noord-Holland	**54.000**	**39.700**	**-14.300**	**14.700**

Bron: Prognose 2019

Tabel: Inhaalvraag (aantal woningen) op basis van verschil huishoudensgroei en nieuwbouwproductie 2014-2018

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan maakt woningen mogelijk en draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt.

4.3.3 Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0

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

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017 – 2030'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2017 vastgesteld. Omdat het overaanbod aan kantoren op de regionale markt door fasering en planreductie fors is afgenomen, was er behoefte om de tweede uitvoeringsstrategie 2010 -2040 te actualiseren. Dit heeft ook geresulteerd in een belangrijk accentverschil ten opzichte van de tweede uitvoeringsstrategie: de focus is verschoven van kwantitatief marktevenwicht naar een kwalitatief passend aanbod aan werkmilieus op de juiste plekken. Verder wordt de MRA meer gezien als één samenhangend economisch systeem en wordt nog meer dan hiervoor ingezet op transformaties van werklocaties naar gemengde gebieden waar wonen én werken is toegestaan.

Dit bestemmingsplan voorziet ook in een gemengd gebied, waar wonen in combinatie andere stedelijke functies, waaronder ook een beperkte omvang aan bedrijfs- en kantoorruimtes wordt gerealiseerd. Dit past binnen het Plabeka.

Economische vooruitzichten MRA

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam. Kwalitatief is – mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming - een toenemende populariteit waar te nemen van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffiegelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties). De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de US 3.0 onder meer in een flinke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen, als substantieel en min of meer nieuw element in de US 3.0.

Amsterdam is het economische en culturele centrum van de MRA en omstreken, en heeft zeker in de afgelopen jaren een sterke aantrekkingskracht op burgers en bedrijven uit binnen- en buitenland. De stad kent dan ook veel sectorale winnaars aangezien onder meer de ICT, zakelijke diensten, creatieve industrie en horeca groeien. Dankzij haar internationale bereikbaarheid en aantrekkingskracht en aansprekende woon- en werkmilieus staat Amsterdam voor de opgave om de groei van economie en bevolking ruimtelijk te accommoderen. Door verdichting binnen het stedelijk weefsel, en transformatie van werklocaties naar gemengde hoogstedelijke woonwerkmilieus, vult de gemeente in de komende jaren deze opgave in.

Kantoren

Tot 2030 wordt in de MRA een uitbreidingsvraag verwacht in het 'hoge' scenario van een kleine 0,5 mln. m², waarvan ruim de helft in Amsterdam. Het betreft overigens de vraag naar formele locaties, goed voor ongeveer de helft van de markt. Er is dus ook een niet-geraamde vraag in de aan belang winnende informele milieus (gemengde woon-werkmilieus). In de US 3.0 wordt de ruimte geboden om daarop in te spelen.

Er staat momenteel nog ruim 1,4 mln. m² leeg in de regio, maar voor circa 1 mln. m² wordt verwacht dat die wordt getransformeerd. Oude kantoren, die qua locatie, indeling en duurzaamheid niet meer aansluiten op de marktvraag verdwijnen hierdoor van de markt en er komt ruimte om de voorraad te vernieuwen en er ontstaat ook een vervangingsvraag. Als alle kantorenplannen worden gerealiseerd en de transformatie zijn beslag krijgt, neemt in het hoge scenario de leegstand per saldo met circa 0,1 mln. vierkante meter af, waarmee de MRA gemiddeld op een leegstand van circa 10% komt. Het is denkbaar dat de transformatie sneller gaat – vanwege de druk op de woningmarkt – en dat de vraag hoger uitvalt, onder andere onder invloed van de brexit. Dan komt de 8% (als ruime maat voor de) frictieleegstand mogelijk binnen bereik.
De huidige hoeveelheid leegstaande kantoren in Amsterdam wordt naar verwachting in de komende 10 tot 15 jaar min of meer volledig getransformeerd. Hierbij past nadrukkelijk de kanttekening dat het exacte transformatievolume op Amsterdamse kantoorlocaties een eerste, voorlopige inschatting betreft. Anders dan in de overige deelregio's komt deze voort uit een optelling van transformatieplannen op pandniveau. Daarbij komt dat de transformatiestrategie op locatieniveau, en de mate van functiemenging en de ruimte die daarbij voor werken blijft, nog nader worden uitgewerkt in de visie 'Ruimte voor de Economie van Morgen' en in de 'Kantorenstrategie' en in visies op gebiedsniveau.

Er zijn nog ruim voldoende plannen in alle deelgebieden om in de vraag te kunnen voorzien. De deelregio's kunnen binnen deze kaders zelf een nadere, maatwerk-segmentering aanbrengen. Voor

Amsterdam zijn de internationale kansen hierbij relevant. Naast de reguliere ontwikkeling is de brexit hierbij een bijzondere kans die nog niet in de behoefteraming is verwerkt.

In de US 3.0 is gesignaleerd dat de groei van de MRA en van Amsterdam in het bijzonder, onder andere in relatie tot de Brexit, wel eens tot extra kantorenvraag zou kunnen leiden. De marktvraag ziet er voor de korte termijn namelijk bijzonder gunstig uit en kan zich buiten de bandbreedte van de behoefteraming begeven. Afgesproken is de marktvraag leidend te laten zijn en deze goed te monitoren, zodat tijdig gesignaleerd wordt of er eventuele tekorten in specifieke segmenten dreigen. Amsterdam heeft overigens nog een groot planvolume (0,8 mln. m^2) dat met de US3.0 al regionaal is afgestemd. In combinatie met de procesmatige afspraken in de US 3.0 biedt dat voldoende autonomie en flexibiliteit, om de (inter)nationale marktvraag aan de MRA te binden.

Amsterdam ontwikkelt zich van een middelgrote stad tot een Europese hoofdstad die meedingt op internationaal niveau. Vooral onze kenniseconomie is belangrijk en daarvoor zijn netwerken en interactiemogelijkheden cruciaal. De economische groei in de stad concentreert zich dan ook vooral in gemengde milieus met wonen, werken, leisure en cultuur binnen handbereik. Dat is de omgeving waarin talent zich thuis voelt en graag wil werken.

Volgens de projectnota Schinkelkwartier kan het gebied uitgroeien tot zo'n interactieve omgeving. Met in de toekomst een aanbod van circa 1.020.000 m^2 ruimte voor kantoren en bedrijven ten opzichte van circa 700.000 m2 in de huidige situatie, ontwikkelt Schinkelkwartier zich tot een gemengd gebied met circa 45.500 arbeidsplaatsen. De programmatische invulling borduurt voort op de al aanwezige differentiatie en lokale dynamiek.

Gedurende de transformatie zal de behoefte aan kantoren en bedrijven blijvend worden gemonitord, waarbij rekening wordt gehouden met regionale afspraken die in het kader van Platform Bedrijven en Kantoren (PlaBeKa) worden gemaakt. Per deelgebied is er ruimte voor een rijke functiemix met verschillende accenten per deelgebied. We lichten er een aantal deelgebieden uit die in het Kantorenplan en Ruimte voor de Economie van Morgen zijn benoemd als kansrijke gebieden voor werken.

Conclusie

Uitbreiding van het kantooroppervlak kan bijdragen aan de toenemende behoefte aan kantoren in een gemengd woon-werkmilieu (zie verder ook subparagraaf 4.4.11).

4.3.4 Regionale Hotelstrategie 2016-2022

Door de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer is de "Regionale hotelstrategie 2016-2022" opgesteld. In de regionale hotelstrategie voor de periode 2016-2022 aangegeven dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In beide gemeenten worden veel hotels door transformatie van leegstaande kantoren gerealiseerd. Hierdoor wordt de leegstand van kantoren tegen gegaan en wordt een bijdrage geleverd om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren, waardoor er een gezonde, internationaal concurrerende hotelmarkt ontstaat.

Geconstateerd werd dat bij volledige realisatie van alle hotelplannen binnen Amsterdam en Haarlemmermeer twee plafonds zullen worden bereikt, te weten:

- Het ambitieplafond van de doelstelling uit 2007, waarbij in totaal 15.000 extra hotelkamers worden gerealiseerd ten opzichte van het toen bestaande aantal hotelkamers binnen de MRA tot en met 2015.
- Het plafond van de theoretische marktruimte van circa 5.500 tot 10.700 hotelkamers berekend tot

en met 2020.

Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers ten opzichte van bestaande plannen is daarom losgelaten. In plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardetoevoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag een aanbod wordt voorkomen.

Voor nieuwe initiatieven dient daarom eerst de Hotelladder MRA ingevuld te worden.

Het onderhavige plan voorziet in een planologische verplaatsing van een hotel met 30 kamers. Het aantal kamers neemt hierdoor niet toe. Wel neemt de omvang van het aantal vierkante meters toe omdat het gaat om grote hotelkamers. Het gaat hier om een uniek hotelconcept, dat wordt door de grootte van de hotelappartementen (ca. 84 m^2) onderstreept, wat een belangrijke voorwaarde is van het overnachtingsbeleid (zie ook onder 4.4.15).

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

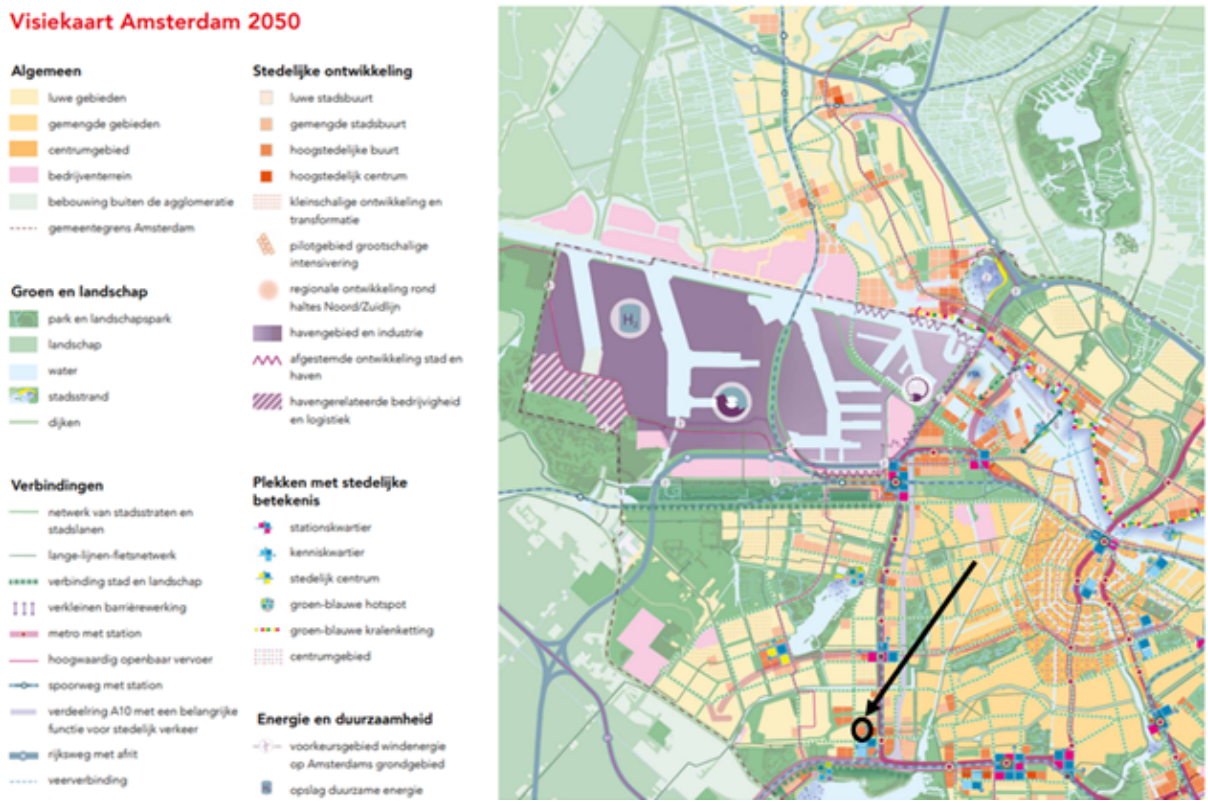
Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen

van de stad.

5. Samen stad maken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 (plangebied met pijl aangewezen)

Op de visiekaart is de onderhavige plangebied aangewezen als hoogstedelijke buurt. Hierbij gaat het om ontwikkelingen van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Groeien binnen de grenzen

De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen verduurzaamd worden en worden de kwetsbare landschappen opengehouden.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen passen in de beoogde ontwikkelingen van

hoogstedelijke buurten en hier ook binnen de kaders van de Omgevingsvisie.

4.4.2 Hoogbouwbeleid

Het hoogbouwbeleid is nog afkomstig van de inmiddels vervangen Structuurvisie 2040. Nieuw beleid op basis van de omgevingsvisie is nog in ontwikkeling. Tot die tijd is het huidige hoogbouwbeleid van toepassing.

De middeleeuwse en 17e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het dna van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van Unesco. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone). Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving. In het Unesco-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Rondom het Unesco-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap.

Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot aan de ringweg A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld in de loop der tijd, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de prominentst zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat weg in het silhouet.

Omdat deze maat geen impact heeft op de beleving vanuit het centrum maar wel van grote economische waarde is, wordt in de zone langs de A10 gestimuleerd om hoogbouw tussen de 30 en 60 meter te ontwikkelen, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Uitzondering is de A10 in Noord, pal tegenover Waterland, waarlangs hoogbouw niet gewenst is.



Afbeelding: Visie hoogbouw, de hoogbouwzone langs de A10 is met een paarse kleur weergegeven (bron: structuurvisie Amsterdam 2040)

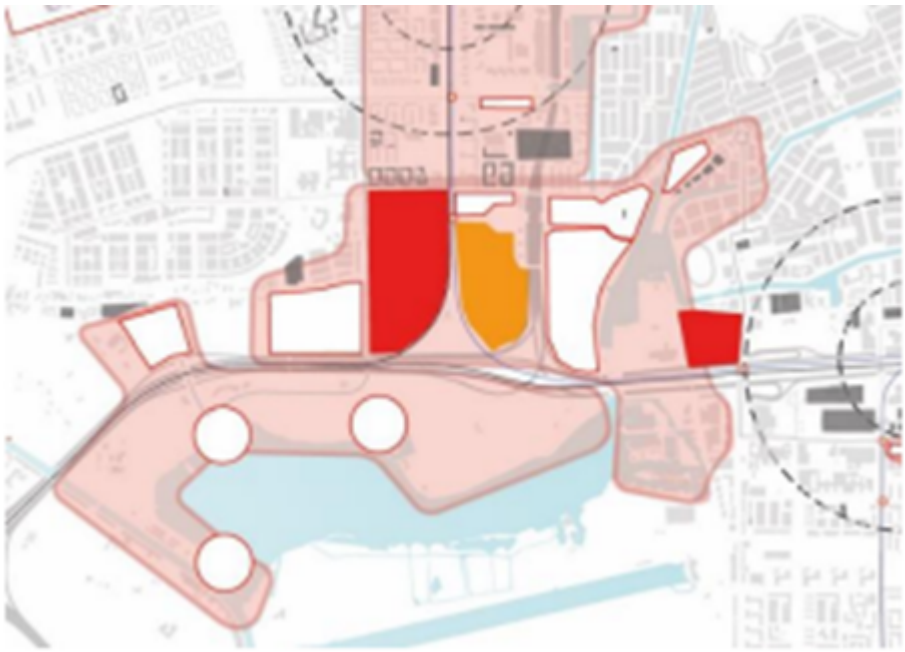
In de structuurvisie is een instrumentarium opgenomen in geval van hoogbouw. Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te alle tijden aanbevolen omdat het een zeer geschikt instrument is om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met ten minste 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.

Conclusie

Het plangebied maakt onderdeel uit van een transformatiegebied voor een gemengde hoogstedelijke buurt. Bouwhoogten boven 30 meter passen goed binnen dit gebied. Door de toevoeging van woningen en de realisatie van hoogbouw kan het bouwplan invulling geven aan de beoogde menging van functies en tegelijk bijdragen aan de grote behoefte aan woonruimte. Het gebied bevindt zich niet in een gebied waar het nodig is om een uitgebreide HER (inclusief landschappelijke inpassing) uit te voeren. Wel zijn de belangrijkste effecten van de hoogbouw onderzocht (zie paragraaf 5.12).

4.4.3 Koers 2025 - Ruimte voor de Stad

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



Afbeelding: Uitsnede kaart Koers 2025

Conclusie

De planontwikkeling van B@Home valt binnen deelgebied Nieuwe Meer Oost, dat is aangewezen als versnellingslocatie. De planontwikkeling B@Home past binnen de ambities van Koers 2025.

4.4.4 Projectnota Schinkelkwartier

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 14 december 2021 de Projectnota Schinkelkwartier vastgesteld.

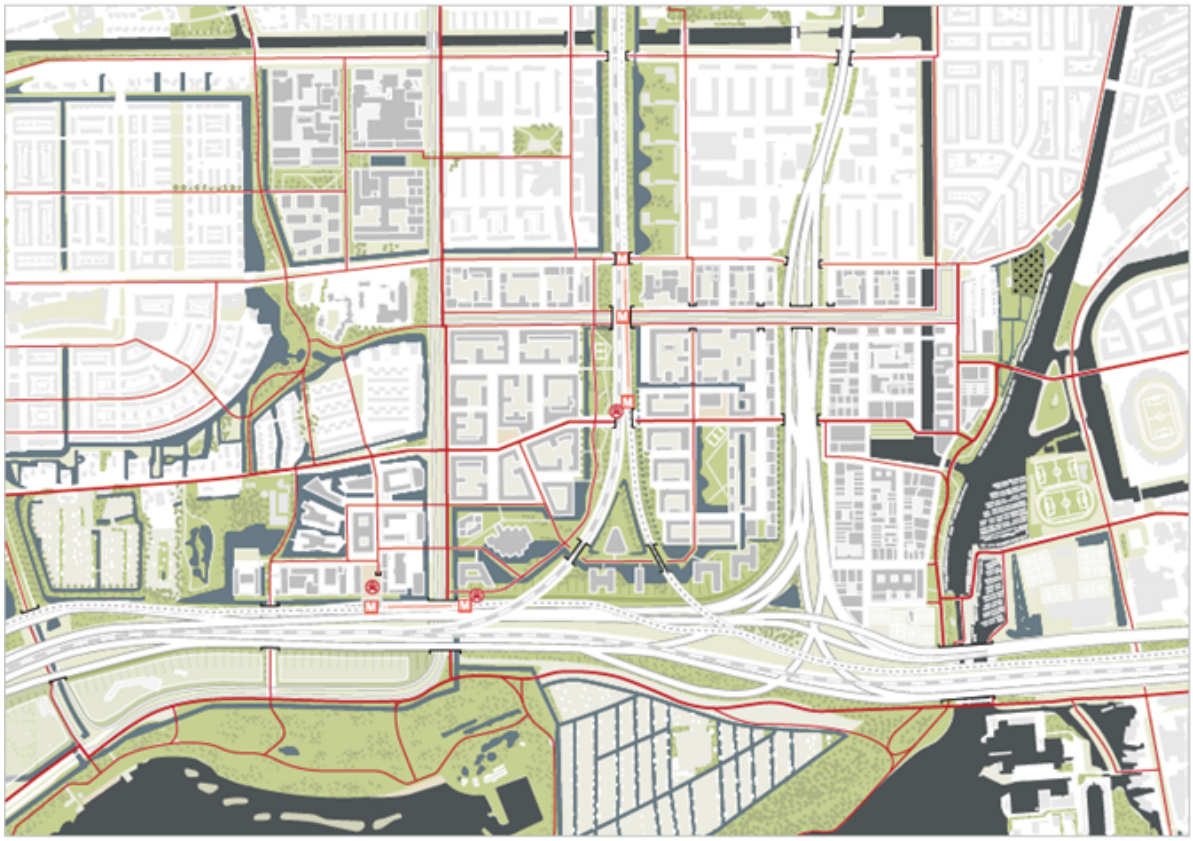
In de projectnota Schinkelkwartier zijn de ambities van het gemeentebestuur geformuleerd: het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m2 werkruimte (ten opzichte van 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.

Uitgangspunt voor het wonen is 40% sociale huur, 40% middelduur en 20% vrije sector. Het werkprogramma concentreert zich niet alleen op kenniswerk, maar ook op productieve bedrijvigheid. Daarnaast is er ruimte voor winkels, horeca, leisure en detailhandel, zoals een meubelzaak of compacte

bouwmarkt. De wijk krijgt een divers en hoogwaardig voorzieningenpakket met scholen, een huis van de wijk, buurtkamers, zorgvoorzieningen, sportfaciliteiten en veel groen.

Bij een dergelijk milieu hoort een centrumstedelijk mobiliteitsprofiel, waarin de autobereikbaarheid van ondergeschikt belang is ten opzichte van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat vraagt fiets- en loopverbindingen van hoge kwaliteit en een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Op basis van de ambities, het beoogd programma en de hoofdkeuzes is een stedenbouwkundig kader voor de gewenste ontwikkeling van Schinkelkwartier gemaakt.



Stedenbouwkundig kader Schinkelkwartier.

Deelgebied Nieuwe Meer Oost (NMO)

Het onderhavige plangebied bevindt zich in het deelgebied Nieuwe Meer Oost (NMO). NMO verandert in

de toekomst doordat de oude fabriekshallen worden vervangen door nieuwe gemengde woon/werkblokken met grote geluidsluwe en groene binnenterreinen. Nieuwe Meer West krijgt naar verwachting een metrostation door het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp. Ook het middengebied wordt dan bebouwd.

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. Omdat er over deze verbinding nog geen definitief besluit is genomen, wordt er voor een tussenperiode nagedacht over een buslijn tussen Schinkelkwartier en Schiphol. Daarnaast wordt het gebied ook voor fietsers beter bereikbaar met de Nieuwe Sloterweg.

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.

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.

B@home

Het bestemmingsplan voorziet met B@home in een gemengde ontwikkeling met wonen, voorzieningen, innovatieve bedrijvigheden en een geluidsluw en groene binnenterrein. Hiermee wordt ingespeeld op de ambities voor dit gebied. Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van B@home, waarbij ook duurzaamheid van groot belang is (zie ook 3.4.1). Autogebruik wordt zoveel mogelijk ontmoedigd. Er wordt vooral ingezet op bereikbaarheid voor fiets, OV en voetgangers. B@home voorziet ook in sportfaciliteiten. Hierdoor wordt ook het bewegen van mensen gestimuleerd.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling sluit aan bij de ambities voor dit gebied en past hiermee binnen de ontwikkelingskaders en het programma voor Nieuwe Meer Oost.

4.4.5 Amsterdamse Woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

In het 'Stedelijk Kader voor particuliere transformaties' is het beleidskader voor de realisatie van sociale en middendure woningen in particuliere plannen uiteengezet. Enige flexibiliteit bij de toepassing van de 40-40-20 regel moet mogelijk zijn. Er zijn verschillende redenen om dat te willen. Belangrijk is dat afwijkingen goed worden onderbouwd, om willekeur, met name ook richting particuliere partijen, te voorkomen. Redenen om af te wijken zijn gelimiteerd. Eén van de redenen kan zijn wanneer de bestaande woningdifferentiatie in het omliggende gebied van het gebouw dusdanig specifiek is, dat een andere menging in het te transformeren gebouw beter past om de gewenste gemengde wijk te bereiken.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op het toevoegen van woningen zodat er meer kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Het project draagt bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten. Er wordt ook voldaan aan de Amsterdamse Woonagenda.

