Signed By: de Heus, D.
15/04/2026 19:35:42 +02:00
ID: d01cd0d6-5ab4-4516-a261-c8980c5e1fa5
Auth: Scribble



TOELICHTING

Signed By: Poppens, T.
15/04/2026 19:36:44 +02:00
ID: d01cd0d6-5ab4-4516-a261-c8980c5e1fa5
Auth: Scribble



TAM-omgevingsplan
Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding, achtergrond en doelstelling 3
1.2 Ligging en begrenzing plan-wijzigingsgebied 4
1.3 Vigerende Omgevingsplan met bestemmingsplannen 7
1.4 Procedure 8
HOOFDSTUK 2 VISIE ONTWIKKELING DE SCHEG (OOST) 9
2.1 Uitgangspunten projectontwikkeling, en context 9
2.2 Ruimtelijke structuur en uitwerking 10
HOOFDSTUK 3 PROJECT DE SCHEG OOST 13
3.1 Algemeen 13
3.2 Ruimtelijke- en stedenbouwkundige structuur, en inrichting 13
3.3 Wonen 16
3.4 Parkeren 17
3.5 Bebouwing 17
3.6 Afwijkingen van omgevingsplan-bestemmingsplan 19
HOOFDSTUK 4 TOELICHTING JURIDISCHE REGELING 21
4.1 Algemeen 21
4.2 Planregels 22
HOOFDSTUK 5 BELEID EN REGELGEVING 26
5.1 Rijk 26
5.2 Provincie 28
5.3 Gemeente 29
HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSASPECTEN 33
6.1 Bodemkwaliteit 33
6.2 Water 35
6.3 Duurzaamheid en Klimaatadaptatie 42
6.4 Verkeer 44
6.5 Natuur 47
6.6 Archeologie en Cultureel Erfgoed 50
6.7 Geluid 54
6.8 Luchtkwaliteit 59
6.9 Externe veiligheid 59
6.10 Overige aspecten 64
6.11 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r. - mer) 65
HOOFDSTUK 7 MAATSCHAPPELIJKE EN FINANCIËLE ASPECTEN 67
7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 67
7.2 Economische uitvoerbaarheid 67

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding, achtergrond en doelstelling

Het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" is een wijziging van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. Dit TAM-omgevingsplan vervangt het grootste deel van het bestemmingsplan De Scheg Oost.
Het TAM-omgevingsplan is een toevoeging in Hoofdstuk 22 van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen, waarbij de regels van het TAM-omgevingsplan in een separate structuur/voorziening zijn te vinden. Naast het TAM-omgevingsplan gelden de regels van het Omgevingsplan voor zover van toepassing.
'TAM' staat voor Tijdelijke Alternatieve Maatregel. In hoofdstuk 4 wordt het TAM-omgevingsplan nader toegelicht.

Het doel van deze omgevingsplanwijziging (ofwel dit TAM-omgevingsplan) is het inpassen van de omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten voor het gebied De Scheg Oost in het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. In totaal omvat het “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost” 152 woningen. Dit woningaantal komt overeen met de reeds verleende omgevingsvergunningen.

Een doel van het inpassen van de omgevingsvergunningen voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) in dit TAM-omgevingsplan, is het creëren van mogelijkheden van vergunningsvrij bouwen of voor vergunningverlening van bijbehorende bouwwerken. Voor een bouwperceel dat is mogelijk gemaakt met een dergelijke omgevingsvergunning bestaat niet de (volwaardige) mogelijkheid van vergunningsvrij bouwen.
Een subdoel van dit TAM-omgevingsplan is het opheffen van potentiële woningbouw mogelijkheden die geen onderdeel zijn van het nieuwe stedenbouwkundig plan.
Een ander doel van dit TAM-omgevingsplan is het corrigeren van bestemmingsvlakken in verband met de gewijzigde woningbouw en/of de herontwikkeling.

Dit TAM-omgevingsplan heeft betrekking op (het inpassen en inkaderen van) de ontwikkeling van het gebied De Scheg Oost met 152 woningen. De realisatie van de ontwikkeling en woningbouw is gaande. Voor het gehele gebied De Scheg Oost is reeds een bestemmingsplan met maximaal 172 woningen in werking getreden. Ten opzichte van het bestemmingsplan "De Scheg Oost" is sprake van een herontwikkeling van de bouwplannen, in meerdere fasen. Het plan en project De Scheg Oost is ook bekend onder de naam "Eilands' Eigen".

Voor Amstelveen vormt het gebied De Scheg de laatste uitbreidingsmogelijkheid voor woningbouw buiten de rand van de huidige stad, binnen de mogelijkheden van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Op 30 september 2015 is voor De Scheg een Ontwikkelvisie vastgesteld door de gemeenteraad.
De Scheg wordt een woonwijk met ongeveer 1.400 woningen. De Scheg bestaat uit drie (deel)gebieden: West, Midden en Oost.

Op 16 februari 2023 is een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van 172 woningen in De Scheg Oost. Deze omgevingsvergunning is onherroepelijk geworden.
De ontwikkelaar is/was reeds gestart met het bouwrijp maken van het terrein, maar dit is tot stilstand gekomen in 2023. Het gebied De Scheg Oost was voor enige tijd een braakliggend terrein.
De reeds verleende omgevingsvergunning van 2023 heeft niet geleid tot bouw van woningen. Daarom zijn omgevingsvergunningen voor een herontwikkeling aangevraagd. Deze omgevingsvergunningen zijn eind 2024 en begin 2025 verleend. Het gebied is momenteel grotendeels een bouwterrein. Voor een deel zijn de woningen gereed.

De herontwikkeling De Scheg Oost met 152 woningen is verdeeld over meerdere fasen.

In het oorspronkelijke stedenbouwkundig bouwplan De Scheg Oost van 2021/2022 zitten 172 woningen, waarvan 76 appartementen. Het stedenbouwkundig bouwplan, het woningbouwprogramma en de bebouwing zijn strak geregeld in het bestemmingsplan "De Scheg Oost". Vanwege marktomstandigheden zijn het woningbouwprogramma en de bouwplannen aangepast. In het aangepaste stedenbouwkundig bouwplan De Scheg Oost zitten 152 woningen, zonder appartementengebouwen, en met in delen woningbouw buiten de bestemmingsvlakken, bouwvlakken en toegestane woningaantallen en -types van het bestemmingsplan. Het aangepaste plan kent 50 beneden-boven woningen en 102 (reguliere) grondgebonden woningen.

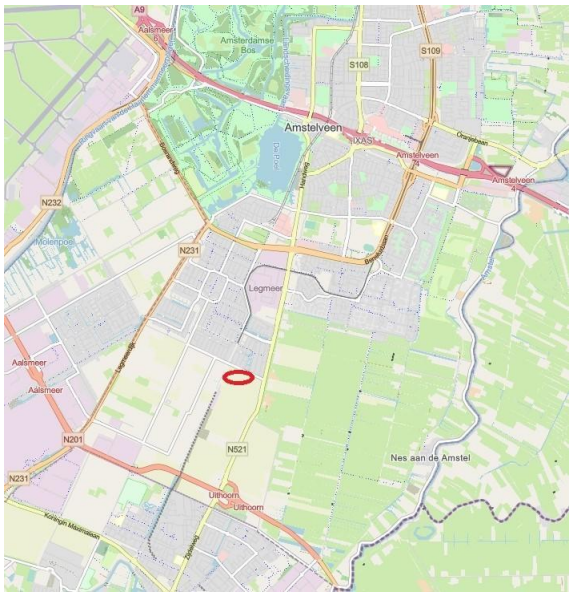
Afbeelding 1.1: Situatie De Scheg Oost (en directe omgeving) in november 2025



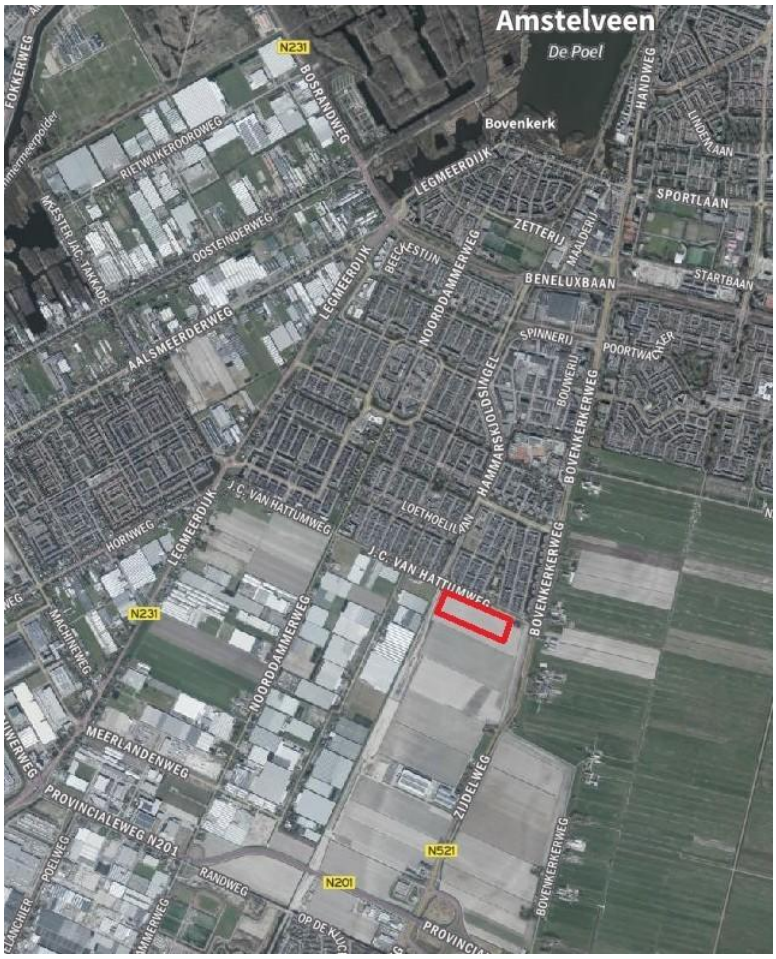
1.2 Ligging en begrenzing plan-wijzigingsgebied

Het onderhavige wijzigingsgebied van het omgevingsplan beperkt zich tot het gebied De Scheg Oost.
Het gebied De Scheg Oost betreft het oostelijke deel van het gebied De Scheg en is gelegen ten zuiden van de wijk Westwijk. De Scheg Oost is zuidelijk langs de J.C. van Hattumweg gelegen, ten oosten van de trambaan. De Scheg Oost ligt westelijk van de Bovenkerkerweg, op circa 125 meter afstand van die weg.

Afbeelding 1.2A: Ligging plangebied De Scheg Oost



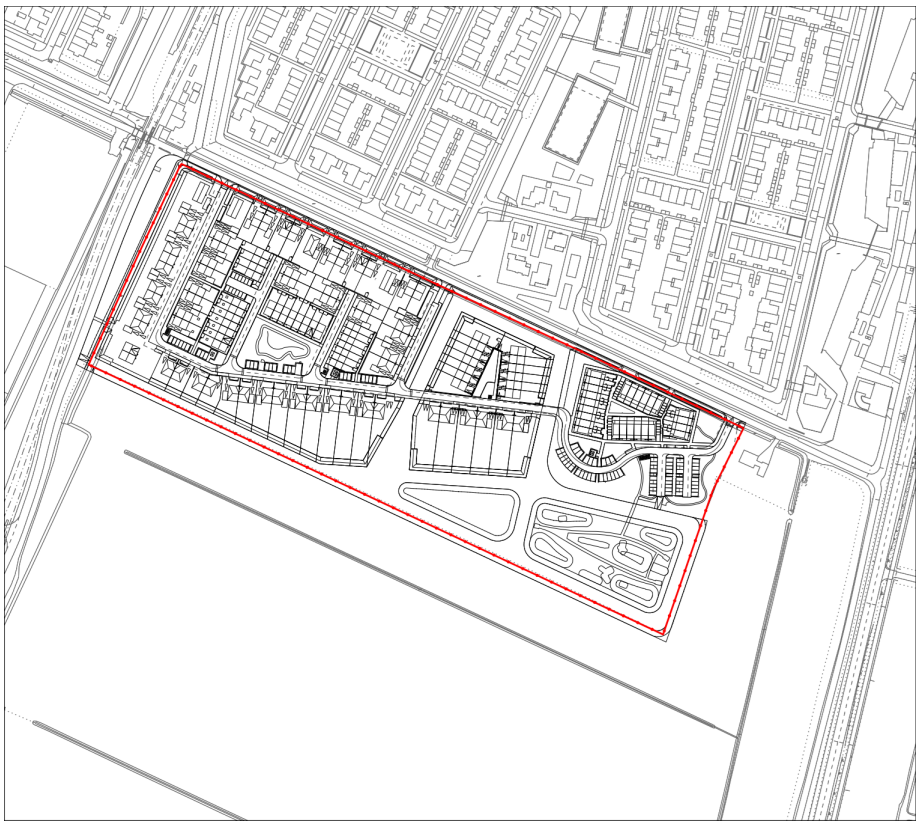
Afbeelding 1.2B: Ligging en globale begrenzing (plan)gebied De Scheg Oost op luchtfoto



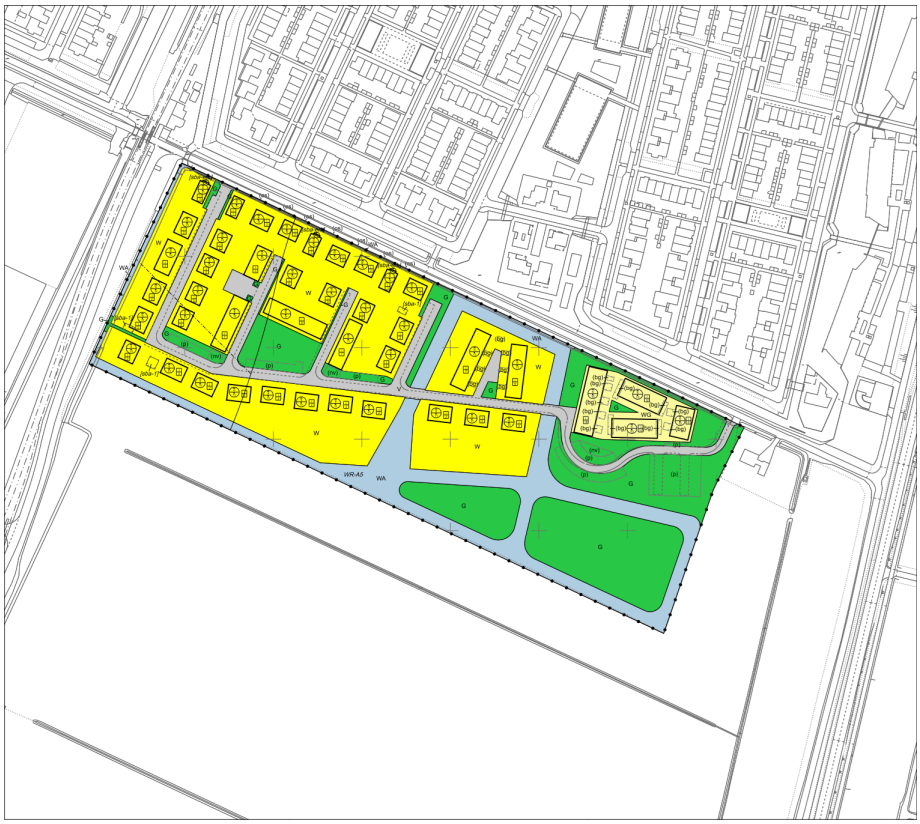
Afbeelding 1.2C: Begrenzing plangebied/TAM-omgevingsplan De Scheg Oost / wijzigingsgebied omgevingsplan, op/met luchtfoto situatie medio 2024



Afbeelding 1.2D: Begrenzing plangebied/TAM-omgevingsplan De Scheg Oost / wijzigingsgebied omgevingsplan, met indicatieve weergave stedenbouwkundig plan



Afbeelding 1.2E: Verbeelding TAM-omgevingsplan De Scheg Oost, onderhavig wijzigingsgebied omgevingsplan



De noordzijde van het gebied De Scheg Oost wordt begrensd door de J.C. van Hattumweg. De zuidelijke begrenzing van het plangebied De Scheg Oost wordt bepaald door een agrarisch perceel en sloot, en is mede gerelateerd aan een LIB-contour zijnde een beperkingenlijn van Schiphol voor woningbouw. De westgrens van het plangebied wordt bepaald door de tramlijn en het terrein van de tramremise.

1.3 Vigerende Omgevingsplan met bestemmingsplannen

Ter plaatse van het onderhavige plan-/wijzigingsgebied gelden binnen het Omgevingsplan gemeente Amstelveen momenteel de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan De Scheg Oost, vastgesteld op 1 juni 2022.
- Paraplubestemmingsplan Datacenter Amstelveen, vastgesteld op 18 oktober 2023.
- Paraplubestemmingsplan Flitsbezorgdiensten Amstelveen, vastgesteld op 13 maart 2024.
- Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie Amstelveen 2024, vastgesteld op 24 april 2024.

Deze bestemmingsplannen maken onderdeel uit van Omgevingsplan gemeente Amstelveen, en worden aangemerkt als het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Met het onderhavige TAM-omgevingsplan worden deze bestemmingsplannen buiten werking gesteld binnen het gebied van het TAM-omgevingsplan.

Het bestemmingsplan "De Scheg Oost" kent ook een klein los oostelijk vlak ter plaatse van de Bovenkerkerweg. Dat deel van het bestemmingsplan blijft in werking. Het onderhavige TAM-omgevingsplan ligt enkel ter plaatse van het gebied De Scheg Oost.

Afbeelding 1.3: Bestemmingsplan De Scheg Oost



1.4 Procedure

De planprocedure van het onderhavige "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" ziet er als volgt uit.

Het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt op basis van artikel 16.30 Omgevingswet (Ow) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegd. De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt gedaan via digitale weg in het Gemeenteblad. Het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kunnen zienswijzen bij de gemeente worden ingediend. Eventuele zienswijzen worden meegenomen bij de besluitvorming over het TAM-omgevingsplan.

Het ontwerp TAM-omgevingsplan heeft van 13 december 2025 t/m 23 januari 2026 ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerp TAM-omgevingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Na de vaststelling van het TAM-omgevingsplan door de gemeenteraad ligt het vastgestelde TAM-omgevingsplan zes weken ter inzage en kan een beroepschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

HOOFDSTUK 2 VISIE ONTWIKKELING DE SCHEG (OOST)

2.1 Uitgangspunten projectontwikkeling, en context

De Scheg is in de Structuurvisie Amstelveen 2025+ al benoemd als woningbouwontwikkeling aan de zuidzijde van Westwijk. Deze structuurvisie is in 2011 vastgesteld. Sindsdien hebben diverse maatschappelijke ontwikkelingen hun invloed gehad op de planvorming, waaronder de financiële crisis. De gebiedsontwikkeling De Scheg is, na de structuurvisie, opgenomen in de Omgevingsvisie Amstelveen 2040.
De Scheg is opgesplitst in drie deelgebieden, namelijk West, Midden en Oost. Tevens zijn er drie bestemmingsplannen voor De Scheg. De uitgangssituatie voor de deelgebieden varieert, maar met betrekking tot de zuidelijk gelegen vliegroute/LIB-zone-5 geldt hetzelfde uitgangspunt voor de begrenzing van de woningbouw.
Ten opzichte van het bestemmingsplan De Scheg Oost hebben er aanpassingen in de bouwplannen plaatsgevonden, maar is dezelfde uitgangssituatie van toepassing geweest.

Onder meer de volgende zaken hebben de uitgangspunten bepaald voor de planontwikkeling De Scheg en het plangebied De Scheg Oost:

- In september 2015 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder vastgesteld.
- In 2017 heeft een aanpassing plaatsgevonden van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Hierdoor is de zogenaamde 20 Ke-contour in zuidelijke richting verschoven waardoor het plangebied en woningbouwgebied is uitgebreid.
- In februari 2020 heeft de gemeenteraad het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg vastgesteld. Dit raamwerk was noodzakelijk vanwege een aantal gewijzigde aspecten ten opzichte van de Ontwikkelvisie.
- In 2022 is een stedenbouwkundig plan voor De Scheg Oost afgerond dat uitgangspunt is geweest voor de gekozen bestemmingen en vlakken in het bestemmingsplan De Scheg Oost. Inmiddels is er een nieuw stedenbouwkundig ontwerp/plan gemaakt voor De Scheg Oost.
- In 2021 en 2022 hebben VORM en de gemeente voor De Scheg Oost een beeldkwaliteitsplan (BKP) laten opstellen door Atelier Dutch. Bij de herontwikkeling van De Scheg Oost is rekening gehouden met het BKP. Het nieuwe bouwplan past binnen de kaders van het beeldkwaliteitsplan (BKP).

De Scheg wordt een woonwijk met circa 1.400 woningen, verdeeld over de drie in grootte varierende deelgebieden West, Midden en Oost.

Een uitgangspunt voor de planontwikkeling is een dichtheid van maximaal 25 woningen per hectare voor het ontwikkelgebied als geheel. Op basis van (onder meer) dit uitgangspunt zijn in het bestemmingsplan De Scheg Oost maximaal 172 woningen opgenomen. Met een aanpassing van het woningbouwprogramma en stedenbouwkundig plan is sprake van 152 woningen in De Scheg Oost. In het onderhavige TAM-omgevingsplan zijn die 152 woningen opgenomen.