4.4.6 Woningbouwplan 2022-2028

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

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

- In afstemming met marktpartijen en corporaties wordt onderzocht hoe de stad invloed heeft op de woninggrootte wanneer kantoorpanden worden verbouwd tot appartementen ('transformaties').
- Het verkennen van de mogelijkheden voor de bouw van sociale koopwoningen gaat door en de grens van sociale koopwoningen wordt verhoogd naar € 355.000,- in 2023.
- Met een nieuwe gebiedsgerichte werkwijze wordt gekeken welk type woningen voor welke doelgroep tot de meeste verhuisbewegingen in een specifiek gebied leidt.

- Vereenvoudiging inschrijving ontwikkelaars voor nieuwe bouwlocaties ('tenders') en verduidelijking kaders aan het begin van het project.
- Op basis van vrijwilligheid worden ontwikkelende marktpartijen uitgedaagd tot bovenwettelijke duurzaamheidsprestaties.
- Verkenning mogelijkheden van modulair bouwen samen met marktpartijen en corporaties.
- Inzet op de versnelde bouw van 2.500 tot 3.000 flexwoningen in de stad.
- De tijdelijke regeling Transformatie-impuls wordt verlengd tot 1 februari 2024.

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

Conclusie

Het woningbouwprogramma binnen de ontwikkeling B@Home sluit aan bij het Woningbouwplan 2022-2028. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met dit Woningbouwplan.

4.4.7 Actieplan middeldure huur

In Amsterdam zijn relatief weinig middeldure huurwoningen (met een maandhuur van € 710 tot € 971). De vraag naar middeldure huurwoningen is de afgelopen jaren enorm toegenomen. De oorzaken hiervan zijn divers: huishoudens met een middeninkomen kunnen niet meer terecht in de sociale voorraad, de flexibilisering van de arbeidsmarkt betekent dat minder huishoudens een woning kunnen kopen en de grote prijsstijgingen in de koopsector hebben tot gevolg dat meer huishoudens zijn aangewezen op een middeldure huurwoning. De verwachting is bovendien dat de vraag naar deze huurwoningen de komende jaren verder zal toenemen. Er is daarom een inhaalslag nodig. De komende jaren moeten er meer middeldure huurwoningen in aanbouw worden genomen. In het Actieplan meer middeldure huur is dit voornemen uitgewerkt. Het is geen nieuw beleid maar het zet in op het versterken van het huidige beleid.

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

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

Conclusie

40 procent van de te realiseren woningen binnen de ontwikkeling B@Home worden woningen in het middensegment. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het Actieplan meer middeldure huur.

4.4.8 Short stay

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

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

Conclusie

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

4.4.9 Horecabeleid stadsdeel Nieuw-West

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

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

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in horeca van categorie A t/m D met een maximum brutovloeroppervlak van 550 m^2 en sluit daarmee aan op het horecabeleid van stadsdeel Nieuw-West.

4.4.10 Detailhandelsbeleid 2018-2022

Algemeen

Op 21 december 2017 is het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Met het nieuwe beleid wordt ingesteld op het veranderende consumentengedrag, waardoor er minder behoefte is aan winkels, en tegelijkertijd groei van inwoners en bezoekers aan de orde is. Het detailhandelsbeleid kent twee algemene doelstellingen:

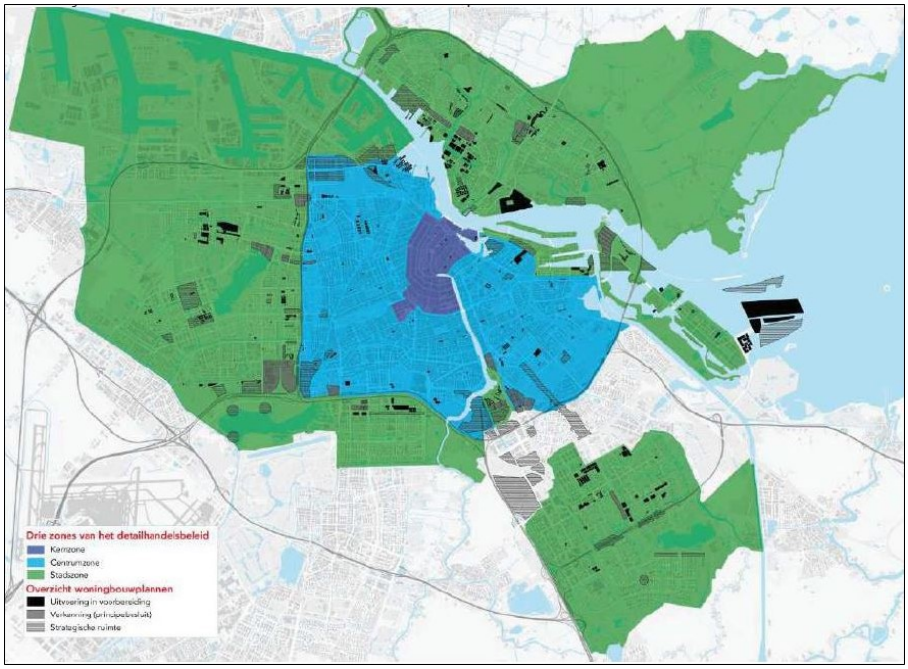
1. boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen;

2. meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad. Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben, voor de niet-dagelijkse goederen.

Net als in het voorgaande beleid is het uitgangspunt dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Clustering van winkels heeft voordelen voor ondernemers en consumenten. In winkelconcentraties kunnen ondernemers profiteren van elkaars bezoekersstromen en kunnen de voor de winkels benodigde voorzieningen (parkeren, laden/lossen) zo efficiënt mogelijk worden gerealiseerd. Amsterdam is bedachtzaam in het toestaan van extra winkels om te voorkomen dat er in de toekomst winkelleegstand ontstaat. Afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners, is er ruimte voor winkels.

Detailhandel binnen het plangebied

In het beleid is een overzicht opgenomen met winkelgebieden in Amsterdam. Het plangebied is geen onderdeel van een bestaand winkelgebied. Winkels buiten bestaande winkelgebieden zijn alleen mogelijk in de vorm van maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier. Op termijn is er de mogelijkheid voor kleinschalig winkelaanbod in winkelkwartieren buiten een winkelgebied. Hiermee kan een woonbuurt aantrekkelijker worden voor bewoners, bezoekers en ondernemers.



Afbeelding: zones detailhandelsbeleid

Amsterdam is binnen het beleid opgedeeld in drie zones waarbij voor elke zone specifiek beleid geldt. Nieuw-West, en dus ook het plangebied, zijn gelegen in de stadszone. De stadszone is een gebied met veel gezichten: hier doemen de grootste problemen op met leegstand en verloedering. Tegelijkertijd staat het dynamische gebied aan een vooravond van grootse ontwikkelingen met nieuwe woongebieden en verbeterde verbindingen. Het is zaak zowel voor de problemen als kansen ogen te hebben. Voor het aanbod van dagelijkse boodschappen kiest Amsterdam ervoor de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Uitbreiding van supermarkten is mogelijk in toekomstbestendige bestaande wijkcentra en stadsdeelcentra op voorwaarde dat het woon- en leefklimaat aanzienlijk verbetert en/of het draagvlak toeneemt: er komen méér bewoners door woningbouw. Door de keuze voor een wijkwinkelstructuur, is de redelijke maximale afstand (750 meter) tot een winkelgebied met een supermarkt niet altijd te waarborgen. Dan kan het voorkomen dat

bewoners in deze gebieden dus relatief verder moeten reizen voor hun boodschappen. Om deze afstand te verkleinen, maakt Amsterdam maakt het mogelijk dat een gemakssupermarkt van maximaal 300 m² winkelvloeroppervlak zich kan vestigen in deze gebieden. Hiervoor is het niet noodzakelijk dat het aantal woningen of inwoners toeneemt. Hiermee kunnen bijvoorbeeld kantoorlocaties die wat verder van het bewoonde gebied afliggen (bijvoorbeeld Amstel III of Nieuwe Meer West) en waar een transformatieopgave ligt, ook een basisvoorzieningenniveau voor de dagelijkse boodschappen realiseren.

Mengformules

De grenzen tussen winkels, horeca, consumentverzorgende dienstverlening en distributie vervagen steeds meer. In de huidige regelgeving zijn mengformules zonder exploitatievergunning mogelijk onder de volgende voorwaarden:

- het horecadeel bevat maximaal 20% van het netto vloeroppervlak van de winkel met een maximum van 20 m².
- De horeca-activiteit wordt door dezelfde ondernemer geëxploiteerd;
- De horeca-activiteit wordt alleen uitgeoefend gedurende de tijden dat de winkel geopend is;
- er wordt geen alcohol geschonken (hiervoor is een drankvergunning nodig);
- er wordt geen terras geëxploiteerd (hiervoor is een terrasvergunning nodig).

Conclusie

Het plangebied is geen onderdeel van een bestaand winkelgebied. Winkels buiten bestaande winkelgebieden zijn alleen mogelijk in de vorm van maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier. Het bestemmingsplan voorziet in een gemengd programma in het publieke deel van het gebouw, waar naast bedrijfs- en kantoorruimte vooral kleinschalige commerciële ruimtes met mengformules en ondergeschikte detailhandel, ook in combinatie met ondergeschikte horeca, zullen ontstaan. Zelfstandige detailhandel is hier niet toegestaan.

4.4.11 Kantorenstrategie

Algemeen

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. De behoefte aan kantoren betreft dus vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar.

Voorstellen kantoorlocaties

De volgende voorstellen zijn opgenomen in de Kantorenstrategie 2017:

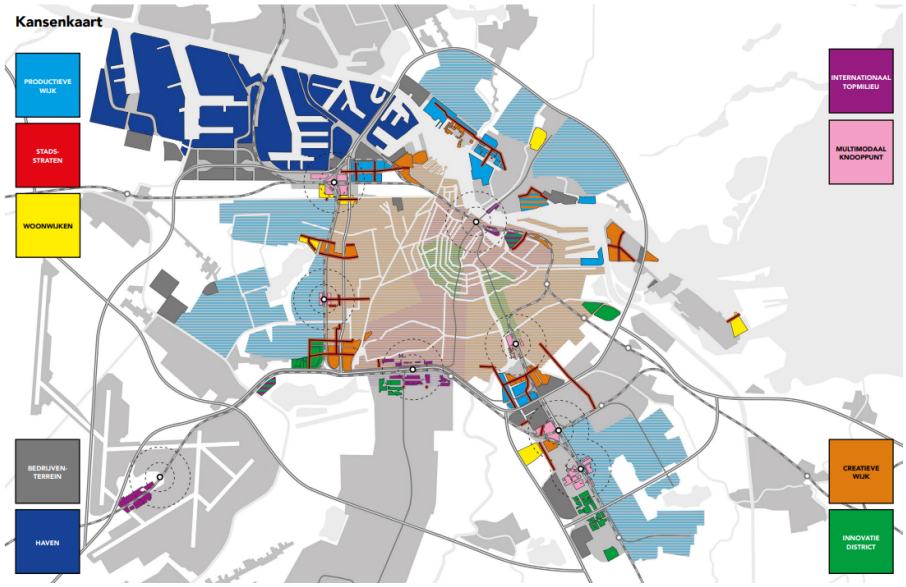
1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst, te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Marineterrein, Oostenburg en Noordelijke IJoever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is als gevolg van de dalende leegstandscijfers. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor gebieden als Schinkelkwartier, Schipholkerncorridor (samen met de regio, buurgemeenten en provincie), uitbreiding van de Zuidas aan de westkant onder en boven de A10, Arenapoort, Sloterdijk, noordelijke IJ-oever/ Hamerkwartier, kansen verdichting Overamstel/ A2/ Joan Muijskenweg en A9/ Gaasperdam. Het gaat niet om monofunctionele kantoorontwikkelingen maar om gemengde woon-werkgebieden (uitzondering: Overamstel). Samen met de regio, de buurgemeenten, stadsdeel Oost en Zuidoost wordt het gebied rond station Duivendrecht verkend.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad zijn daarbij voorwaarden. Het gaat om circa 10% van het te bebouwen volume voor niet-wonen functies/ voorzieningen. Dit wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

Het Schinkelkwartier is benoemd als locatie om kantoren in gemengd gebied te realiseren. Dit bestemmingsplan voorziet door toevoeging van woningen, kantoren en een hotel in een menging van functies. Hierdoor ontstaat een gemengd woon-werkgebied, zoals beoogd in het beleid. Door de recente ontwikkelingen op de kantorenmarkt is het ook wenselijk om naast transformatie van verouderde kantoorpanden naar andere functies ook nieuw kantoorruimte toe te voegen aan de markt. Hierin voorziet dit bestemmingsplan.

4.4.12 Ruimte voor de Economie van Morgen

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



Afbeelding: kansenkaart Ruimte voor de Economie van Morgen

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

Conclusie

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

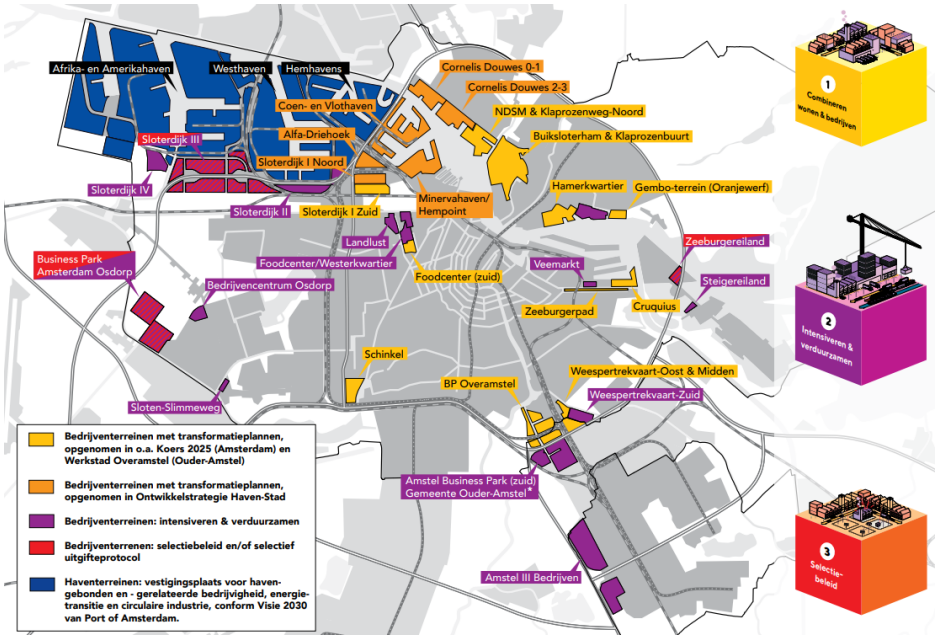
4.4.13 Bedrijvenstrategie Amsterdam

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.



Afbeelding: speerpunten- en actiekaart

Conclusie

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

4.4.14 Strategie Innovatie Districten Amsterdam

Een innovatiedistrict is een gebied waar vooruitstrevende bedrijven, onderzoeks- en kennisinstellingen, broedplaatsen, startups en andere bedrijvigheid bij elkaar zijn gevestigd. Innovatiedistricten dragen bij aan een duurzame innovatieve en inclusieve economische groei. Door middel van de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam stimuleert de gemeente Amsterdam de ontwikkeling van innovatiedistricten. Binnen Amsterdam zijn acht innovatiedistricten aangewezen. Het Schinkelkwartier is daar een van, met specifiek de Plantijn en Nieuwe Meer Oost als aangewezen deelgebieden.

Nieuwe Meer Oost richt zich op data analytics met veel tech startups en multinationals. Daarmee vult Nieuwe Meer Oost de andere innovatiedistricten met ieder eigen kenmerken aan.

De strategie voor Nieuwe Meer Oost ziet op het uitbreiden van het bestaande ecosysteem met kennisinstellingen en onderzoeksafdelingen van bedrijven. Het gebied heeft nu een aantal grote bedrijven en veel startups, een toevoeging is ook ruimte bieden aan bedrijven die in scale-up fase zitten. Bji de toevoeging van ruimte voor werkplekken of onderzoeksruimte moet interactie centraal staan, daarom moet de focus liggen op het toevoegen van bedrijfsverzamelgebouwen en het delen van faciliteiten in het gebied.

Het innovatiedistrict Nieuwe Meer bestaat uit een sterk netwerk in een community van B. Amsterdam, maar minder met de andere bedrijven in het gebied. Ze zijn wel verenigd in een bedrijven investeringszone (BIZ), maar dat heeft voornamelijk de focus op beheer en handhaving van openbare

ruimte en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Er zijn volop kansen op het BIZ netwerk ook inhoudelijk te verbinden en aan te sluiten op de community van B.Amsterdam.

In Nieuwe Meer Oost wordt de komende twintig jaar veel geinvesteerd in de omgevingskwaliteit en infrastructuur. In de toekomst komen er woningen, kantoren en veel voorzieningen. Het wordt een levendige, groen en hoogstedelijke stadswijk, waardoor het vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijvigheid alleen maar aantrekkelijker gaat worden. De inzet is om de Noord-Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp, met een halte aan de Johan Huizingalaan, waardoor de bereikbaarheid met andere delen van de stad en Schiphol in een klap flink verbeterd.

Conclusie

B@Home is na B.Amsterdam het tweede gebouw van het B.Concept binnen Nieuwe Meer Oost en moet het succes van B.Amsterdam voortzetten en vergroten. B@Home biedt naast woningen en 30 hotelappartementen maximaal 4.400 m^2 aan kantoren, diverse voorzieningen. De kantoorruimten zijn beschikbaar voor de creatieve startup of als grow-up die een eigen kantoor nodig hebben. Voor B@home wordt ingezet op het aantrekken van een ca. 2000 m^2 grote multi tentant en co working office. Met daarbij eveneens ruimte voor lunch, diner en een bar op de begane grond, dat gedeeld wordt met bewoners, B. users en hotelgasten.

Door o.a. het restaurant, de 1.200 m^2 grote binnentuin en diverse multifunctionele eventspaces is er gelegenheid voor ontmoetingen. Ontmoetingen vormen de basis van nieuwe samenwerkingen en ideeën.

B@Home zal samen met B.Amsterdam een belangrijke basis leggen voor de verdere ontwikkeling van het innovatiedistrict Nieuwe Meer Oost.

4.4.15 Notitie Uitwerking Overnachtingsbeleid 2021 en verder

Het college van Burgemeester en wethouders heeft in oktober 2021 het overnachtingsbeleid verder aangescherpt. Het deel van de stad waarin de gemeente niet meewerkt aan nieuwe hotelinitiatieven is uitgebreid.

De uitwerking van het overnachtingsbeleid is gericht op initiatieven voor de realisatie van een nieuw hotel of uitbreiding van een bestaand hotel. Dit overnachtingsbeleid is met ingang van 1 januari 2017 in werking getreden en geactualiseerd in 2021. Een hotelinitiatief wordt getoetst aan de in deze uitwerking opgenomen voorwaarden. Hiervoor wordt het stappenplan uit het beleid gevolgd.



Het Overnachtingsbeleid formuleert een ruimtelijk planologisch toetsingskader voor hotelvestiging, met als doel om nieuwe hotels tegen te houden ('nee') of onder strikte voorwaarden zachte landingen in buurten te laten maken ('tenzij'). De criteria betreffen onder meer aard en schaal, ov-bereikbaarheid, functiemenging, straatgerichtheid, buurtbetrokkenheid, kwaliteit en innovativiteit. Deze criteria laten ruimte voor maatwerk. Het plangebied ligt binnen een 'tenzij'-gebied.



Afbeelding: kaart overnachtingsbeleid 2021 (plangebied met rode pijl aangewezen)

Hier zijn dus in eerste instantie geen nieuwe hotelontwikkelingen toegestaan. Echter voorziet dit bestemmingsplan niet in een nieuwe hotelontwikkeling. Op de locatie direct ten noorden van het plangebied is namelijk een hotel op grond van het bestemmingsplan toegestaan. Dit recht wordt verplaatst naar het onderhavige bestemmingsplan. Bij een volgende planherziening voor het huidige bestemmingsplan wordt het hotelrecht wegbestemd.

In het huidige bestemmingsplan is een maximum oppervlakte en aantal kamers opgenomen. Het voorlopig ontwerp overschrijdt die oppervlakte. Het concept van 30 hotelappartementen sluit ruimtelijk en functioneel beter aan op de woonfunctie en veelal gedeelde voorzieningen in B@Home.

Het gebouw B@Home komt centraal te liggen tussen de verschillende B Buildings in het innovatiedistrict Nieuwe Meer. De oppervlakte van de hotelfunctie in het ontwerpbestemmingsplan neemt toe naar maximaal 2800m2 bvo door de grootte van de hotelappartementen. Deze worden groter met de inzet dat internationale medewerkers samen met meerdere collega's of met hun gezin langer tijdelijk binnen B@Home verblijven. Hoewel de grootte van de hotelappartementen toeneemt, blijft het aantal slaapplaatsen gelijk. Het maximum van 30 hotelappartementen en 4 overnachtingsplekken per hotelappartement blijven ongewijzigd, worden zo vastgelegd in het bestemmingsplan en in de overeenkomst met de erfpachter. B Amsterdam wordt exploitant van de hotelappartementen. B Amsterdam gaat dus grotere, kwalitatief volwaardige en ingerichte appartementen aanbieden. De hotelappartementen krijgen twee of drie slaapkamers en een woonkamer met een keuken. Het hotelconcept wordt geïntegreerd tussen de woningen in het gebouw B@Home. De verblijfsduur is op het toekomstig gebruik afgestemd en is minimaal 3 nachten en maximaal 6 maanden. Uit ervaring met dergelijke hotelappartementen blijkt een gemiddelde verblijfsduur van gemiddeld 12 nachten, op basis van een vergelijkbaar concept in Den Haag. Daarmee wijkt het uniek concept af van regulier hotelgebruik waarbij een toerist gemiddeld 2,8 nachten in Amsterdam verblijft.

Zodra dit hotelrecht planologisch mogelijk wordt gemaakt, kan een omgevingsvergunning niet op basis van het overnachtingsbeleid worden geweigerd. Daarom is medewerking aan het bestemmingsplan langs het overnachtingsbeleid gelegd. Medewerking aan de verplaatsing en vergroting van het hotelrecht is alleen mogelijk als er juridisch enkele voorwaarden voor de medewerking worden geborgd. Dat kan niet allemaal via het voorliggend bestemmingsplan. Waar juridische borging van de voorwaarden in het bestemmingsplan niet kan, worden deze opgenomen in een nog te sluiten overeenkomst met de erfpachter. Daarbij gaat het om voorwaarden ten aanzien van het concept, overnachtingsduur, exploitatie, duurzaamheid en social return.

In maart 2022 is door onderzoeksbureau Leisure Advies een draagvlakonderzoek voor hotelkamers uitgevoerd (zie Bijlage 1). Hieruit is gebleken, dat er voldoende draagvlak is onder bewoners en bedrijven in de omgeving.

Daarnaast is door initiatiefnemer een visie opgesteld voor het beoogde appartementenhotel (zie Bijlage 2).

In lijn met de ambities uit de principenota Schinkelkwartier wil men met B@home de aanjager zijn van het innovatieve Nieuwe Meer Oost. Men ziet de 30 hotelappartementen in B@home als cruciaal onderdeel van het co-(community) living concept. Naast vaste bewoning door een diverse groep bewoners die allen iets bijdragen aan de community, ziet men ook kansen om bewoning en verblijf voor kortere duur aan te bieden. De 30 hotelappartementen zijn een vitaal onderdeel om de diversiteit in de wijk en het B. concept te vergroten. Juist nu mensen het gebied moeten gaan ontdekken, als nieuwe stadswijk van Amsterdam, in deze eerste fase van een langjarige gebiedsontwikkeling.

Binnen de B-community vindt al kruisbestuiving plaats tussen de verschillende start-ups, bedrijven en co-workers. Het is elke dag een komen en gaan van nieuwe mensen die figuurlijk, maar ook letterlijk,

iets toevoegen of iets mee terugnemen. Men ziet dat ook zo voor B@home, maar dan met (tijdelijk) verblijven en (permanent) wonen. In de 30 hotelappartementen kunnen gezinnen uit het buitenland die tijdelijk over zijn, 'scrum' teams, buitenlandse partners of collega's waarmee een bedrijf binnen B. samenwerkt, tijdelijk verblijf van werknemers of freelancers of bijvoorbeeld mensen verblijven die een event voorbereiden of bijwonen binnen B. of Nieuwe Meer Oost. Juist die nieuwe tijdelijke gezichten voegen iets toe aan de levendigheid van de gemeenschappelijke ruimtes en brengen iets nieuws aan de woonbeleving in B@home. B@home krijgt daarmee een hele andere insteek dan de twee hotelconcepten in de omgeving. Corendon en Artemis Design Hotel focussen zich voornamelijk op toeristen en Schiphol, terwijl de hotelappartementen in B@home zich juist richten op de internationale kenniswerkers in de directe omgeving die meer behoefte hebben aan de diverse gedeelde voorzieningen en het 'huiskamergevoel' wat hier te vinden is.

De 30 hotelappartementen worden daarmee als de basis gezien van het concept van B@home: een thuis bieden in een dynamische omgeving. Het aanbieden van dit type verblijf versterkt de ambitie van het innovatie-district: als ondersteunende functie voor evenementen, innovatietrajecten en projecten, voor bezoekers, haar bewoners & gebruikers en B. Amsterdam in het algemeen.

De hotelappartementen als aanvulling op de (reguliere) woonfunctie biedt een mogelijkheid om de doelgroep van B@home te verbreden en de menging van diverse groepen te vergroten - en zo bij te dragen aan een inclusieve stad. B@home wordt voor Nieuwe Meer Oost gezien als de benchmark.

Net als de ca. 290 woningen zijn de hotelappartementen geheel zelfstandig. Dat wil zeggen dat ze een eigen badkamer en woonkamer met keuken hebben: je bent dus niet afhankelijk van de functies op de begane grond, maar de begane grond, binnentuin en het daklandschap vult aan wat vaak in woningen ontbreekt: ruimte voor spontaniteit en activiteit door de maat van deze tussenruimte.

De hotelappartementen zitten in het concept van B@home 'verwoven' als in een bijenkorf. De hotelappartementen bevinden zich in de zuid-oostelijke hoogbouw vanaf de 1e tot de 6e verdieping. Op de 7e en 8e verdiepingen zitten (vrije sector) appartementen. Het appartementhotel is daarmee geen los gebouwonderdeel, maar bevindt zich tussen het wonen en aan de brede leefgalerijen. Het is daarom ook niet van buitenaf als apart onderdeel van het gebouw te lezen; het vormt een integraal onderdeel van het B@home concept.

De hotelappartementen variëren tussen de 70 en 100 m^2 GO en beschikken standaard over een:

- Ruime woonkamer met keuken
- Twee of drie slaapkamers (individueel afsluitbaar)
- Privé buitenruimte / balkon
- Riante berging
- Badkamer
- Separaat toilet
- Vanuit de hal direct toegang tot de gemeenschappelijke brede woongalerijen en binnentuinen.

4.4.16 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.

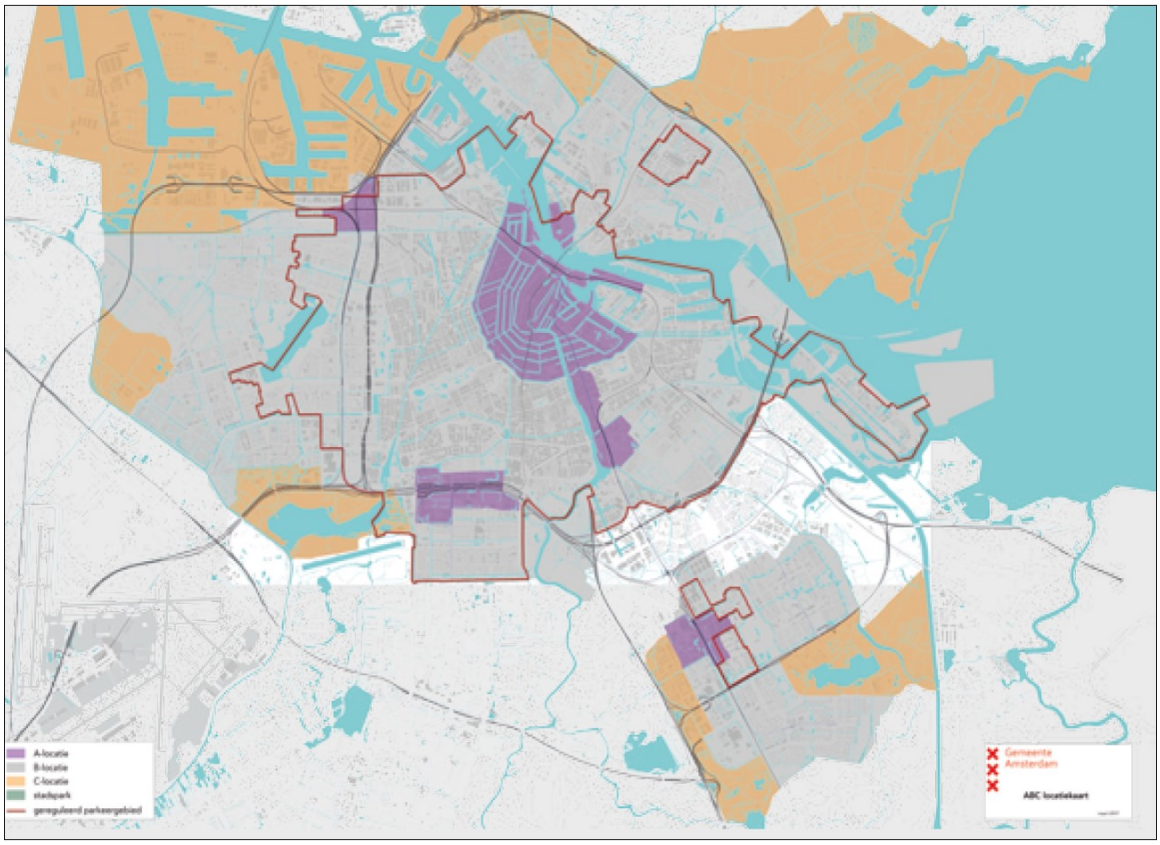
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is. Het plangebied behoort op grond van het beleid tot een B-locatie. Voor nieuwe kantoren geldt een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo.



Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs en C - oranje)

Bij B-locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

a. Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
    1. Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
    2. Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
    3. Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
b. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Schinkelkwartier (conform projectnota Schinkelkwartier)

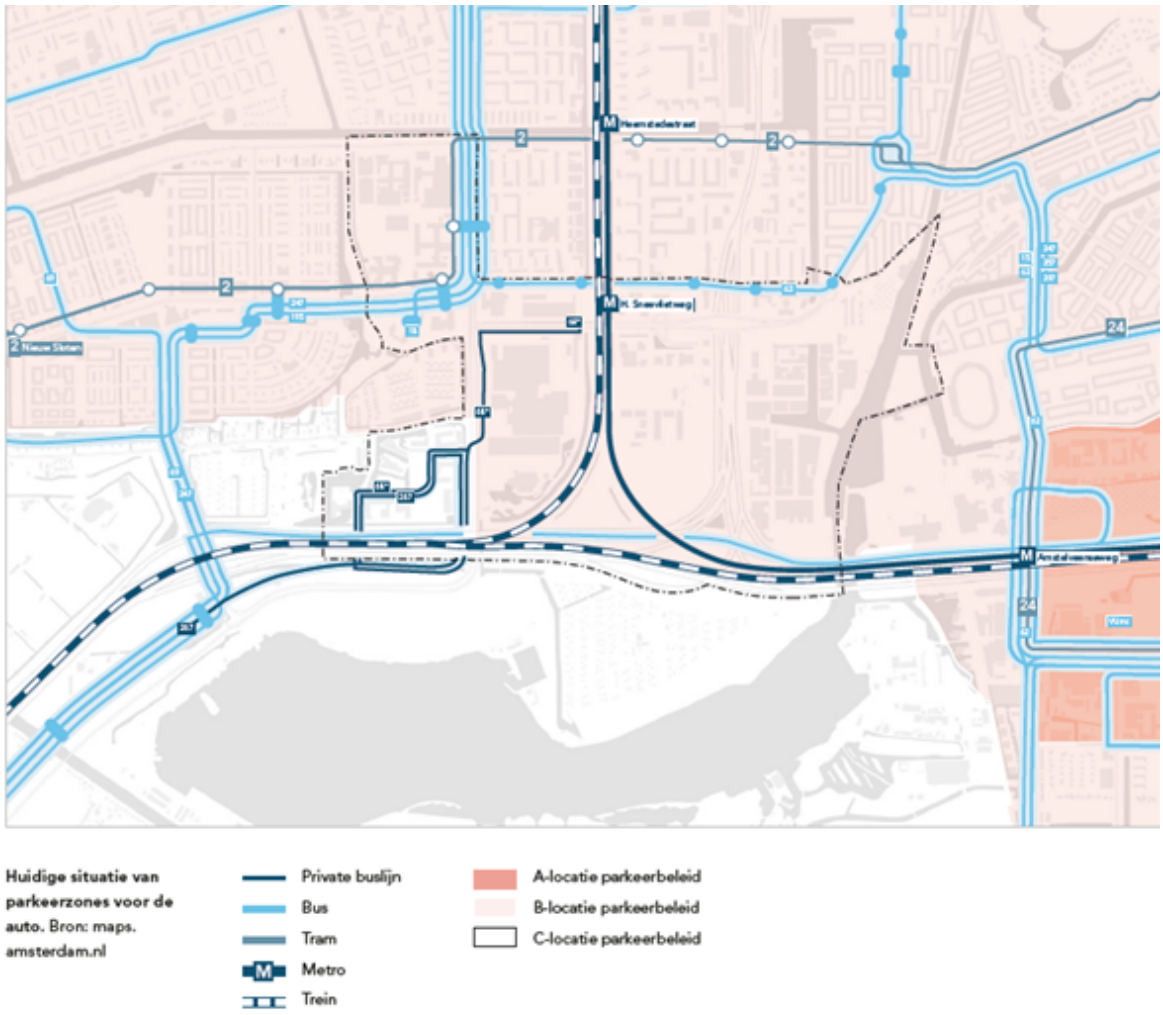
Om de openbare ruimte in Schinkelkwartier optimaal te kunnen gebruiken voor verblijf en langzaam verkeer gelden er strenge regels voor het autoparkeren bij nieuwbouw en maatwerk bij transformatie. Autoparkeren vindt plaats op eigen terrein, waarbij het uitgangspunt ondergronds parkeren is. Bij het bepalen van de parkeernorm is de hiervoor beschreven Nota Parkeernormen Auto kaderstellend, inclusief het daarbij behorende locatiebeleid voor kantoren.

Er komt een lage parkeernorm in Schinkelkwartier. Er wordt ingezet op ruimtelijk efficiënte parkeeroplossingen in de deelgebieden zoals het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen van kantoren

en bedrijven met het parkeren van bewoners en gebruikers van voorzieningen. Speciale aandacht gaat uit naar ruimte voor deelauto's en elektrische auto's met laadpunten.

Voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen geldt geen verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voor vrije sectorwoningen geldt een beperkte verplichting. Op basis van dit beleid en het stedelijke uitgangspunt voor woningbouw (40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector) leidt dat voor heel Schinkelkwartier tot een maximum van 0,3 parkeerplaats per woning. Bewoners worden daarbij uitgesloten van een parkeervergunning op straat.

Bezoekersparkeren vindt plaats in openbaar toegankelijke garages en, alleen als dat niet mogelijk is, op straat. Daarbij wordt de stedelijke norm voor gebieden met een sterke functiemix, namelijk 0,1 parkeerplek per woning gehanteerd. Dat is binnen de norm van 0,3 parkeerplek per woning.

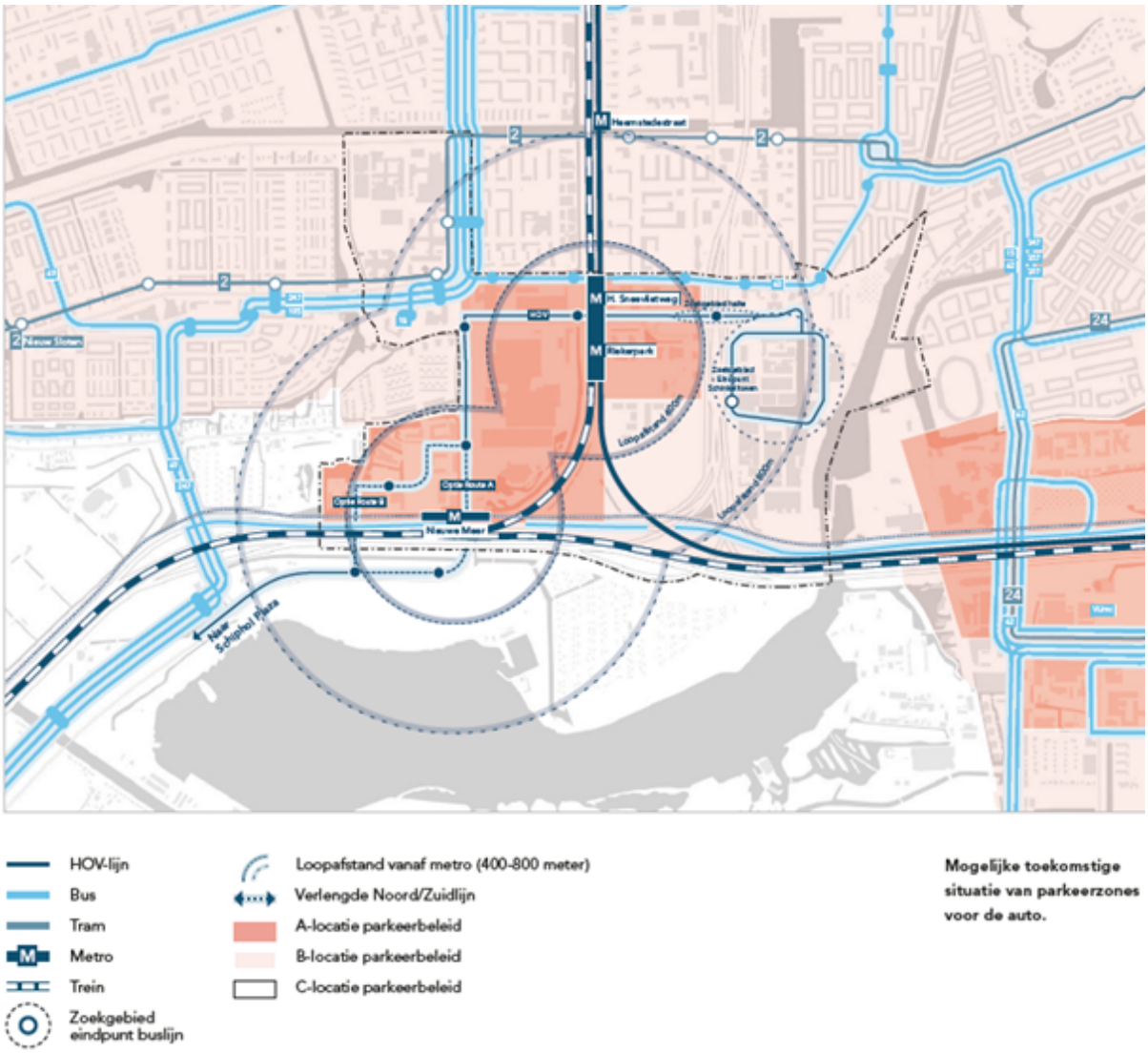


Afbeelding: locaties conform huidige situatie

Voor kantoren is de huidige parkeernorm voor Schinkelkwartier voor het grootste deel gebaseerd op de status als B-locatie. Dit komt neer op 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo. Een uitzondering hierop is Nieuwe Meer West met een status als C-locatie. Het voornemen is om de parkeernorm voor kantoren gefaseerd aan te scherpen op basis van de ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en de

ontwikkeling daarvan. Nieuwe Meer West wordt daarom in eerste instantie aangepast van C-locatie naar B-locatie. Voor gebieden binnen een loopafstand van 400 meter van een metrostation wordt aangestuurd op aanpassing naar A-locatie, waarvoor een norm geldt van maximaal 1 parkeerplek per 250 m^2 bvo. Dat is vergelijkbaar met de norm rond de stations van de Noord/Zuidlijn.

Voor bedrijven en voorzieningen geldt, zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen Auto, maatwerk met de richtlijnen van het CROW (publicatie 381) als uitgangspunt.



Afbeelding: locaties conform nieuwe situatie

<u>Verankering in een bestemmingsplan</u>

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd. Tot deze wijziging kon door gemeenten gekozen worden voor het stellen van parkeernormen via bestemmingsplannen of via de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening. Als de parkeernormen via het bestemmingsplan waren geregeld golden deze als toetsingskader. Als een bestemmingsplan geen parkeerregeling kende golden voor dat gebied de parkeernormen van de Bouwverordening. Deze laatste optie is met de wijziging van de Woningwet inmiddels uitgesloten, zodat parkeernormen nu langs de weg van het bestemmingsplan

moeten worden opgelegd.

Bij het regelen van parkeren In het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing naar beleidsregels op te nemen: “Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”. Hierdoor kan, net zoals dit mogelijk was in de Bouwverordening, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in een bestemmingsplan.

De parkeernormering kan aldus op twee manieren via het bestemmingsplan worden geregeld:

1. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van een minimum of maximum aantal parkeerplaatsen, met een verwijzing naar de beleidsregels van de geldende nota parkeernormen.
2. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling.

Voor dit bestemmingsplan is gekozen voor optie 1.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met parkeernormen voor de auto. Voor het plangebied is in de algemene gebruiksregels daarom bepaald dat in geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden getoetst aan de parkeernormen uit de dan geldende parkeernota. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 5.3.2 worden ingegaan.

4.4.17 Nota parkeren fiets en scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

Het plangebied is gelegen in zone 1. In deze zone is het fietsgebruik hoog.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht maar er kan ook worden gekozen voor gelijkwaardige alternatieven. De gemeente geeft bij nieuwbouw de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

De Bouwbrief 2015-130 is de leidraad voor het aantal fietsparkeerplekken ten behoeve van woningen:

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
>75 m² - <100 m²	4	2,7 m²
>100 m² - <125 m²	5	2,7 m²
>125 m²	6	2,7 m²

Afbeelding: tabel aantal fietsplekken per woning bij een gemeenschappelijke fietsenstalling volgens Bouwbrief 2015-130 (bron Nota parkeren fiets en scooter)

Indien een woning groter is dan 50 m², is een individuele fietsenberging verplicht. Indien de woning kleiner is dan 50 m², mag er ook voldaan worden aan een gemeenschappelijke berging. Echter, er is ook bij woningen groter dan 50 m² een mogelijkheid voor een gezamenlijke fietsenstalling, als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. Wanneer hiervoor gekozen wordt, is het nog wel verplicht een individuele bergingen van minimaal 2.7 m² per woning te realiseren.

Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De parkeernorm voor scooters is niet-bindend.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid voor fietsen wordt gerealiseerd. Verder dient in het plangebied, op basis van richtlijnen, rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij woningen en voor scooters.
Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 5.3.2 worden ingegaan.

4.4.18 Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is in november 2015 vastgesteld en verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de Agenda zijn voor de stad vier tranistiepaden benoemd: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad. Voor elk transitiepad geldt dat ‘omdenken’ de essentie is om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen. Om de diverse doelstellingen te kunnen realiseren zal o.a. meer duurzame energie moeten worden opgewekt, meer gebruik moeten worden gemaakt van duurzame warmte en er zal sprake moeten zijn van een regenbestendige stad (o.a. rainproof, zie subpargraaf 4.4.19).

Conclusie

Het complex wordt uitgerust met een energiesysteem o.b.v. warmte-koude opslag (WKO) in de grond

voor het gehele gebouw. De bron heeft voldoende capaciteit voor het aansluiten van twee volgende ontwikkelingen op het Timeless kavel. Uitwisseling van warmte met het nabijgelegen datacentrum Global Switch wordt onderzocht, net als het (tijdelijk) aansluiten van het huidige pand (B.1) van B. Amsterdam op dezelfde WKO. Het project scoort in de gebruikfase voor BENG1 (energiebehoefte) en BENG3 (aandeel hernieuwbare energie) ca. 20-25% beter dan de geldende eis voor woningbouw. Voor BENG 2 (primair fossiel energieverbruik) voldoet het aan de eis, maar kan het nog verder worden geoptimaliseerd afhankelijk van de uitvoering (opwekkingsrendement) van de WKO en bijbehorende exploitant. Er worden tevens ca. 200 m2 PV-panelen toegepast op de hoger gelegen dakvlakken. Voor de woningen geldt energielabel A+++. Voor de BENG voor utiliteitsbouw (dit betreft met name functies op de begane grond) scoort het project 15-50% beter dan de eis. (zie ook paragraaf 3.4.1).

4.4.19 Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

De gemeente Amsterdam heeft op 26 april 2021 de Hemelwaterverordening vastgesteld. Deze is op 11 mei 2021 in werking getreden. Bouwplannen zullen aan de Hemelwaterverordening worden getoetst.

Conclusie

Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. In het bestemmingsplan zijn echter geen regels met betrekking tot waterverwerking opgenomen aangezien de gemeente Amsterdam een Hemelwaterverordening heeft vastgesteld. De bouwplannen voor het onderhavige plangebied zullen aan de Hemelwaterverordening voldoen. Toetsing zal plaatsvinden in het kader van de omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Omgevingseffectrapport (OER)

5.1.1 Inleiding

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

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

In een m.e.r.-procedure is gewoonlijk het milieueffectrapport (MER) het centrale instrument. Voor het Schinkelkwartier is in plaats van een MER een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER (zie Bijlage 3 en bijbehorende bijlagen in Bijlage 4 t/m 7) 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. Dat is het bestemmingsplan voor Overschiestraat 182 en 188. Het OER Schinkelkwartier is dan ook juridisch-planologisch aan dit bestemmingsplan gekoppeld. In voorliggend bestemmingsplan is waar mogelijk gebruik gemaakt van de (globale) onderzoeken uit het OER en zijn de uitkomsten van het OER geborgd. Het bestemmingsplan is aan de omgevingsaspecten en spelregels uit het OER getoetst.