Voor De Scheg Oost is een bestemmingsplan met maximaal 172 woningen in werking getreden. Met de planaanpassing zullen echter 152 woningen worden gerealiseerd in De Scheg Oost. Voor De Scheg West is een bestemmingsplan met maximaal 800 nieuwe woningen vastgesteld op 18 oktober 2023. De Scheg Midden kent maximaal 457 nieuwe woningen, en voor dit gebied is op 27 november 2024 een bestemmingsplan vastgesteld. Daarmee is het totaal aantal nieuwe woningen in De Scheg circa 1.400 woningen. De bestemmingsplannen zijn onherroepelijk in werking getreden.
In De Scheg West is ook een nieuwe school opgenomen met daarbij buitenschoolse opvang en een kinderopvang, en in De Scheg Midden een huisartsenpost/-praktijk.

Herontwikkeling De Scheg Oost
In februari 2023 is een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van 172 woningen in De Scheg Oost. Deze omgevingsvergunning is onherroepelijk geworden. De ontwikkelaar is/was reeds gestart met het bouwrijp maken van het terrein. In verband met gestegen bouwkosten en een tegenvallende verkoop van woningen in 2023, is de realisatie van het plan De Scheg Oost tot stilstand gekomen. Daarom heeft de ontwikkelaar VORM een alternatief plan ontwikkeld. Deze herontwikkeling is afgestemd met de gemeente. Voor het gebied De Scheg Oost is een nieuw stedenbouwkundig ontwerp gemaakt, waarbij de (hoofd)structuur hetzelfde is gebleven en het woningbouwprogramma op veel plekken is aangepast. Een gedeelte van de omgevingsvergunning van 2023 wordt gebruikt voor de bouw van 10 woningen (fase 1C aan de westzijde van het plangebied), en deze woningen zijn als zodanig opgenomen in het nieuwe plan. Het nieuwe (stedenbouwkundig) plan bevat 152 woningen. In het onderhavige TAM-omgevingsplan De Scheg Oost betreft het aantal woningen 152.

Inmiddels zijn de omgevingsvergunningen voor de herontwikkeling De Scheg Oost verleend en onherroepelijk. De bouw van woningen in De Scheg Oost is vanaf begin 2025 in volle gang.

De omgevingsvergunning voor fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost (fases 1A en 1B) heeft betrekking op 77 woningen (van de 152 woningen); deze omgevingsvergunning (2024) is aangevraagd en verleend op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De omgevingsvergunning (2024) voor fase 2 herontwikkeling De Scheg Oost heeft betrekking op 19 woningen. De omgevingsvergunning (2025) voor fase 3 en 4 herontwikkeling De Scheg Oost heeft betrekking op 46 woningen. De overige 10 woningen (fase 1C) van de 152 woningen zitten in de omgevingsvergunning van 2023.

2.2 Ruimtelijke structuur en uitwerking

De ontwikkeling van De Scheg bestaat uit drie plangebieden: De Scheg Oost, Midden en West. De drager voor de gebieden is een groene hoofdstructuur die aansluit op het polderlandschap. Door de 20 Ke-contour van Schiphol ontstaat aan de zuidzijde van De Scheg een parkzone die voor recreëren en waterretentie een grote rol speelt. In het plan De Scheg Oost bevindt zich ook zuidoostelijk in het plangebied een groenblauwe zone, waarbij de watergang langs de gehele zuidzijde van het plangebied loopt. In het oostelijk deel van De Scheg Oost bevindt zich een parkachtige zone. De Scheg Oost ligt enigszins los van de andere delen van De Scheg vanwege de tramlijn en tramremise, waarmee onder meer de groenblauwe zone in/van De Scheg wordt onderbroken.

Afbeelding 2.2: Stedenbouwkundig ontwerp herontwikkeling De Scheg Oost



In het plangebied De Scheg Oost kunnen maximaal 172 woningen worden gerealiseerd. Op basis van nieuwe afspraken tussen de gemeente en ontwikkelaar zullen er naar verwachting 152 woningen worden gerealiseerd. Het betreffen grondgebonden woningen, waaronder 50 beneden-boven (bebo) woningen. Bij het bestemmingsplan De Scheg Oost was er nog sprake van appartementen en in totaal 172 woningen. Met de planaanpassing zijn er geen appartementen meer. In plaats van appartementengebouwen worden onder meer 50 beneden-boven (bebo) woningen gerealiseerd in het oostelijke deel. De bebo-woningen kennen allemaal een eigen entree op de begane grond aan de buitenzijde aansluitend op een nieuwe openbare ruimte. De 152 grondgebonden woningen bestaan uit bebo-woningen, rijwoningen, twee-onder-een-kap woningen en vrijstaande woningen.

De nieuwbouwontwikkeling De Scheg krijgt een informeel karakter. Dit betekent dat het plan niet uitgaat van strakke lijnen, al zijn er wel enkele vaste lijnen die moeten worden aangehouden. De planontwikkeling sluit enerzijds aan op het landschap, waarbij de groene hoofdstructuren een landschappelijk karakter krijgen en daarmee ruim worden opgezet. Anderzijds krijgt de nieuwbouw, met het informele karakter, een ‘dorpse’ uitstraling, wat past bij het idee van de ‘buurtschappen’ in het landschappelijk raamwerk. Kenmerken van het plan zijn: ruim, dorps, landelijk, groen, robuust, duurzaam, comfortabel, informeel en ingetogen.

De randen van De Scheg Midden en West vormen een onderdeel van de lintenstructuur. De woningen aan de linten worden ingepast tussen de bestaande bebouwing. Aan de randen met de linten komen veelal grotere kavels. Aan delen van de noord- en westrand van De Scheg Oost komen eveneens grotere kavels.

Het deelgebied Oost ligt enigszins los van de andere delen van De Scheg. Deelgebieden Oost en Midden worden met een langzaamverkeer verbinding over de J.C. van Hattumweg met elkaar verbonden. Deelgebieden West en Midden worden met elkaar verbonden door middel van de Singel, een verbindende ontsluitingsweg voor autoverkeer en langzaamverkeer (fietser en voetganger), met daarnaast groen en water als belangrijke dragers voor de inrichting van dit structuurelement. De nieuwe gebiedsontsluitingsweg sluit in De Scheg West aan op de Weldam in Westwijk. De nieuwe gebiedsontsluitingsweg sluit niet aan op De Scheg Oost, vanwege de tramlijn en het smalle profiel van de J.C. van Hattumweg en ruimtebeperking.
In De Scheg Midden is de Singel een glooiende herkenbare route die aansluit op de Hammarskjöldsingel, via de Verlengde Hammarskjöldsingel, en de daar gelegen tramhalte Westwijk. De Verlengde Hammarskjöldsingel is een onderdeel van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg.
In het centrale deel van De Scheg West en het zuiden van De Scheg Midden ligt een doorlopende fietsroute, in een groen blauwe setting, aansluitend op bestaande fietspaden. De twee fietsverbindingen tussen De Scheg Midden en West bieden tevens aansluiting op de toekomstige school in West. Tussen De Scheg Midden en Oost bestaat een fietsverbinding via de J.C. van Hattumweg.

De openbare ruimte is op twee manieren bepalend voor de beeldkwaliteit van de gehele omgeving. Ten eerste draagt de inrichting van de openbare ruimte bij aan de beoogde sfeer in de woonomgeving. Ten tweede is het type openbare structuur medebepalend voor de bebouwing die er wordt gerealiseerd; bijvoorbeeld door afwijkende woontypologieën en bouwmassa. De openbare ruimte in De Scheg zal op meerdere manieren een bijdrage leveren aan het ontspannen en informele karakter van de wijk.

Groen wordt een belangrijk element in het plangebied. Het (gebruiks)groen wordt een plek waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen recreëren. Hier is de mogelijkheid om te recreëren, zoals spelen en wandelen. De groene gebieden in het plangebied sluiten op elkaar aan en staan dus met elkaar in verbinding. Bij het toevoegen van groen is het belangrijk dat er ook wordt gekeken naar de omgeving. Het is belangrijk om biotopen aan te sluiten op het buitengebied en de groenblauwe netwerken, waarbij de nadruk ligt op het landelijke karakter van het groen.

Groen heeft naast haar recreatieve en esthetische functie ook een rol in duurzaamheid. Hoe meer groen in de wijk, hoe beter regenwater in de grond opgenomen kan worden en hoe minder water er afgevoerd hoeft te worden via het riool. Daarnaast heeft groen ook een positief effect op hittestress en de beleving van de woonomgeving. Het verhard oppervlak wordt daarom zoveel mogelijk gereduceerd en door (waar mogelijk) half-verharding ingevuld.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot een stedenbouwkundige/functionele indeling van de plangebieden van De Scheg.

Voor De Scheg Oost zijn de ontwerpen van de woningen en bouwpercelen al uitgewerkt, en ligt de verkaveling vast in het aangepaste stedenbouwkundig plan.
Aan de zuidzijde van het plangebied De Scheg Oost zal een aanzienlijke hoeveelheid water(oppervlak) worden gerealiseerd.

HOOFDSTUK 3 PROJECT DE SCHEG OOST

3.1 Algemeen

Het project De Scheg Oost is geïnitieerd binnen het kader van de Structuurvisie Amstelveen 2025+, waarin de Scheg is aangewezen als woningbouwontwikkeling aan de zuidzijde van Westwijk, zoals vastgesteld in 2011. Door de jaren heen hebben diverse maatschappelijke ontwikkelingen, waaronder financiële ontwikkelingen, invloed gehad op de planvorming van De Scheg als geheel en De Scheg Oost. In september 2015 is de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder door de gemeenteraad vastgesteld, gevolgd door het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg in februari 2020. Het laatstgenoemde raamwerk was noodzakelijk vanwege enkele wijzigingen ten opzichte van de Ontwikkelvisie. Deze wijzigingen zijn onder meer ingegeven door de aanpassing van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in 2017, en (daarmee samenhangend) het stedenbouwkundig plan De Scheg Oost opgesteld door VORM. Vervolgens zijn de plannen nader uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan. Het ontwerp is planologisch verankerd in het bestemmingsplan "De Scheg Oost", dat is vastgesteld op 1 juni 2022.

Het stedenbouwkundig plan en het programma van 2021 zijn in het bestemmingsplan concreet begrensd: locaties, hoogtes en typologieën zijn strak vastgelegd binnen de verbeelding en de regels. Gedurende 2022 en in 2023 zijn er veranderingen geweest in de woningmarkt die maken dat sommige bedachte woningtypen inmiddels niet meer gewenst zijn (in De Scheg Oost); dit betreft met name de appartementen en de dure woningsegmenten. Daarom heeft VORM in overleg met de gemeente gezocht naar een verbetering van de invulling met meer grondgebonden en meer bereikbare woningen. Dit heeft geleid tot een programmatische opzet waarin meer woningen in betaalbaarder segmenten kunnen worden gerealiseerd, en waarbij het totaal woningen van 172 naar 152 is gegaan. Een deel van deze woningen is door de strakke begrenzingen en andere bepalingen in het bestemmingsplan niet planologisch inpasbaar. Daarom diende de planologische toestemming hiervoor separaat te worden geregeld. De nieuwe woningen zijn mogelijk gemaakt met omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.

Het gebied De Scheg Oost is momenteel grotendeels een bouwterrein en binnenkort een woongebied, en was voorheen agrarische grond. Voor een deel zijn de woningen gereed.

Dit TAM-omgevingsplan ziet toe op het inpassen en inkaderen van de (her)ontwikkeling van De Scheg Oost met 152 woningen.

3.2 Ruimtelijke- en stedenbouwkundige structuur, en inrichting

De Scheg Oost maakt deel uit van De Scheg, een schegvormige ontwikkeling gevormd door de LIB-geluidscontour van Schiphol (20 Ke-contour) die naar het oosten uitloopt. Het deelgebied Oost betreft het meest oostelijke en smalste deel van De Scheg. De situering van De Scheg bij de contour in een polderstructuur biedt de mogelijkheid om een aaneengesloten groen en landschappelijk gebied te creëren, grenzend aan de woningbouwontwikkeling. De landschappelijke randzone, als overgang naar het polder- en kassenlandschap, heeft een waterhuishoudelijk, ecologisch en recreatief doel. De landschappelijke inrichting omvat natuurlijke oevers en diverse beplanting, en is gericht op het creëren van verschillende micro-biotopen. De definitieve invulling van deze randzone wordt in een latere fase verder uitgewerkt. De groenblauwe zones, waaronder watergangen, begeleiden de hoofdontsluiting en dragen bij aan een groene omgeving. In de deelgebieden zijn de groenblauwe zones op verschillende wijzen gesitueerd en vormgegeven.

De Scheg Oost bestaat uit drie deelgebieden, welke onder meer zijn geënt op de stedenbouwkundige structuur van Amstelveen Westwijk. Het westelijk deelgebied volgt de orthogonale structuur. Het oostelijk deelgebied richt zich op de schuine verkavelingsrichting van Westwijk. Het middelste deelgebied voegt zich naar de groenblauwe zone die naar het zuiden uitloopt.

Het westelijk deelgebied van De Scheg Oost omvat grondgebonden woningen variërend in typologie, namelijk rijwoningen, 2^1-kap woningen en enkele vrijstaande woningen. Het centrale eiland, omgeven door de groenblauwe wigvormige zone, vormt een onderbreking in de structuur van De Scheg Oost. Dit middengebied kent rijwoningen en 2^1-kap woningen. Het oostelijk deelgebied kent een afwijkende bebouwingstypologie en architectuur. De grotere bouwmassa's geven tevens een andere infrastructuur en inrichting van openbaar gebied.

De ontsluiting van De Scheg Oost vindt plaats via de J.C. van Hattumweg, met een verkeerskundige knip ter hoogte van de spoorwegovergang van de tramlijn. Hierdoor krijgt De Scheg Oost een exclusieve ontsluiting op de Bovenkerkerweg. Een eenduidige ontsluitingslus loopt door De Scheg Oost en sluit op drie punten aan op de J.C. van Hattumweg, waarbij twee punten bestemd zijn voor autoverkeer en één punt voor langzaam verkeer. Diverse inprikkers, doodlopende straatjes, zorgen voor bereikbaarheid van alle woningen. Het gehele gebied wordt ingericht als 30 km/uur gebied met rijbanen van 4,8 meter breed voor tweerichtingsverkeer.

Afbeelding 3.2A: Verkaveling en stedenbouwkundig ontwerp De Scheg Oost



Afbeelding 3.2B: Impressie ontwikkeling De Scheg Oost, in vogelvlucht perspectief



Afbeelding 3.2C: Fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost, met fase 1A (westelijk) en 1B (oostelijk), exclusief fase 1C (aan de westrand)



Afbeelding 3.2D: Fases 1A, 1B en 2 herontwikkeling De Scheg Oost, met fase 2 gelegen tussen fase 1A (westelijk) en 1B (oostelijk)



Afbeelding 3.2E: Fase 3 en 4 herontwikkeling De Scheg Oost; situering fase 3 en 4 binnen het plangebied De Scheg Oost



3.3 Wonen

In De Scheg Oost staat het creëren van een diverse woongemeenschap centraal. Het woningaanbod is samengesteld om aan verschillende behoeften en voorkeuren te voldoen.
In het herontwikkelde woningbouwplan voor De Scheg Oost zitten technisch gezien enkel grondgebonden woningen. Door de verschillende woningtypen zijn er keuzemogelijkheden voor potentiële bewoners.

Woningtypen:
- 50 beneden-boven (bebo) woningen;
- 42 rijwoningen;
- 56 twee-onder-een-kap woningen;
- 4 vrijstaande woningen.

Het onderhavige plan met de herontwikkeling kent in totaal 152 woningen.

Ten opzichte van het bestemmingsplan voorziet de actuele verkaveling (zie afbeelding 3.2A) niet meer in appartementengebouwen. Tevens zijn meer betaalbare woningen ingevoegd (rijwoningen en 2^1 kap woningen) in plaats van (geschakelde) vrijstaande woningen. In het oostelijke deelgebied is het appartementenprogramma vervangen door beneden-boven woningen (bebo).

Bij de beneden-boven woningen hebben enkel de benedenwoningen een achtertuin, variërend in grootte, en een kleine voortuin. Deze tuinen zijn allen toegankelijk vanuit de openbare ruimte. De bovenwoningen hebben de entree op de begane grond met een kleine buitenruimte aansluitend op de openbare ruimte. De bovenwoningen beschikken over een balkon/dakterras op de derde bouwlaag.

In fases 1A en 1B van De Scheg Oost worden 77 woningen gebouwd waaronder 50 bebo-woningen, en in fase 1C worden 10 woningen gebouwd.
In fase 2 van De Scheg Oost worden 19 woningen gebouwd.
In fase 3 en 4 van De Scheg Oost worden 46 woningen gebouwd.
Deze fasen ontwikkelen deels parallel aan elkaar.

Fase 1 De Scheg Oost omvat:
- Fase 1A: 11 rijwoningen, in het westelijke deelgebied;
- Fase 1A: 16 twee-onder-een-kap woningen, in het westelijke deelgebied;
- Fase 1B: 50 bebo woningen in het oostelijke deelgebied (25 benedenwoningen en 25 bovenwoningen), fase 1B;
- Fase 1C: 6 twee-onder-een-kap woningen, 3 rijwoningen (of drie-onder-een-kap woningen) en 1 vrijstaande woning.

Fase 2 De Scheg Oost omvat:
- 13 rijwoningen;
- 6 twee-onder-een-kap woningen.

Fase 3 en 4 De Scheg Oost omvat:
- 15 rijwoningen;
- 28 twee-onder-een-kap woningen;
- 3 vrijstaande woningen.

3.4 Parkeren

In de parkeergelegenheid voor het totale plan De Scheg Oost met 152 woningen wordt op twee manieren voorzien, namelijk op eigen terrein en in de openbare ruimte.

Voor de beneden-boven woningen en de meeste rijwoningen in De Scheg Oost is gezien de kavels geen sprake van parkeren op eigen terrein.
Voor de twee-onder-een-kap woningen en vrijstaande woningen liggen de parkeerplaatsen grotendeels op eigen terrein.

Voor de 152 woningen van De Scheg Oost worden 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden met half-verharding aangelegd.

Op basis van de parkeernormen van de Nota Parkeernormen Amstelveen is de parkeervraag van het plan De Scheg Oost berekend (voor de herontwikkeling met 152 woningen). De totale berekende parkeervraag bedraagt 206 parkeerplaatsen.
Op basis van de berekeningsaantallen in bijlage 2 in de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 komt het aantal mee te tellen parkeerplaatsen op eigen terrein (bouwpercelen), uit op 96,6 parkeerplaatsen, voor de 152 woningen. Daarmee dienen er 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.

In de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 staat dat parkeerplaatsen in principe op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Op het moment van realisatie van de woningen en de aanleg van de parkeerplaatsen is er in De Scheg Oost geen sprake van gemeentegrond. De parkeerplaatsen liggen niet in bestaande openbare ruimte. De toekomstige openbare parkeerplaatsen worden specifiek voor de woningen van De Scheg Oost aangelegd. Voor de 152 woningen moeten en kunnen, gelet op de parkeermogelijkheden op de bouwpercelen, in totaal 110 parkeerplaatsen in de (toekomstige) openbare ruimte worden gerealiseerd.

In het plan De Scheg Oost worden 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Daarmee is, in combinatie met het parkeren op eigen terrein/oprit, sprake van voldoende parkeerplaatsen voor de 152 woningen.

3.5 Bebouwing

In het onderhavige plan is sprake van een aantal vormen van bebouwing, te weten:

- De gebouwen met de 50 bebo-woningen, waarbij sprake is van vier bebouwingsblokken. Deze gebouwen kennen drie bouwlagen. Een bebouwingsblok kan gezien worden als een rij. De vier bebouwingsblokken kennen respectievelijk 18, 12, 12 en 8 woningen, en zijn geclusterd rond een (binnen)hof.
  De gebouwen/bovenwoningen kennen een steil schuin dak deel en een plat dak deel, ofwel een afgeknot dak, met aan de kopse kanten van een rij een afgeknot schildak. Op het plat dak worden zonnepanelen geplaatst.
  De goothoogte van de bovenwoningen is circa 6 meter ten opzichte van het nieuwe peil/maaiveld. De bouwhoogte van de bovenwoningen is circa 9,5 meter ten opzichte van het nieuwe peil/maaiveld.

- De 42 rijwoningen, betreffende 42 hoofdgebouwen (op 42 kavels), waarbij sprake is van zeven bebouwingsblokken. Het betreffen rijen van 3, 4, 7, 8, 7, 7 en 6 woningen (van west naar oost).
  De goothoogte en bouwhoogte van de rijwoningen zijn respectievelijk circa 6 meter en circa 10,2 meter ten opzichte van het nieuwe peil/maaiveld.

- De 56 twee-onder-een-kap woningen, betreffende 56 hoofdgebouwen (op 56 kavels). De twee-onder-een-kap woningen zijn er in twee verschillende breedtes, waarbij er tevens een verschil is in de kap ofwel het dakvlak. Van de bredere variant, met schilddak, zijn er 30 woningen.
  De goothoogte en bouwhoogte van de twee-onder-een-kap woningen zijn respectievelijk circa 6 meter en circa 10,2 meter ten opzichte van het nieuwe peil/maaiveld.

- De 4 vrijstaande woningen, betreffende 4 hoofdgebouwen (op 4 kavels). De vrijstaande woningen zijn langgerekt. 3 van de 4 vrijstaande woningen hebben een erker.
  De goothoogte en bouwhoogte van de vrijstaande woningen zijn respectievelijk circa 6 meter en circa 11 meter ten opzichte van het nieuwe peil/maaiveld.

- Bergingen. Bij de twee-onder-kap-woningen en vrijstaande woningen kunnen de bergingen een garage betreffen. Bij een aantal rijwoningen kunnen de bergingen in het voorerf liggen. Bij de bebo-woningen liggen de bergingen in de achtertuin of aan de openbare ruimte. De bergingen kennen een plat dak.

Hierna zijn impressies van de bebouwing/woningen van het project De Scheg Oost weergegeven.

Afbeelding 3.5A: Impressie bebo-woningen fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost, met het westelijke blok van 18 woningen.



Afbeelding 3.5B: Impressie twee-onder-een-kap-woningen fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost, met standaard dak.



Afbeelding 3.5C: Impressie twee-onder-een-kap-woningen fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost, bredere variant met schilddak.



3.6 Afwijkingen van omgevingsplan-bestemmingsplan

In het onderhavige besluitgebied geldt het bestemmingsplan "De Scheg Oost" als onderdeel van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. Ter plaatse van de herontwikkelde woningbouw van het project De Scheg Oost bevinden zich de bestemmingen 'Groen', 'Tuin' en 'Wonen'. De woningbouw en een deel van de parkeerplaatsen van het project zijn in strijd met de bestemming 'Groen'. Een aanzienlijk deel van de functies en bebouwing van het project De Scheg Oost zijn in strijd met de bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen'. De woningen zijn niet toegestaan in de bestemmingen 'Groen' en 'Tuin'.

De strijdigheid van de herontwikkelde woningbouw met de bestemming 'Wonen' heeft te maken met overschrijdingen van het bouwvlak, de bouwhoogte, de goothoogte en het aantal woningen (binnen een vlak), en met een ander type woningen dan voorgeschreven (binnen een vlak).

Op afbeelding 1.3 is het vigerende bestemmingsplan "De Scheg Oost" (als onderdeel van het Omgevingsplan) weergegeven.

Het herontwikkelde project De Scheg Oost is in strijd met meerdere bestemmingen van het vigerende bestemmingsplan "De Scheg Oost". In verband met de strijdigheid was het project planologisch juridisch niet mogelijk zonder een omgevingsvergunning (voor het afwijken van het bestemmingsplan). Daarom zijn voor de woningbouw van de herontwikkeling een drietal omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten verleend.

Op grond van de Omgevingswet dienen op termijn omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten (in beginsel) te worden verwerkt in het Omgevingsplan.

De voornaamste strijdigheid met het bestemmingsplan komt voort uit de herontwikkeling van het woningbouwprogramma voor De Scheg Oost, waarbij de bebo-woningen met een andere bebouwing buiten het bestemmingsvlak of bouwvlak van 'Wonen' liggen, waarbij rijwoningen zijn toegevoegd ter plaatse van aangewezen locaties voor gestapelde woningen of vrijstaande/minder woningen, en waarbij twee-onder-een-kap woningen zijn toegevoegd ter plaatse van aangewezen locaties voor vrijstaande woningen en gestapelde woningen. Enkele strijdigheden zijn gerelateerd aan omissies in het bestemmingsplan.

Omdat het project De Scheg Oost voldoet aan wet- en regelgeving en er met de voorgestane ontwikkeling geen sprake is van onevenredige hinder voor de omgeving, zijn de omgevingsvergunningen voor de woningen verleend. Daarbij wordt met het project de woningmarkt bevorderd en er aangesloten op het relevante gemeentelijke beleid.
De verleende omgevingsvergunningen kunnen en moeten worden verwerkt in het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. De inpassing van de omgevingsvergunningen in het Omgevingsplan wordt (eerst) gedaan met het onderhavige TAM-omgevingsplan.

In het vervolg van deze Toelichting wordt nader beschreven dat er met dit TAM-omgevingsplan sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

HOOFDSTUK 4 TOELICHTING JURIDISCHE REGELING

4.1 Algemeen

Het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" is een wijziging van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. Dit TAM-omgevingsplan vervangt het grootste deel van het bestemmingsplan De Scheg Oost.
Het TAM-omgevingsplan is een toevoeging in Hoofdstuk 22 van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen, waarbij de regels van het TAM-omgevingsplan in een separate structuur/voorziening zijn te vinden. Naast het TAM-omgevingsplan gelden de regels van het Omgevingsplan voor zover van toepassing.

'TAM' staat voor Tijdelijke Alternatieve Maatregel. De functie van de TAM is dat de eerste omgevingsplanwijzigingen op een vergelijkbare manier als een bestemmingsplan kunnen worden gemaakt. Om die reden zijn de regels van het TAM-omgevingsplan in een separate structuur/voorziening zijn te vinden, en wordt een TAM-omgevingsplan als een onderdeel van het Hoofdstuk 22 van het Omgevingsplan gelezen, maar het TAM-omgevingsplan is niet zichtbaar in Hoofdstuk 22.

Het doel van de onderhavige omgevingsplanwijziging, met dit TAM-omgevingsplan, is het inpassen van de omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten voor het gebied De Scheg Oost in het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. In totaal omvat het “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost” 152 woningen. Dit woningaantal komt overeen met de reeds verleende omgevingsvergunningen.

In dit TAM-omgevingsplan worden een drietal omgevingsvergunningen voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) opgenomen. Het doel daarvan is het creëren van mogelijkheden van vergunningsvrij bouwen of voor vergunningverlening van bijbehorende bouwwerken. Voor een bouwperceel dat is mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit bestaat niet de (volwaardige) mogelijkheid van vergunningsvrij bouwen. De drie verleende omgevingsvergunningen voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, die in het TAM-omgevingsplan worden opgenomen, omvatten gezamenlijk 142 woningen. Tevens wordt een deel van een omgevingsvergunning bouwwerken, namelijk 10 woningen, opgenomen in dit TAM-omgevingsplan.
Met dit TAM-omgevingsplan worden de mogelijkheden van potentiële woningbouw, die geen onderdeel zijn van het nieuwe stedenbouwkundig plan en de voorgenoemde 152 woningen, opgeheven.
Dit TAM-omgevingsplan corrigeert tevens bestemmingsvlakken en bouwregels in verband met de gewijzigde woningbouw en/of de herontwikkeling.

Het onderhavige TAM-omgevingsplan heeft betrekking op (het inpassen en inkaderen van) de ontwikkeling van het gebied De Scheg Oost met 152 woningen.

Omgevingsplan en TAM-omgevingsplan algemeen
Om de voorliggende omgevingsplanwijziging mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van de Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM) voor een omgevingsplan(wijziging).

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Elke gemeente heeft een omgevingsplan voor het gehele grondgebied. Het Omgevingsplan gemeente Amstelveen omvat momenteel meerdere onderdelen met ook het tijdelijk deel (o.a. bestemmingsplannen) en TAM-omgevingsplannen. In dit omgevingsplan staan onder meer regels die ontwikkelingen, activiteiten en bouwwerken mogelijk maken en tegelijkertijd de fysieke leefomgeving beschermen.

'TAM' staat voor Tijdelijke Alternatieve Maatregel. Met een TAM-IMRO plan is het mogelijk om via de IMRO-standaard (huidige bestemmingsplan software) en de bestaande voorziening Ruimtelijke Plannen, het omgevingsplan te kunnen wijzigen. Een TAM-omgevingsplan wijzigt het omgevingsplan juridisch, maar de regels worden technisch niet geïntegreerd in het omgevingsplan. Gemeenten konden t/m 31-12-2025 een ontwerp TAM-omgevingsplan publiceren.

Een TAM-omgevingsplan is, evenals bestemmingsplannen, te vinden op het DSO (Regels op de kaart), maar wordt officieel gepubliceerd op Ruimtelijkeplannen.nl.

In de TAM-IMRO systematiek worden op/bij de Verbeelding de locaties van functies nog benoemd als bestemming.

Vergunningsvrij bouwen
Zonder het inpassen/opnemen van de omgevingsvergunningen buitenplanse omgevingsplanactiviteiten De Scheg Oost in het Omgevingsplan gemeente Amstelveen, via het onderhavige TAM-omgevingsplan, ontstaat voor de nieuwe woningen en bouwpercelen (die nu niet in het omgevingsplan passen) geen 'gebouwerf' en geen 'achtererfgebied' als bedoeld in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Een gebouwerf en achtererfgebied zijn benodigd voor het in aanmerking komen van het vergunningsvrij bouwen van bijbehorende bouwwerken, of voor het binnenplans kunnen vergunnen van een bijbehorend bouwwerk. Zonder een gebouwerf is een aanpassing van een hoofdgebouw/woning niet mogelijk binnenplans.

De regels voor vergunningsvrij bouwen staan in hoofdstuk 6 van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen.

4.2 Planregels

In dit "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" zijn ter plaatse van het gebied De Scheg Oost de bestemmingsvlakken (locaties), bouwvlakken, maximale hoogtes, toegestane functies en toegestane woningaantallen en -types aangepast. Tevens zijn nieuwe regels voor het bouwen van onder meer bijbehorende bouwwerken toegevoegd en aangepast. Met dit TAM-omgevingsplan zijn de regels voor de locaties in het gebied De Scheg Oost grotendeels verandert ten opzichte van het bestemmingsplan.

De regels van dit TAM-omgevingsplan zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:
- Hoofdstuk 1: Inleidende algemene bepalingen. Hierin staan bepalingen over het geografisch werkingsgebied van de regels, het overzicht van informatieobjecten dat onderdeel uitmaakt van dit omgevingsplan, en de begripsbepalingen, meetbepalingen, vergunningsplicht en aanvraagvereisten.
- Hoofdstuk 2: Regels over functies en activiteiten. Dit bevat de planregels over de toegelaten functies, (gebruiks)activiteiten en bouwwerken. Per op de verbeelding aangegeven functie(groep), middels een locatie, bevat dit hoofdstuk planregels die specifiek voor die functie en locatie gelden. Aan de functie en locatie(s) zijn bouwregels (beoordelingsregels bouwen) verbonden. Deze bepalingen vormen het hart van dit TAM-omgevingsplan.
- Hoofdstuk 3: Algemene (aanvullende) regels. Deze regels hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels, en bevatten nog enkele aanvullende (overige) bepalingen. Hierbij gaat het onder meer om de aanvullende beoordelingsregels voor het bouwen.

De voorgenoemde hoofdstukken worden, in de context van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen, gelezen als paragrafen van dit hoofdstuk 22d van het Omgevingsplan.

Afbeelding 4: Verbeelding "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost"



Hoofdstuk 1 Inleidende algemene bepalingen

Toepassingsbereik (artikel 1)
Het eerste artikel bevat bepalingen over het geografisch werkingsgebied van de regels en over het overzicht van informatieobjecten dat onderdeel uitmaakt van dit TAM-omgevingsplan.

Begripsbepalingen (artikel 2)
In dit artikel is bepaald dat de begrippen uit de bijlagen van het Omgevingsplan en een aantal AMvB's van toepassing zijn. Tevens zijn in dit artikel de aanvullende begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Meet- en rekenbepalingen (artikel 3)
Hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de bouwhoogte en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Vergunningsplicht (artikel 4)
Door deze bepaling wordt in beginsel het vereiste van een omgevingsvergunning voorgeschreven voor het bouwen of veranderen van een bouwwerk. Ten aanzien van de vergunningsvrije bouwwerken in hoofdstuk 6 van het omgevingsplan is een uitzondering van de vergunningsplicht bepaald.

Aanvraagvereisten (artikel 5)
Hiermee worden de aanvraagvereisten, zoals die zijn opgenomen in het gemeentelijke omgevingsplan, van toepassing verklaard voor dit TAM-omgevingsplan.

Hoofdstuk 2 Regels over functies en activiteiten

Algemeen gebruiksverbod (artikel 6)
In dit artikel is bepaald dat gronden en bouwwerken alleen mogen worden gebruikt voor functies die met dit TAM-omgevingsplan worden toegestaan.

Groen (artikel 7)
De gronden met de locatie/bestemming Groen zijn bedoeld voor het openbaar groen en daaraan ondergeschikte voorzieningen, en het natuureiland. Gebouwen mogen niet worden gebouwd. Trafo's zijn uitsluitend mogelijk ter plaatse van de aanduiding nutsvoorzieningen.

Verkeer (artikel 8)
De gronden met de locatie/bestemming Verkeer zijn met name bedoeld voor de hoofdontsluitingswegen in het plangebied, en is vooral gericht op autoverkeer. Daarnaast zijn enkele andere functies toegestaan die zich goed verhouden met de verkeersfunctie.

Water (artikel 9)
Deze gronden zijn bedoeld voor waterpartijen, watergangen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen de locaties Water mogen onder meer ook bruggen, dammen en duikers worden gerealiseerd. Ter plaatse van de aanduiding ontsluiting zijn tevens in- en uitritten toegestaan.

Wonen (artikel 10)
Op de gronden met de locatie/bestemming Wonen bevinden zich in totaal 102 woningen. De functies van de locaties zijn gerelateerd aan de functie wonen. Voor de locaties Wonen gelden beoordelingsregels bouwen die aansluiten op het stedenbouwkundig ontwerp en de verleende omgevingsvergunningen. De woongebouwen kennen een eigen bouwvlak. De locaties van de woningen/hoofdgebouwen zijn daarmee vastgelegd. De regels voor bijbehorende bouwwerken zijn grotendeels gebaseerd op de bouwregels van het Omgevingsplan gemeente Amstelveen. Voor enkele bijbehorende bouwwerken zijn specifieke locaties met aanduidingen opgenomen.

Woongebied (artikel 11)
Het Woongebied betreft een locatie in het oostelijke deel van het plangebied en de woonwijk. Op deze locatie zijn 50 beneden-boven-woningen voorzien, in vier bouwblokken/bouwvlakken. Voor de bergingen zijn specifieke locaties met aanduidingen bepaald. Voor de locatie Woongebied gelden beoordelingsregels bouwen die specifiek zijn voor de locatie en bebouwing. Deze beoordelingsregels bouwen sluiten aan op het stedenbouwkundig ontwerp en de verleende omgevingsvergunning.

Waarde - Archeologie 5 (artikel 12)
Voor de gronden met de beschermingslocatie/dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' geldt dat de initiatiefnemer bij grootschalige ingrepen in de bodem bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, een archeologisch onderzoek dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden.
In de planregels is opgenomen voor welke bodemingrepen de eisen met betrekking tot archeologie gelden en welke criteria van toepassing zijn om te mogen bouwen of werkzaamheden te mogen uitvoeren.
De regels zijn van toepassing bij de volgende bodemingrepen: dieper dan 0,30 meter, die tevens groter zijn dan 10.000 m2.
De archeologische regeling is gebaseerd op een bijgestelde archeologische verwachtingsverwaarde op basis van het verrichte archeologisch onderzoek, waarbij het niveau 'Waarde - Archeologie 5' uit het archeologische beleid komt.
Het gehele plangebied kent de archeologische beschermingslocatie/dubbelbestemming.

Hoofdstuk 3 Aanvullende (algemene) regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 13)
Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Aanvullende beoordelingsregels bouwen (artikel 14)
In dit artikel staan aanvullende regels voor bouwen, met de regels voor toegelaten overschrijdingen en ondergronds bouwen, en regels voor afwijkingsgevallen (onder voorwaarden) voor bouwwerken.

Overige regels (artikel 15)
In deze Overige regels is bepaald dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid, en staan bepalingen inzake een brandvoorschriftengebied en het gezamenlijk geluid.

HOOFDSTUK 5 BELEID EN REGELGEVING

5.1 Rijk

5.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de omgevingsvisie van het Rijk, en was voorheen een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Omgevingswet is in werking getreden op 1 januari 2024. Het Rijk heeft vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet een Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld, welke op 11 september 2020 is vastgesteld.
Het ruimtelijk beleid van het Rijk is neergelegd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI bevat de hoofdzaken van strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd. Deze belangen komen samen in vier prioriteiten:

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

Bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de bovengrond als de ondergrond. Het beleid van het Rijk werkt door via de vier AMvB's (Algemene Maatregel van Bestuur) die invulling geven aan de Omgevingswet. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is daar één van. Het Bkl stelt de inhoudelijke normen voor het Rijk zelf, provincies, gemeenten en waterschappen, met het oog op het realiseren van de nationale doelstellingen en het voldoen aan internationale verplichtingen.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de in de NOVI genoemde nationale belangen niet hetzelfde zijn als de in de Omgevingswet en het Bkl genoemde omgevingsplanactiviteiten van nationaal belang.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Het onderhavige plan past binnen de beleidsdoelstellingen van de NOVI. Daarnaast heeft dit TAM-omgevingsplan niet specifiek betrekking op de nationale belangen, behoudens dat het project De Scheg Oost bijdraagt aan het belang om te komen tot meer woningbouw. Via het Besluit kwaliteit leefomgeving is het onderhavige plan in lijn met de nationale belangen voor zover deze relevant zijn voor deze omgevingsplan-wijziging.

5.1.2 Instructieregels van het Rijk (in het Besluit kwaliteit leefomgeving)

De evenwichtige toedeling van functies aan locaties is de minimumeis die de Omgevingswet (artikel 4.2) stelt aan de regels in het Omgevingsplan en de verlening van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De beleidsvrijheid van de gemeente om keuzes te maken over de inrichting van de fysieke leefomgeving wordt begrensd door instructieregels van het Rijk en de Provincie. De instructieregels van een provincie zijn gebonden aan regels van het Rijk.

De instructieregels van het Rijk voor het omgevingsplan zijn vervat in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Afdeling 5.1 Bkl bevat instructieregels voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Deze instructieregels gaan over:

- Het waarborgen van de veiligheid.
- Het beschermen van waterbelangen.
- Het beschermen van gezondheid en milieu.

- Het beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed.
- Het behoud van ruimte voor toekomstige functies.
- Het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten.

Naast de hierboven genoemde instructieregels voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in afdeling 5.1 van het Bkl, bevat afdeling 5.2 van het Bkl nog instructieregels over de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het onder meer over het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en rijkswegen en lokale spoorwegen binnen vervoerregio's, over bebouwingscontouren voor houtkap en jacht en over het lozen van industrieel afvalwater op het openbaar vuilwaterriool.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Het onderhavige plan past binnen de instructieregels in afdeling 5.1 en 5.2 Bkl, en betreft geen plan van provinciaal of nationaal belang.

5.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 5.129g (paragraaf 5.1.5.4) van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. De ladder beoogt zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen en leegstand tegen te gaan. In artikel 5.129g lid 2 Bkl is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van een omgevingsplan (besluit) een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het omgevingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Een stedelijke ontwikkeling, waarop 5.129g Bkl van toepassing is, is de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening, en die voldoende substantieel is. Artikel 5.129g Bkl geeft geen ondergrenzen voor wat voldoende substantieel is. In uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn 'in beginsel' ondergrenzen gesteld voor een stedelijke ontwikkeling waarop de behoefte onderbouwing van toepassing is.
Vooropstaat dat het voor de benodigde behoefte onderbouwing moet gaan om een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
De onderhavige omgevingsplanwijziging, ofwel dit TAM-omgevingsplan, heeft geen betrekking op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De woningen in dit TAM-omgevingsplan zijn reeds mogelijk gemaakt omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten en/of het voorgaande bestemmingsplan.
De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing voor dit TAM-omgevingsplan.

5.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het grondgebied van gemeente Amstelveen ligt in het invloedsgebied van luchthaven Schiphol. In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Binnen het beperkingengebied gelden verschillende regimes. Deze zijn het uitvloeisel van internationale afspraken in het kader van vliegveiligheid of worden van rijkswege noodzakelijk geacht met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting.

Alle beperkingengebieden lopen vanaf het luchthavengebied naar het gebied daaromheen. Er kunnen op een locatie dus meerdere regimes gelden. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen. Om de vliegveiligheid te waarborgen gelden er toetshoogtes voor gebouwen in verband met in- en uitvliegvlakken en zichtbaarheid van de radar, en zijn er beperkingen voor lasers en windturbines en voor vogelaantrekkende functies. Daarnaast gelden er in het gebied rond de luchthaven beperkingen aan het gebruik van gronden met het oog op externe veiligheid en geluidoverlast. Dit zijn de zogenaamde bouwbeperkingen van LIB zone 1 tot en met 5.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
De woningen van project De Scheg Oost vallen buiten de beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige gebouwen. Tevens zijn de bouwhoogtes van de bouwwerken aanzienlijk lager dan de hoogtebeperkingen van het LIB, en is er geen sprake van nieuwe functies met een vogelaantrekkende werking als bedoeld in het LIB. Hierdoor is er geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.
In dit TAM-omgevingsplan zijn geen woningen binnen het beperkingengebied woningbouw - in dit geval de LIB zone 5 - opgenomen. In dit TAM-omgevingsplan zijn geen bouwhoogtes toegestaan die de hoogtebeperkingen van het LIB te boven gaan, en zijn geen functies met een vogelaantrekkende werking opgenomen.

5.2 Provincie

5.2.1 Omgevingsverordening NH2022 en instructieregels van de provincie

De doorwerking van de beleidsdoelen van de provincies is verzekerd via de instructieregels in de omgevingsverordening. Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingsverordening NH2022 van de Provincie Noord-Holland. In de Omgevingsverordening NH2022 zijn alle regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water opgenomen. De Omgevingsverordening NH2022 wijzigt regelmatig.

In de Omgevingsverordening NH2022 staan instructieregels opgenomen. Met deze instructieregels geeft de provincie een opdracht aan gemeenten over onderwerpen die zij moeten opnemen in het omgevingsplan of waarmee zij rekening mee moeten houden bij het opstellen van het omgevingsplan of bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De instructieregels voor omgevingsplannen zijn opgenomen in Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening. De instructieregels gaan over de volgende thema’s:
- Stedelijke functies.
- Duurzame energie en energie-infrastructuur.
- Land- en tuinbouw.
- Beschermd landelijk gebied.
- Ruimtelijke inpassing in landelijk gebied.
- Cultureel erfgoed.
- Klimaatadaptatie.
- Provinciale wegen.
- Regionale luchthavens.
- Regionale waterkeringen.