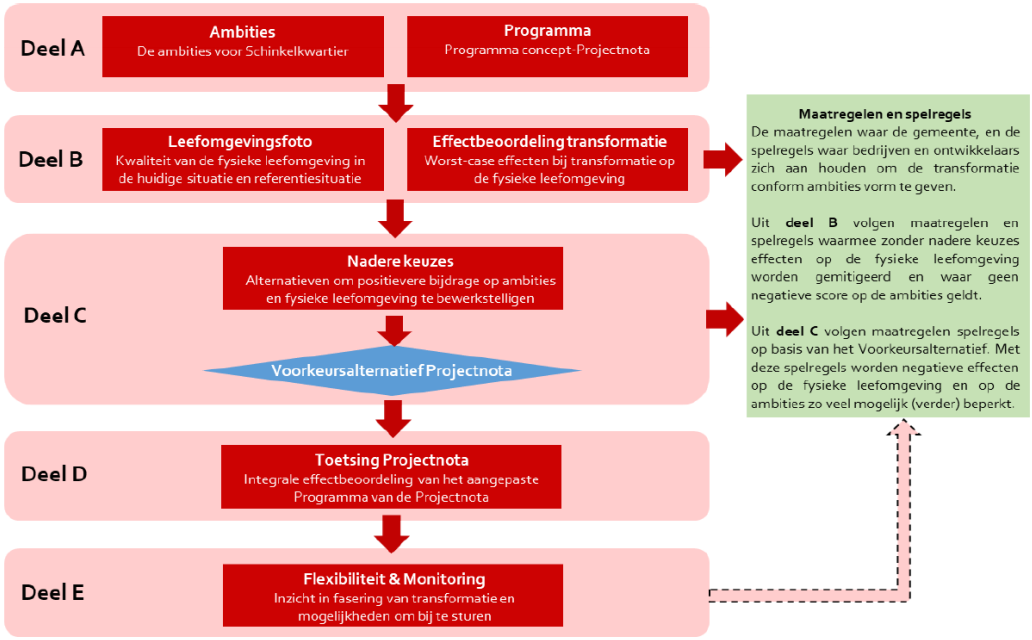
5.1.2 Methodiek

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

1. Het biedt inzicht in de effecten van belangrijke keuzes op het gebied van de fysieke leefomgeving;
2. Het geeft een spelregelkader voor elk omgevingsaspect om zo, gegeven de situatie in Schinkelkwartier, een zo hoog mogelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving te waarborgen en de geformuleerde ambities te behalen;
3. Het is een 'levend' OER. Dat betekent dat het OER flexibel en toekomstbestendig is, omdat het door middel van monitoring aangevuld kan worden door actualisatie van de leefomgevingsfoto,

aanpassing van het spelregelkader, het treffen van aanvullende maatregelen en/of het maken van andere of nieuwe keuzes.

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



Afbeelding: Schematische weergave methodiek OER. Bron: Omgevingseffectrapport Schinkelkwartier

Deel A – Algemeen

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

Deel B – Leefomgevingsfoto en effectbeoordeling transformatie

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

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

Uit de beoordeling kunnen maatregelen en/of spelregels volgen die de effecten en impact op de ambities

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

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

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

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

5.1.3 Effectbeoordeling

Zoals in de methodiek beschreven zijn de potentiële omgevingseffecten van de ontwikkeling getoetst aan de beoordelingscriteria die in het OER Schinkelkwartier zijn gehanteerd. In Bijlage 8 is deze beoordeling voor het bestemmingsplan B@Home uitgewerkt. Hierbij zijn de omgevingsaspecten en beoordelingscriteria uit het OER overgenomen en vervolgens toegelicht of het betreffende omgevingsaspect van toepassing is op het voorliggend ruimtelijk besluit en zo ja, in hoeverre de ontwikkeling tot potentiële omgevingseffecten leidt. Voor die omgevingsaspecten waarbij sprake is van mogelijke nadelige omgevingseffecten is in deze toelichting gemotiveerd op welke wijze de nadelige effecten worden gemitigeerd of voorkomen.

Op basis van de effectbeoordeling is geconcludeerd dat er potentiële omgevingseffecten optreden ten aanzien van geluid, omgevingsveiligheid en windhinder, maar dat met inachtneming van maatregelen deze effecten worden voorkomen of zodanig worden beperkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De betreffende maatregelen zijn geborgd in de regels en/of toelichting en/of verbeelding.

5.1.4 Toetsing spelregelkader

De spelregels in het spelregelkader OER Schinkelkwartier zijn kaderstellend voor ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier. Het spelregelkader bevat algemene en locatiespecifieke spelregels. De algemene spelregels gelden in heel Schinkelkwartier, voor zover het omgevingsaspect voor het bouwplan van toepassing is. De locatiespecifieke spelregels zijn gekoppeld aan een leefomgevingsfoto, waaruit blijkt welke spelregels voor voorliggend bouwplan van toepassing zijn. In Bijlage 8 is onderbouwd in hoeverre de spelregels van toepassing zijn en zo ja, op welke wijze deze spelregels zijn toegepast en geborgd in het plan (in regels en/of toelichting of nadere planuitwerking).

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

5.1.5 Conclusie

De m.e.r.-procedure voor Schinkelkwartier is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat voorziet in het stedelijk ontwikkelingsproject Schinkelkwartier, te weten het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188 gekoppeld. Het bestemmingsplan B@Home wordt na het doorlopen van de m.e.r.-procedure vastgesteld.

In Bijlage 8 is onderbouwd op welke wijze de uitkomsten van het OER Schinkelkwartier doorwerken in het ruimtelijk besluit voor de ontwikkeling van B@Home. Daarbij is beoordeeld in hoeverre sprake is van potentiële omgevingseffecten en op welke wijze de spelregels uit het OER zijn toegepast en geborgd in het ruimtelijk besluit.

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

5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Er dient dus te worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan de realisatie van maximaal 293 woningen, een hotel met maximaal 30 kamers en circa 4.500 m^2 aan gemeenschappelijke ruimten (zoals lobby's), commerciële ruimten (zoals mini market, fitness en wasserette), bedrijfsruimte en co-working (werkplaatsen/kantoren). De beoogde functies zijn in beginsel functies die passend zijn in een stedelijk gebied als Amsterdam.

5.2.1 Woningbehoefte

De handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking geeft aan dat hantering van de ladder beoogt dat er voldoende behoefte bestaat binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De behoefte bij een woonplan wordt bepaald door de confrontatie van de lange termijn prognose van de vraag naar woningen, met het woningaanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien. Naast kwantitatieve aspecten, kunnen ook kwalitatieve aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte. Bij woningen kan daarbij vooral worden gedacht aan specifieke woontypen, wooncategorieën en woonmilieus.

In Nederland zal de onderlinge samenhang tussen regio's in de toekomst vooral gezocht worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk om tegengewicht te bieden aan de concurrerende internationale regio's. De samenwerking in de metropoolregio in Amsterdam is hiervoor een voorbeeld, waarbij niet gezocht wordt naar onderlinge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten. Deze samenhang vertaalt zichzelf ook naar de woningmarkt. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer bekeken in zijn metropolitane context (zie ook paragrafen 4.3.2 en 4.2.4). Amsterdam en haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.

Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de periferie van de kernstad. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen.

In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2016 van de provincie is voor de periode 2016-2020 een totale woningbehoefte van 59.000 woningen aangegeven voor Noord-Holland Noord en MRA. Voor de periode 2020-2030 bedraagt de totale behoefte 111.000 woningen voor de MRA. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

In het Woonakkoord 2021-2025 (zie paragraaf 4.2.4) is beschreven dat de schaarste op de woningmarkt van Amsterdam groot is. De woningen die door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zullen derhalve bijdragen aan het oplossen van het tekort aan woningen.

5.2.2 Hotelbehoefte

Bij het hotel gaat het om een appartementenhotel in het driesterren segment. De kamers zijn hierdoor groter dan bij een regulier hotel. Vanwege het beperkte aantal kamers kwalificeert het appartementenhotel als een kleinschalig hotel. De doelgroep is minder toeristisch. Het gaat dan vooral om jongere professionals die tijdelijk in de buurt komen werken. Het huidige bestemmingsplan maakt op het ernaast gelegen perceel reeds een hotel met 30 kamers mogelijk. Daar wordt deze mogelijkheid weg bestemd en verplaatst naar het onderhavige gebied. Planologisch is er dan ook geen sprake van een extra hotelontwikkeling. Het blijven maximaal 30 kamers maar het aantal vierkante meters neemt toe. Juist de grootte van de hotelappartementen maakt het concept onderscheidend, wat aansluit op de eisen uit het overnachtingsbeleid. De gebiedsontwikkeling van het Schinkelkwartier vraagt ook om een divers programma van niet woonfuncties, waaronder ook een hotel. Hierdoor wordt een divers stedelijk milieu gecreëerd, dat past bij een stad zoals Amsterdam. Er is dan ook voldoende behoefte voor de 30 voorziene hotelkamers in het gebied. Daarnaast is er in maart 2022 door onderzoeksbureau Leisure Advies een draagvlakonderzoek voor hotelkamers uitgevoerd (zie Bijlage 1). Hieruit is gebleken, dat er voldoende draagvlak is onder bewoners en bedrijven in de omgeving.

5.2.3 Kantoorbehoefte

In Amsterdam loopt de leegstand van kantoren enorm terug. Het meest recente marktrapport van de grootste vastgoedadviseur/kantorenmakelaar geeft aan dat de kantorenleegstand in Amsterdam is gedaald naar 6,5% (van 7,9% in 2017). Doordat er de laatste jaren weinig is bijgebouwd, is er met name vraag naar hoogwaardige (nieuwe) kantoren bij multimodale knooppunten. In de kantorenstrategie 2017 (zie paragraaf 4.4.11) is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. De behoefte aan kantoren betreft dus vooral een kwalitatieve vraag.

Volgens de projectnota Schinkelkwartier biedt het gebied in totaal ruimte voor een programma van circa 1.020.000 m^2 aan kantoren en bedrijfsruimte en voor Nieuwe Meer Oost is er ruimte voor 180.000 m^2. Het bestemmingsplan voorziet in maximaal 4.400 m^2 (16% van het totaal), dat is conform de afsprakenbiref met de gemeente. Hiermee wordt voorzien in een behoefte.

5.2.4 Behoefte overige functies

De aard en omvang van de overige functies in het plangebied zijn zodanig dat deze in een gebied als Amsterdam buiten beschouwing kunnen worden gelaten bij het bepalen van de behoefte.

5.3 Verkeer en parkeren

5.3.1 Verkeer

In februari 2023 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een onderzoek uitgevoerd naar verkeer en parkeren (zie Bijlage 9).

Autoverkeer

De gemeente Amsterdam hanteert zeer lage parkeernormen, wat ook resulteert in een vermindering van de verkeersgeneratie. Voor een verkeersgeneratieberekening worden namelijk kencijfers van het CROW gehanteerd die gelden voor gemiddeld Nederland. In de berekeningen is onderscheid gemaakt in een theoretische (conform CROW) en additionele verkeersgeneratie. Met de additionele verkeersgeneratie is een reductie op de kencijfers van het CROW toegepast. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 753 motorvoertuigbewegingen gedurende een weekdag etmaal.

Het perceel Johan Huizingalaan 763 wordt in de huidige situatie via de kruising Johan Huizingalaan - Sloterweg ontsloten op de Johan Huizingalaan. De aantakking bevindt zich ten zuiden van het gebouw van B. Amsterdam. Vanaf de aantakking op de kruising loopt er een verbindingsweg naar de huidige parkeervoorziening op het perceel, die ruimte biedt voor 856 parkeerplaatsen. Op maaiveld zijn 323 parkeerplaatsen aanwezig. Eerder werd het verkeer van deze parkeerplaatsen allemaal via de voornoemde ontsluiting afgewenteld op de Johan Huizingalaan.

In de huidige situatie is er sprake van een matige verkeersafwikkeling op het kruispunt. Daarnaast is het kruispunt een van de blackspots, waar regelmatig ongelukken gebeuren. Het kruispunt staat daarom aangemerkt om te worden aangepakt. Het kruispunt wordt meegenomen in de herinrichting van de Johan Huizingalaan als onderdeel van de projectnota Schinkelkwartier en de nog op te stellen investeringsnota Nieuwe Meer Oost.

Het nieuwe ontwerp, waarmee de toekomstige situatie is getoetst, kan het verkeer wel op een juiste

wijze afwikkelen. Uit berekeningen met het VMA-model blijkt dat het kruispunt in de toekomstige situatie ook de nieuwe stroom aan verkeer afkomstig vanaf de ontwikkeling B@Home en de overige bouwblokken op het perceel op een juiste wijze kan afwikkelen. Het verdere ontwerp van het kruispunt maakt geen onderdeel uit van de procedure van het onderhavige bestemmingsplan.

In de tussentijd (na realisatie van B@Home en voor aanpassing kruispunt) kunnen er voor een periode langere wachtrijen ontstaan tijdens de spitsuren. Dat is niet anders dan nu ook het geval zou kunnen zijn bij gebruik van de parkeergelegenheid op het terrein. Er zijn meerdere (tijdelijke) maatregelen mogelijk die kunnen zorgen voor een verbeterde doorstroming op het kruispunt in deze periode, waaronder de aanleg van (tijdelijke) verkeerslichten. De exacte maatregelen worden nog uitgewerkt. De aanpassing van het kruispunt is via de investeringsnota Nieuwe Meer Oost geborgd. Hierover worden ook afspraken opgenomen in de realisatieovereenkomst met ontwikkelaar.

Verkeersveiligheid

In de toekomstige situatie zal de toenemende verkeersdruk ertoe leiden dat de kans op conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer wordt vergroot. De fietser beschikt echter over vrijliggende infrastructuur, waardoor er geen knelpunten worden verwacht op het gebied van verkeersveiligheid.

Fietsverkeer en openbaar vervoer

Schinkelkwartier, waarin het plangebied is gelegen, is nu vooral op de auto ingericht. Met de verdere ontwikkeling van Schinkelkwartier wordt ook gezorgd voor verbetering van de bereikbaarheid via openbaar vervoer en de fiets.

Schinkelkwartier moet dus zo goed mogelijk bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer. Daarvoor is een nieuwe fietsverbinding tussen Nieuw-West en Zuid en een fiets- en voetgangersbrug over de Schinkel nodig. Ook willen men dat Schinkelkwartier en De Oeverlanden met de fiets goed met elkaar verbonden worden. De Nieuwe Sloterweg wordt onderdeel van een fietssnelweg door Amsterdam. De wijk wordt grotendeels autoluw. Er komen bij de woningen weinig parkeerplaatsen voor auto’s.

Als de Noord/Zuidlijn in de toekomst wordt doorgetrokken naar Schiphol, is dat gunstig voor de bereikbaarheid van Schinkelkwartier.

5.3.2 Parkeren

Auto's

Wanneer wordt uitgegaan van het parkeernormenbeleid van de gemeente Amsterdam, exclusief enige vorm van reductie, beschikt de ontwikkeling over een parkeervraag van 88 parkeerplaatsen. De gemeente Amsterdam maakt het in het beleid mogelijk een reductie toe te passen wanneer ervoor wordt gekozen deelauto's te plaatsen ten behoeve van de bewoners van een ontwikkeling. Deze reductie mag maximaal 20% bedragen op de totale parkeervraag van bewoners. Er mogen maximaal 2 deelauto's geplaatst worden. Bij het plaatsen van twee deelauto's neemt de parkeervraag af met 7 parkeerplaatsen en bedraagt 81 parkeerplaatsen.

	aantal		totaal ongewogen zie tabel 2.1	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sociale huurappartementen	120	woningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middensegment huurappartementen	115	woningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
private huurappartementen	58	woningen	34,8	34,8	34,8	34,8	34,8	34,8	34,8	34,8	34,8
bezoekers appartementen	293	woningen	29,3	2,9	8,8	17,6	17,6	0	17,6	29,3	23,4
hotel	30	kamers	5,4	2,7	3,2	5,4	5,4	5,4	3,2	4,1	1,6
kantoren	2.007	m^2	16,1	16,1	16,1	0,8	0,8	0	0	0	0
commerciële ruimte	2.276	m^2	25	25	25	1,3	18,8	0	25	0	0
reductie			-7,0	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0	-7,0
totaal				74,5	80,9	52,9	70,4	33,2	73,6	61,2	52,8
totaal (afgerond)				**75**	**81**	**53**	**71**	**34**	**74**	**62**	**53**

Tabel: Resultaten berekening autoparkeervraag

Over het opvangen van de parkeervraag is overeengekomen dat het huidige parkeerdek op de hal voorziet in voldoende parkeergelegenheid voor deze ontwikkeling (net als deelmobiliteit van B.). Ook behoort een ondergrondse parkeergarage in het bouwplan tot de mogelijkheden, mits wordt voldaan aan de eis van grondwaterneutraal bouwen.

Initiatiefnemer heeft voorgesteld om gedurende de realisatieperiode een tijdelijke bovengrondse parkeervoorziening te realiseren. De gemeente wil hier aan meewerken in de vorm van een tijdelijke bestemmingswijziging conform artikel 13 van het beleid bestemmings- en bebouwingswijziging. Dit is een persoonlijk recht en wordt niet in een akte vastgelegd, maar in een Besluit dat de erfpachter het recht geeft om gedurende 10 jaar (hierin wordt normaliter de termijn gevolgd die de omgevingsvergunning aangeeft) die bepaalde bestemming toe te passen. Er komt een parkeergarage, dat B@home daar gaat parkeren is geborgd in de afsprakenbrief en de nog te sluiten realisatieovereenkomst.

Bezoekersparkeren wordt volgens de projectnota Schinkelkwartier opgelost in openbare parkeervoorzieningen. Slechts bij uitzondering mag bezoekersparkeren op openbare parkeerplaatsen worden opgelost. Bezoekersparkeren van B@Home wordt eerst opgelost op het huidige parkeerdek. Bij sloop van de parkeerdek vindt bezoekersparkeren plaats in de tijdelijke parkeervoorziening. Bij realisatie van de overige woonblokken wordt al het parkeren geconcentreerd in een gemeenschappelijke openbare parkeervoorziening.

Fietsen en scooters

Bij de woningen wordt voor de bepaling van he benodigde aantal fietsparkeerplekken onderscheid gemaakt door de omvang van de woning. Een woning met een oppervlak onder de 50 m^2 dient te beschikken over een gemeenschappelijke fietsenberging. De omvang van de berging wordt bepaald door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 1,5 m^2. Woningen groter dan 50 m^2 dienen over een interne berging met een omvang van 2,7 m^2 per woning te beschikken. Daarnaast geldt voor woningen een bezoekersnorm van 0,5 per wooneenheid.

Bij de fietsparkeervraag voor kantoren wordt uitgegaan van een norm van 2,9 per 100 m^2 bvo. Voor een hotel zijn geen fietsparkeernormen beschikbaar. In de berekening wordt nu uitgegaan van een norm van 0,4 per hotelkamer. Voor de commerciële functies is de fietsparkeernorm voor winkels gehanteerd als uitgangspunt.

De totale fietsparkeervraag bedraagt 1.037 plekken (zie volgend tabel).

functie	aantal	norm	fietsparkeervraag
woning <50 m² gbo	204	2	408
woning 50 - 75m² gbo	37	3	111
woning 75 m² - 100 m² gbo	52	4	208
bezoekers woningen	293	0,5	147
kantoren medewerkers	2.007	2,9/100	59
hotel	30	0,4	12
commerciële dienstverlening	2.276	4/100	92
totaal			**1.037**

Tabel: Resultaten berekening fietsparkeervraag

Naast de fietsparkeervraag voor bewoners kent de ontwikkeling ook een fietsparkeervraag voor bezoekers van de woningen en van de overige functies. Voor de functie 'kantoren' is het ook aan te raden deze inpandig te realiseren. Voor de overige fietsparkeerplaatsen is het aan te raden deze op te lossen in de openbare ruimte, in de vorm van fietsenrekken of fietsnietjes.

In de gezamenlijke fietsenberging voor bewoners dient ook rekening te worden gehouden met bakfietsen en andere fietsen met een sterk afwijkende maat. Van het aantal fietsparkeerplekken moet 5% beschikbaar zijn voor bakfietsen en 15% voor andere fietsen met een sterk afwijkende maat.

Verder is dubbellaags parkeren toegestaan. In totaal dient 66,6% van het aantal inpandige fietsparkeerplaatsen enkellaags te zijn en mag 33,3% dubbellaags worden opgelost.

De parkeervraag voor scooters bedraagt 50 (zie volgen tabel).

functie	aantal/ omvang	norm	totaal
woning	293	0,13	38
kantoor	2.007	0,25	5
hotel	30	0,03	0,9
winkel (commercieel)	2.276	0,25	5,7
totaal			**49,6 (50)**

Tabel: Resultaten berekening scooterparkeervraag

Het fietsparkeren wordt opgelost in een fietsenstalling op de begane grond en in een ondergrondse verdieping met 1.079 fietsparkeerplekken, 53 plekken voor scooters en 60 brede stallingsplaatsen. Dit is meer dan voldoende om aan de vraag te kunnen voldoen.

5.4 Geluid

Op 9 februari 2024 is door onderzoeksbureau DGMR haar akoestisch onderzoek geleverd met betrekking tot het omgevingsgeluid (zie Bijlage 10). In het vervolg wordt per geluidsbron ingegaan op de resultaten.

5.4.1 Verkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidsgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg.

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidszones van diverse wegen.

Rijkswegen A4 en A10

Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken, dat de geluidsbelasting ten gevolge van de A4 en A10 bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 57 dB na aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder. De maximale grenswaarde van 53 dB voor geprojecteerde woningen wordt deels ook overschreden. Dit gebeurd voornamelijk op de zuidelijk georiënteerde gevels. 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, installatieruimte of hotelkamers.
- Gevels zonder te openen delen uitvoeren of afschermen tot tenminste de maximale grenswaarde.
- Voor deze gevels wordt een hogere waarde van 53 dB vastgesteld.

Voor de appartementen en woningen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 53 dB, worden hogere waarden vastgesteld voor het geluid afkomstig van het verkeer op de A4/A10. Voor een overzicht van betreffende woningen wordt hier verwezen naar het geluidsrapport in Bijlage 10.

Johan Huizingalaan

Uit het onderzoek is gebleken, dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Johan Huizingalaan bij een aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 55 dB na aftrek. De maximale grenswaarde van 63 dB voor geprojecteerde woningen in een binnenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Voor verschillende appartementen en woningen worden hogere waarden vastgesteld vanwege het wegverkeer op de Johan Huizingalaan. Voor een overzicht van betreffende woningen wordt hier verwezen naar het geluidsrapport in Bijlage 10.

Sloterweg

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Sloterweg bij alle gevels voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 44 dB na aftrek.

30 km/uur wegen

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de 30 km/uur wegen in de omgeving ($_{Lden}$) hoeft volgens de Wet geluidhinder niet beoordeeld te worden, maar in het kader van een goed woon- en leefklimaat is de geluidsbelasting wel inzichtelijk gemaakt. De hoogst berekende geluidsbelasting is 34 dB na aftrek.

5.4.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen die op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een gezoneerd industrieterrein mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidsgevoelige bestemmingen conform artikel 40 van de Wgh ten hoogste 50 dB(A) bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

Het plangebied ligt niet in de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Ondanks dat het plangebied buiten de geluidzone van het gezoneerd industrieterrein Schiphol-Oost ligt, is de geluidbelasting op de gevels van het bouwplan berekend. Aanleiding hiervoor is de beoogde bouwhoogte van 56 meter. Uit de berekening (zie Bijlage 11) blijkt dat de geluidbelasting vanwege Schiphol-Oost op de gevels maximaal 49 dB(A) bedraagt en dus lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Met betrekking tot het woon- en leefklimaat in relatie tot het bedrijf Global Switch wordt hier verwezen naar paragraaf 5.5.3.