In de omgevingsverordening zijn voor deze thema’s werkingsgebieden opgenomen. Per thema en/of werkingsgebied staat beschreven welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. De werkingsgebieden en regels worden regelmatig aangepast.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)

De Omgevingsverordening NH2022 die op 1 juli 2025 in werking is getreden, is van toepassing, alsmede de overgangsbepalingen in de nieuwere versie van de omgevingsverordening.

In de Omgevingsverordening NH2022 is het gebied De Scheg Oost, en daarmee het onderhavige plangebied/wijzigingsgebied, niet meer opgenomen in het werkingsgebied 'Landelijk gebied'.

Dit TAM-omgevingsplan, ofwel de onderhavige omgevingsplanwijziging, heeft geen betrekking op een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Daarmee zijn de instructieregels in de Afdeling 6.2 Omgevingsplannen van de Omgevingsverordening NH2022 ook niet van toepassing op dit TAM-omgevingsplan. De voorlopende omgevingsvergunningen buitenplanse omgevingsplanactiviteiten voldeden aan de toen van toepassing zijnde Omgevingsverordening.

Conclusie
Het onderhavige plan is passend binnen de regels van de Omgevingsverordening NH2022.

5.3 Gemeente

5.3.1 Omgevingsvisie Amstelveen 2040 'Amstelveen bloeit'

Op 27 november 2024 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amstelveen 2040 ‘Amstelveen bloeit’ vastgesteld.

Voor de fysieke leefomgeving in Amstelveen liggen vier kernwaarden ten grondslag: groen, vitaal, divers en compleet. De leefbaarheid van Amstelveen is gebouwd op die vier kernwaarden. De kernopgave voor de ontwikkeling van Amstelveen is in de Omgevingsvisie als volgt geformuleerd: ‘het borgen van de leefbaarheid van Amstelveen door compact te bouwen en de schaarse ruimte optimaal te benutten’. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven welke aspecten van de fysieke leefomgeving versterking behoeven en hoe de gemeente daaraan wil werken.

De Omgevingsvisie schetst keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling op gebiedsniveau voor de komende vier tot zes jaren. Daarnaast bevat de Omgevingsvisie een afwegingskader voor ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot 2040. De gemeente Amstelveen gebruikt het afwegingskader om te toetsen of ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de vijf ruimtelijke opdrachten. De vijf ruimtelijke opdrachten zijn: een gezond, duurzaam, groen, bereikbaar en compact Amstelveen. Elke ruimtelijke ontwikkeling in Amstelveen tot aan 2040 moet bijdragen aan minimaal één van deze vijf ruimtelijke opdrachten. De ambitie bij elke ruimtelijke ontwikkeling is dat deze ook bijdraagt aan andere ruimtelijke opdrachten. In elk geval mag een ontwikkeling niet ingaan tegen een ruimtelijke opdracht.

Amstelveen heeft in de periode tot 2040 belangrijke opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Die opgaven liggen op het terrein van wonen, gezonde leefomgeving, maatschappelijke voorzieningen, vestigingsklimaat, bereikbaarheid, klimaatadaptatie, hergebruik van grondstoffen, wateropgave (waterzekerheid en een robuust watersysteem) en energietransitie. Al deze opgaven wil de gemeente Amstelveen in balans met elkaar aanpakken.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Het woningbouwproject De Scheg Oost, en daarmee het onderhavige plan, is in de Omgevingsvisie opgenomen als een lopend project dat bijdraagt aan een ruimtelijke opgave, waarmee het plan past binnen het beleid van de Omgevingsvisie.

5.3.2 Woonvisie 2023-2030

Op 18 oktober 2023 heeft de gemeenteraad de Amstelveense Woonvisie 2023-2030 vastgesteld.

Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. De druk is hoog in bijna alle segmenten. Er zijn lange wachtlijsten voor de sociale huur en er zijn te weinig woningen in het middensegment. De gemeente ziet een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en ziet jonge mensen die maar moeizaam een eerste woning kunnen huren of kopen. De Woonvisie zet in op de bouw van extra woningen die zo eerlijk mogelijk onder alle doelgroepen verdeeld worden.

Een uitgangspunt van de Woonvisie is dat Amstelveense woningzoekenden een betere kans moeten krijgen op de woningmarkt. Hoge prioriteit wordt gegeven aan het vergroten van de kans op een woning voor de Amstelveense jongeren en starters door te sturen op het bouwen van meer betaalbare en kleinere woningen. De doorstroming verbetert als er meer woningen worden gebouwd in het middeldure segment en meer mensen worden bewogen richting een woning die beter past bij hun actuele inkomen en levensfase. Ouderen worden gestimuleerd om na te denken over hun toekomstige woonsituatie.

De Woonvisie 2023-2030 beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet om de schaarse woningen in Amstelveen zo eerlijk mogelijk te verdelen, zodat iemand van wieg tot graf zijn wooncarrière in de gemeente kan doorlopen. Op basis van de Woonvisie worden afspraken gemaakt met ontwikkelaars, woningverhuurders en woningcorporaties.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Het project/plan De Scheg Oost loopt al voor langere tijd, en in die zin is het beleid van de Woonvisie 2023-2030 niet geheel van toepassing op het onderhavige plan omdat het project reed was ontwikkeld en afgestemd. Het plan ligt wel in lijn met de Woonvisie, omdat het woningbouwprogramma van het project De Scheg Oost is bijgesteld waardoor meer betaalbare woningen worden gerealiseerd.
Het project draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen van de Woonvisie. Het project gaat uit van het ontwikkelen van diverse typen (grondgebonden) woningen, ook in verschillende segmenten.
Het project is er ook op gericht om met de woningbouw de doorstroming op/binnen de woningmarkt van Amstelveen en de regio te bevorderen.
Tevens worden de woningen gerealiseerd in een groene, waterrijke en leefbare wijk. In de projectontwikkeling is onder meer rekening gehouden met klimaatadaptatie.

5.3.3 Nota Parkeernormen Amstelveen

Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor nieuwe ontwikkelingen zijn er parkeernormen bepaald, en is in de regels van bestemmingsplannen en het omgevingsplan verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernormen Amstelveen'. Parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren/Parkeernormen). In een planregel dient dan tot uitdrukking te worden/zijn gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit kan een dynamische verwijzing zijn. Dat betekent dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele versie van het beleid. Tussentijdse wijzigingen van het beleid zijn dus mogelijk. Hierdoor kan elk initiatief waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen.
- Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk blijkt, dan dient de initiatiefnemer van het (bouw)plan met een voorstel te komen hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden in de openbare ruimte. Het voorstel mag niet op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren stuiten. De kosten voor de aanleg zijn voor de aanvrager.
- Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
- De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover deze van invloed zijn op het parkeren.
- Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Het parkeerbeleid in de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, en de opvolger daarvan, is (via een verwijzing) opgenomen in de regels van dit TAM-omgevingsplan.

5.3.4 Erfgoednota Amstelveen

Op 28 september 2016 is de Erfgoednota Amstelveen vastgesteld door de gemeenteraad. Met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 en het vervallen van de Monumentenwet, moest de gemeentelijke Erfgoedverordening geactualiseerd worden. Tevens was het geheel aan erfgoedbeleid van Amstelveen aan een actualisatie en een overzichtelijke bundeling toe. Daarom is de Erfgoednota Amstelveen opgesteld en vastgesteld.
De Erfgoednota beschrijft het erfgoed van Amstelveen en de beoogde omgang ermee in drie delen.

In de Erfgoednota beschrijft de gemeente de ambitie en de visie van de gemeente op de omgang met haar culturele erfgoed, vervolgens de historische groei en de wijkopbouw tot het aanwezige waardevolle culturele erfgoed en als laatste de middelen de gemeente ter beschikking heeft om de visie en ambitie waar te maken. Met cultureel erfgoed wordt in de nota bedoeld het fysieke, veelal gebouwde en/of ontworpen erfgoed binnen de ruimtelijke omgeving. Dat kunnen zowel aangewezen monumenten zijn, als wel objecten, landschappen of structuren met cultuurhistorische waarde.

Met de Erfgoednota wordt ingegaan op: het opnemen van cultuurhistorie in bestemmingsplannen, het actualiseren van het archeologiebeleid, de omschakeling van objectgericht- naar gebiedsgericht denken en het credo 'behoud door ontwikkeling'.
Met de monumentenlijst van de gemeente zijn de meest waardevolle gebouwen, objecten en parken afdoende beschermd.
In het kader van de Erfgoednota Amstelveen zijn voor het Amstelveense grondgebied cultuurhistorische gebiedsbeschrijvingen opgesteld.

Beoordeling/relevantie onderhavige plan(wijziging)
Voor het onderhavige plangebied/wijzigingsgebied zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden in de Erfgoednota opgenomen.

De potentiële/eventuele archeologische waarden in het plangebied zijn via de regels in dit TAM-omgevingsplan beschermd, namelijk met twee archeologische dubbelbestemmingen/artikelen.

In het kader van het project De Scheg Oost is archeologisch onderzoek verricht. Uit het archeologisch onderzoek is gebleken dat geen archeologische waarden worden verwacht te worden aangetroffen bij de werkzaamheden van het project. Zie paragraaf 6.6.

HOOFDSTUK 6 OMGEVINGSASPECTEN

6.1 Bodemkwaliteit

Algemeen en Regelgeving

Uit de Omgevingswet volgt dat gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor het toezien op (de kwaliteit van) de bodem. Het instrumentarium onder de Omgevingswet is voor wat betreft de bodem gebaseerd op drie pijlers:

1. het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting (preventie);
2. het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies);
3. het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende historische verontreinigingen (beheer van historische bodemverontreinigingen).

Bij de drie pijlers is regelgeving van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing.

Bij wijzigingen van activiteiten geldt dat de bodem geschikt moet zijn voor het beoogde gebruik. Dit kan betekenen dat een onderzoek moet worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. Om een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie toe te staan, dient op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.89i en 5.89j) aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik.
Een locatie is bodemgevoelig als hier een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of omgevingsvergunning. Tot een bodemgevoelige locatie hoort ook een aaneengesloten terrein direct grenzend of toebehorend aan een bodemgevoelig gebouw, zoals een tuin of terrein. Onder een bodemgevoelig gebouw wordt verstaan; een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn.
Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen te worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen. Daarbij dient tevens aangetoond te worden dat het project financieel uitvoerbaar is.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

In het kader van de woningbouwontwikkeling in De Scheg Oost is in 2020 een verkennend bodemonderzoek verricht door het bureau BK ingenieurs. Van het onderzoek is in 2024 een hertoetsing opgesteld. Het onderzoeksrapport en de aanvullende notitie zijn toegevoegd als bijlagen bij dit TAM-omgevingsplan.

Met het bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit op de locatie De Scheg Oost vastgelegd en zijn de hergebruiksmogelijkheden van de grond op indicatieve wijze bepaald. Hierna is de samenvatting van het bodemonderzoek gegeven.

Uitkomsten verkennend bodemonderzoek

Bodemopbouw en zintuigelijke waarnemingen

De bodem bestaat tot een diepte van minimaal 1,5 m -mv uit matig tot zwak zandige klei. Onder de kleilaag bevindt zich een uiterst fijne, matig kleiige zandlaag dat tot minimaal de geboorde diepte van 2,5 m -mv aanwezig is. In de bodem zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen.

Grond - Algemene kwaliteit

De bovengrond is over het algemeen licht verontreinigd OCB (met name hexachloorbenzeen en drins) en bevat licht verhoogde gehalten PFOA. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond.

Grond - Hergebruik grond (indicatief)

De bovengrond (0,0-0,5 m -mv) voldoet op basis van de onderzochte stoffen uit het NEN-pakket en PFAS (toetsing landelijk beleid) aan de bodemfunctieklasse 'wonen'.
De ondergrond (0,5-1,0 m -mv) is op basis van de gemeten gehalten (NEN-pakket en PFAS) altijd toepasbaar en voldoet aan de bodemfunctieklasse 'landbouw/natuur'.

Grondwater - Algemene kwaliteit

Het grondwater is verspreid over de onderzoekslocatie licht verontreinigd met barium. Plaatselijk zijn er ook licht verhoogde gehalten molybdeen aangetoond.

Toetsing hypothese bodem

De hypothese 'onverdacht' (uitzondering homogeen verontreinigd OCB en licht verhoogde gehalten PFOA in de bovengrond) is correct gebleken. Er zijn naast de licht verhoogde gehalten aan OCB en verhoogde gehalten PFOA, geen verontreinigingen aangetoond boven de achtergrondwaarde.

Conclusie/Aanbevelingen

Het uitvoeren van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk. Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het beoogd gebruik van de locatie.

Hertoetsing

Het bodemonderzoek (2020) is destijds uitgevoerd conform de NEN 5725 (2017) en NEN 5740 (2016). De resultaten zijn destijds getoetst aan het toen geldende toetsingskader onder de Wet bodembescherming.
Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht en is de Wet bodembescherming komen te vervallen. Het toetsingskader voor bodemverontreiniging is onder de Omgevingswet aangepast. Tevens zijn inmiddels nieuwe versies van de NEN 5725 (2023) en NEN 5740 (2023) van kracht.

De herontwikkeling van de locatie heeft sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek tot op heden stilgelegen. Het bodemonderzoek uit 2020 is gebruikt voor de bestemmingsplanprocedure en de omgevingsvergunningen van 2023 en voor fase 1 herontwikkeling. De ontwikkeling van de locatie is nu weer opgestart waarbij voor fases 2 t/m 4 van het plangebied een omgevingsvergunning BOPA (buitenplanse omgevingsplanactiviteit) is verleend. Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een bodemonderzoek bijgevoegd.
Omdat vanaf 2020 geen bodembedreigende activiteiten op de locatie hebben plaatsgevonden, is het bodemonderzoek 2020 gebruikt waarbij de resultaten van destijds zijn getoetst aan het huidige toetsingskader onder de Omgevingswet.

Onderzoeksnormen, -hypotheses en -strategieën

In het onderzoek van 2020 is de strategie voor grootschalige locaties (ONV-GR) gehanteerd waarbij de bovengrond in verband met nabij gelegen kassencomplexen aanvullend is geanalyseerd op OCB. De onderzoeksintensiteit voor de parameters OCB voldoet aan de strategie VED-HO (Verdachte locatie, diffuse bodembelasting, homogeen verdeelde verontreiniging).

De gehanteerde strategieën zijn in de NEN5740 van 2023 ongewijzigd ten opzichte van de gehanteerde norm uit 2016 waardoor de onderzoeksintensiteit voor zowel het aantal boringen als aantal analyses zoals uitgevoerd in 2020 nog steeds voldoet.

Hertoetsing resultaten

De onderzoeksresultaten van het onderzoek in 2020 zijn getoetst aan de destijds vingerende bodemnormen die zijn vastgesteld in de toen vigerende wet- en regelgeving, inclusief richtlijnen opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Met het ingaan van de Omgevingswet zijn de normen gewijzigd.
De resultaten van de grond uit 2020 zijn hierdoor opnieuw getoetst aan de huidige normen. Hierbij is gebruikgemaakt van het toetsprogramma van SGS EA dat is gevalideerd met behulp van de Bodem Toets en Validatie (BoToVa)-service van het ministerie. Deze hertoetsing (T101) van de grond is opgenomen in bijlage 1 van de notitie.

Voor toetsing van de resultaten van het grondwater wordt/is getoetst aan de Wbb BoToVa (T13 zoals ook gerapporteerd in de rapportage van 2020). Deze toetsing is niet opnieuw gedaan.

In tabel 1 van de notitie is de toetsing van de resultaten van de grond conform de huidige normen weergegeven.

De bovengrond voldoet op basis van verhoogde gehalten hexachloorbenzeen en drins aan klasse wonen. De ondergrond voldoet aan klasse landbouw/natuur.

Het grondwater bevat een licht verhoogde concentratie barium en plaatselijk molybdeen.

Conclusies
De conclusie ten aanzien van de grond is feitelijk ongewijzigd ten opzichte van 2020. De bovengrond voldoet aan kwaliteitsklasse 'Wonen' en de ondergrond aan kwaliteitsklasse 'Landbouw/natuur'.

Ook de conclusie ten aanzien van het grondwater is ongewijzigd.

De onderzoeksresultaten uit 2020 vormen ook als deze getoetst wordt aan de huidige normen, geen belemmering vormt voor het beoogd gebruik van de locatie.

Conclusie
Het aspect bodem(kwaliteit) is geen belemmering voor de functies in dit TAM-omgevingsplan en de uitvoering van het onderhavige plan.

6.2 Water

Beleid en Regelgeving

Algemeen
Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte voor de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.
Grondwater wordt gebruikt voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Op de onderhavige planlocatie is het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Activiteiten moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de Waterschapsverordening. In de Waterschapsverordening staan onder meer de eisen omtrent werkzaamheden op of nabij water, oevers en dijken beschreven.

Kaderrichtlijn Water (KRW)
De Europese Kaderrichtlijn Water leidt, samen met de dochterrichtlijn Grondwater tot een verbetering en bescherming van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in de lidstaten. De Kaderrichtlijn Water (KRW) voorziet in drie planperiodes. In de tweede planperiode is de uitvoering van de tweede generatie stroomgebiedsbeheerplannen door alle lidstaten ter hand genomen. In 2022 is de derde en laatste planperiode gestart die in 2027 afloopt. De KRW heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, hemelwaterverwerking, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid.
In 2022 zijn opnieuw ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Water Programma (NWP)
Het rijksbeleid wat betreft de waterhuishouding is verankerd in het Nationaal Water Programma 2022-2027. Het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. In het NWP

beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. In het NWP komen het oude Nationaal Waterplan (voor beleid) en het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (voor beheer) samen, en daarmee wordt al gewerkt in de geest van de Omgevingswet. Daarnaast zijn het Programma Noordzee, de stroomgebiedbeheerplannen en de overstromingsrisicobeheerplannen onderdeel van het NWP. Hiermee geeft het NWP invulling aan de Europese richtlijnen voor water.
Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwater en waterverdeling, waterkwaliteit en natuur, scheepvaart, en de functies van de rijkswateren.

Bestuursakkoord Water

Het Bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder meer waterhuishouding. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:
- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord Water blijven van kracht.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het DPRA versnelt en intensiveert de aanpak van vier thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het plan is landelijk gepresenteerd op Prinsjesdag 2017. Het DPRA legt de gemeenten direct op om in 2020 over vastgesteld beleid per gemeente te beschikken over de vier thema's. In 2050 dienen alle Nederlandse gemeenten 'klimaatrobuust' te zijn, d.w.z. alle maatregelen moeten dan zijn uitgevoerd.

Het Deltaplan is het leidende plan voor gemeenten voor het opstellen en uitvoeren van klimaatadaptieve inrichting. De voornemens van dit plan worden in nauwe afstemming met waterschappen en andere overheden en met particuliere partijen en inwoners, door de gemeenten ten uitvoer gebracht. In Amstelveen is dat gebeurd met een Plan van Aanpak klimaatadaptatie 2019-2020, en de opvolger Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Op 31 januari 2022 is het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vastgesteld door Provinciale Staten. Met dit programma wordt invulling gegeven aan het waterbeleid in de Omgevingsvisie NH2050 voor zover het uitvoering van Europese richtlijnen over water betreft. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).
Waterschap AGV is de beheerder van de regionale wateren in een gebied van 700 km2, grofweg tussen Amsterdam en Utrecht. Het waterschap is een overheidsorganisatie, die zorgt voor veiligheid achter de dijken en voor voldoende en schoon oppervlaktewater.

Waterbeheerprogramma 2022-2027 AGV

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. Het meest recente waterbeheerprogramma van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vastgesteld voor de periode van 2022-2027.

In het waterbeheerprogramma zijn zeven thema's geformuleerd, die de doelen voor de komende vijf jaar beschrijven:
- Gezuiverd afvalwater.
- Gezond water.
- Voldoende water.
- Waterveiligheid.
- Genieten van water.
- Wettelijke taken en maatschappelijke opgaven.
- Bestuur en maatschappij.

Overkoepelend wordt ingezet op een toekomstbestendig watersysteem. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht wil verantwoordelijkheid nemen op het gebied van duurzaamheid, de energietransitie, de herwinning van grondstoffen en de zorg voor natuur en de biodiversiteit.

Waterschapsverordening Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2024

In verband met de ingang van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is de Keur vervangen door de Waterschapsverordening Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2024. In de Waterschapsverordening zijn de wettelijke regels opgenomen die het waterschap hanteert bij de bescherming van oppervlaktewaterlichamen (beken, sloten en rivieren), waterkeringen, bergingsgebieden, grondwater en bijbehorende kunstwerken (gemalen, stuwen, etc.).

Uit de Waterschapsverordening blijkt dat het verboden is om een uitbreiding op het verhard oppervlak van meer dan 1.000 m2 binnen stedelijk gebied of glastuinbouwgebied te doen zonder omgevingsvergunning. Voor het overige beheergebied van het waterschap wordt een maximale uitbreiding van het stedelijk gebied van 5.000 m2 zonder omgevingsvergunning toegestaan. De compensatienorm (in artikel 2.5) benadrukt dat de toename in hemelwater van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door oppervlaktewater aan te leggen dat in omvang minimaal 10% van het verhard oppervlak is.

Gemeentelijk beleid (klimaatadaptatie)

Naast het waterschap heeft ook de gemeente zelf een aantal beleidsuitgangspunten die bij een watertoets (weging waterbelang) worden meegenomen.

Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026

Eind 2020 is door de gemeente het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026 vastgesteld. Het actieplan geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie en sluit (op hoofdlijnen) aan bij de normen die zijn opgesteld door de Metropoolregio Amsterdam (MRA).
In het gemeentelijk Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte ook kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen.

De thema's die van belang zijn voor het stedelijk gebied van Amstelveen, zijn:

A. Wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden.
B. Hitte: beperking van de impact.
C. Droogte: vergroten sponswerking.
D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking overstroming.