5.4.3 Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van een spoorweg. De geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie ten hoogste 55 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk binnen de invloedssfeer van de Ringspoorlijn (trein en metro).

Railverkeer

Uit het onderzoek is gebleken, dat de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer bij een groot aantal gevels niet voldoet aan de voorkeurswaarde van 55 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 59 dB. De maximale grenswaarde van 68 dB wordt hierbij niet overschreden.

Voor de appartementen en woningen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde maar lager of gelijk aan 68 dB, worden hogere waarden vastgesteld vanwege het railverkeer. Voor een overzicht van betreffende woningen wordt hier verwezen naar het geluidsrapport in Bijlage 10.

Metrolijnen

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de metrolijnen bij alle gevels voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 48 dB na aftrek.

5.4.4 Luchtvaartlawaai

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol. Het ligt buiten de beperkingengebieden voor geluid, maar binnen het planologisch afwegingsgebied voor geluid (LIB-5 zone). Op grond van de beleidsregels van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam moet in het kader van een zorgvuldige afweging, in de toelichting van het bestemmingsplan inzicht worden gegeven in de te verwachten geluidsbelasting, het belang van woningbouw op die locatie en mogelijke geluidsbeperkende maatregelen. 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 plangebied bedraagt 48 - 49 dB(A) L_{den}. De jaargemiddelde geluidsbelasting in het plangebied in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt ongeveer 39 dB(A) L_{night}. De geluidsbelasting in het plangebied vanwege luchtvaart is daarmee beperkt.

Om de blootstelling aan luchtvaartgeluid (verder) te beperken zijn in het plan geluidadaptieve maatregelen onderzocht (zie Bijlage 12). Conclusie is dat het plan voldoende mogelijkheden biedt om, gezien de positionering en vormgeving van de bebouwing, oriëntatie van de woningen, het gevel- en het groenontwerp, te zorgen voor voldoende afscherming van luchtvaartgeluid en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.4.5 Ernstige geluidhinder en slaapverstoring

Het onderzoek naar ernstige geluidhinder en slaapverstoring concludeert dat de geluidssituatie als gevolg van de verschillende bronnen, en het gecumuleerde geluidsniveau, voldoende is. De hoogste gemiddelde GES-score, voor cumulatiegeluid, is 5 (zeer matig). De resultaten zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Geluidsbron	Gemiddelde GES-Score Ernstig geluidgehinderden (L_{den})	Gemiddelde GES-Score Ernstig slaapverstoorden (L_{den})
Rijkswegen	3 - Vrij matig	3 - Vrij matig
Johan Huizingalaan	3 - Vrij matig	3 - Vrij matig
Sloterweg	1 - Goed	1 - Goed
Metro	1 - Goed	1 - Goed
Spoorverkeer	1 - Goed	1 - Goed
Luchtvaartverkeer	2 - Redelijk	2 - Redelijk
Geluidscumulatie	5 - Zeer matig	5 - Zeer matig

Hierbij is voor nu alleen de geluidsbelasting op de gevels beschouwd. Dit geeft geen beeld van de geluidhinder en slaapverstoring binnen de woningen. Op een later tijdstip kan de gevelwering meegenomen worden en kan ook een beeld worden gegeven van de geluidsbelasting in de woningen.

5.4.6 Grondgeluid Schiphol

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht blijkt geluid van vliegtuigen op de grond ook een zekere mate van hinder te kunnen veroorzaken in Schinkelkwartier. Grondgeluid is het laagfrequente geluid dat wordt veroorzaakt door vliegtuigen die beginnen te rollen en de intentie hebben een start uit te voeren. Voor grondgeluid gelden geen wettelijke normen.

In eerder onderzoek is de invloed van bebouwing, die voor afscherming of verstrooiing van grondgeluid kan zorgen, niet gedetailleerd meegenomen. Daarom zijn ter plaatse van het plangebied metingen verricht naar de niveaus van grondgeluid als gevolg van startende vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan en

de Kaagbaan. Uit de meting grondgeluid (Bijlage 13) bij de plantoelichting) blijkt dat de gemeten niveaus in het plangebied aanvaardbaar worden geacht. De woningen in het plangebied bevinden zich met name op de verdiepingen, waar de geluidniveaus tot 5 dB lager zijn dan op 1,5 m. hoogte. Bovendien kunnen de beoogde toekomstige bebouwing in Schinkelkwartier en de beoogde parkwal langs de A4 op termijn voor extra afscherming en daarmee een verdere afname van de geluidniveaus zorgen. Conclusie is dat grondgeluid in het plangebied waarneembaar is, maar niet leidt tot (ernstige) hinder of een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.4.7 Cumulatieve geluidbelasting

Binnen het plan is sprake van relevante optelling door de geluidsbelasting van de rijkswegen A4 en A10, de Johan Huizingalaan en het spoor.

Luchtvaart geeft geen relevante bijdrage aan de cumulatie, omdat het plangebied buiten het beperkingengebied voor geluid van Schiphol ligt, en deze is daarom niet in de cumulatieberekeningen meegenomen. Ook de geluidbelasting ten gevolge van de omliggende bedrijven (Global Switch) geeft geen relevante bijdrage aan de cumulatie en is niet meegenomen in de cumulatieberekening.

De hoogste geluidsbelasting door de geluidbron 'wegverkeer' is 61 dB zonder aftrek. De hoogst berekende gecumuleerde waarde (wegverkeer en spoor tezamen) op de gevels is ook 61 dB. De volledige lijst van gecumuleerde geluidsbelastingen op alle toetspunten is terug te vinden in bijlage 3 van het geluidsrapport in Bijlage 10.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidbron ligt, dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh). De Wet geluidhinder stelt geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidbelasting. Volgens het gemeentelijk geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Voordat hogere waarden worden vastgesteld, is het plan ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA is betrokken bij de besluitvorming en genoemd in het besluit.

5.4.8 Geluidsmaatregelen en stille zijdes

In het kader van de Wet geluidhinder moeten maatregelen worden afgewogen om de geluidsbelasting ten gevolge van de spoorweg, de rijkswegen A4 en A10, de metrolijnen en de Johan Huizingalaan te reduceren tot de voorkeurswaarde. Bij deze maatregelen gaat het om volgende:

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

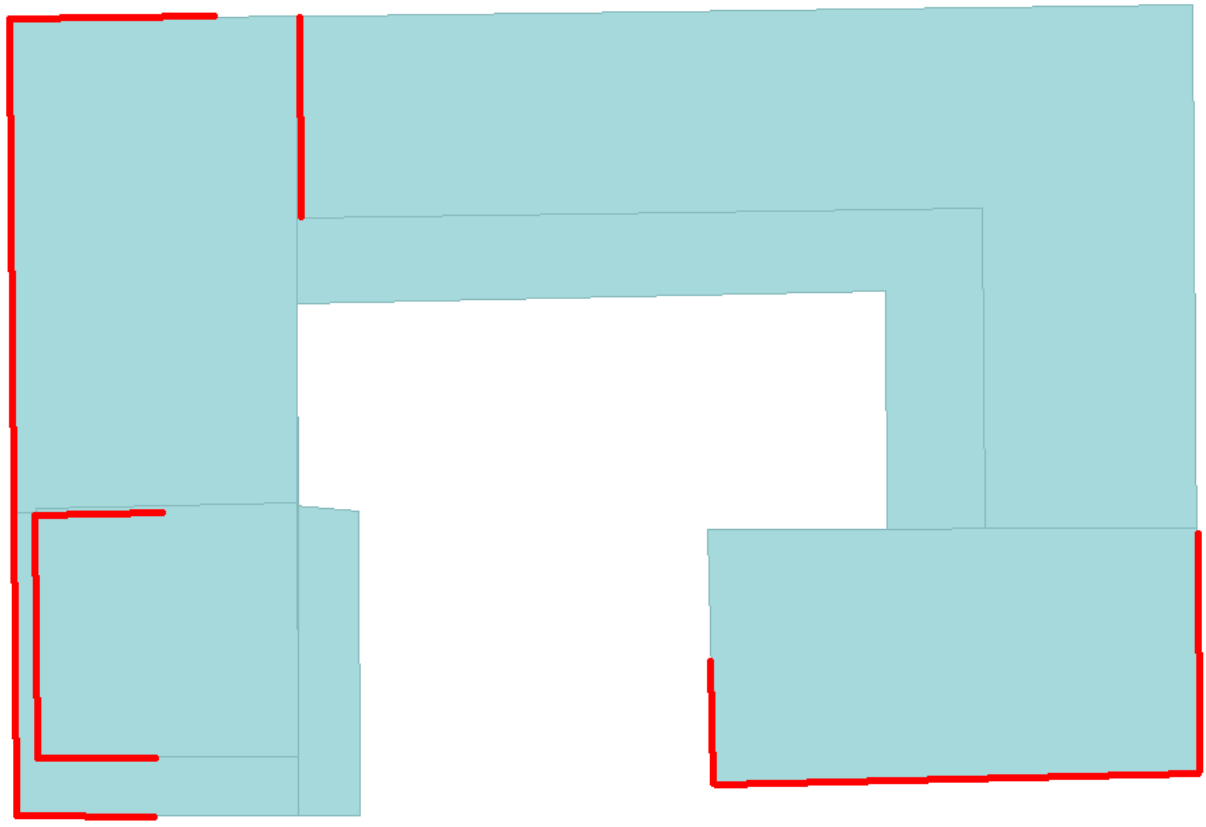
Een maatregel moet voldoende effectief zijn en niet op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren stuiten (artikel 110a Wgh).

De maatregelen aan de bron en in de overdracht langs het spoor en de wegen zijn in het onderzoek beschouwd (zie paragraaf 5.7 van de rapportage), maar stuiten op bezwaren. Geluidsmaatregelen zijn niet toereikend om de geluidsbelasting door de verschillende bronnen te verminderen tot de voorkeurswaarde, het vaststellen van hogere waarden is noodzakelijk. Bij het vaststellen van deze hogere waarden stelt het Amsterdams geluidbeleid aanvullende voorwaarden: er moet bij woningen en

appartementen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld altijd een stille zijde worden voorzien. Bij de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden de gebouwmaatregelen gespecifieerd.

Voor de huidige indeling ligt het voor de hand om geluidluwe gevels te plaatsen aan de ‘binnenplaats’, waarbij alle appartementen minimaal één aangrenzende gevel hebben. Echter: op veel gevels aan de ‘binnenplaats’ is de geluidsbelasting door de rijksweg hoger dan 48 dB en is geen sprake van geluidluwe gevels. In de (nabije) toekomst worden direct ten zuiden van het plangebied nieuwe woontorens gerealiseerd op het huidige IBM- terrein. Zodra deze invulling plaats heeft gevonden zijn alle gevels aan de ‘binnenplaats’ voldoende afgeschermd en is wel sprake van geluidluwe gevels.

Er moet opgemerkt worden dat een gedeelte van de appartementen in de toren eenzijdig georiënteerd zijn. Voor deze appartementen is in veel gevallen geen geluidluwe zijde aanwezig en zullen gebouwmaatregelen moeten worden toegepast. In de onderstaande figuur is weergegeven voor welke eenzijdig georiënteerde appartementen deze maatregelen nodig zijn.



Afbeelding: appartementen op de bovenste bouwlaag waarvoor nog geen geluidluwe zijde is voorzien (rood)

Bij het ontwerp van het gebouw tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten voor het creëren van een stille zijde de gebouw- en gevelmaatregelen per woning nader gespecificeerd worden. Een indicatie van mogelijke oplossingen:

- Afscherming door balkon, reductie circa 3 tot 5 dB.
- Afgeschermde gevel (open), reductie circa 5 tot 10 dB.
- Afsluitbaar balkon/loggia, reductie tot circa 13 dB.

- Afgeschermde gevel (gesloten, bijvoorbeeld vliesgevel): reductie tot circa 18 dB.

Aandachtspunt voor de planuitwerking is dat woningen waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden bij voorkeur worden voorzien van een dubbelzijdige oriëntatie. Daarnaast wordt rekening met een zoveel als mogelijk gelijkwaardige verdeling van woningcategorieën over de geluidbelaste gevels. De exacte verdeling is nader uitwerking van het ontwerp.

5.4.9 Afweging woon- en leefklimaat

Het akoestisch onderzoek concludeert dat de geluidssituatie als gevolg van het wegverkeer in het plangebied een uitdaging vormt voor de nieuwbouw. De gemeente Amsterdam heeft echter de wens uitgesproken om het hele gebied te transformeren tot en te bebouwen met woningen. Het karakter van de omgeving en de geluidssituatie zal daarmee sterk veranderen en een beter woon- en leefklimaat tot gevolg hebben. In de tussentijd kan door middel van maatregelen en goede gevelwering gezorgd worden voor een aanvaardbaar binnenniveau in de woningen.

Hoge(re) geluidsbelastingen zijn berekend voor het wegverkeer en het doorgaande spoor. De gecumuleerde geluidsbelasting is in het plangebied maximaal 61 dB bij de geluidsgevoelige bebouwing. Volgens het geluidbeleid van de gemeente is deze waarde als aanvaardbaar te beschouwen. De volgende hogere waarden worden vastgesteld:

Gebouw	Spoor	Rijkswegen A4/A10	Johan Huizingalaan
Vast te stellen vragen hogere waarde	59	53	55

Het ontwerp van het hogere waarden besluit is samen met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en nadien is het hogere waardenbesluit genomen (zie Bijlage 14).

De hiervoor beschreven maatregelen worden artikel via bouwregels met betrekking tot geluidhinder in dit bestemmingsplan geregeld.

Toekomstige bewoners worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting vanwege en eventuele getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

5.5.1 Algemeen

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar veroorzaken. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

5.5.2 Wet- en regelgeving

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 6. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden opgenomen per milieucategorie. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel en zijn afhankelijk van het gebiedstype.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied [m]	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied [m]
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

Tabel: richtafstanden per gebiedstype en milieucategorie

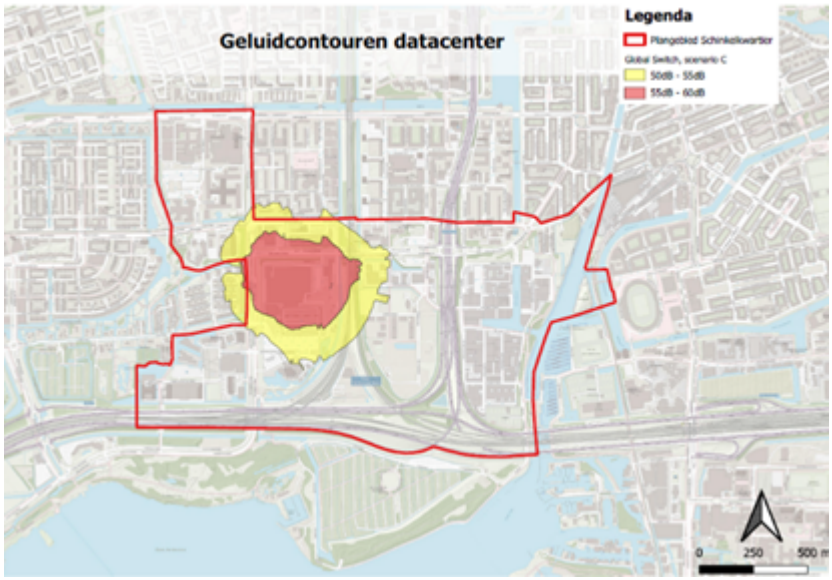
De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld binnen het wettelijke kader van de Wet milieubeheer. Voor het onderhavige plangebied geldt, dat dit is gelegen in een gemengd gebied.

5.5.3 Onderzoek

Voor het aspect Bedrijven en milieuzonering is uit het akoestisch onderzoek van DGMR gebleken, dat sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie Bijlage 10). 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.

Het trafohuis ten zuiden van het plangebied wordt in het kader van de herontwikkelplannen van RED/IBM verwijderd. Daarnaast ligt het plangebied buiten de richtafstanden van bedrijven in de omgeving (stadsdeelwerf en milieustraat Henk Sneevlietweg). Milieuzonering vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Datacenter Global Switch in deelgebied Nieuwe Meer Oost is volcontinu in bedrijf, waarbij met name de koelinstallaties voor geluidbelasting zorgen. De plannen voor toekomstige uitbreiding zijn vastgelegd in de omgevingsvergunning milieu, waarin meerdere scenario's zijn opgenomen voor de bedrijfsuitbreiding en ontwikkeling van woningen. In de omgevingsvergunning milieu is vastgelegd dat het bedrijf ten tijde van realisatie van woningen aan de zuidzijde op 15 meter hoogte zal voldoen aan 50 dB(A) op 30 meter vanaf de inrichtingsgrens. De geluidcontour, gebaseerd op de vergunde geluidruimte, heeft overlap met het plangebied.



Afbeelding: Vergunde geluidruimte datacenter Global Switch

Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering mag de geluidsbelasting niet meer bedragen dan 50 dB (A) - etmaalwaarde om met zekerheid sprake te laten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om te beoordelen in hoeverre sprake is van een aanvaardbare situatie is de geluidsbelasting op de noordelijke gevels van B@Home bepaald. Daarbij is onderscheid gemaakt in de geluidbelasting voor de scenario's (A t/m D) zoals opgenomen in de omgevingsvergunning milieu.

De hoogst berekende langtijdgemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen als gevolg van scenario C bedraagt maximaal 55 dB(A). Met een standaard gevelisolatie van 20 dB(A) kan ter plaatse van de woningbouw een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (binnenwaarde van 35 dB(A) of lager) worden geborgd. De woningbouw leidt niet tot een beperking van de vergunde geluidruimte of bedrijfsvoering van Global Switch. De berekende geluidbelasting wordt dan ook aanvaardbaar geacht.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt met maximaal 293 woningen, een hotel met maximaal 30 kamers en

4.500 m^2 aan gemeenschappelijke- en commerciële ruimten en kantoor- en bedrijfsruimten duidelijk minder mogelijk dan hierboven beschreven. Dit bestemmingsplan kwalificeert dan ook als "niet in betekenende mate". Met toepassing van de NIBM rekentool is dit bevestigd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	753
	Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,81**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,14**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Op basis van de Atlas leefomgeving kan geconcludeerd worden dat met betrekking tot de luchtkwaliteit aan de normen wordt voldaan. Voor het jaar 2021 was er sprake van 8 µg $PM_{2,5}$ / m^3 fijnstof en 19 µg NO_2 / m^3 stikstofdioxide in de lucht. De luchtkwaliteit is ter plaatse aanvaardbaar.

Ultrafijnstof luchtvaart

Voor roet en ultrafijnstof gelden tot op heden geen wettelijke normen. Voor ultrafijnstof is nog te weinig bekend, waardoor hiervoor geen referentiewaarde beschikbaar is. Uit het concept-MER Schiphol blijkt dat bij een groei van het aantal vluchten per jaar op Schiphol de concentraties ultrafijnstof toenemen. Schinkelkwartier komt dan naar verwachting geheel binnen de contour van 5.000 deeltjes per cm^3 te liggen. Dit scoort voor de verandering in de concentraties negatief (-). Het is echter een externe factor waar met de transformatie van Schinkelkwartier geen mitigerende maatregelen voor toegepast kan worden. Daarnaast wordt er op dit moment anders gekeken naar de ontwikkeling van Schiphol. Een eventuele afname van het aantal vluchten, zal dan ook voor een vermindering van ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven zorgen.

Luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling van het plangebied.

5.6.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van nieuwe in het besluit genoemde gevoelige functies, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.6.3 Beleid gemeente Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de

lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

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

Bij de ontwikkeling van het plan wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse doelstelling voor een rookvrije omgeving, waarbij roken en het stoken van hout wordt ontmoedigd.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.
Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige functies mogelijk en is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke richtlijn.

5.7 Bodem

5.7.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

5.7.2 Beleid en regelgeving

Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaires (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

5.7.3 Onderzoek

In december 2021 is door onderzoeksbureau Hofstede CS een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 15). Hieruit is het volgende gebleken:

- De bodem bestaat tot op 2,0 à 3,0 meter beneden maaiveld uit (opgebracht) zand met daaronder veen. Het niveau van het ondiepe grondwater lag tijdens het veldonderzoek op 0,5 tot 1,0 meter beneden maaiveld.
- In het algemeen zijn zintuiglijk geen afwijkingen aan de grond en het grondwater aangetroffen. In drie boringen bestaat de bovengrond tot 0,5 meter diepte volledig uit puingranulaat.
- Plaatselijk (boring 7, zie rapport in bijlage) bevat de bovengrond een sterk verhoogd gehalte minerale olie. Voor het overige is in de grond hooguit lichte verontreiniging gevonden.
- De toplaag bevat geen problematische gehalten PFAS.
- In het daarop onderzochte (meng)monster van puingranulaat is geen asbest aangetoond.
- Het grondwater is licht- tot matig beïnvloed met arseen en barium. Er is hiervoor geen bron aanwijsbaar. Aangenomen mag worden dat het hier een natuurlijke achtergrondbelasting betreft.

Ter plaatse van boring 7 is mogelijk sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’ met minerale olie. Geadviseerd wordt om hier een nader bodemonderzoek uit te voeren. Mocht inderdaad sprake zijn van een ‘ernstig geval’, dan moet deze verontreiniging voorafgaand aan de nieuwbouw worden gesaneerd. Een sanering moet vooraf bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied worden gemeld. Dat kan met een melding in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS, proceduretijd 5 weken). Een alternatief is een melding in het kader van de Wet bodembescherming (saneringsplan, proceduretijd 8-15 weken).

Voor het overige vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor het huidige- of toekomstige terreingebruik. Bij de voorgenomen herontwikkeling is grootschalig grondverzet te voorzien. De vrijkomende schone- tot licht verontreinigde grond kan zeer waarschijnlijk op de locatie of elders worden hergebruikt. Grondacceptanten kunnen daarbij vragen om aanvullende grondkeuringen volgens AP04.

Als bij de herontwikkeling een bouwputbemaling nodig is, dan kan het bemalingswater in verband met de verhoogde concentratie arseen mogelijk niet direct op een oppervlaktewater of op het riool worden geloosd. Als dat het geval blijkt, moet het bemalingswater op locatie worden voorgezuiverd.

Door de aanleg van een parkeerkelder komt grond vrij. Deze grond kan eventueel worden gebruikt voor het ophogen van het maaiveld naar +0,5 meter, conform het voorlopige advies van Waternet uit 2019. Het ging hier om een eerste inschatting. De ophoging staat echter nog niet vast en kan nog anders worden.

Nader bodemonderzoek

In juni 2022 is door onderzoeksbureau Hofstede CS ook nader bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 16). Hieruit is gebleken, dat er zintuiglijk geen afwijkingen aan de grond en het grondwater zijn aangetroffen. Rondom twee boringen is ongeveer 40 m³ grond matig- tot sterk belast met motorolie. Daarvan is circa 20 m³ sterk verontreinigd. Het grondwater ter plaatse van de verontreinigingsvlek is niet belast met oliecomponenten.

Omdat het volume sterk verontreinigde grond kleiner is dan 25 m³, is er geen sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’ met minerale olie. Bij de huidige terreininrichting (verhard parkeerterrein) zijn er ook geen gebruiksbeperkingen.

Bij het uitgraven van de bouwput voor de parkeerkelder komt een beperkte hoeveelheid matig- tot sterk verontreinigde grond vrij. Deze grond is ‘niet toepasbaar’ op een hergebruikslocatie en moet worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Aanbevolen wordt om deze grond afzonderlijk te ontgraven. Daarmee wordt voorkomen, dat deze met de omringende grond vermengd raakt en daarmee een veel grotere hoeveelheid grond ‘niet toepasbaar’ wordt. Indien voorafgaand aan het ontgraven van de bouwput een ‘in-situ’ grondkeuring volgens AP04 plaatsvindt, dan moet de met olie verontreinigde grond buiten de te keuren deelpartijen worden gehouden.

Voor het verplaatsen van meer dan 50 m³ verontreinigde grond, niet zijnde een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’, is formeel een melding conform Wet bodembescherming, artikel 28 vereist.

Bodemopbouw

Bij de uitvoering wordt de funderingsmethode afgestemd op de bodemgesteldheid ter plaatse. Naar verwachting leidt de bodemopbouw niet tot belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7.4 Conclusie

Met uitzondering van een locatie vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor het huidige- of toekomstige terreingebruik. Omdat het volume sterk verontreinigde grond kleiner is dan 25 m³, is er geen sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’. Dit vormt geen onoplosbare belemmering voor de uitvoerbaarheid van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

5.8.1 Cultuurhistorie

In deze paragraaf worden kort een cultuurhistorische beschrijving van het plangebied gegeven.

Beschrijving

De polders in de omgeving van het plangebied zijn in de 12de eeuw ontgonnen. De Sloterweg diende hierbij als achterkade van de veenontginning (Sloterpolder Sloterwegszijde) die plaatsvond vanaf de oostoever van het Slotermeer. Vanaf de Sloterweg werd zuidwaarts de Sloter Bovenwegspolder of Riekerpolder ontgonnen. Deze naam is afgeleid van het dorp Rieck, Rijk of Rietwijk dat ten zuidoosten van het huidige Badhoevedorp lag. Het kerkdorp werd aan het einde van de 16de eeuw verzwolgen door het Haarlemmermeer. De naam "Riek" komt terug in de benaming van zowel kantorenpark Riekerpolder als in Schiphol-Rijk. Het plangebied was onderdeel van een typisch veenweidelandschap zoals dat nog steeds bestaat in de Osdorper Binnenpolder Zuid. De Sloterweg was oorspronkelijk de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Ook had de weg een religieuze functie als pelgrimsroute, de zogenaamde Heiligeweg, naar het bedevaartsoord de Heilige Stede waar het Mirakel van Amsterdam had plaats gevonden. Rondom het kruispunt van de Sloterweg en de Osdorperweg ligt nog altijd het oude dorp Sloten dat het belangrijkste voorzieningencentrum was van landelijk Nieuw-West. Ter plaatse van de Riekerpolder had de Sloterweg meer het karakter van een boerderijenlint zoals dat in meer westelijke richting nog steeds herkenbaar is. Hier en daar waren er zelfs enkele bescheiden buitenplaatsen aanwezig, vaak boerderijen met herenkamer die als belegging van rijke stedelingen dienden. Aan de Sloterweg woonden van oudsher de wat rijkere boeren van Sloten vanwege het voorkomen van goede graslanden in deze omgeving. In de Omgeving van Huis te Vraag (Hoofdorppleinbuurt) ligt ook nog een relict van de oude Heilige weg en ook de Overtoom, de Leidsestraat en de Heiligeweg in de binnenstad maakten onderdeel van uit van de pelgrimsroute. Bij de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam in de jaren 1950 verdween het historische polderlandschap met de Sloterweg en de boerderijen onder twee meter ophoogzand. Er is ter plaatse niets meer wat aan deze periode herinnerd. Ook de oude Riekermolen die aan de Nieuwe Meer stond wordt verplaatst naar de Amstel waar hij nu bekend staat als de Rembrandtmolen.

In de twintigste eeuw raakte de oude Riekerpolder doorsneden met infrastructuur. Naar aanleiding van het Rijkswegenplan uit 1932 werd de Haagseweg aangelegd tussen Amsterdam en Den Haag, in 1966 werd deze weg vervangen door de huidige snelweg A4 op een dijklichaam ten noorden van de oude weg. Voor de Tweede Wereldoorlog was een dijklichaam aangelegd voor een ringspoorweg rondom Amsterdam. Eind jaren zeventig werd hierop een spoorverbinding tussen het Centraal Station en de luchthaven Schiphol aangelegd, die deels gebruik maakte van het dijklichaam van de A4. Tenslotte is de Johan Huizingalaan, onderdeel van de hoofdstructuur van de Tuinstad Slotervaart.



Afbeelding: de bedrijfsbebouwing van IBM gezien vanuit het noordwesten

De bebouwing rond het plangebied is, met uitzondering van het naastgelegen IBM hoofdkantoor, niet gewaardeerd op de waarderingskaarten uit de Atlas AUP-gebieden Amsterdam. Het plangebied zelf is onbebouwd.

Gemeentelijk monument: IBM hoofdkantoor

Het naastgelegen kantoorgebouw aan de Johan Huizingalaan 765 is een gemeentelijk monument. Het kantoor van IBM is van cultuurhistorische waarde voor het stadsdeel en Amsterdam. Het is een gaaf bewaard gebleven gebouw uit het oeuvre van Lucas & Niemeijer, waarvan al veel gesloopt of verbouwd is. De stedenbouwkundige ligging aan de Huizingalaan en de A10 versterken deze waarden.



Afbeelding: Johan Huizingalaan 765

Schrijfmachinefabriek IBM (Johan Huizingalaan 759-763)

Het complex van de schrijfmachinefabriek van IBM is in drie fases tot stand gekomen en ontworpen door D. van Mourik en J.W. du Pon. De eerste en derde fase bestaan uit een laagbouw ten behoeve van de schrijfmachinefabrieken uit respectievelijk 1969 en 1974. De tweede fase betreft een tien lagen hoog gebouw uit 1972. Het als abstract, kubische vorm ontworpen kantoorgebouw waartegen de vluchttrappen als sculpturen zijn aangezet is met de toepassing van getint glas typerend voor de jaren zeventig.

Richtlijnen cultuurhistorie

De Nota Cultuurhistorie Nieuw-West (vastgesteld op 26 juni 2013) geeft richtlijnen hoe om te gaan met de cultuurhistorische waarden in het plangebied bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied valt onder het beschermingsregime "AUP Basis". Hiervoor zijn gebiedsrichtlijnen opgenomen in de nota. Het bestemmingsplangebied is onbebouwd.

Deelgebied Nieuwe Meer Oost

In 2016 heeft de gemeenteraad MenA opdracht gegeven om het erfgoed tussen 1965 en 1985 te gaan waarderen. Deze actie heeft tot twee nieuwe kaarten geleid, de (concept)Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 en de (concept)Waarderingskaart Havens, Kantoren en Bedrijventerreinen. In deelgebied Nieuwe Meer Oost hebben drie gebouwen op het voormalige IBM-terrein een voorlopige orde 2 waardering gekregen op de (concept)Waarderingskaart Havens, Kantoren en Bedrijventerreinen. Dit betreft bedrijfsverzamelgebouw B. Amsterdam, de voormalige IBM schrijfmachinefabriek (Johan Huizingalaan 761-763) en data-center Global Switch (Johan Huizingalaan 759). Het behouden van deze drie omvangrijke gebouwen zou betekenen dat het stedenbouwkundig kader (waaronder de centrale fietsverbinding door het plangebied) en een belangrijk

deel van het beoogde programma in Nieuwe Meer Oost niet gerealiseerd kunnen worden. Om die reden heeft het college van B en W op 22 december 2020 besloten dat deze drie gebouwen niet kunnen worden behouden en daarom op de vast te stellen Waarderingskaart niet worden aangewezen als orde 2. In 2021 is voor de voormalige IBM schrijfmachinefabriek een Cultuurhiatorische waardestelling uitgevoerd (zie Bijlage 17). Betreffende gebouwen bevinden zich buiten het onderhavige plangebied en vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

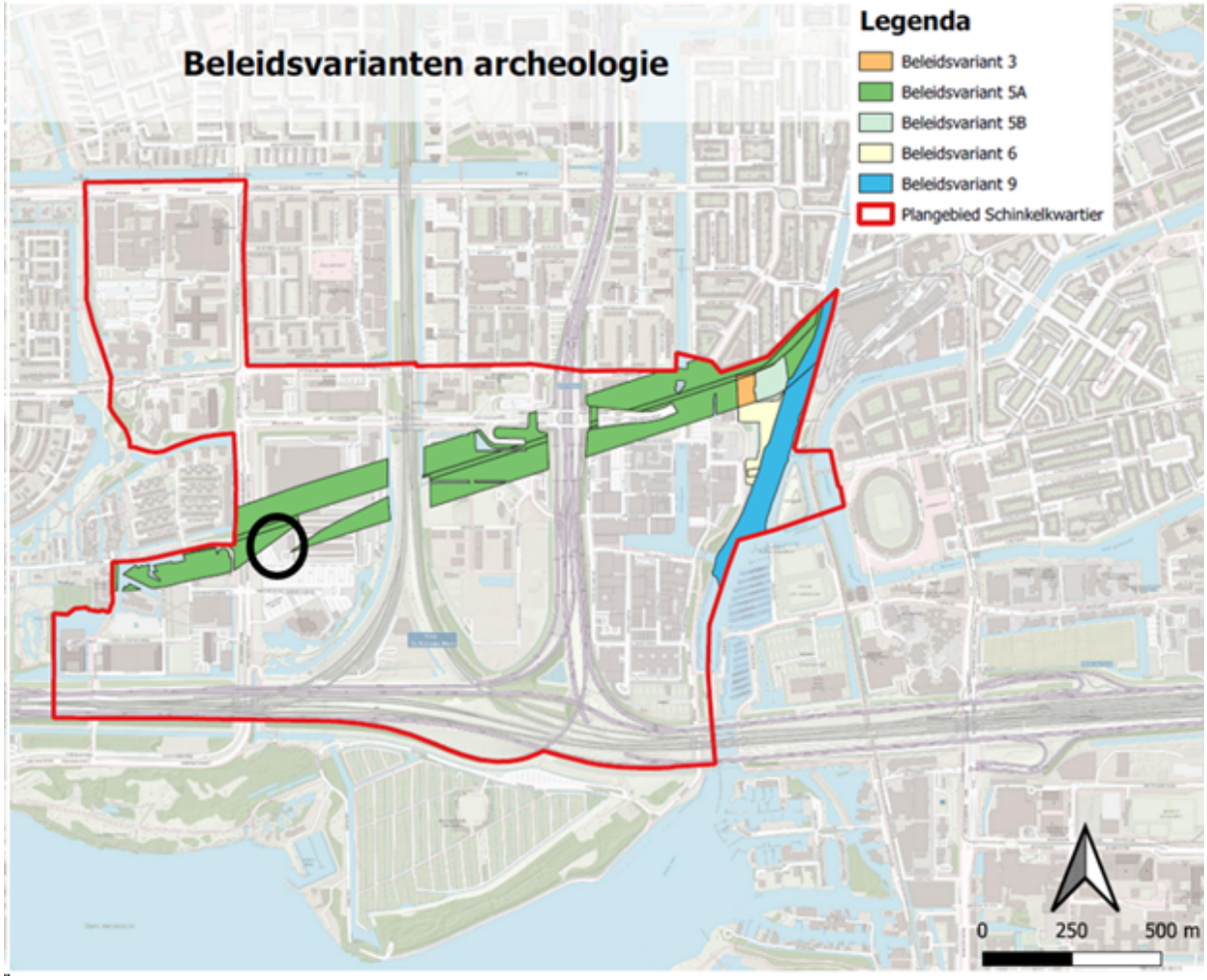
Bij de planuitwerking van de overige bouwblokken op het Timeless-kavel wordt rekenschap gegeven van de Cultuurhistorische waardestelling en advies voor de naastgelegen voormalige IBM-gebouwen (administratiegebouw en typemachinefabriek).

Conclusie

Aangezien het plangebied onbebouwd is gelden er alleen richtlijnen voor de netwerken. Deze dienen vanuit cultuurhistorisch oogpunt in stand te blijven. Dit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.8.2 Archeologie

In 2019 is door Bureau Monumenten en Archeologie in het kader van de OER archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op grond van het conceptrapport (zie Bijlage 18) ligt een deel van het plangebied binnen de bewoningszone van de Sloterweg. Hier geldt volgens de archeologische beleidskaart Beleidsvariant 5 A: (verwachtingszones C en D – opgehoogd). Hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m^2 of ondieper dan 1,5 meter (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: concept archeologische beleidskaart

In de verbeelding zijn de gronden, die vallen binnen Beleidscategorie 5(A) voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.

Ook waar geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist geldt de wettelijke vondstmeldingsplicht (Erfgoedwet 2016 art. 5.10) . Dit houdt in dat als tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten (voorwerpen, structuren of andere overblijfselen van menselijke aanwezigheid) worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat die van archeologische waarde zijn, dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam wordt gemeld. Hierop worden in overleg maatregelen getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Inrichtingen

Het ”Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen” (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art.2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het BEVI. Nader onderzoek is niet nodig.

5.9.2 Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water is het "Besluit externe veiligheid transportroutes" kader, dat op 1 april 2015 in werking is getreden. Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan. Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.

Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.

Nabij het plangebied zijn transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig. Over de rijkswegen A10 en A4 vindt het transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het invloedsgebied van deze rijkswegen bedraagt 880 meter (stofcategorie LT2). De afstand van de A10 tot het plangebied bedraagt circa 750 meter, de afstand van de A4 tot het plangebied bedraagt circa 330 meter.

Deze transportroutes bevindt zich met meer dan 330 meter afstand buiten de zone waar onderzoek naar externe veiligheid nodig is. De locatie bevindt zich wel binnen het invloedsgebied. Volgens art. 7 van het Bevt dient ingegaan te worden op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Het bevoegd gezag stelt de Veiligheidsregio in de gelegenheid hierover advies uit te brengen (zie paragraaf 5.9.4).

5.9.3 Buisleidingen

In en rond het plangebied liggen geen buisleidingen die vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Onderzoek naar buisleidingen is daarom niet nodig.

5.9.4 Advies veiligheidsregio

In het kader van het vooroverleg (overleg ex artikel 3.1.1. Bro) is het bestemmingsplan voorgelegd aan de Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland voor advies. In het advies d.d. 15 november 2022 heeft de Veiligheidsregio positief geadviseerd op dit bestemmingsplan (zie ook Bijlage 19).

Verder worden diverse maatregelen voorgesteld om risico's voor het plangebied te kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. Het gaat hierbij om de volgende mogelijke maatregelen:

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren;
- 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 voorbereidde en geoefende noodorganisatie bij de betreffende bedrijven en het hotel in het plangebied, inclusief noodplan.

Bij verdere uitwerking van het plan en de ontwikkeling van het gehele Schinkelkwartier zal met deze maatregelen rekening worden gehouden.

5.10 Kabels en Leidingen

Langs de Johan Huizingalaan bevinden zich diverse kabels en leidingen, waaronder een gasleiding, hoogspanningsleiding, transportleiding drinkwater en datakabels. Rondom deze kabels en leidingen gelden bebouwingsvrije of beperkingenzones. Met de maatvoering van het huidig perceel is rekening gehouden met dit tracé. Om die reden is ook de oorspronkelijke positie van de kelder aangepast.

Het plangebied ligt buiten de beperkingenzones van deze kabels en leidingen. Bovendien worden in het kader van de gebiedsontwikkeling enkele kabels en leidingen verlegd. Kabels en leidingen vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.11 Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

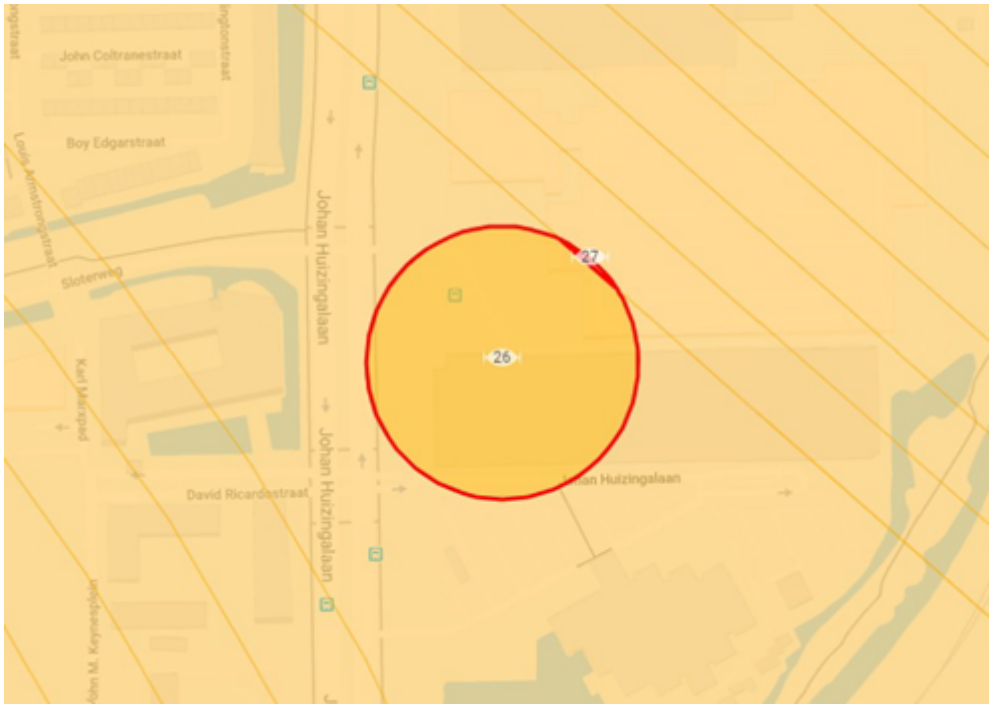
De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. Het plangebied valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Het gebied ligt evenmin binnen de 20 Ke-contour.

Bouwhoogte

De maximale toetshoogte vanwege het vliegverkeer bedraagt voor het plangebied 26 meter NAP.



Afbeelding: toetshoogtes vliegverkeer LIB (bron: www.lib-schiphol.nl/app/applicatie)

De maximale bouwhoogte vanwege de radar bedraagt 38 meter NAP. Het peil van het maaiveld ligt -0,7 ten opzichte van NAP.

Een 'verklaring van geen bezwaar' (VVGB) van het ILT is vereist. Deze is op 20 juni 2022 door het ILT afgegeven (zie Bijlage 20). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- De maximum hoogte van het gebouw is 56 m t.o.v. NAP. Deze maximum hoogte is inclusief

opbouw (antennes, technische installaties, raambewassingsinstallaties etc.).
- Voor het gedeelte van het gebouw met een hoogte van circa 53,5 m (17e verdieping) moeten de vier hoekpunten worden voorzien van *medium instensity obstacle lights, Type A (rood).*

Vogelaantrekkende functies

Het plangebied ligt binnen de zone waar beperkingen worden gesteld aan vogelaantrekkende functies. Dit zijn onder andere viskwekerijen en grote open wateren. Het bestemmingsplan maakt geen vogelaantrekkende functies zoals bedoeld in het LIB mogelijk, zodat op dit punt aan het LIB wordt voldaan.

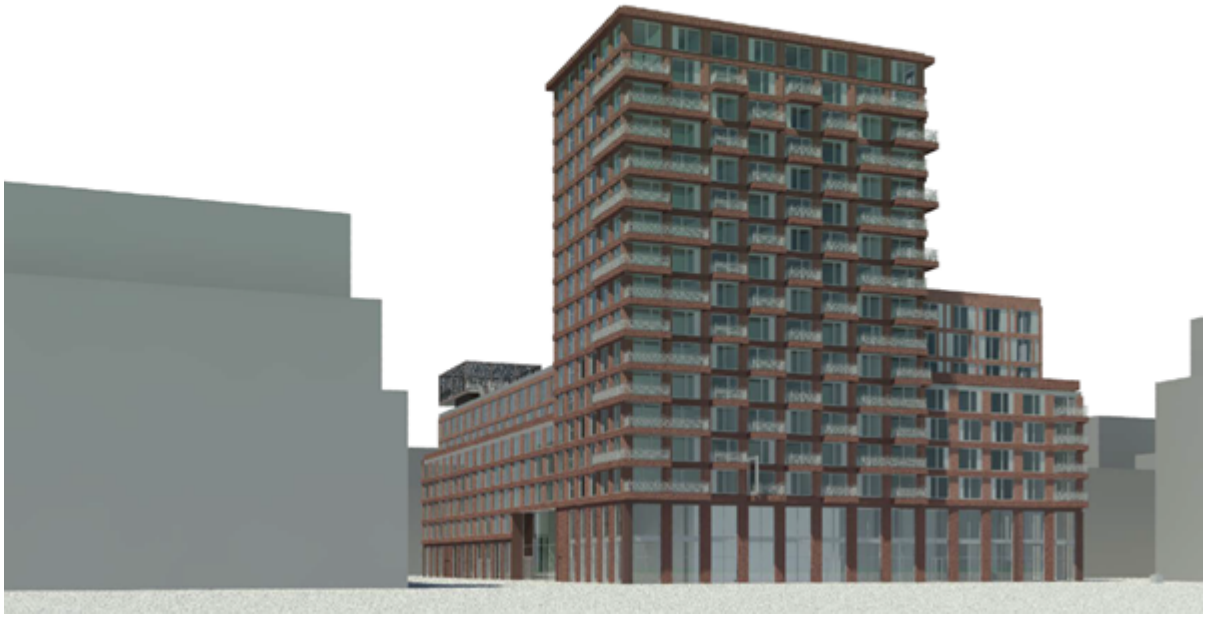
5.12 Hoogbouweffectrapportage (HER)

In het plangebied wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een hoogte van meer dan 30 meter. Gelet op het hoogbouwbeleid is in dat geval een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) gewenst (zie paragraaf 4.4.1). De locatie valt niet in een gebied waar een rapportage over landschappelijke effecten nodig is. Dat is op deze locatie pas vanaf een bouwhoogte van 60 meter nodig.

5.12.1 Stedenbouwkundige inpassing

Het onderhavige plangebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier. Qua bebouwing zal het gebied vooral bestaan uit middelhoge bebouwing. Over het gebied verspreid zullen er op een aantal locaties ook hoogteaccenten komen, zoals in het onderhavige plan het geval.

De hoogteaccenten bevinden zich op strategische plekken in het gebied en markeren bijvoorbeeld belangrijke toegangswegen tot het gebied. Zo is het onderhavige plan gelegen aan de Johan Huizingalaan en markeert hier als eerste gebouw in het gebied een belangrijke toegangsweg. Het bouwvolume voegt zich goed in het gebied en vormt een herkenbaar punt. Door de vormgeving en de hoge kwaliteit van het ontwerp, vormt het een belangrijk landmark voor de verdere ontwikkeling van het gebied.



Afbeelding: impressie aanzicht toekomstige situatie



Afbeelding: impressie zichtlijn toekomstige situatie

5.12.2 Consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol

In paragraaf 5.11 is al aangetoond dat het voornemen voldoet aan de regels van het LIB. Het ILT heeft voor de bouwhoogte aan Verklaring van geen bezwaar afgegeven. Daarnaast een een luchtvaartstudie hoogbouw uitgevoerd (zie Bijlage 21). Hieruit is gebleken dat de nu voorziene bouwhoogte van 56 meter NAP geen op deze locatie inpasbaar is. Het LIB vormt geen belemmering voor de hoogbouw.