In onderstaand overzicht is op hoofdlijnen per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Verdere achtergrond en eisen zijn terug te vinden in het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026.

A. Wateroverlast: inrichting voor extreme buien

Ambitie:
Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomt) stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen,

grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd (invulling van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren).

Nieuwbouw:
Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

B. Hitte, beperken van de impact

Ambitie:
De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

Nieuwbouw:
Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 zijn aanwezig op maximaal 300 meter loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande flora en fauna, en dat voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen flora en fauna.

C. Droogte: vergroten sponswerking

Ambitie:
Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

Nieuwbouw:
Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren.
Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking overstroming

Ambitie:
Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbeperking van overstromingen.

Nieuwbouw:
Inpassing van waterkeringen en gevolgbeperking van overstromingen zijn onderdeel van het ontwerpproces van de gebouwen en nieuwe inrichting.

De gemeente heeft er voor gekozen om de uitwerking van klimaatadaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen en de Stedelijke Ontwikkeling projecten mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

Rioleringsbeheer

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amstelveen 2021-2026 (GRP) is eind 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Het borgt het beheer en onderhoud van het bestaande rioleringsstelsel en gaat in op de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater, zowel voor bestaande bouw, als ook voor nieuwe ontwikkelingen. Ook beschrijft het de ambities hoe de gemeente in de toekomst klimaatbestendig, duurzaam en zorgzaam met de afvoer van afvalwater, het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater en het reguleren van het grondwater omgaat. Tevens is het GRP de basis voor de hoogte van de jaarlijkse rioolheffing.

Het rioleringsbeheer voor de periode 2021-2026 sluit direct aan op de eisen die gesteld zijn in het Actieplan Klimaatadaptatie. Beheer, onderhoud en nieuw aanleg van riolering en drainage moeten bijdragen aan de eisen uit het Actieplan Klimaatadaptatie.

Achtergronden en nadere technische eisen zijn terug te vinden in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026.

Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw

In Amstelveen vinden in de komende periode ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bij herontwikkeling en nieuwbouw wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief, energieneutraal en aardgasvrij gebouwd. Tegelijkertijd brengt de gemeente vroegtijdig in beeld wat uitbreiding betekent voor het stedelijk watersysteem en de bestaande structuur van het riool.
De gemeente streeft naar meer waterveiligheid door het versterken van de sponsfunctie van (nieuw én oud) stedelijk gebied en optimale grondwaterniveaus.

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de bestaande afvoerstructuur. Kosten voor extra maatregelen aan het bestaande stelsel als gevolg van belasting door stedelijke ontwikkelingen komen in principe voor rekening van ontwikkelaars. De gemeente stelt wanneer nodig een afvoerstructuur op. Hierin wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van afvalwatertransport. Het afvoerstructuurplan kan gebruikt worden als onderlegger om ontwikkelaars op de hoogte te brengen van de gevolgen van uitbreidingen en daar gezamenlijk het gesprek over aan te gaan.

Grondwaterbeheer

Grondwaterbeheer is een wettelijk verplichte taak voor gemeenten en is in Amstelveen primair functiegericht grondwaterbeheer: het richt zich op de afstemming van het stedelijk grondwater op de grondgebruiksfuncties in de gemeente voor zover dit technisch mogelijk is en voor zover het andere doelen niet schaadt.
Grondwaterbeheer is een complexe opgave waarvoor de gemeente een separaat Grondwaterzorgplan Amstelveen 2021-2026 heeft opgesteld, als bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026. In dit grondwaterzorgplan staan de eisen beschreven die de gebruiksfuncties stellen aan het stedelijk grondwater; en hoe deze eisen invulling gegeven kan worden. Onder meer is beschreven welke maximale en minimale grondwaterstanden voor gebruiksfuncties gelden.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

In het kader van de herontwikkeling van het plan De Scheg Oost is door het bureau Antea Group een studie met de weging van het waterbelang verricht. Het rapport van de Weging van het waterbelang De Scheg Oost is opgenomen als bijlage bij dit TAM-omgevingsplan.

Veiligheid / Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich geen waterkeringen.
Het plangebied ligt in de Noorder Legmeerpolder welke omringd is door een regionale waterkering (Vuurlijn, Zijdeveld, Amsteldijk, Hollandse Dijk, Bovenkerkerweg, Noorddammerlaan, Legmeerdijk). Daarbij is aan de oostkant een dubbele kering aanwezig, zowel voor de Amstel als voor de polder(s). Volgens de klimaateffectatlas is er in de polder een kleine kans (1/300-1/3.000 per jaar) op een plaatsgebonden overstroming van 50-200 cm binnen de polder van het plangebied. Dit bij een gemiddeld huidig maaiveldniveau van circa NAP -4,6 m.

Door de waterpeilverhoging en de daarbij horende maaiveldverhoging naar circa NAP -4,0 m neemt het overstromingsrisico af. Het diepste punt in de polder is circa NAP -5,30 m. Het gemiddelde maaiveldniveau van de polder is na een inschatting ongeveer gelijk aan deze van het plangebied.
Ondanks het verminderde risico op overstromingen dient bij de ruimtelijke ontwikkeling van het plan rekening gehouden te worden met mogelijke overstromingen. De MRA beschrijft voor nieuwbouw oplossingen zoals het verhoogd bouwen (op terpen) en het hoger aanleggen van de hoofdinfrastructuur; het aanpassen van drempelhoogten in acht houdend toegangsmogelijkheden voor beperkten; het hoger aanleggen van elektriciteitsaansluitingen en andere installaties; en bijvoorbeeld op gebouwniveau het hoger plaatsen van ingangen en woonruimtes en het plaatsen van dakramen en noodtrappen.

Uitgangspunten / Algemeen

10% van het te ontwikkelen gebied moet uit oppervlaktewater bestaan, volgens advies en de regels van het waterschap. De bergingsnorm van 10% wateroppervlak in het plangebied is tevens gemeentelijk klimaatadaptatie beleid. Deze bergingsnorm gaat verder dan de 10% regel als compensatie-eis voor toename verhard oppervlak, maar in de onderhavige situatie is effectief sprake van dezelfde norm. Het oppervlaktewater moet gerealiseerd worden voordat het verhard oppervlak wordt aangebracht.

In de toekomstige situatie wordt een woonwijk gerealiseerd op een onverhard perceel. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 71.000 m2. In het gebied wordt circa 17.250 m2 groen(voorzieningen) en 10.660 m2 oppervlaktewater gerealiseerd. In het gebied wordt circa 32.000 m2 verhard oppervlak gerealiseerd, betreffende verharding van de gebouwen, tuinen, wegen en paden e.d. Het verhard oppervlak van de kavels bedraagt circa 22.000 m2 (gebouwen en tuinen). De tuinen van de kavels zijn voor 50% als onverhard meegerekend en het onverhard oppervlak van de kavels bedraagt circa 11.000 m2. Het totale toekomstige onverhard oppervlak bedraagt circa 30.000 m2.

Het plan De Scheg Oost wordt gefaseerd gerealiseerd. Het oppervlaktewater wordt ook gefaseerd aangelegd, waarbij in de eerste fase reeds meer dan voldoende water wordt gerealiseerd om te allen tijde een overschot aan waterberging te hebben ten opzichte van de hoeveelheid verharding die wordt aangelegd.

Watersysteem

Rond het plangebied zijn geen primaire watergangen aanwezig. De meest nabijgelegen primaire watergang is aan de westzijde van het plangebied gelegen en betreft de Amstelveense Tocht aan de westzijde van de trambaan. Langs het plangebied zijn secundaire watergangen aanwezig. De secundaire watergangen rond het plangebied voeren allemaal in zuidelijke richting af. Deze watergangen worden beheerd door de perceeleigenaar. Het waterschap stelt als eis dat het talud 1:1,5 of flauwer is.

De gemeente Amstelveen wil een waterpeil van NAP -5,37 m in het plangebied hanteren. Dit is ongeveer 0,4 meter hoger dan het huidige polderpeil. Met deze aanpassing kan het gebied één geheel vormen met de woonwijk die noordelijk van de ontwikkeling ligt. Over deze aanpassing van het peil heeft de gemeente contact met het waterschap. In overleg met het waterschap is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten gevolgen van de peilverhoging, zowel voor de oppervlaktewaterstructuur, de (grond)watersituatie en de waterkwaliteit. In het onderzoek, uitgevoerd door Antea Group, is onderbouwd dat de peilverhoging geen negatieve gevolgen heeft voor de toekomstige inrichting. Bij enkele percelen zijn geringe effecten te verwachten, hiervoor zijn maatregelen uitgewerkt. Daarnaast is onderbouwd dat de peilverhoging geen negatieve gevolgen heeft voor de waterkwaliteit, mits de voedselrijke toplaag ter plaatse van de ontwikkeling wordt weggegraven en vervangen door voedselarme grond. Deze aanpak wordt toegepast bij de voorgenomen ontwikkeling. In overleg tussen het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amstelveen zal naar verwachting de peilverhoging in een partiële peilwijziging worden vastgesteld.

In de toekomstige situatie wordt oppervlaktewater aangelegd ter compensatie van het verhard en bebouwd oppervlak. Doodlopende watergangen dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Het oppervlaktewater aan de randen van het plangebied mag niet dieper zijn dan 0,6 m onder maaiveldniveau om het opbarstingsrisico te minimaliseren. Daarnaast moeten de watergangen voldoen aan het Programma van Eisen van beheer. De gemeente wil in het plangebied een peil instellen van NAP -5,37 m. Hierdoor kan de grondwaterstand met circa 0,4 m hoger komen te liggen. Om wateroverlast in de toekomst te voorkomen dient rekening te worden gehouden met voldoende ontwateringsdiepte. Om voldoende ontwateringsdiepte te bereiken, dient het huidige maaiveldniveau van circa NAP -5 m te worden opgehoogd. Bij wegen en bebouwing wordt een ontwateringsdiepte in de orde van 0,75 tot 1,0 m aanbevolen, bij groenvoorzieningen kan de ontwateringsdiepte beperkter zijn.

Regenwaterafvoer op maaiveld

Om een robuuste afvoer van het regenwater te realiseren wordt zoveel als mogelijk het regenwater oppervlakkig afgevoerd. De Scheg ligt in een kleipolder met relatief hoge grondwaterstanden wat wadi's onmogelijk maakt. Daartoe wordt er in het plan gekozen om, daar waar mogelijk, het water af te voeren via molgoten en groengoten richting de watergangen. Daar

waar het niet mogelijk is om regenwater direct van het maaiveld af te voeren naar bermen, verlaagd groen en watergangen worden kolken gebruikt. Deze kolken voeren het water af via een hemelwaterstelsel (HWA) welke conform het GRP is losgekoppeld van het vuilwaterstelsel. Dit HWA-stelsel wordt al binnen het plangebied aangelegd voor de afvoer van regenwater van de woningkavels.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied. In de nabije omgeving zijn geen grondwaterbeschermingsgebieden aanwezig. In het plangebied zijn geen grondwateronttrekkingen aanwezig.

De grondwaterstand in het plangebied staat tussen circa 0,3 en 1,3 m beneden het maaiveld. Daarmee zal zonder meer het maaiveld moeten worden opgehoogd en dat is ook het uitgangspunt voor de ontwikkeling. Door het verhogen van het waterpeil (van NAP -5,8 m naar NAP -5,37 m) kan de grondwaterstand toenemen. Om grondwateroverlast te voorkomen wordt geadviseerd om het plangebied aanvullend op te hogen of om lokaal drainagemiddel toe te passen om sterke stijgingen van grondwaterstanden tijdens hevige neerslag te voorkomen.
Het maaiveldniveau komt op circa NAP -4 m onder NAP te liggen, waarmee grondwateroverlast (bij de woningen) wordt voorkomen.

Waterberging

In de toekomstige situatie neemt het verhard oppervlak toe met circa 32.000 m2. Dit wordt gecompenseerd door het aanleggen van circa 10.660 m2 oppervlaktewater.

De verhardingstoename (inclusief bebouwing) ten opzichte van de huidige situatie bedraagt circa 32.000 m2. Waternet stelt als uitgangspunt in het ontwikkelen van het plangebied dat minimaal 10% van het te ontwikkelen gebied moet bestaan uit oppervlaktewater. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 71.000 m2. Volgens de randvoorwaarde van Waternet moet minimaal 7.100 m2 oppervlaktewater gerealiseerd worden. In het ontwerp is het voornemen om circa 10.660 m2 oppervlaktewater te realiseren. Dit betekent dat er ruim voldoende watercompensatie in het plan is voorzien.
Om het wateroppervlak van circa 10.660 m2 te realiseren wordt op de rand van het plangebied een stuw gerealiseerd om de benodigde peilstijging te bewerkstelligen.

Waterkwaliteit

In het plangebied zijn de uitgangspunten voor de Europese Kader Richtlijn Water leidend. De ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater mag niet verslechteren. De nutriëntenbelasting mag niet te hoog zijn om kroosdekken en troebel water te voorkomen. Doordat het landgebruik wijzigt van landbouwkundig gebruik naar een stedelijke functie zal door het verdwijnen van de bemesting die aan het landgebruik is gekoppeld de nutriënten belasting afnemen wat ten goede komt aan de waterkwaliteit. Door de voorgenomen aanpassingen, waaronder de peilverhoging, zal de waterkwaliteit verbeteren door een afname van de belasting met voedingsstoffen, door een kleinere kweldruk vanuit het (kwalitatief minder goede) watervoerende pakket en door de inrichting van natuurvriendelijke oevers.

Klimaatadaptatie

Hitte(stress)

Door de aanleg van voldoende oppervlaktewater in het plangebied wordt het hitte eiland effect, vanwege de toename aan verharding, beperkt. Ook de aanleg van groenvoorzieningen draagt bij aan een koelend effect. In de straten kan een beperkte toename aan hittestress worden ervaren ten opzichte van de huidige situatie. Dit is echter onvermijdelijk bij de transformatie van onbebouwd gebied naar bebouwd gebied.

Om de impact van hitte niet erger te maken in 2050 dan in 2020 dienen de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies hittebestendig te worden ingericht. Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt dat koele verblijfsplekken (groen, oppervlaktewater) met een minimale oppervlakte van 200 m2 op maximaal 300 meter loopafstand aanwezig zijn binnen het plangebied. Daarnaast dienen verblijfsplekken in nieuwbouwontwikkelingen met minimaal 50% groen en 30% schaduw te worden ingericht. Hierin gelden bomen voor zowel groenoppervlak als schaduwoppervlak.

In het plangebied zullen zich koele plekken bevinden. De verwachting is dat het plangebied voldoet aan de hittestress-eisen. In het plan(gebied) bevinden zich koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 op maximaal 300 meter van de woningbouw.

Droogte (Watertekort)

Om te waarborgen dat droogte niet leidt tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur dient een plangebied bij een nieuwbouwontwikkeling neerslag bergend en afvoer vertragend te worden ingericht. Voorgaand is reeds aangegeven hoe binnen het plan(gebied) hierop wordt ingespeeld.

Naast de waterbergende en afvoer-vertragende maatregelen dienen er ook maatregelen in het ontwerp te worden opgenomen welke (schade door) bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar. Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van langdurige voorbelasting welke restzettingen beperkt.

Waterveiligheid

Om de waterveiligheid te kunnen waarborgen is regionale samenwerking met onder andere waterschappen van belang. Bij nieuwbouwontwikkelingen zijn inpassingen van waterkeringen en gevolgbeperkingen van overstromingen onderdeel van het ontwerpproces van gebouwen en openbare inrichtingen. Het onderhavige plan heeft geen invloed op waterkeringen. Bij de peilverhoging, waarvoor een peilbesluit van het waterschap benodigd is, zal rekening worden gehouden met waterveiligheid.

Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor dit TAM-omgevingsplan en het project De Scheg Oost.

6.3 Duurzaamheid en Klimaatadaptatie

In zowel de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder (2015) als het Ruimtelijk Raamwerk (2019/2020) is de ambitie uitgesproken om van De Scheg een aantrekkelijke, duurzame en groene woonwijk te maken. In de Ontwikkelvisie is bepaald dat voor het bepalen van de energie- en duurzaamheidsdoelen bij De Scheg gebruik gemaakt wordt van het instrument 'GPR Stedenbouw'. Voor alle thema's uit de GPR is een basisambitie en eindambitie vastgesteld. Inmiddels beschikt de gemeente over de 'Leidraad Duurzaam Bouwen en Gebiedsontwikkelen' en het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026.

Met het vervolg van de gebiedsontwikkeling waren er bij de tussentijdse toetsing aanleidingen om de duurzaamheidsambities te herijken, zoals:

- ontwikkeling van GPR Stedenbouw 1.5 (vernieuwd);
- toegenomen aandacht voor en belang van klimaatadaptatie, elektrificeren automobiliteit en circulair bouwen;
- veranderde wet- en regelgeving;
- veranderd plangebied; relatie tussen de deelgebieden en het geheel;
- de door de gemeenteraad in 2021 vastgestelde Leidraad Duurzaam Bouwen en Gebiedsontwikkelen.

Omdat de Leidraad Duurzaam Bouwen en Gebiedsontwikkelen actueel en eigen beleid is, is er voor gekozen om in plaats van het instrument GPR, de leidraad te hanteren.

Het herontwikkelde plan voor De Scheg Oost is globaal getoetst aan de leidraad; hieruit is het volgende gebleken:

- Op het thema energie wordt deels het hoge niveau gescoord, namelijk op het aandeel hernieuwbare energie. De 152 woningen zijn energieneutraal (aandeel hernieuwbare energie > 100%). Voor de overige onderwerpen binnen het thema energie (o.a. gebruik-gebonden energiebehoefte, energiegebruik terrein en energieopslag) scoren de plannen conform het basisniveau.
- Op het thema circulair bouwen scoren de plannen naar verwachting conform het basisniveau voor de verschillende onderwerpen. Alleen de gemiddelde 'milieu prestatie gebouwen' (MPG) van de woningen kan voldoen aan het middenniveau (dit is een MPG van 0,75). Het

basisniveau van de MPG is 0,8 maximaal. Voor de nieuwe bouwplannen van De Scheg Oost is de MPG gemiddeld circa 0,6.
- Van het plangebied De Scheg Oost als geheel is ongeveer 22% van het oppervlak als groen ingericht. Hiermee wordt voldaan aan het middenniveau voor aandeel groen. Samen met de 16% oppervlaktewater draagt dit bij aan de klimaatadaptatie. Het plan scoort niet hoger dan het basisniveau voor ecologie.
- Op het thema mobiliteit wordt niet hoger gescoord dan het basisniveau. Er worden geen deelconcepten toegepast (de ligging van het plangebied leent zich hier minder goed voor) of extra openbare laadpalen gerealiseerd.

Klimaatadaptatie: wateroverlast en -tekort

In paragraaf 6.2 Water is inzicht gegeven hoe in het plan De Scheg Oost rekening is gehouden met waterberging en hoe met betrekking tot water aandacht is besteed aan klimaatadaptatie.

De thema's die belang zijn voor het stedelijk gebied, volgens het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen, zijn:
A. Wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden.
B. Hitte: beperking van de impact.
C. Droogte: vergroten sponswerking.
D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking overstroming.

In paragraaf 6.2 is (op hoofdlijnen) per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden volgens Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen.

Vanuit de gemeente zijn voor diverse klimaatthema's een pakket aan eisen gesteld waaraan het stedenbouwkundig plan en het stedelijk watersysteem moeten voldoen. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp De Scheg Oost is het inrichtingsplan getoetst aan de klimaatadaptieve eisen en te behalen doelen volgens het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026 van de gemeente Amstelveen.

Hittestress

Om de impact van hitte niet erger te maken in 2050 dan in 2020 dienen de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies hittebestendig te worden ingericht. Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt dat koele verblijfsplekken (groen, oppervlaktewater) met een minimale oppervlakte van 200 m2 op maximaal 300 meter loopafstand aanwezig zijn binnen het plangebied. Daarnaast dienen verblijfsplekken in nieuwbouwontwikkelingen met minimaal 50% groen en 30% schaduw te worden ingericht. Hierin gelden bomen voor zowel groenoppervlak als schaduwoppervlak.
In het plangebied zullen zich koele plekken bevinden. Het plan(gebied) voldoet aan de hittestress-eisen. In het plan(gebied) bevinden zich koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 op maximaal 300 meter van de woningbouw. Aan de eis van groen- en schaduwoppervlak is in de planuitwerking invulling gegeven.

De toekomstige situatie van het plangebied De Scheg Oost kan worden getoetst aan de hittestress eisen voortkomend uit het klimaatbeleid van de gemeente Amstelveen en het klimaatconvenant van de Metropoolregio Amsterdam.

Ten aanzien van hittestress is de verwachting als volgt:
- Algemeen: In het plangebied is er op een hete dag een hoge gevoelstemperatuur bij niet-beschaduwde plekken te verwachten. In principe is een hoge gevoelstemperatuur niet direct problematisch, zolang er schaduw wordt gecreëerd in het gebied. In De Scheg Oost wordt voldoende schaduw gecreëerd.
- Koele plekken: Er zijn een aantal koele plekken (van minstens 200 m2) aanwezig in het toekomstig woongebied. De koele plekken liggen binnen een voldoende afstand van de woningen en openbare plekken in het plangebied, namelijk binnen 300 meter loopafstand. Er wordt voldaan aan de eis vanuit het MRA-document. De koele plekken liggen veelal op veel kortere afstand.

6.4 Verkeer

In het kader van het plan De Scheg Oost is in 2024 een verkeerskundige analyse uitgevoerd door het bureau Antea Group. Dit betreft een update van de verkeerskundige analyse uit 2022.
In de verkeerskundige analyse zijn de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling van en met het plan De Scheg Oost beschouwd. De (geactualiseerde) onderzoeksnotitie is toegevoegd als bijlage bij dit TAM-omgevingsplan.