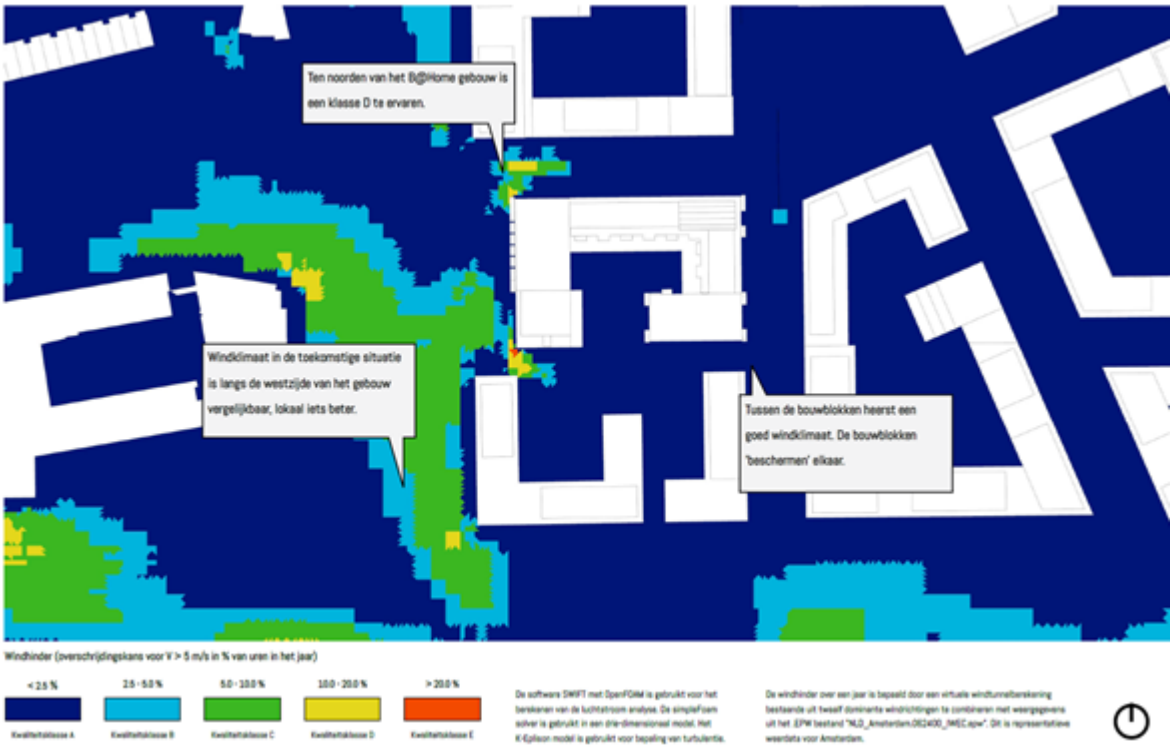
5.12.3 Effecten van windhinder in de directe omgeving

Er zijn geen formele landelijke eisen aan windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Echter, gemeenten kunnen wel richtlijnen opstellen ten aanzien van windhinder en windgevaar. Regelmatig wordt de NEN8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' gebruikt als uitgangspunt, waarbij overschrijdingskans van referentiesnelheden wordt gerelateerd aan een comfortklasse. De NEN8100 onderscheidt windhinder en windgevaar.

Windhinder is een indicatie van hoeveel last een individu van wind zal ondervinden. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die men onderneemt; de kans dat bij een bepaalde windsnelheid hinder wordt ondervonden bij stilzitten is groter dan bij lopen. Windhinder is acceptabel, zolang het niet overmatig vaak optreedt. De comfortklasse zijn gebaseerd op een percentage overschrijdingsuren van een windsnelheid van 5 m/s.

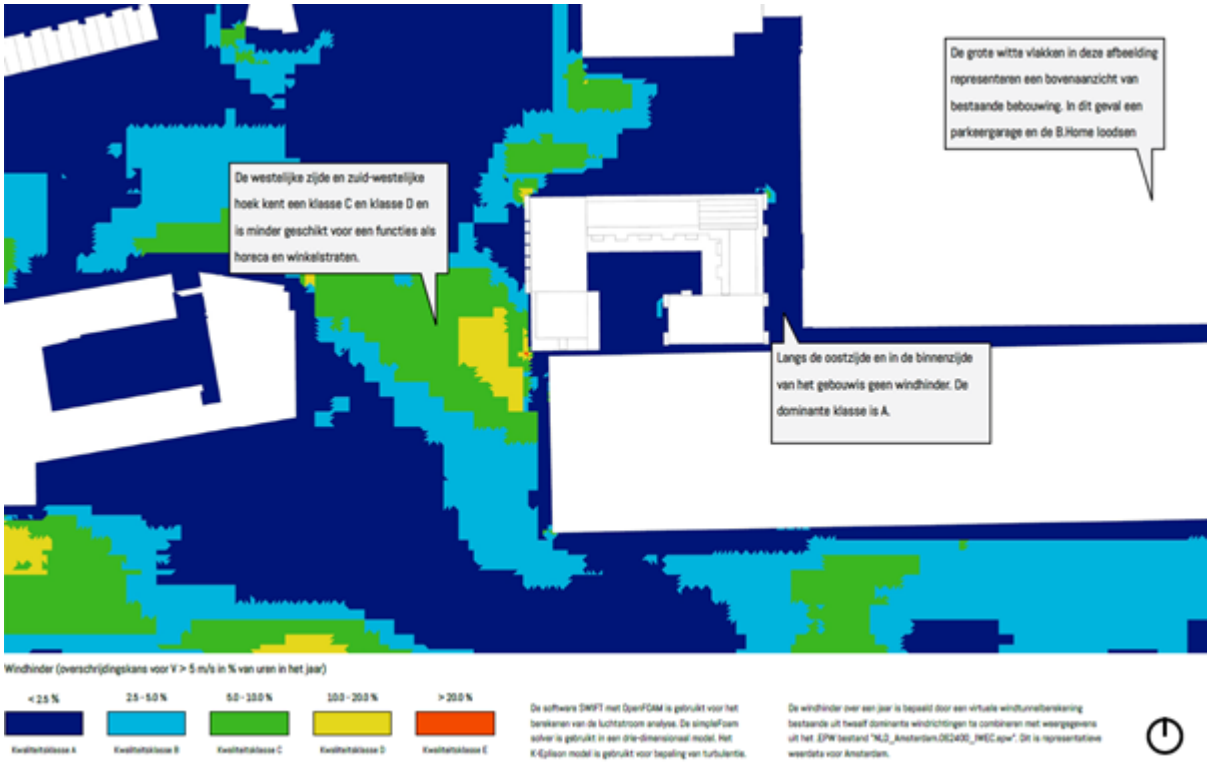
Windgevaar dient te allen tijde voorkomen te worden op plaatsen waar mensen regelmatig komen. Windgevaar kan optreden vanaf een snelheid van 15 m/s. De kwalificatie van windgevaar refereert aan die snelheid en is onafhankelijk van de activiteit.

In november 2021 is door OMRT een windstudie uitgevoerd (zie Bijlage 22).



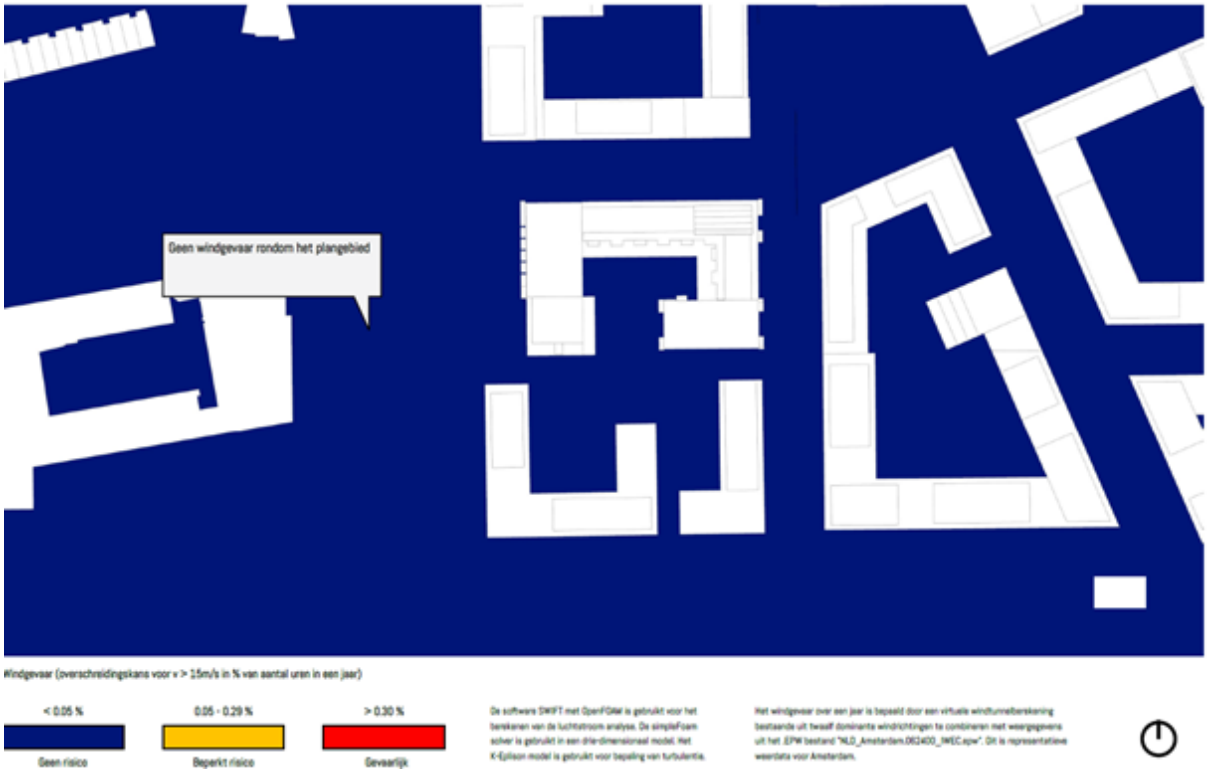
Afbeelding: windhinder - toekomstige situatie

Hieruit is gebleken, dat de windsituatie in de nieuwe situatie over het algemeen goed is (zie volgende afbeelding). Allen in de noordwest- en zuidwesthoek van de nieuwbouw zal er sprake zijn van een matigere situatie. Dit geldt zowel voor de eindsituatie als ook voor de periode voordat de andere bouwblokken rond de locatie zijn opgeleverd. De eindsituatie kent een betere situatie dan bij oplevering (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: windhinder - bij oplevering

Ter plaatse van de matigere windsituatie bestaan de eerste twee lagen tot circa 8 m (noordwesthoek) uit kantoren met een vliesgevel kantoren, zonder te openen delen. Daarboven bevinden zich op de hoek balkons. In de zuidwesthoek bevindt zich tevens een setback die valwinden voorkomt. Bij de nadere uitwerking van het bouwplan zulle maatregelen worden toegepast om het windklimaat op deze plekken te verbeteren. In het huidig ontwerp wordt uitgegaan van banden en neggen die de wind zullen breken. Hierdoor zal de situatie duidelijk verbeteren.



Afbeelding: windgevaar - nieuwe situatie

Er is geen sprake van windgevaar. Dat geld zowel voor de eindsituatie als ook voor de periode voordat de andere bouwblokken rond de locatie zijn opgeleverd. Er is een kleine overschrijding op de hoek voor het windklimaat op straatniveau. Dit wordt nu landschappelijk opgelost (hier zal geen looppad komen).

In artikel 3.3 zijn nadere eisen opgenomen met betrekking tot windhinder..

5.12.4 Effecten van bezonning en schaduwwerking in de directe omgeving

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot bebouwing in de omgeving afneemt. Hierbij is te melden dat het aspect bezonning met name van belang is bij woningen en bij niet woonfuncties, zoals kantoren anders gewaardeerd wordt. Waar schaduw bij woningen als nadelig kan worden gezien geldt dat in kantoorgebouwen direct zonlicht ook hinderlijk kan zijn (inschijnend bij laagstaande zon) en ongunstig voor de klimaatbeheersing. Het benutten van of weren van de zoninstraling is van invloed op het energieverbruik. Voor kantoren zal dit meestal leiden tot minder koelbehoefte.

TNO

Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO: de lichte norm en de strenge norm.

De lichte norm:

Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk

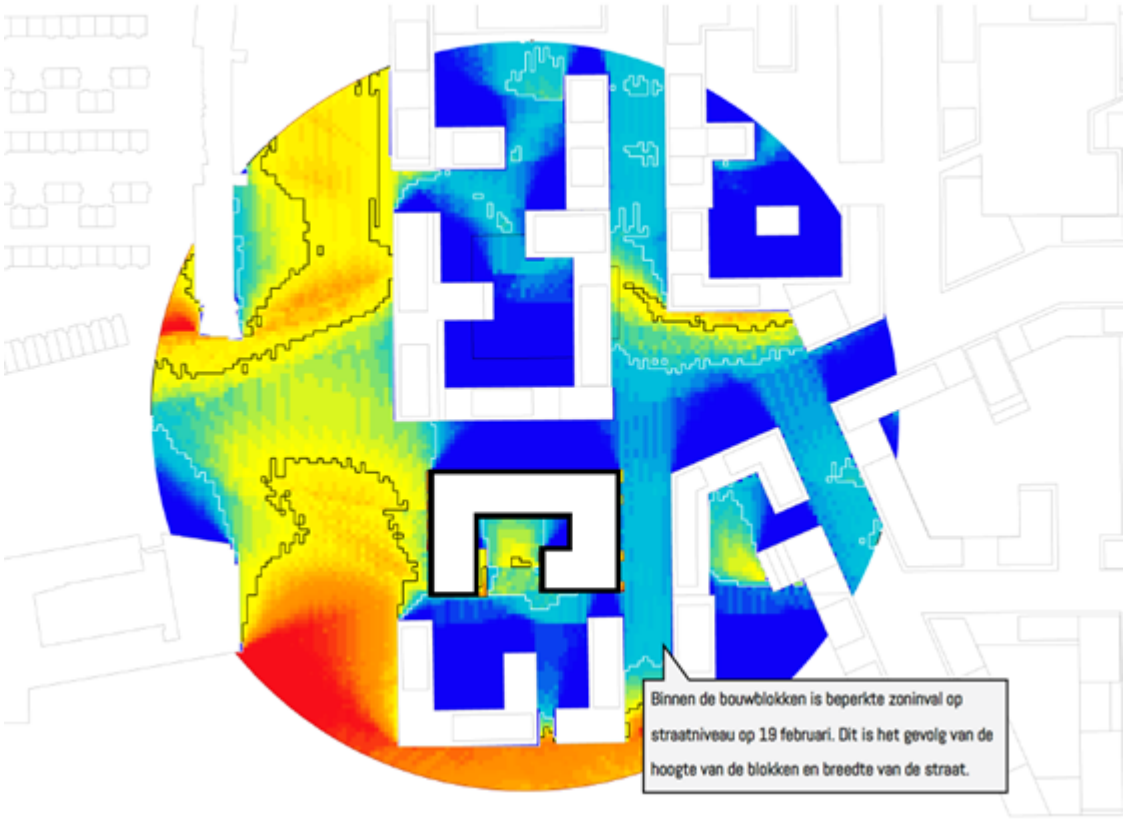
is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvind.

De strenge norm:

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvind.

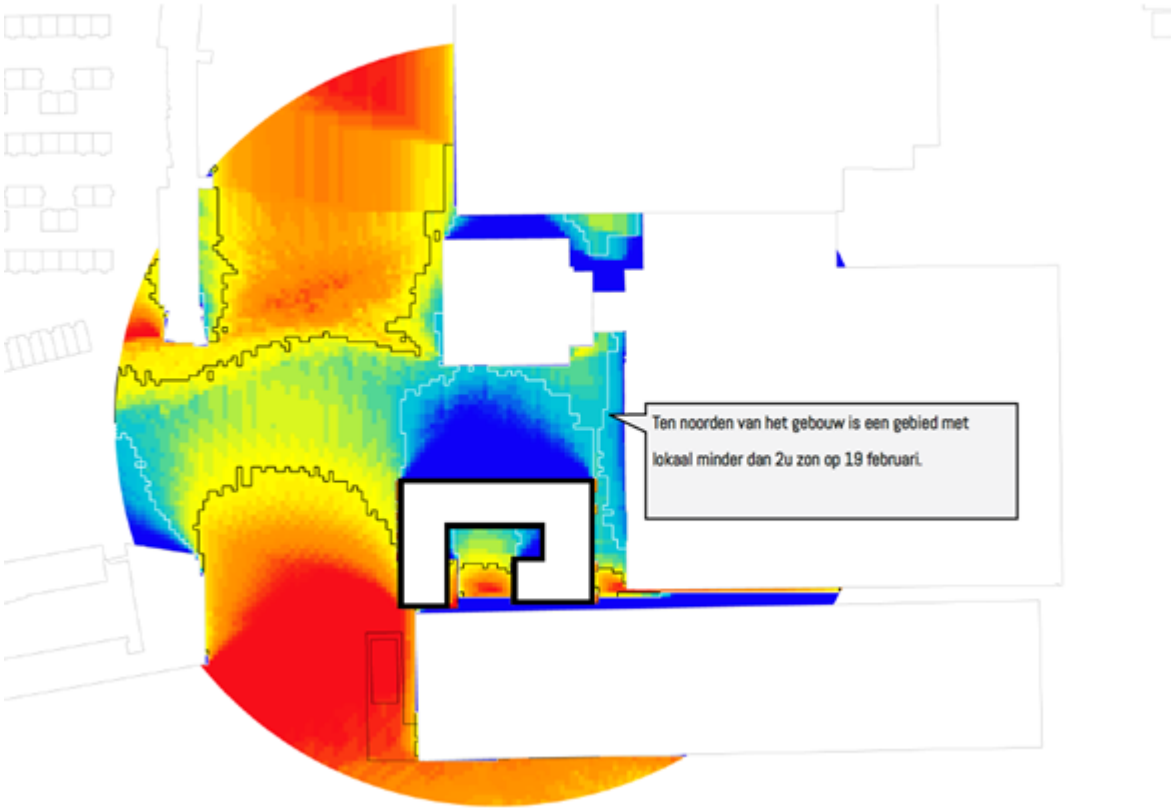
Bezonningsstudie

In november 2021 is door OMRT een Zonuren-, schaduwstudie uitgevoerd (zie Bijlage 22). Hieruit is gebleken, dat de beoogde nieuwbouw een effect heeft op de bezonning van objecten in de omgeving heeft. Het gaat hier echter wel om een gebied in aanleg, waar wordt voorzien in een verdichting met deels hogere bebouwing en gemengde functies. Voor een stedelijke situatie zoals deze, is sprake van een aanvaardbare situatie. Er wordt over het algemeen voldaan aan de richtlijnen van het TNO, die voorzien in minimaal 2 uur zon per dag (met uitzondering van de winterperiode). Op de begane grondlagen is de bezonning niet optimaal. Juist hier bevinden zich vaak plinten met niet-woonfuncties. Hier is schaduw minder relevant dan bij woningen op de verdiepingen.



Afbeelding: Bevindingen - zonuren impact op omgeving - toekomstige situatie Winter - 19 februari (TNO)

Het effect op de bezonning van bestaande woningen aan de overkant van de Johan Huizingalaan is zeer beperkt en verwaarloosbaar zie volgende afbeelding.



Afbeelding: Bevindingen - zonuren impact op omgeving Winter - 19 februari (TNO)

De effecten op de omgeving zijn aanvaardbaar.

5.12.5 Functie begane grond, openbare ruimte en sociale veiligheid

Het plangebied en de directe omgeving wordt momenteel vooral gekenmerkt door parkeervoorzieningen en bedrijfs- en kantoorruimten waar 's avonds weinig mensen aanwezig zijn. Om het gebied te veranderen naar een dynamisch woon-werkgebied zoals beoogd is, is het van belang om voorzieningen te bieden die mensen aan de omgeving binden, ook in de avonduren. De invulling van de begane grondlaag met diverse (commerciële) voorzieningen, horeca en de lobby bieden deze mogelijkheid.

De begane grondlaag heeft een directe verbinding met de openbare ruimte rond het gebied. Hierdoor draagt het gebouw bij aan het realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk. Dit heeft samen met de geplande functies die ook mensen kunnen binden in de avonduren, een gunstige invloed op de sociale veiligheid in de directe omgeving van het projectgebied.

5.12.6 Effecten op uitzicht, privacy

In de directe omgeving van het plangebied ontstaat een gemengde wijk met wonen en niet-woonfuncties in een hoogstedelijke setting. De onderhavige hoogbouw is onderdeel van deze gebiedsontwikkeling en voegt zich goed hierin. Er is geen sprake van het onevenredige uitzichtbeperking of beperking van privacy. Deze zijn beiden in een hoogstedelijke omgeving al beperkt. Voor bedrijven en kantoren is vooral de zichtbaarheid vanuit de omgeving van belang. Bestaand woningen bevinden zich op zodanige afstand dat hier geen sprake zal zijn van een negatief effect.

5.13 Ecologie

5.13.1 Flora en Fauna

Voor de bescherming van natuurgebieden en diersoorten is sinds 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming van kracht.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

In juli 2020 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd (zie Bijlage 23). Hieruit is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen binnen de planlocatie is uit te sluiten. Een onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Els & Linde heeft in 2022 bevestigd dat het rapport uit 2020 nog actueel is.

Amsterdam heeft de ambitie om natuurinclusief bouwen als randvoorwaarde op te nemen in het planproces. Nieuwe gebouwen kunnen worden voorzien van neststenen voor vogels. Ook voor vleermuizen kunnen voorzieningen worden ingepast. Tuinen en de openbare ruimte kunnen zo worden ingericht dat allerlei soorten dieren er een thuis vinden. Elk project(gebied) draagt bij aanmeer biodiversiteit. Aan de hand van een puntensysteem kan worden beoordeeld of het plan hier voldoende aan bijdraagt. Het plangebied moet minimaal 30 punten scoren, zoals vastgelegd in de bouwenvelop.

5.13.2 Natuurgebieden en stikstofdepositie

In februari 2022 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een onderzoek naar het effect van het project op stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden uitgevoerd (zie Bijlage 24). Hieruit is gebleken dat in de bouw- en de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Andere effecten op de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland zijn niet te verwachten.

Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het voornemen.

5.14 Water

5.14.1 Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

5.14.2 Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water is vastgesteld in 2000. De kaderrichtlijn heeft als doelstellingen:

- Een goede ecologische toestand van de oppervlaktewateren (zoete, kust- en overgangswateren);
- Het tot nul terugbrengen van de lozing van gevaarlijke stoffen;
- Een goede toestand van het grondwater;
- Een duurzaam gebruik van water;
- Afzwakking van de negatieve gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van een ruimtelijke ontwikkeling voor het waterbeheersysteem en op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling en het waterbeheer op elkaar worden afgestemd.

In het voorliggende bestemmingsplan is de watertoets opgenomen in paragraaf 5.14.3.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

a. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
b. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoet water
c. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
d. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
e. Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en

ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer.

Er bevindt zich geen water in het plangebied. Het plangebied is in de huidige situatie reeds geheel verhard en in gebruik als parkeerterrein. Er worden geen nationale belangen geraakt.

Integrale Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

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

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Op dit moment is de Integrale Keur AGV 2019 vigerend.

Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. 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. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2027

Op 15 februari 2022 is het 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 (wadis).

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 70mm norm, en de 90mm 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.

5.14.3 Watertoets

Waterkwaliteit

Voor de waterkwaliteit is het Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027 kader. Oppervlaktewater wordt systematisch gecontroleerd op kwaliteit. De waterkwaliteit mag niet achteruitgaan. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is niet toegestaan.

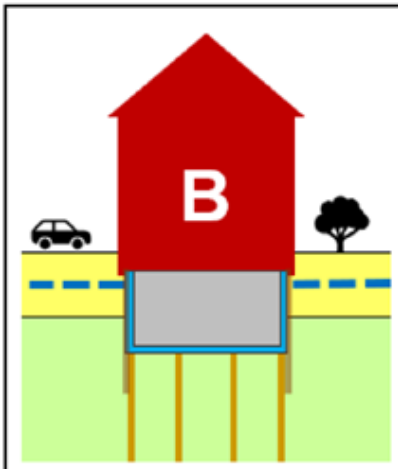
Indien dergelijke materialen noodzakelijkerwijs toegepast moeten worden, wordt uitgegaan van zinken goten welke van een coating worden voorzien waardoor het zink niet zal uitlogen. Daarnaast wordt waar mogelijk gewerkt met loodvervangers. Uitgangspunt voor Waternet is dat gebiedseigen water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Dit kan op verschillende manieren (bijvoorbeeld door vegetatiedaken). Waternet hanteert als uitgangspunt dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden.

Grondwater

Het project voorziet in een ondergrondse bouwlaag ten behoeve van de fietsenstalling. Deze is groter dan 300 m^2, waardoor op grond van regels met betrekking tot grondwaterneutrale kelders een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd moet word. In november 2023 is daarom door onderzoeksbureau Fugro een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 25).

Uit het onderzoek is gebeken, dat de toekomstige kelder de topzandlaag deels zal doorsnijden. De kelder beslaat een groot deel van het terrein, maar rondom de kelder is ruimte voor grondwater.

De invloed van de kelder op de grondwaterstanden is berekend middels een grondwatermodel. Uit de modelberekeningen volgt dat de nieuw te realiseren kelder een invloed van >5cm heeft op de grondwaterstand buiten het eigen kavel. Uit de debietberekening volgt een afname van het grondwaterdebiet op de kavel. Daarom wordt aanbevolen om onder de kelder een werkvloer (grondverbetering) aan te brengen met een dikte van minstens 0,3 m. Hiervoor dient drainagezand (volgens RAW-classificatie) te worden toegepast (aanname doorlatendheid 20 á 30 m/dag). Deze grondverbetering dient rondom de kelder in verbinding te worden gebracht met de topzandlaag, zodat het grondwater dat onder de kelder doorstroomt aansluit op de topzandlaag. Zo wordt een doorlopende waterdoorlatende laag ter plaatse van de kelder in stand gehouden. Een schematische weergave van deze maatregel, zoals deze is opgenomen in het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam, is weergegeven in volgende afbeelding.



Maatregel B: zoveel als mogelijk trekken van damwanden na realisatie

In deze maatregel wordt uitgegaan dat (een deel van de) damwanden aan het eind getrokken kunnen worden. Om de grondwaterstroming te waarborgen, dient wel een omstorting met drainagezand of grind gemaakt te worden, die in verbinding staat met het freatische pakket. De eisen zijn verder gelijk aan maatregel A. Bij toepassing van koekoeken als verlichtingsmethode is het trekken van damwanden in een aantal gevallen mogelijk. In dat geval worden de damwanden deels aan de voor- en achterzijde van het pand verwijderd.

Afbeelding: schematische weergave maatregel grondverbetering

Opgemerkt wordt dat op de verwerking van hemelwater op de projectlocatie de hemelwaterverordening Amsterdam van toepassing is. Bij het invulling geven aan dit beleid dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van de kelder. Er zal worden voldaan aan de hemelwaterverordening. Dit wordt in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag getoetst.

Dempingen van oppervlaktewater

Verlies aan oppervlaktewater dient elders binnen het plangebied (vooraf) te worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de demping van water. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap AGV dient bij een toename van meer dan 1.000 m2 verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem.

Momenteel bestaat het plangebied voor circa 90% uit bestrating / verharde ondergrond. Uiteindelijk zal B@Home door het toevoegen van daktuinen en een binnentuin van 1.200 m^2 voor meer dan 50% uit groen bestaan. Dit bestemmingsplan voorziet dan ook niet in een toename van het verharde oppervlak, zodat er geen compensatie-eis aan de orde is. Het vergroenen zal een belangrijke bijdrage leveren in de verbetering van de waterberging voor het gehele Schinkelkwartier en zal bovendien hittestress verminderen.

Ontwateringsnorm

Bij nieuwe ontwikkelingen is een ontwateringsnorm van 90 cm voor bouwen met kruipruimte het uitgangspunt, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende groeimogelijkheden voor bomen. Hier wordt bij nadere planuitwerking rekening mee gehouden.

Klimaatadaptie en Rainproof

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard. Uitgangspunt is dat wordt voorzien in een waterneutrale planontwikkeling. De nieuwe situatie voorziet in een binnentuin van 1.200 m^2, die voor meer dan 50 procent uit groen zal bestaan. Daarnaast wordt voorzien in daktuinen. Verharding wordt waterdoorlatend aangelegd. In het bouwplan wordt rekening gehouden met de eisen voor het vasthouden en vertraagd afvoeren van hemelwater.

De gemeente Amsterdam stimuleert ontwikkelende partijen om groen en water in een vroegtijdig stadium van de gebiedsontwikkeling te integreren in het ontwerp. In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is een extra inspanning nodig om de leefbaarheid van de stad te behouden. Daarom is klimaatadaptatie (het aanpassen van de omgeving aan de klimaatverandering) onontkoombaar. Voor nieuwbouw en transformatie betekent dit dat er maatregelen getroffen moeten worden om hittestress in de buitenruimte en oververhitting van binnenruimtes te voorkomen. Er moet voldoende water opgevangen worden in en om de gebouwen.

Bij het ontwerp van gebouwen gelden eisen voor het vasthouden en vertragen van infiltrerend hemelwater. Er wordt ervan uitgegaan dat de kavel een bui van 70 millimeter in een uur zelf opvangen en daarna geleidelijk (2,5 mm per uur) afvoeren en dat opgevangen hemelwater optimaal wordt benut. Deze ontwerpeis is terug te vinden in de Hemelwaterverordening Amsterdam (2021). Gebouwen krijgen waar mogelijk dakterrassen, groene daken en groene gevels.

Technische/elektrische installaties en vitale infrastructuur worden hoog worden geplaatst en er wordt voorzien in een voldoende hoog bouwpeil (10 cm hoger dan gemiddelde maaiveld) en een waterkerende plint van 20 cm.

Minimaal 50% van het dakoppervlak moet bestaan uit biodiverse en inheemse dakbegroeiing. Voor de inpassing van het groen moet voldoende gronddekking en waterbeschikbaarheid worden meegenomen in het ontwerp. In overleg en goed onderbouwd kan hiervan worden afgeweken, mits de afname van het groen wordt ingeruild voor een invulling die ten goede komt aan de duurzaamheid. Het maximaal haalbare dakoppervlak dient in dat geval te worden gebruikt voor hoofdzakelijk intensieve, biodiverse en inheemse dakbegroeiing.

Bij het definitief ontwerp (DO) van een gebouw stelt de ontwikkelende partij een plan op om te laten zien hoe klimaatadaptie tot zijn recht komt op de kavel. Het betreft een kavel gerichte stresstest op hitte, droogte, extreme neerslag en overstromingsrisico.

De met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte bebouwing zal voldoen aan de hiervoor genoemde voorwaarden en eisen. Een deel van het dak wordt uitgerust als retentiedak.

Advies Waternet namens Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

In het kader van het vooroverleg (zie ook paragraaf 8.2) is de waterparagraaf ook voorgelegd aan Waternet voor advies. Op 14 oktober heeft waternet advies uitgebracht. De meeste opmerkingen hadden betrekking op verouderd beleid. Daarnaast is gevraagd om eventuele watercompensatie niet alleen voor het plangebied te beschouwen maar voor de omgeving. Het advies is in voorliggende waterparagraaf verwerkt.

Conclusie

Het bestemmingsplan leidt niet tot veranderingen in de waterstructuur en heeft geen negatief effect op de waterhuishouding. Uit een geohydrologisch onderzoek is gebleken, dat de ondergrondse fietsenstalling geen negatief effect heeft op het grondwater. Wel dienen maatregelen worden toegepast. Er zal worden voldaan aan de hemelwaterverordening. De locatie is in de huidige situatie volledig

verhard, zodat er geen sprake zal zijn van een toename aan verharding. De maatregelen die genomen zullen gaan worden zullen voor een verbetering van de situatie zorgen.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat gelet op bovenstaande de watertoets de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.15 Hittestress

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

Het plangebied ligt in een overgangsgebied tussen de dichtbebouwde stad en het omringende landschap, waar duidelijk sprake is van grote temperatuurverschillen. In de huidige situatie blijven met name de snelwegen, bedrijfs- en kantoorgebouwen en parkeerterreinen nog lang warm, terwijl de sportvelden en het groene profiel van het spoortracé 's nachts juist snel afkoelen.

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

In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard. De nieuwe situatie voorziet in een binnentuin van 1.200 m2, die voor meer dan 50 procent uit groen zal bestaan. Daarnaast wordt voorzien in daktuinen. Daarmee wordt de kans op hittestress verminderd.

5.16 Stralingshinder

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.

Ten zuiden van het plangebied is een transformatorhuis gesitueerd. Deze wordt op termijn verwijderd. Direct ten westen van het plangebied ligt een 50 kV hoogspanningsleiding. Deze wordt in het kader van de gebiedsontwikkeling verlegd. Deze voorzieningen komen op voldoende afstand van het plangebied te liggen, zodat geen sprake is van stralingshinder. Aanvullend geldt dat inpandige traforuimten alleen mogelijk is nadat advies met betrekking tot elektromagnetische velden is ingewonnen bij GGD Amsterdam.

5.17 Sport en bewegen

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

1. De uitgangspunten van de Beweeglogica zijn:
2. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en voetganger;
3. In de Bewegende Stad is sport om de hoek;
4. De Bewegende Stad is een speeltuin;
5. In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten.

Voor de benodigde hoeveelheid sportvoorzieningen in de toekomstige situatie dient te worden getoetst aan de Amsterdamse referentienormen voor sport. Het plan voorziet in een groen binnenterrein, waar ruimte is voor bewegen. Daarnaast voorziet het plan in een sportruimte/fitness van circa 250 m^2. Hiermee wordt bijgedragen aan het invullen van de referentienorm voor sport en spelen en draagt het plan bij aan het bevorderen van beweging.

5.18 Energie

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

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

De herontwikkeling B@Home betreft nieuwbouw. Dit houdt in dat er in de toekomstige situatie niet meer gebruik wordt gemaakt van aardgas. Het plan wordt aardgasloos opgeleverd. Het plangebied ligt op meer dan 40 m afstand van het warmtenet, namelijk op circa 60 m. Er wordt voorzien in een duurzamer alternatief, zodat er geen aansluitplicht op stadswarmte geldt. Het plan voorziet in een aansluiting op WKO, warmtepompen en PV-panelen.

Het plan voorziet in diverse maatregelen waarmee het beoogde installatieconcept beter presteert beter dan de wettelijke BENG-norm voorschrijft. Daarnaast wordt ruimte gereserveerd voor het toevoegen van PV-panelen met een verbetering richting energieneutraal als gevolg.

5.19 Circulair bouwen

Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. Onderstaande ambities zijn benoemd in de bouwenvelop en richtinggevend geweest voor het bestemmingsplan. In de verdere bouwkundige en architectonische uitwerking van het bouwplan zullen deze aspecten verder worden uitgewerkt.

De gemeente zet in op een circulaire economie. Hieronder hoort ook het gebruik van duurzame materialen. Het gebruik van hout met het FSC keurmerk is een randvoorwaarde. De ambitie is om een zo laag mogelijke MPG score te behalen. Er geldt een norm van 0,8 voor de milieuprestatie van een gebouw (MPG). Bij voorkeur wordt gestreefd naar een MPG van maximaal 0,5. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat flexibel, adaptief en demontabel bouwen het uitgangspunt is, waarbij met oog op de levensduur van gebouwen en toekomstige functieverandering bij voorkeur open bouwsystemen zonder vaste scheidingswanden worden toegepast.

Bij sloop en nieuwbouw wordt een grondstoffenpaspoort opgesteld, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt welke materialen worden gebruikt, welke materialen zijn hergebruikt en welke fundamentele onderdelen en materialen weer kunnen worden hergebruikt. Het rapport wordt opgesteld bij het definitief ontwerp. In het grondstoffenpaspoort voor het plan wordt uitgegaan van de toepassing van duurzame en herbruikbare materialen. Er worden voor huishoudelijk afval ondergrondse inzamelpunten gerealiseerd door de gemeente. Voor niet-huishoudelijk afval wordt voorzien in inpandige afvalinzameling.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de bestemmingsplanregels. Daarbij wordt uitgelegd wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels.

6.2 Opbouw bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

6.2.1 Verbeelding

Op grond van artikel 1.2.3 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten alle bestemmingsplannen in elektronische vorm worden vastgesteld. Daarnaast moet er een versie van het vastgestelde plan in analoge vorm worden gemaakt. Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de analoge verbeelding weergegeven.

6.2.2 Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid zijn de regels van dit bestemmingsplan conform de SVBP in hoofdstukken geplaatst. Daarbij is een vaste volgorde aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

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

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

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de bouwregels: regels omtrent hoogte, bouwgrenzen et cetera;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bouwregels;
- specifieke regels met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gebruiksregels;
- de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan te

wijzigen.

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

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

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

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

6.3 Toelichting per artikel

In deze paragraaf wordt per artikel uiteengezet op welke wijze het beleid, de regelgeving en het ruimtelijk kader/spelregelkaart zijn vertaald in de regels van het bestemmingsplan 'B@Home, Johan Huizingalaan 763a'.

6.3.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

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

Wijze van meten (artikel 2)

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

6.3.2 Bestemmingsregels

Gemengd (artikel 3)

Het grootste deel van het plangebied is bestemd als 'Gemengd'. Binnen deze bestemming zijn woningen, een hotel met 30 kamers en kantoren over alle bouwlagen toegestaan. op de begane grond zijn ook ander functies toegestaan, zoals commerciële functies, gemeenschappelijke ruimten (lobby) en parkeervoorzieningen voor fietsen. Daarnaast wordt voorzien in een ondergrondse fietsenstalling.

In de verbeelding is door middel van een bouwvlak aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan. Gronden buiten het bouwvlak mogen niet bebouwd worden met gebouwen. De bouwhoogte varieert van 24 tot 56 meter (t.o.v. NAP). Het programma is per functie gemaximeerd in aantallen of bruto vloeroppervlak.

Nodige maatregelen vanwege de geluidssituatie zijn gewaarborgd in de bouwregels. Met betrekking tot windhinder zijn nadere eisen opgenomen.

Verkeer (artikel 4)

De openbare ruimte ten oosten en noorden van het perceel is bestemd als 'Verkeer'. Betreffende gronden zijn met name bestemd als verkeersareaal. Hierdoor wordt de ontsluiting van het plangebied zekergesteld.

Waarde Archeologie (dubbelbestemming) (artikel 5

Ten behoeve van de bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie conform de archeologische beleidskaart (zie ook paragraaf 5.8.2) opgenomen. Ter plaatse van deze dubbelbestemming geldt dat gebouwen en werken in principe niet zijn toegestaan, mits deze aan bepaalde voorwaarden voldoen (verstoringsdiepte en oppervlak) of na het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Voor werkzaamheden dieper dan 1,5 meter of met een oppervlak van 500 m^2 en meer geldt een onderzoeksplicht.

Het bevoegd gezag de in het bestemmingsplan opgenomen dubbelbestemmingen wijzigen, indien archeologisch onderzoek daar aanleiding toe geeft.

6.3.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 6)

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

Algemene bouwregels (artikel 9)

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

Algemene gebruiksregels (artikel 10)

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

Algemene aanduidingsregels (artikel 11)

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

Algemene afwijkingsregels (artikel 12)

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

Algemene wijzigingsregels (artikel 13)

In dit artikel zijn situaties geschetst waarvoor het bestemmingsplan, door middel van het door het

college van burgemeester en wethouders vastgesteld wijzigingsplan, gewijzigd kan worden.

Overige regels (artikel 14)

Hierin is bepaald dat, waar in de regels worden verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

6.3.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 15)

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

Slotregel (artikel 16)

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

7.2 Wettelijk kader

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. De bouw van minimaal één woning is al aangemerkt als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Er gelden echter wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

7.3 Kostenverhaal en planschaderisico

Het bestemmingsplan maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zodat in beginsel een exploitatieplan nodig is. Het kostenverhaal is in dit geval anderszins verzekerd. In het kader van de planontwikkeling heeft de gemeente met de erfpachter een afsprakenbrief gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de verhalen van gemeentelijke kosten. Hierdoor is het opstellen van een exploitatieplan niet meer nodig. In een planschaderisicoanalyse is het risico op planschade beoordeeld. Hierbij is een planologische vergelijking gemaakt tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Daarnaast wordt ook een overeenkomst gesloten over eventueel planschadeverhaal. De kosten van eventuele planschade zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan heeft betrekking op de communicatie met belanghebbenden en het draagvlak voor het plan. In het kader van de planvoorbereiding is gedurende de verschillende planfasen met gebruikers in het gebied, omwonenden, omliggende bedrijven en marktpartijen gesproken. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van het wettelijk vooroverleg weergegeven. In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan heeft geen inspraak plaatsgevonden.

8.2 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening heeft overleg plaatsgevonden met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan op 20 september 2022 voor advies voorgelegd aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Waternet;
3. Gasunie;
4. Brandweer/Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland;
5. ProRail;
6. GVB;
7. Tennet;
8. Liander;
9. Gemeente Amsterdam Monumenten en Archeologie;
10. Gemeente Amsterdam Bijzondere projecten.

Van de overlegpartners hebben 8 gereageerd. GVB en Liander hebben niet gereageerd. Er wordt ervan uitgegaan dat deze twee partijen instemmen met de inhoud van dit bestemmingsplan. In het vervolg worden de reacties kort samengevat en wordt vervolgens een reactie gegeven.

<u>Provincie Noord-Holland</u>

De provincie vraagt of het klopt dat een deel van het plangebied kavel binnen het LIB 5 ligt, maar dat de voorgestelde bebouwing net buiten deze zone is geprojecteerd? - *Het plangebied ligt geheel buiten het LIB 5 gebied.*

De provincie heeft verder geen opmerkingen op het plan.

<u>Waternet</u>

De meeste opmerkingen hadden betrekking op verouderd beleid. Daarnaast is gevraagd om eventuele watercompensatie niet alleen voor het plangebied te beschouwen maar voor de omgeving. *De reactie van Waternet/AGV heeft in de toelichting geleid tot aanvullingen ten aanzien van beleid, watercompensatie, grondwaterpeil en maaiveldhoogte. Het advies is in paragraaf 5.14.3 van dit bestemmingsplan verwerkt.*

<u>Gasunie</u>

Men geeft aan dit zich geen gasleidingen van de Gasunie in en rond het plangebied bevinden. De nu

ingetekenede dubbelbestemming 'Leiding - Gas' dient daarom ook uit de verbeelding en de regels verwijderd te worden. *De dubbelbestemming 'Leiding-Gas' is verwijderd uit het bestemmingsplan.*

Brandweer/Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland

Er is een positief advies uitgebracht door de Veiligheidsregio. - *Het advies is opgenomen in paragraaf* 5.9.4. *Naar aanleiding van de reactie van de Veiligheidsregio is de toelichting aangevuld ten aanzien van zelfredzaamheid, hulpverlening en maatregelen.*

ProRail

Men geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Tennet

Men geeft aan geen opmerkingen te hebben.

Gemeente Amsterdam Monumenten en Archeologie

Gevraagd wordt om een dubbelbestemming op de verbeelding op te nemen ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden. - *Dit is in de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan opgenomen, zoals gevraagd. Er is een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de zone rond de voormalige Sloterweg en is in de toelichting opgenomen dat het college van B&W op 22 december 2020 heeft besloten dat een drietal gebouwen in Nieuwe Meer Oost niet kunnen worden behouden.*

Daarnaast is gevraagd om de teksten met betrekking tot archeologie en bovengrondse cultuurhistorische waarden aan te vullen. - *Ook dit is aangevuld, zoals gevraagd.*

Gemeente Amsterdam Bijzondere projecten

Geadviseerd wordt om ten aanzien van de akoestische situatie uit te gaan van een situatie waarbij de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken. - *Dit gaat op zijn vroegst in 2036 gebeuren en ook dat is nog niet zeker. - Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vindt op zijn vroegst over 13 jaar plaats. Er kan dan ook nu nog niet hiermee rekening worden gehouden.*

Verder wordt gevraagd om het geluidsrapport en de beschrijving hiervan in de voorliggende toelichting aan te passen wat betreft het spoorweglawaai. - *Dit is aangepast. Ook hierbij kan geen rekening worden gehouden met een doorgetrokken Noord/Zuidlijn.*

GVB

Verzocht is om in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de geluidbelasting van de ringlijn langs de A4. - *Het onderzoek is hiermee aangevuld, zoals gevraagd.*

8.3 Inspraak en participatie

8.3.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 2 lid 3a van de Inspraakverordening Amsterdam 2016 is er geen inspraak vereist als het besluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat is bij het bestemmingsplan aan de orde. Op grond van de inspraakverordening van Amsterdam is er dus geen inspraak nodig.

8.3.2 Participatieplan

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

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

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

Op 20 juni 2023 heeft er voor de belangrijkste stakeholders uit het gebied (voornamelijk gebruikers, niet bewoners) een eerste participatieavond plaatsgevonden waar de plannen voor Nieuwe Meer Oost zijn toegelicht door de gemeente, ontwikkelaar RED voor het IBM-kavel en ontwikkelaar COD voor het Timeless kavel. Er heeft op 17 oktober 2023 een informatiemarkt plaatsgevonden voor de omgeving en omwonenden in B. Amsterdam. Dit is door drie partijen georganiseerd, COD/Timeless, RED en de gemeente. Er was hier, onder het genot van een lokaal hapje en drankje, informatie op te halen over alle onderdelen van de plannen en men kon in gesprek gaan met de betrokken projectleiders of ontwikkelaars.

8.4 Bestemmingsplanprocedure

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

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

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

Ontwerpbestemmingsplan

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

Vaststelling

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

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

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

8.5 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan B@Home, Johan Huizingalaan 763a, het concept MER Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier, het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder en de daarop betrekking hebbende stukken, hebben met ingang van 12 oktober 2023 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Er is 1 zienswijze ontvangen van Global Switch. Deze zienswijze is beantwoord in de nota van beantwoording zienswijzen (zie Bijlage 26). De zienswijze heeft aanleiding gegeven het akoestisch onderzoek aan te passen. Dit heeft echter niet tot inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan geleid.

Overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening zijn de overlegpartners van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro geïnformeerd over de ter inzage legging en zijn zij in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Daarvan is geen gebruik gemaakt.