Verkeersgeneratie

Om de verkeerseffecten van het plan De Scheg Oost in beeld te brengen, wordt (eerst) de verkeersgeneratie bepaald. De verkeersgeneratie is het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt (vertrek en aankomst), dit is inclusief bezoekers, bezorgdiensten, vuilniswagens, et cetera. Om de verkeersgeneratie te kunnen bepalen is gebruikgemaakt van cijfers uit het verkeersmodel. Het model rekent op basis van diverse factoren, zoals bereikbaarheid, beschikbaarheid modaliteiten en afstand tot werk- en winkellocaties, de verkeersgeneratie evenals de herkomst en bestemming van het verkeer.

Het aantal verkeersbewegingen voor De Scheg Oost komt op basis van het verkeersmodel voor 172 woningen uit op 712 motorvoertuigen per etmaal. In totaal worden in het herontwikkelde plan 152 woningen gerealiseerd, dus er is sprake van een lichte overschatting van het aantal verkeersbewegingen die in de verkeersnotitie is aangehouden.

Verdeling verkeer plangebied

De verkeersgeneratie van 712 voertuigen van De Scheg Oost wordt verdeeld over wegen, en in eerste instantie in twee richtingen over de Bovenkerkerweg.
De verdeling van de bestemming/richting van het verkeer (vanuit De Scheg Oost) is bepaald op basis van resultaten van het verkeersmodel en aan de hand van een inschatting op basis van onder andere CBS-cijfers.
Het verkeer kan vanuit het plangebied via de J.C. van Hattumweg richting de Bovenkerkerweg twee richtingen op, richting het noorden en het zuiden. Doordat de ontwikkeling woningen betreft, bestaan de reismotieven van de bewoners hoofdzakelijk uit woon-werk, winkelen (o.a. boodschappen) en recreatie (o.a. sport). Aan de hand van CBS-cijfers en het verkeersmodel blijkt dat mensen die in Amstelveen wonen, hoofdzakelijk in de gemeente Amsterdam (48%), Amstelveen (21%) en Haarlemmermeer (11%; o.a. Schiphol en Hoofddorp) werken. Aan de hand van deze verdeling en op basis van resultaten van het verkeersmodel zijn de snelste routes van en naar bijvoorbeeld de werklocaties bepaald. Hieruit blijkt dat 80% van het verkeer van De Scheg Oost bij de Bovenkerkerweg richting het noorden rijdt en 20% richting het zuiden. Voor de andere functies zoals winkelen en recreatie geldt ongeveer dezelfde verdeling, waarbij het winkelcentrum Westwijk een belangrijke bestemming is voor de dagelijkse boodschap.

De verkeersgeneratie van 712 voertuigen wordt dus verdeeld over de Bovenkerkerweg volgens op basis van de CBS-cijfers de volgende verdeling.
- Bovenkerkerweg richting noorden: 80%;
- Bovenkerkerweg richting zuiden: 20%.

Daarnaast heeft het verkeersmodel voor de verkeersgeneratie van 712 voertuigen ook een verdeling van het verkeer, namelijk de volgende verdeling:
- Bovenkerkerweg richting noorden: 70%;
- Bovenkerkerweg richting zuiden: 30%.

Verdere verdeling van het verkeer over de overige wegen is niet bepaald omdat het verkeer snel wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld, waardoor de effecten op de doorstroming klein zijn.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling van De Scheg Oost is beoordeeld op wegvak- en kruispuntniveau.

Wegvakken

In de tabel op afbeelding 6.4A zijn de relevante verkeerseffecten van de ontwikkeling van De Scheg Oost weergegeven. In de tabel zijn de verkeerscijfers opgenomen voor de referentiesituatie, de situatie zonder het plan De Scheg Oost, en de plansituatie. De verkeersintensiteiten zijn prognosecijfers voor het jaar 2033 en afkomstig uit het verkeersonderzoek De Scheg (Goudappel, november 2023).
In het verkeersmodel is De Scheg Oost met 172 woningen in de autonome situatie opgenomen. De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie exclusief De Scheg Oost zijn door Antea Group handmatig bepaald (met afronding) op basis van de verkeersgeneratie plan De Scheg Oost.

Afbeelding 6.4A: Verkeersintensiteiten autonome- en plansituatie De Scheg Oost

Wegvak	Autonoom	Plan / Autonoom incl. plan De Scheg Oost
J.C. van Hattumweg (ten westen Bovenkerkerweg)	330	1.050
Bovenkerkerweg (ten noorden J.C. van Hattumweg)	30.500	31.040
Bovenkerkerweg (ten zuiden J.C. van Hattumweg)	30.400	30.650

Door de ontwikkeling van De Scheg Oost nemen de verkeersintensiteiten vanzelfsprekend toe op de wegen in de omgeving van het plangebied. Uit het verkeersmodel en de eerder beschreven uitgangspunten blijkt dat het verkeer toeneemt op de wegvakken in de directe omgeving van het plangebied, voor zover die wegvakken relevant/bereikbaar zijn. De grootste verkeerstoename is op het oostelijke deel van de J.C. van Hattumweg, waar het plan De Scheg Oost een toename van ongeveer 712 mvt/etm geeft. De toename van het verkeer zal niet leiden tot doorstromingsproblemen op de genoemde wegvakken, doordat de toename relatief beperkt blijft.

Kruispunten

Naast de verkeersafwikkeling op wegvakken is ook het effect in beeld gebracht van één kruispunt bij het plangebied. Dit kruispunt is geselecteerd doordat hier de toename van het verkeer het grootst is en waardoor dit kruispunt maatgevend is voor de verkeersafwikkeling van het plan. Het gaat om het kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg. Dit is een voorrangskruispunt waarbij de Bovenkerkerweg de voorrangsweg is en het verkeer op de J.C. van Hattumweg voorrang moet verlenen. Het op korte termijn te realiseren kruispunt is weergegeven op afbeelding 6.4B. Er komt een middeneiland die de mogelijkheid geeft voor langzaam verkeer om gefaseerd over te steken.

Afbeelding 6.4B: Kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg (te realiseren)



Het kruispunt is getoetst voor de plansituatie in twee scenario's, waarbij het verkeer van De Scheg Oost verdeeld is op basis van het verkeersmodel (70%-30%) en op basis van de CBS-cijfers (80%-20%).
Om de toekomstige afwikkeling van het kruispunt te toetsen is gebruikgemaakt van het intensiteitscriterium van Slop. Dit houdt in dat als het resultaat van de berekening het criterium overschrijdt, er maatregelen getroffen dienen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan het aanleggen van een rotonde of het plaatsen van verkeerslichten. De grenswaarde van het criterium ligt op 1,33, en wanneer de waarde boven de 1,33 komt dan dient onderzocht te worden of er verdere maatregelen noodzakelijk zijn. Is de waarde hoger dan 1,67, dan zijn er sowieso maatregelen noodzakelijk.

In de plansituatie op basis van de verdeling van het verkeersmodel, wordt voor de afwikkeling op het kruispunt een intensiteitscriterium van 1,24 berekend. In de plansituatie op basis van de verdeling van verkeer op basis van CBS, wordt voor de afwikkeling op het kruispunt een intensiteitscriterium van 1,32 berekend.
Uit de berekeningen blijkt dat in de plansituatie er geen maatregelen noodzakelijk zijn op dit kruispunt. Het resultaat van dit kruispunt ligt ruim onder de grenswaarde om maatregelen te treffen. Dit houdt in dat dit voorrangskruispunt het verkeer voldoende kan afwikkelen zonder grote doorstromingsproblemen. Wel ligt, wanneer gekeken wordt naar het scenario met meer verkeer richting de stad, het resultaat dicht bij de onderzoeksgrenswaarde van 1,33. Dit kan betekenen dat op drukke dagen de wachttijd op dit kruispunt kan oplopen en er mogelijk korte wachtrijen zullen ontstaan. Deze langere wachttijd leidt naar verwachting niet tot een wezenlijk doorstromingsprobleem.

Parkeren

In de parkeergelegenheid voor het totale plan De Scheg Oost met 152 woningen wordt op twee manieren voorzien, namelijk op eigen terrein en in de openbare ruimte. Voor de 152 woningen van De Scheg Oost worden 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.

Op basis van de parkeernormen van de Nota Parkeernormen Amstelveen is de parkeervraag van het plan De Scheg Oost berekend (voor de herontwikkeling met 152 woningen). De totale berekende parkeervraag bedraagt 206 parkeerplaatsen.
Op basis van de berekeningsaantallen in bijlage 2 van de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 komt het aantal mee te tellen parkeerplaatsen op eigen terrein (bouwpercelen), uit op 96,6 parkeerplaatsen, voor de 152 woningen. Daarmee dienen er 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.

In de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 staat dat parkeerplaatsen in principe op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Op het moment van realisatie van de woningen en de aanleg van de parkeerplaatsen is er in De Scheg Oost geen sprake van gemeentegrond. De parkeerplaatsen liggen niet in bestaande openbare ruimte. De toekomstige openbare parkeerplaatsen worden specifiek voor de woningen van De Scheg Oost aangelegd. Voor de 152 woningen moeten en kunnen, gelet op de parkeermogelijkheden op de bouwpercelen, in totaal 110 parkeerplaatsen in de (toekomstige) openbare ruimte worden gerealiseerd.

In het plan De Scheg Oost worden 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Daarmee is, in combinatie met het parkeren op eigen terrein/oprit, sprake van voldoende parkeerplaatsen voor de 152 woningen.

Conclusie

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor het herontwikkelde plan De Scheg Oost en dit TAM-omgevingsplan. In het geval van zowel 152 woningen als de oorspronkelijke 172 woningen van het plan De Scheg Oost is de verkeersafwikkeling op orde.
Het deelaspect parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit TAM-omgevingsplan. In het plan De Scheg Oost als geheel worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

6.5 Natuur

Regelgeving

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden, waarmee de Wet natuurbescherming (Wnb) is vervangen. De wetgeving ziet toe op de bescherming van soorten en leefgebieden. De regelgeving is verder uitgewerkt in het Omgevingsbesluit, de Omgevingsregeling en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De wet- en regelgeving is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De Omgevingswet beslaat zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming. De Ow en het Bkl kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder de andere soorten vallen bijvoorbeeld de ringslang en grote modderkruiper, maar ook algemene soorten. Als (bij planuitvoering of werkzaamheden) overtreding van een wettelijke verbodsbepaling dreigt, dan is een omgevingsvergunning benodigd. Voor (een groot aantal) algemene soorten is een vrijstelling voor omgevingsvergunning vastgesteld.
Met betrekking tot de gebiedsbescherming wordt hoofdzakelijk gekeken naar de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Gebiedsbescherming

In de Omgevingswet zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien (de uitvoering van) het omgevingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft, dan dient een omgevingsvergunning op grond van de Omgevingswet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen, indien het een Natura 2000-activiteit betreft die niet van nationaal belang is.

Indien het plan mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan is een omgevingsplanwijziging of omgevingsvergunning enkel mogelijk indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat voor het plan geen alternatieven zijn, sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en is voorzien in compenserende maatregelen.

Soortenbescherming

De Omgevingswet beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Omgevingswet en het Bkl bevatten verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

Indien een soort dreigt te worden verstoord (en nadat onderzoek is verricht), dan dient voor de planuitvoering of werkzaamheden een omgevingsvergunning flora- en/of fauna-activiteit op grond van de Omgevingswet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin de activiteiten/werkzaamheden plaatsvinden, indien het een flora- en fauna-activiteit betreft die niet van nationaal belang is.

Voor algemene soorten geldt, bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud, onder andere op grond van de Omgevingsverordening provincie Noord-Holland, vrijstelling van de verbodsbepalingen/vergunningsplicht van de Omgevingswet.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

Gebiedsbescherming / Natuurgebied

Het onderhavige plangebied ligt niet in een natuurgebied of een weidevogelleefgebied.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied De Scheg Oost ligt niet in of direct nabij het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op circa 500 meter afstand, ten noordoosten van het plangebied. Door het uitvoeren van de werkzaamheden gaat geen oppervlakte aan NNN verloren. Gezien de afstand en de tussenliggende bebouwing kunnen negatieve effecten op het NNN door het plan worden uitgesloten.

Natura 2000-gebied (algemeen)

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Botshol" ligt op circa 5,3 kilometer afstand van het plangebied. Onder andere dit Natura 2000-gebied kent stikstofgevoelig habitat. De externe effecten op de Natura 2000-gebieden dienen getoetst te worden.
Voor de mogelijke effectfactoren geluid, licht, menselijke aanwezigheid en trillingen geldt dat gezien de aard van het plan en de werkzaamheden, de afstand en de tussenliggende elementen geen effecten op de Natura 2000-gebieden te verwachten zijn. Ten aanzien van de uitstoot van stikstof kan zonder berekening niet worden uitgesloten dat er geen effect, ofwel stikstofdepositie(toename), op een Natura 2000-gebied is. Derhalve is er een berekening van de (mogelijke) stikstofdepositie(toename) op Natura 2000-gebieden gemaakt.

Stikstofdepositie

In verband met de ontwikkelingen (nieuwe functies) en werkzaamheden in het kader van het plan De Scheg Oost is een stikstofdepositie-onderzoek verricht door het bureau Antea Group. Het rapport van het stikstofdepositie-onderzoek is als bijlage bij dit TAM-omgevingsplan toegevoegd.

In het stikstofdepositie-onderzoek is de mogelijke stikstofdepositie(toename) op stikstofgevoelige habitats van Natura 2000-gebieden berekend.
Bij het stikstofdepositie-onderzoek zijn berekeningen uitgevoerd voor de toekomstige situatie ofwel de gebruiksfase en voor de tijdelijke situatie van de bouw ofwel de realisatiefase, en voor een combinatie van de realisatiefase en gebruiksfase. Er is geen sprake van salderen.
In het onderzoeksrapport staan de uitgangspunten en resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek beschreven.

Indien negatieve effecten vanwege werkzaamheden en toekomstig gebruik (in verband met een plan of project) op een Natura 2000-gebied op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dan is voor het planologisch besluit een milieueffectrapportage (mer) noodzakelijk en is voor de bouw en het uitvoeren van werkzaamheden een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit noodzakelijk. Er is geen sprake van een mer-plicht of een vergunningsplicht bij een stikstofdepositiebijdrage (vanwege de activiteit) van maximaal 0,00 mol N/ha/jaar op een Natura 2000-gebied.

Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase van de planontwikkeling De Scheg Oost is geen toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend, op basis van de gehanteerde uitgangspunten met de ontwikkeling/ingebruikname van 152 woningen en de daarbij behorende verkeersgeneratie.

Realisatiefase

Voor de realisatiefase van de planontwikkeling De Scheg Oost is geen toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend, op basis van de gehanteerde uitgangspunten. Met een bouwfasering, waarbij onder meer het bouwrijp maken in een eerdere fase heeft plaatsgevonden, zijn er geen stikstofdepositie-effecten op Natura 2000-gebieden, als gevolg van de realisatiefase van het plan, te verwachten.

Combinatie/Cumulatie

Voor de situatie waarin de gebruiksfase is begonnen en de bouw/realisatiefase nog plaatsvindt, namelijk te verwachten in het jaar 2026, is geen toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend, op basis van de gehanteerde uitgangspunten met een gefaseerde ingebruikname van 152 woningen en gedeeltelijke verkeersgeneratie.

Conclusie

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het plan De Scheg Oost. Natuurgebieden zijn geen belemmering voor het onderhavige plan.

Soortenbescherming / Flora & Fauna

Voor het plangebied De Scheg Oost is in 2022 een ecologische quickscan verricht door het bureau Eco Assist. Bij dit onderzoek is in 2024 een nieuw rapport opgesteld. In 2025 is een nieuwe ecologische quickscan verricht door het bureau Eco Assist, met daarbij een in 2026 opgesteld/aangepast rapport. De twee onderzoeksrapporten zijn als bijlagen bij dit TAM-omgevingsplan toegevoegd.
De conclusies van de resultaten van de twee ecologische quickscans, met betrekking tot soortenbescherming, zijn hierna gegeven.

Vogels

Binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan zijn geen beschermde functies van broedvogels met jaarrond beschermde nesten uit Categorie 1 t/m 4 te verwachten. Voor vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten uit Categorie 5, zoals ekster, koolmees en pimpelmees worden ook geen nesten verwacht en zijn er voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig in de directe omgeving van het plangebied.
Voor de andere mogelijk aanwezige soorten broedvogels geldt dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden. Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot het verlaten van nesten met eieren of jongen en brengen de functionaliteit van de nesten in gevaar en zijn een overtreding van de wet- en regelgeving. Voor het broedseizoen stelt de wet geen vaste begin- of einddatum. Normaal gesproken loopt het broedseizoen voor de meeste vogelsoorten van maart tot en met augustus.

Wanneer niet buiten het broedseizoen gewerkt kan worden, moet het plangebied voorafgaande aan de werkzaamheden door een deskundige op het gebied van beschermde soorten onderzocht worden op de aanwezigheid van broedgevallen. Ook is het in dat geval aan te raden eventueel snoeiafval en de te verwijderen vegetatie binnen het werkterrein (ruim) voor het broedseizoen te verwijderen, om de kans op broedgevallen binnen het plangebied te beperken. Het is voor de voorgenomen werkzaamheden niet mogelijk ontheffing te verkrijgen voor het verstoren van broedgevallen van vogelsoorten welke van nature broeden in Europa en op natuurlijke wijze in Nederland zijn gekomen.

Vleermuizen

Binnen het plangebied wordt/werd mogelijk gefoerageerd door vleermuizen. De aanwezigheid van essentieel foerageergebied is op basis van het ontbreken van opgaande begroeiing en oppervlaktewater en overige voor insecten aantrekkelijke beplanting redelijkerwijs uit te sluiten. Daarnaast is alternatief foerageergebied in de directe omgeving aanwezig. Verblijfplaatsen in bomen en gebouwen of vaste vliegroutes zijn binnen het plangebied uitgesloten. Het plan leidt dan ook niet tot overtreding van de wet- en regelgeving met betrekking tot vleermuizen.

Overige soorten

Overige beschermde soorten waarvoor geen vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn in het plangebied niet te verwachten. De werkzaamheden leiden dan ook niet tot overtreding van de wet- en regelgeving voor deze soorten.

De aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied is redelijkerwijs uitgesloten. Wel is het van belang kolonisatie van het plangebied door rugstreeppadden tijdens de bouwfase te voorkomen. Het is te overwegen maatregelen te treffen om het risico op kolonisatie van het plangebied door rugstreeppadden te voorkomen. Daarmee wordt het risico op knelpunten met deze beschermde dieren tijdens de uitvoering welke leiden tot vertragingen sterk beperkt.

Conclusie

De flora & fauna vormen geen belemmering voor het plan De Scheg Oost. Ten aanzien van algemene soorten kan bij de planuitvoering worden volstaan met (algemene maatregelen in het kader van) de zorgplicht. Ten aanzien van vogels dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Ten aanzien van de rugstreeppad dient kolonisatie te worden voorkomen om de werkzaamheden te kunnen (blijven) verrichten.

Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor het plan De Scheg Oost.

6.6 Archeologie en Cultureel Erfgoed

Regelgeving en Beleid

De Erfgoedwet vormt (momenteel) het wettelijke fundament voor het materieel cultureel erfgoed en de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie vallen nu onder de Erfgoedwet en worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Onderdeel van archeologische regelgeving is de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van een omgevingsplan of bij een (buitenplanse) omgevingsplanactiviteit. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een planwijziging of besluit omgevingsvergunning moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het omgevingsplan of de omgevingsvergunning kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld.

De kern van de Erfgoedwet is dat gemeenten verantwoordelijk zijn geworden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden.
Dankzij het principe van 'de verstoorder betaalt', dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en de uitvoerder van bouwwerkzaamheden of van aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden.
Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.
De volgende archeologische voorschriften worden in de Erfgoedwet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

Het Rijk is het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen (paragraaf 5.4 Erfgoedwet). Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria met betrekking tot oppervlakte en diepte van bodemverstoring zijn verbonden. In 2016 is het archeologisch beleid, en de daarbij behorende archeologische verwachtingskaart geactualiseerd.

De gebieden met de hoogste verwachting zijn vermeld als 'AMK-terrein' (Archeologische Monumentenkaart) of als 'historische kern'. Dit zijn de op kaart paars gekleurde gebieden (Amsterdamseweg, oude dorp, bestaande en voormalige buitenplaatsen langs de Amstel en

locaties van voormalige molens en posten Linie van Krayenhoff). Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 50 m2 een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. In de zones waar 'historische bebouwing' heeft plaatsgevonden (Amsterdamseweg, Handweg, Legmeerdijk, Bovenkerkerweg en de Amsteldijk) geldt verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoringen groter dan 100 m2. De zone van het onverveend bovenland (gebied ten westen van de Amsteldijk, groot loopveld (tracé ten zuiden van de A9) en het onverveende gebied in het noord-westen van Amstelveen) heeft een middelhoge verwachtingswaarde. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 1.000 m2 een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. Tot deze categorie van middelhoge archeologische verwachtingswaarde behoren ook de getij-inversie-ruggen, die liggen in de Bovenkerkerpolder en de Noorder Legmeerpolder. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 5.000 m2 een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. Het overgrote deel van Amstelveen bestaat uit verveend, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 10.000 m2 een archeologisch onderzoek dient te worden gestart.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

In het plangebied De Scheg Oost bevindt zich geen zichtbaar cultureel erfgoed. Daarmee beperkt de beoordeling van de planontwikkeling zich tot archeologie.

Voor De Scheg Oost zijn door het bureau Antea Group twee archeologische onderzoeken verricht, namelijk voor De Scheg Oost als geheel een archeologisch vooronderzoek en voor een deelgebied een proefsleuvenonderzoek. De onderzoeksrapporten zijn opgenomen als bijlagen bij dit TAM-omgevingsplan.
Hierna volgen de conclusies uit de rapporten van de archeologisch onderzoeken.

Vooronderzoek (Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek door middel van boringen)

Wat is de bodemopbouw en zijn er aanwijzingen voor bodemverstoringen?

De basis van het profiel bestaat uit getijdeafzettingen die in boringen 23 en 37 en 17 het hoogst opgeslibd (tot circa 5,5 m -NAP) zijn en daar worden geïnterpreteerd als een oeverwal. Deze afzetting is mogelijk ook aanwezig in boringen 04, 05 en 06 maar daar is (ten minste) de bovenzijde van het pakket niet intact. Waar intact bevindt zich bovenop deze oeverwal, aan de onderzijde van de jongere overstromingspakketten, een zeer dunne laklaag (alleen in boring 37 zeer duidelijk aanwezig). De interpretatie als oeverwal wordt ondersteund door een veelal slappe kleiafzetting aan de westzijde hiervan die mogelijk de vulling is in de randzone van een brede, ondiepe erosiegeul (met een restgeulachtige afzetting). Aan de oostkant bevindt zich een (in de ondergrond) vrij vlak gebied met een standaard opbouw van getijdeafzettingen tot circa 6 m -NAP, overstromingsafzettingen tot circa 5,5 m -NAP en een meermolmlaag (omgewerkt tot ploegvoor) tot het maaiveld op circa 5 m -NAP. Plaatselijk, maar vooral langs de westelijke rand van het terrein alsook langs de uiterste noordzijde, ligt het actuele maaiveld hoger gelegen en in het profiel gaat dit gepaard met een zandige kleilaag die bovenop het overstromingspakket ligt. Mede door de stratigrafische ligging op de overstromingsklei, alsook door de humeuze brokken in het pakket, wordt deze laag als 'opgebracht' geïnterpreteerd. De zandige klei is vermoedelijk opgebracht bij het uitgraven van de Amstelveense Tocht en/of de perceelsloten.

Is er binnen het plangebied een vindplaats aanwezig en/of zijn er archeologische indicatoren aangetroffen die hierop kunnen wijzen? Zo ja, wat is de aard, conserveringstoestand en datering van deze indicatoren/vindplaats?

De zwak gevormde laklaag in boringen 37 en in iets mindere mate ook de vegetatievlekken in boring 23 (beide op circa 0,7 m-mv), op een pakket gelegen dat lithogenetisch als oeverwal kan worden aangeduid, markeren het loopvlak in de fase van de sluiting van kustbarrière. In boring 17 zijn wel mogelijke resten van de oeverwal aanwezig, maar geen vegetatievlakken of laklaag. De laklaag komt vermoedelijk overeen met het niveau uit de periode neolithicum. Een laklaag markeert soms een bewoond niveau en soms ook niet meer dan een oud loopvlak: in dit niveau kan dus een archeologische vindplaats uit het neolithicum aanwezig zijn, maar de aanwezigheid daarvan is nog niet aangetoond.
Er zijn geen nadere indicatoren aangetroffen. Wel is bij het onderzoek op het terrein van de tramremise enkele honderden meters ten zuidwesten van deze locatie, houtskool en botmateriaal

aangetroffen in de geulvulling dat kan wijzen op een vindplaats elders op de oeverwallen van dat geulsysteem. Dat 'elders' kan het huidige plangebied betreffen.

Indien archeologische lagen aanwezig zijn; op welke diepte bevinden deze zich en wat is de maximale diepte?

De vegetatievlekken/laklaag in boringen 23 en 37 bevinden zich op een diepte van circa 0,7 m-mv. De oeverwal-afzetting begint in deze boringen direct daaronder. In boring 17 begint de (mogelijke) oeverwal-afzetting direct onder de bouwvoor en daar ontbreekt de laklaag of vegetatievlekken.

Waaruit bestaat of bestaan deze archeologische laag of lagen?

Zoals hiervoor genoemd: een als oeverwal geïnterpreteerd pakket met daarop een zware kleilaag waar aan de onderzijde van dat pakket vegetatielaag of -vlekken aanwezig zijn.

In welke mate wordt een eventueel aanwezige vindplaats verstoord door realisatie van geplande bodemingrepen?

Hoe kan deze verstoring door planaanpassing tot een minimum worden beperkt?
Het relevante niveau bevindt zich dermate ondiep dat effectieve bescherming tijdens de bouwfase niet reëel wordt geacht. Bovendien is de zone die beschermd moet worden met dit onderzoek niet nauwkeurig begrensd en is de daadwerkelijke aanwezigheid van een vindplaats nog niet aangetoond. Indien er niet wordt gekozen voor vervolgonderzoek, zouden eventuele dieptebeperkende maatregelen met een brede bufferzone kunnen worden toegepast.

In welke mate stemmen de resultaten van het veldwerk overeen met de verwachtingen van de bureaustudie?

Er is zoals werd verwacht een systeem aangetroffen dat behoort bij een kreek of mogelijk een bredere geul en in het plangebied bestaat deze concreet uit een zone waar de zandige kleiafzettingen hoger zijn opgeslibd (boring 23 en 37; tot 5,5 m -NAP). Echter werd in het bureauonderzoek het AHN als meest bruikbare bron beschouwd om de ligging van het systeem te bepalen: dit bleek niet helemaal juist. Vanwege de stratigrafische opbouw beredeneerd is de hogere ligging van delen van het perceel langs de west- en noordrand te verklaren door een opgebracht pakket van lokale afkomst (bijvoorbeeld bij het graven van de naastgelegen sloten). De lichte verhogingen in het centrale deel van de akker hebben ook niet te maken met eventuele kreekruggen: die zijn niet aangetroffen in de boringen. Mogelijk hebben deze flauwe welvingen te maken met differentiële klink van de overstromingsklei of van de meermolm.

(Selectie)advies

Uit een overweging van de voorgaande gegevens wordt geconcludeerd dat er één locatie is aangetroffen binnen het plangebied De Scheg Oost waarvoor een verhoogde kans op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats bestaat. De archeologische relevante laag betreft een laklaag/vegetatievlekken in boringen 23 en 37 en de relevante landschapsvorm een vermoedelijke oeverwal. De combinatie van deze landschapsvorm met een specifiek loopniveau leidt tot een middelhoge tot hoge verwachting op bewoningsresten uit het neolithicum. In boring 17 is eveneens een hoger opgeslibde zandige klei aanwezig. Dat betreft vermoedelijk de voortzetting van de oeverwal die in boringen 23 en 37 is herkend, maar in boring 17 ontbreekt de vegetatielaag of -vlekken. In boring 04, 05 en 06 is de oeverwal mogelijk ook aanwezig, maar op die locatie is (ten minste) de top van het pakket verstoord.

Het uitgevoerde booronderzoek betrof een verkennend onderzoek. De aanwezigheid van de intacte oeverwal in boringen 17, 23 en 37 (respectievelijk gelegen op raai 2, 3 en 4) duidt op een min of meer noord-zuid gerichte element. De precieze omvang kan echter niet met een verkennend onderzoek worden bepaald. Ook is er op dit moment geen sprake van een archeologische vindplaats, maar wel is in ruwe lijnen de omvang van het zoekgebied voor een karterend onderzoek te bepalen. Geadviseerd wordt om een proefsleuvenonderzoek uit te voeren binnen het zoekgebied (hieronder weergegeven). Dit gebied voor vervolgonderzoek betreft circa 120 x 60 meter (7.200 m2).

Afbeelding 6.6: Zoekgebied/advieskaart vervolgonderzoek (proefsleuvenonderzoek)



Binnen het zoekgebied wordt de aanwezigheid van een min of meer noord-zuid gerichte oeverwal, met een eventueel loopvlak en mogelijk bewoningsresten verwacht. Buiten dit zoekgebied worden op grond van de resultaten uit het booronderzoek géén archeologische resten verwacht. Boorraai 1 (boringen 04, 05 en 06) is niet in dit advies meegenomen omdat daar de top van het pakket niet intact is.
Het advies om ten aanzien van een archeologische verwachting in de karterende fase een proefsleuvenonderzoek uit te voeren is in lijn met het gemeentelijk beleid.

Proefsleuvenonderzoek (Inventariserend veldonderzoek met proefsleuven)

In september 2021 heeft Antea Group inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd in voorbereiding op de voorgenomen ontwikkeling van De Scheg Oost. Bij de voorgenomen werkzaamheden ontstaan bodemroeringen, waardoor eventuele archeologische resten verstoord kunnen raken. Conform het beleid van de gemeente Amstelveen is archeologisch onderzoek in het plangebied verplicht. Het proefsleuvenonderzoek staat beschreven in een rapport d.d. 15 maart 2022.

Het onderzoeksgebied/zoekgebied van het proefsleuvenonderzoek staat weergegeven op afbeelding 6.6 (met een blauw kader). Binnen dit zoekgebied wordt/werd de aanwezigheid van een min of meer noord-zuid gerichte oeverwal, met een eventueel loopvlak en mogelijk bewoningsresten uit het neolithicum verwacht.

Conclusie

Vanuit het vooronderzoek was de verwachting, dat binnen het plangebied archeologische resten vanaf het neolithicum aangetroffen kunnen worden. Het argument hiervoor is dat de locatie in die perioden geschikt was voor bewoning. In de bodem werden tijdens het booronderzoek namelijk onder de bouwvoor oeverwalafzettingen geconstateerd. Ook werd in een deel van het gebied een vegetatiehorizont of laklaag aangetroffen. De kans op het aantreffen van een vondstlaag uit het neolithicum werd middelhoog tot hoog ingeschat.

Op basis van het proefsleuvenonderzoek kan geconcludeerd worden dat er een vermoedelijk laag gelegen/laag opgeslibde oeverwal is aangetroffen, met in het zuidelijk deel van het onderzoeksgebied een al dan niet geërodeerde en zwak ontwikkelde vegetatiehorizont, met daarboven plaatselijk jongere verspoelde afzettingen. Hoewel deze verspoeling niet in alle werkputten is aangetroffen is de eventuele vegetatiehorizont hierdoor ter hoogte van de overige werkputten vermoedelijk geërodeerd. Dit kan tevens, of in combinatie, zijn gebeurd met de erosie van de top van de oeverafzettingen door ontginningen die in het gebied hebben plaatsgevonden.

Op basis van de aangetroffen bodemopbouw is het gebied in het verleden niet of weinig geschikt geweest voor bewoning.

Tijdens het onderzoek zijn geen archeologische sporen en/of vondsten aangetroffen. Er werd slechts één spoor aangetroffen dat van natuurlijke aard was. Er is daarmee geen sprake van archeologische vindplaatsen.

Conclusie

Naar verwachting worden bij de planuitvoering geen archeologische waarden aangetast. Bij het proefsleuvenonderzoek zijn geen archeologische vindplaatsen aangetroffen. Het aspect archeologie, alsmede het aspect cultureel erfgoed, vormt geen belemmering voor het onderhavige plan. De archeologische verwachtingswaarde blijkt lager te zijn. In dit TAM-omgevingsplan zijn wel regels voor bescherming van archeologische waarden opgenomen.

6.7 Geluid

Algemeen en Regelgeving

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de bepaling van geluidaandachtsgebieden in de Omgevingswet en in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Het bevoegd gezag beoordeelt het geluid bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in het omgevingsplan of in een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De toetsing van de geluidbelasting is nodig voor zover het geluidgevoelig gebouw is gelegen in een geluidaandachtsgebied. In het Bkl is tevens bepaald wanneer en hoe het gecumuleerde geluid en gezamenlijke geluid dienen te worden berekend.

Geluidaandachtsgebied

Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied gelden instructieregels. Een geluidaandachtsgebied is het gebied langs een weg, spoorweg of rond een industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde (artikel 3.20 Besluit kwaliteit leefomgeving). Bij een gemeenteweg, waterschapsweg en lokale spoorweg is het geluidaandachtsgebied tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip begrensd door een vaste afstand (artikel 17.5 Omgevingsregeling). Deze afstanden zijn weergegeven in de hiernavolgende tabel. Voor provinciale wegen (in Noord-Holland) geldt momenteel ook de vaste afstand voor het geluidaandachtsgebied. Voor (rijks)wegen, spoorwegen en industrieterreinen met een geluidproductieplafond (gpp) geldt (reeds) een specifiek geluidaandachtsgebied behorende bij die geluidbron. Bij de geluidbronnen met gpp wordt het geluidaandachtsgebied bepaald door de contour van het geluidniveau van de standaardwaarde behorende de geluidbron.

Tabel 6.7: Geluidaandachtsgebieden wegverkeer, volgens de overgangsregeling

Aantal rijstroken	*Maximumsnelheid*	*Breedte geluidaandachtsgebied*
1 of 2	30 km/uur	100 meter
1 of 2	> 30 km/uur	200 meter
3 of meer	> 30 km/uur	350 meter

Standaardwaarde en grenswaarde, en geluidvoorschriften (lokale toegestane (verhoogde) waarde)

Voor geluidbelastingen op geluidgevoelige gebouwen gelden standaardwaarden en grenswaarden, die verschillen per type geluidbron. In het omgevingsplan of het besluit over de buitenplanse omgevingsplanactiviteit neemt de gemeente de van toepassing zijnde geluidregels op, met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In paragraaf 5.1.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn hiervoor instructieregels opgenomen. Dit betreft de geluidregels die ten minste moeten worden betrokken bij en/of in de planregels. De gemeente mag – in aanvulling op deze instructieregels – aanvullende (strengere) geluidnormen opnemen, en daarmee haar eigen beleidsambities in maatwerk geluidregels vormgeven.

Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een (buitenplanse) omgevingsplanactiviteit, toetst de gemeente tevens aan de geluidregels (in beoordelingsregels) van het omgevingsplan, en kan de gemeente daarbij desgewenst geluidvoorschriften opnemen in

de omgevingsvergunning. In bepaalde situaties dienen grenswaarden (hogere waarden) en/of geluidvoorschriften in de omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit te worden opgenomen. De regelgeving spreekt in het geval van geluid door activiteiten en een geluidbelasting boven de standaardwaarde, van 'hogere waarden'.

De instructieregels, met betrekking tot de ligging van geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied, omvatten waarden die zijn opgenomen in artikel 5.78t en 5.78u van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
Voor gemeentewegen zonder gpp en een verkeersintensiteit niet hoger dan 1.000 mvt/etmaal hoeft niet aan de standaardwaarde te worden getoetst.

Geluid gelijk of lager dan de standaardwaarde is – behoudens eventuele gemeentelijke beleidsambities – altijd aanvaardbaar. De gemeente kan (volgens artikel 5.78u Bkl) geluid hoger dan de standaardwaarde toestaan als:

a. Geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen;
b. De overschrijding van de standaardwaarde door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt; en
c. Het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de grenswaarde.

Bij geluid hoger dan de standaardwaarde dient de gemeente geluidbeperkende maatregelen in aanmerking te nemen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan (artikel 5.78u, lid 3, van het Besluit kwaliteit leefomgeving). Geluid hoger dan de grenswaarde is slechts in uitzonderlijke gevallen mogelijk. Bij geluid boven de standaardwaarde vindt een bestuurlijke afweging plaats. Geluidniveaus boven de standaardwaarden worden opgenomen in de omgevingsvergunning, en ook het (daaraan gerelateerd) gezamenlijk geluid, waarbij aan het gezamenlijk geluid een voorschrift wordt verbonden in de omgevingsvergunning. Bij een omgevingsplanwijziging dient voor een nieuw geluidgevoelig gebouw (met een geluidbelasting boven de standaardwaarde) het gezamenlijk geluid te worden opgenomen in het omgevingsplan.

Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

Indien niet aan de standaardwaarde kan worden voldaan, kan zoals omschreven er worden afgeweken tot de grenswaarde. Hierbij dient altijd het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld en door het bevoegd gezag als aanvaardbaar te worden beschouwd.

Het gecumuleerde geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinderlijkheid tussen verschillende soorten geluid. Het gecumuleerde geluid (Lcum) wordt niet aan een normenkader getoetst, het geeft enkel inzicht in de geluidkwaliteit bij de gevel van een geluidgevoelig gebouw. Het bevoegd gezag beoordeelt mede aan de hand hiervan of en in welke mate het verantwoord is de afwegingsruimte boven de standaardwaarde te benutten.

Als nieuwbouwwoningen binnen de wettelijke zone ten aanzien van geluid van luchthaven Schiphol liggen, dan dient het luchtvaartlawaai formeel gezien te worden beschouwd in gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid. In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties kan het effect van luchtvaartlawaai ook als de woningen buiten de zone liggen meegenomen worden in de cumulatieberekening.

Als een overschrijding van de standaardwaarde wordt toegestaan dan dient het binnenniveau van het geluidgevoelige gebouw te worden gewaarborgd. Daarom dient het niveau van het gezamenlijk geluid in de regels van het omgevingsplan (en/of de voorschriften van de omgevingsvergunning) te worden opgenomen. Het toegelaten binnenniveau staat in het Bkl. Het binnenniveau wordt afgesteld op het gezamenlijk geluid berekend aan de gevel. Het gezamenlijk geluid is het geluid van de verschillende geluidbronnen en andere activiteiten tegelijk, op de gevel. Bij het gezamenlijk geluid worden de verscheidene geluidbelastingen ongewogen bij elkaar opgeteld, dus zonder correcties voor verschillen in hinderlijkheid.

Wegverkeer en spoorwegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een ruimtelijk besluit moet inzicht worden gegeven in de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige gebouwen die gesitueerd worden binnen het

geluidaandachtsgebied van een weg of spoorweg. Voor een woonerfweg of een weg met een verkeersintensiteit tot 1.000 mvt per etmaal hoeft dit niet. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe (spoor)weg of wijziging van een (spoor)weg zal in veel gevallen ook de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe en/of gewijzigde weg op (bepaalde) bestaande geluidgevoelige functies/gebouwen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtvaartverkeer / vliegverkeer

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn onder andere zones opgenomen waarin beperkingen gelden voor (nieuwe) geluidgevoelige functies/gebouwen. Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de beperkingen en bepalingen van het LIB. Het luchtvaartlawaai van Schiphol moet in bepaalde gevallen mee worden genomen bij de berekening van gezamenlijk geluid, en kan in elk geval worden meegenomen bij de berekening en beoordeling van gecumuleerd geluid in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bedrijven algemeen

Als een bedrijf zich bevindt op een gezoneerd industrieterrein, dan zijn de grenswaarden van de geluidzone ofwel het geluidaandachtsgebied van toepassing. Bij de ontwikkeling van geluidgevoelige gebouwen binnen de geluidzone, alsook een bedrijfsactiviteit op het industrieterrein, dient rekening te worden gehouden met de grenswaarden van de geluidzone. Buiten de zone is de standaardwaarde voor een industrieterrein van toepassing.
Voor een industrieterrein waarvoor nog geen geluidproductieplafond (gpp) is vastgesteld, geldt dat, in het geval van een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen hogere waarden dienen te worden vastgesteld.

Voor de (kleinere) bedrijfsterreinen waarvoor geluidzonering (dan wel een geluidaandachtsgebied) niet verplicht is, geven de VNG-publicaties/handreikingen 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) en ‘Activiteiten en milieuzonering’ (2024) richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid kan worden omgegaan. De VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) geeft onder meer, ter voorkoming van geluidhinder bij geluidgevoelige functies/gebouwen, richtafstanden en streefwaarden. De wettelijke geluidsnormen (standaardwaarden en grenswaarden toelaatbaar geluid) voor bedrijfsactiviteiten, welke gelden voor de bedrijven, zijn opgenomen in het Bkl.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

Voor het project herontwikkeling De Scheg Oost is een akoestisch onderzoek verricht door het bureau Antea Group. Het onderzoeksrapport is opgenomen als bijlage bij dit TAM-omgevingsplan.

De geluidbelasting vanwege wegverkeer (op meerdere wegen) en tramverkeer is bepaald bij de te bouwen 152 woningen in het gebied De Scheg Oost te Amstelveen.
Hierna is een beschouwing van de resultaten van het akoestisch onderzoek gegeven.

Industrielawaai

Met betrekking tot industrielawaai is er sprake van geluid afkomstig van de opstelplaats voor trams ten zuidwesten van het plangebied De Scheg Oost. Deze opstelplaats is echter niet op een gezoneerd industrieterrein gelegen.

In het kader van evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt inzichtelijk gemaakt dat voor (toekomstige) bewoners en gebruikers sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast is het van belang dat (bestaande) bedrijven (in dit geval het opstelterrein) niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit(en) en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd en betreft een richtafstand. Om te bepalen in hoeverre er voldoende afstand is tussen bedrijven en gevoelige objecten kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de VNG. Het opstelterrein kan worden aangemerkt als bedrijvigheid met milieucategorie 3.2 met een bijbehorende indicatieve hinderafstand van 100 meter (geluid is hierbij maatgevend). In het geval van het opstelterrein zijn de richtafstanden tot een 'rustige woonwijk' gehanteerd. De dichtstbijzijnde woning van het onderhavige plan ligt op circa 250 meter van het opstelterrein, en het plangebied De Scheg Oost ligt op circa 250 meter van het opstelterrein. De indicatieve hinderafstand reikt daarmee ruimschoots niet tot de geprojecteerde woningen in het plan(gebied) De Scheg Oost.

Op basis hiervan kan ervan worden uitgegaan dat de geluidbelasting L-etmaal als gevolg van het opstelterrein de grenswaarde van 45 dB(A) niet overschrijdt. Daartoe is het uitgangspunt dat het geluid afkomstig van het opstelterrein geen significante bijdrage levert aan de cumulatieve geluidbelasting (Lcum). De geluidbelasting als gevolg van het opstelterrein is derhalve niet meegenomen in de berekeningen.

Wegverkeerslawaai en tramverkeerslawaai

Een deel van de woningen in De Scheg Oost zijn gelegen in het geluidaandachtsgebied van de provinciale weg N521. De geluidbelasting vanwege het verkeer op de N521 leidt bij een aantal woningen tot een overschrijding van de standaardwaarde (Bkl) van 50 dB dan wel de voorkeursgrenswaarde (Wgh) van 48 dB. De geluidbelasting vanwege de N521/Bovenkerkerweg is ten hoogste 58 dB op de woningen van fase 1B.
Voor de woningen van fase 1B zijn reeds hogere grenswaarden geluid vastgesteld.

Op dit moment valt de provinciale weg N521/Bovenkerkerweg nog (deels) onder de werking van de Wet geluidhinder, met een geluidaandachtsgebied van 200 meter, omdat er nog geen gpp voor deze provinciale weg is.
Voor gemeentewegen is hier geen sprake van, ook als er geen gpp is, en gelden enkel de regels van het Bkl.

De geluidbelasting vanwege de gemeentewegen voldoet aan de standaardwaarde van 53 dB. De hoogste geluidbelastingen bedragen 47 dB op de woningen van fase 4, en 48 dB op een woning van fase 1C .

Een deel van de woningen zijn gelegen in het geluidaandachtsgebied van de trambaan ten westen van het plangebied. De geluidbelasting vanwege het verkeer op de trambaan leidt bij enkele woningen tot een kleine overschrijding van de standaardwaarde van 55 dB. De hoogste geluidbelasting vanwege de trambaan bedraagt 56 dB, waaronder bij twee woningen van fase 4.
Voor de woningen van fase 1C zijn reeds hogere grenswaarden geluid vastgesteld.

Geluidreducerende maatregelen

Bij de vaststelling van de hogere grenswaarden voor de geluidbelasting van de N521/Bovenkerkerweg is onderzoek verricht naar bron- en overdrachtsmaatregelen.
Het toepassen van een stiller wegdek op de N521/Bovenkerkerweg voor de nieuwbouw is onvoldoende doeltreffend en onvoldoende doelmatig.
Het beperken van de geluidbelasting met bijvoorbeeld een snelheidsverlaging of schermen langs de weg is niet haalbaar, vanuit stedenbouwkundig/landschappelijk, verkeerskundig en financieel oogpunt, en is tevens onvoldoende doelmatig.

Aangezien de geluidbelasting vanwege de trambaan op twee woningen van fase 4 niet voldoet aan de standaardwaarde, zijn geluidreducerende maatregelen onderzocht voor de onderhavige woningen (voor wat betreft de geluidbelasting op de gevel). Voor de overige woningen en geluidbelastingen zijn geen maatregelen onderzocht.

In het akoestisch onderzoek zijn mogelijke geluidreducerende maatregelen onderzocht.
Een bronmaatregel met betrekking tot de trambaan is in principe mogelijk in de vorm van raildempers. Gezien de hoge kosten voor het toepassen van raildempers, en de beperkte geluidreductie, zijn de dempers niet financieel doelmatig.
Ook een overdrachtsmaatregel als het toepassen van een scherm wordt gezien het beperkt aantal woningen en de daarmee gepaarde kosten niet als financieel doelmatig beschouwd.

Voor de woningen wordt de geluidwering van de gevel afgestemd op het gezamenlijk geluid (inclusief luchtvaartlawaai).

Hogere waarde

Voor de woningen met een geluidbelasting hoger dan de standaardwaarde, vanwege de trambaan of de provinciale weg (Bovenkerkerweg), kan de ‘hogere waarde’ (ofwel een waarde hoger dan de standaardwaarde) worden toegelaten in dit TAM-omgevingsplan. Daarbij is voor een nog nieuw te bouwen/vergunnen woning een 'waarde van gezamenlijk geluid' van toepassing.

Ten aanzien van de provinciale weg zijn voor de woningen van fase 1B reeds hogere grenswaarden geluid vastgesteld, op grond van de Wet geluidhinder.

Luchtvaartlawaai

De woningen van het onderhavige plan zijn niet gelegen in een beperkingengebied van luchthaven Schiphol en zijn niet gelegen binnen de 20Ke-contour (LIB zone 5). Het plan is gelegen nabij een geluidcontour (de 20Ke-contour) van Schiphol. Daarom is rekening gehouden met luchtvaartlawaai. De geluidwering van de gevels van de vergunde woningen is afgestemd op de berekende cumulatieve geluidbelasting inclusief luchtvaartlawaai.

De onderhavige nieuwbouwwoningen liggen conform het document "Geluidbelastingkaarten luchthaven Schiphol 2021" niet binnen de 55 dB Lden geluidcontour van luchthaven Schiphol. In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het effect van luchtvaartlawaai wel meegenomen in de cumulatieberekening.

In het onderhavige plan is geen sprake van nieuwe woningen in de LIB-5-zone. De woningen in het plan De Scheg Oost (nabij de LIB-5-zone), worden gerealiseerd met een hoogwaardige geluidwering van de gevel. De geluidwering van de gevel is gebaseerd op de gecumuleerde geluidbelasting inclusief luchtvaartlawaai om zo een goed leefklimaat te waarborgen.

Cumulatieve geluidbelasting - gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

Naast de toets per weg wordt ook de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Hierin wordt onderscheid gemaakt in het gezamenlijk geluid en het gecumuleerde geluid (Lcum).

Het luchtvaartlawaai is meegenomen in het gezamenlijk geluid en het gecumuleerde geluid. Het luchtvaartlawaai leidt er toe dat het gezamenlijk geluid in het plangebied De Scheg Oost niet lager uitkomt dan 51 dB. In het gecumuleerde geluid heeft het luchtvaartlawaai een grotere invloed op de berekende waarde.

Het gezamenlijk geluid bedraagt bij de woningen van fase 1 ten hoogste 59 dB, van fase 2 ten hoogste 52 dB, van fase 3 ten hoogste 53 dB, en van fase 4 ten hoogste 57 dB.

Het gecumuleerde geluid bedraagt 57 dB tot 58 dB bij de meeste woningen in het plangebied, en tot 61 dB bij enkele woningen van fase 1B.

Het gecumuleerde geluid is inzichtelijk gemaakt in het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
De geluidbelastingen (van het gecumuleerde geluid) worden aanvaardbaar geacht.

Nieuwe bouwplannen moeten aan het Besluit bouwwerken leefomgeving voldoen, en er zullen aan de woningen geluidwerende maatregelen getroffen worden, zodat er een acceptabel binnenniveau, zijnde 33 dB, wordt bereikt. De geluidwering van de gevel is gerelateerd aan het gezamenlijk geluid, en is in de onderhavige situatie tevens gerelateerd aan de gecumuleerde geluidbelasting inclusief gewogen luchtvaartlawaai (het gecumuleerde geluid), om zo een goed leefklimaat te waarborgen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zijn de maatregelen/voorzieningen van de geluidwering van de gevel onderzocht. In de verleende omgevingsvergunningen buitenplanse omgevingsplanactiviteit is bepaald dat de bouwplannen dienen te worden uitgevoerd conform de bepaalde en voorgestelde geluidwering van de gevel. Voor nieuwe bouwplannen (aanvragen omgevingsvergunning) is het gezamenlijk geluid opgenomen in de regels van dit TAM-omgevingsplan.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het onderhavige plan. De geluidbelasting op de woningen is aanvaardbaar door de te realiseren geluidwering van de gevel.

6.8 Luchtkwaliteit

Regelgeving

De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (artikel 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij een omgevingsplanwijziging of het toestaan van een buitenplanse omgevingsactiviteit moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) in acht nemen. Strikt genomen gaat het daarbij om activiteiten gelegen in een aandachtsgebied. De toetsing aan de rijksomgevingswaarden geldt niet als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Het niet in betekenende mate (NIBM) verslechteren van de luchtkwaliteit is het geval als een activiteit leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van NO2 en PM10 van 1,2 µg/m3 of minder, waarvoor een aantal standaardgevallen zijn aangewezen. De standaardgevallen van activiteiten waarvan de luchtkwaliteit verslechtering niet in betekenende mate is, staan in artikel 5.54 Bkl, en betreffen onder andere de ontwikkeling van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of maximaal 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

Het plan De Scheg Oost betreft een ontwikkeling van 152 woningen, aangesloten op één ontsluitingsweg. Het woningaantal van De Scheg Oost ligt ruimschoots onder de 1.500 woningen. Het plan en project valt daarmee onder de standaardgevallen waarbij de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechtert.

Voorts blijkt dat de rijksomgevingswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO2, PM10 en PM2,5, de uurgemiddelde concentratie NO2 en de 24-uurgemiddelde concentratie PM10 niet worden overschreden in de omgeving van het plangebied. De luchtconcentraties in de omgeving liggen volgens de monitoringstool (van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit) ruimschoots lager dan de rijksomgevingswaarden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan De Scheg Oost.

6.9 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het voor externe veiligheid met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen. Tegenwoordig wordt externe veiligheid ook wel (als een onderdeel van) omgevingsveiligheid genoemd.

Regelgeving

De regelgeving inzake externe veiligheid is verdeeld over de Omgevingswet, het Omgevingsbesluit, de Omgevingsregeling, het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Een wezenlijk onderdeel in de regelgeving zijn de verscheidene aandachtsgebieden.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is in het Bkl gedefinieerd als "de kans op het overlijden van een onbeschermd en continu aanwezig persoon buiten de begrenzing van de locatie waar een activiteit wordt verricht als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door die activiteit". Het groepsrisico is de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied/aandachtsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval vanwege die risicobron waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. Het groepsrisico dient in een aantal gevallen te worden berekend, maar vaak niet.

Verder zijn kwetsbare gebouwen en locaties, en beperkt kwetsbare gebouwen en locaties, en zeer kwetsbare gebouwen, van belang. Zeer kwetsbaar gebouwen zijn bijvoorbeeld een basisschool, kinderdagverblijf, ziekenhuis of woonfunctie voor 24-uurs zorg. Kwetsbare gebouwen zijn bijvoorbeeld een kantoorgebouw met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2, een sporthal en woningen in het geval van een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare gebouwen zijn bijvoorbeeld een kantoorgebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m2 en algemene grondgebonden woningen in het geval van een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10-6 per jaar voor kwetsbare gebouwen en zeer kwetsbare gebouwen in nieuwe situaties.

Aandachtsgebieden

Ten aanzien van risicobronnen zijn (veelal) aandachtsgebieden van toepassing. Vanaf het van kracht worden van de Omgevingswet bestaan er, voor toen bestaande risicovolle milieubelastende activiteiten (mba's), van rechtswege aandachtsgebieden langs of rondom een risicovolle mba.

Met betrekking tot externe veiligheid zijn er onder meer de volgende milieubelastende activiteiten van belang (in algemene zin):
- het opslaan, produceren en/of gebruiken van gevaarlijke stoffen;
- het vervoeren van gevaarlijke stoffen;
- het exploiteren met een buisleiding met/voor gevaarlijke stoffen.

Deze milieubelastende activiteiten kunnen ook risicobronnen worden genoemd.

Een aandachtsgebied is een gebied waarbinnen personen in een gebouw onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen. In bijlage VII van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt – voor de daarin aangewezen risicobronnen – een vaste afstand voor de aandachtsgebieden gegeven, of is aangegeven dat de aandachtsgebieden berekend moeten worden.
Het Bkl kent drie soorten aandachtsgebieden voor externe veiligheid:
- een brandaandachtsgebied (bijvoorbeeld voor een plasbrand langs het spoor of fakkelbrand bij een hogedruk aardgastransportleiding);
- een explosieaandachtsgebied (bijvoorbeeld voor een BLEVE langs het spoor of bij een LPG-tankstation);
- een gifwolkaandachtsgebied (bijvoorbeeld rondom chemische bedrijven).

Bij een activiteit/ontwikkeling gelegen binnen een aandachtsgebied moet de gemeente in het omgevingsplan of bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit beschouwen hoe groepen mensen beschermd worden en of deze bescherming afdoende is (artikel 5.15 Bkl). Een gemeente kan daarbij gebruik maken van een groepsrisicoberekening om de rekenkundige hoogte van het groepsrisico te bepalen.

Een aandachtsgebied markeert het gebied waarbinnen het effect van een incident met gevaarlijke stoffen het meest nadrukkelijk optreedt. De omvang van een aandachtsgebied zegt niets over de kans op een incident.

De zwaardere risicovolle bedrijven zijn in lijn met de Europese regelgeving aangewezen als Seveso-bedrijven (voorheen was de Nederlandse benaming: Brzo-bedrijf). Op onderdelen verschilt het wettelijk kader van Seveso-bedrijven van dat van andere milieubelastende activiteiten (mba). Voor Seveso-bedrijven geldt eenzelfde normering van het plaatsgebonden risico en gelden ook aandachtsgebieden.

Voorschriftengebieden

Binnen een brand- en explosieaandachtsgebied moet een gemeente (conform artikel 5.14 Bkl) in beginsel voorschriftengebieden aanwijzen in het omgevingsplan of een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit, waarbij het voorschriftengebied zonder meer nodig is als binnen het aandachtsgebied zeer kwetsbare gebouwen worden toegestaan. Als het omgevingsplan of de omgevingsvergunning geen zeer kwetsbare functies toestaat, maar enkel kwetsbare of beperkt kwetsbare functies, kan een gemeente afwegen om geen of een kleiner voorschriftengebied aan te wijzen. Binnen voorschriftengebieden gelden er bij nieuwbouw aanvullende bouwkundige eisen, conform artikel 4.90 t/m 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), waarbij het in een brandvoorschriftengebied gaat om in de eisen in artikel 4.90 t/m 4.95 Bbl. De bouwkundige eisen gelden niet voor de bestaande bebouwing of bij verbouw.

Situatie en beoordeling plan(gebied)

Met behulp van de Risicokaart/signaleringskaart is een inventarisatie gemaakt van de in de omgeving van het plangebied aanwezige risicobronnen ten aanzien van externe veiligheid.

In de omgeving van het plangebied De Scheg Oost bevinden zich verschillende risicobronnen:
- Hogedruk aardgastransportleiding W-540-01;
- Provinciale weg N521 / Bovenkerkerweg;
- Luchtverkeer (LIB-5 zone) Schiphol.

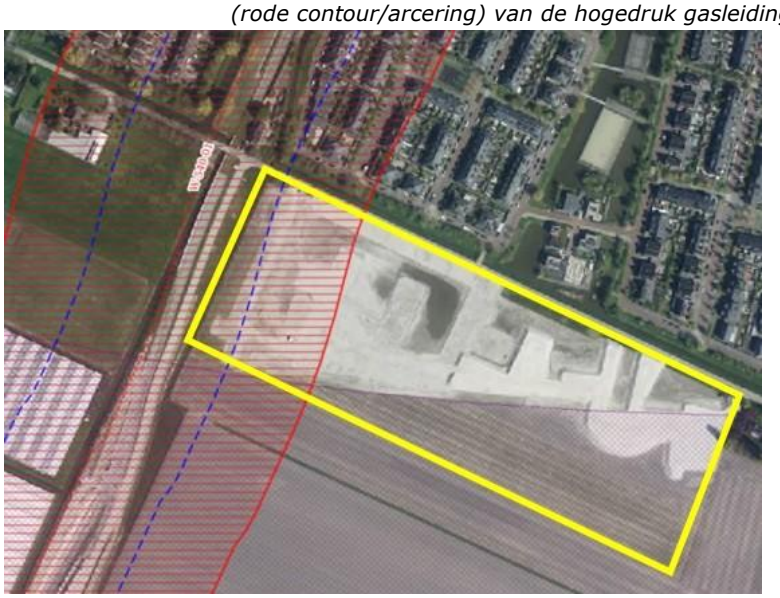
Het plan De Scheg Oost ofwel dit TAM-omgevingsplan, als ook het bestemmingsplan De Scheg Midden, maken geen risicovolle activiteiten mogelijk. De nieuw te bouwen woningen worden beschouwd als kwetsbare gebouwen.

In het kader van de herontwikkeling van het plan De Scheg Oost is door het bureau Antea Group in 2024 een externe veiligheid onderzoek verricht, onder de noemer actualisatie omgevingsveiligheid. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij dit TAM-omgevingsplan gevoegd.

Hogedruk aardgastransportleiding W-540-01

Ten westen van het plangebied De Scheg Oost, op relatief korte afstand van de westrand van het plangebied, bevindt zich een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie. Deze gasleiding/buisleiding ligt op een minimale afstand van circa 35 meter van het plan(gebied) De Scheg Oost. Het brandaandachtsgebied en de 100% letaliteitszone van de gasleiding liggen deels ter plaatse van het onderhavige plan. De ligging van de gasleiding/buisleiding ten opzichte van het plangebied De Scheg Oost is weergegeven op afbeelding 6.9A.

Afbeelding 6.9A: Ligging van De Scheg Oost ten opzichte van de aardgasbuisleiding W-540-01, en weergave van de 100% letaliteitszone (blauwe stippellijn) en het brandaandachtsgebied (rode contour/arcering) van de hogedruk gasleiding



Bij een externe veiligheid onderzoek van Prevent Adviesgroep voor De Scheg Midden is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd. Uit deze risicoberekening is gebleken dat het groepsrisico niet toeneemt ten gevolge van de geprojecteerde ontwikkelingen. Dit betreft een groepsrisicoberekening waarbij de geprojecteerde woningen van zowel het bestemmingsplan De Scheg Oost als het bestemmingsplan De Scheg Midden zijn meegenomen. De uitkomst komt niet boven 0,1 maal oriëntatiewaarde uit.

Gelet op feit dat het aantal woningen ten gevolge van de gewijzigde uitgangspunten lager is dan in het eerdere plan De Scheg Oost (20 woningen minder in de herontwikkeling), en lager is binnen het aandachtsgebied, kan worden geconcludeerd dat de resultaten niet noemenswaardig zullen wijzigen. Bovendien zijn de groepsrisicoberekeningen onder de Omgevingswet niet langer een verplicht onderdeel van de beschouwing externe veiligheid.

Plaatsgebonden risico

De buisleiding heeft geen PR 10-6 contour ter hoogte van het plangebied, zoals uit voornoemde berekeningen blijkt en zichtbaar is op de Atlas Leefomgeving. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Aandachtsgebieden

Het plangebied De Scheg Oost ligt binnen het brandaandachtsgebied van de buisleiding (zie afbeelding 6.9A). Het plangebied ligt daarnaast deels binnen de 100% letaliteitszone (70 meter breed) van de buisleiding (zie blauwe stippellijn afbeelding 6.9A).
Het brandaandachtsgebied kent een breedte van 140 meter aan weerszijde van de buisleiding.

Aangezien het onderhavige plan De Scheg Oost is gelegen in het brandaandachtsgebied van de buisleiding, wordt hierna beschouwd hoe groepen mensen beschermd worden. Daarbij wordt eerst het mogelijke risicoscenario, namelijk een fakkelbrand, beschouwd.

Fakkelbrand (Mogelijk scenario binnen het aandachtsgebied buisleiding)

Een brandaandachtsgebied is de locatie begrensd door de afstand waar, als gevolg van een ongewoon voorval dat leidt tot een plasbrand of een fakkelbrand, de warmtestraling ten hoogste 10 kW/m2 is. Bij de hogedruk aardgastransportleiding kan een fakkelbrand ontstaan. Een fakkelbrand ontstaat wanneer door een externe beschadiging (bijvoorbeeld door graafwerkzaamheden) gas vrijkomt dat vervolgens ontsteekt. Wat volgt is een fakkelbrand die extreme hittestraling kan veroorzaken.

Bouwkundige eisen/maatregelen

Een deel van het plangebied is gelegen in het brandaandachtsgebied van de buisleiding. Op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving dient voor de woningen gelegen in een brandaandachtsgebied, in het omgevingsplan of de omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit in principe een brandvoorschriftengebied te worden opgenomen. Met het brandvoorschriftengebied is er tevens sprake van nadere voorschriften voor de bouwwerken/woningen. Deze voorschriften hebben betrekking op bouwkundige eisen/maatregelen en vluchtwegen, en staan in de artikelen 4.90 t/m 4.95 van het Besluit bouwwerken leefomgeving. Op basis van de nadere voorschriften worden de risico’s voor personen nader beperkt.

Een brandvoorschriftengebied is benodigd voor nieuwe (zeer) kwetsbare gebouwen. Dit TAM-omgevingsplan maakt geen nieuwe/aanvullende (zeer) kwetsbare gebouwen mogelijk ten opzichte van de reeds vergunde kwetsbare gebouwen (woningen) in De Scheg Oost.
In dit TAM-omgevingsplan is wel een brandvoorschriftengebied opgenomen omdat een brandvoorschriftengebied is opgenomen in een van de omgevingsvergunningen en omdat er eventueel sprake kan zijn van sloop-nieuwbouw.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Het handelingsperspectief (schuilen/vluchten) is afhankelijk van waar personen zich begeven ten opzichte van de calamiteit/fakkelbrand.

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe functies voorzien die specifiek gericht zijn op minder zelfredzame personen. De planvorming betreft de realisatie van woningen. Uitgangspunt is dat de betreffende personen zelfredzaam zullen zijn.
Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten.
Bij een fakkelbrand is in principe vluchten en schuilen mogelijk, afhankelijk van de situatie en positie. Schuilen in gebouwen kan op 70 meter afstand van de buisleiding, en langdurig schuilen in gebouwen kan op 140 meter afstand.

In het geval van een (ongeremde) fakkelbrand is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen binnen de 100% letaliteitscontour slachtoffer worden. Deze contour (70 meter) is reeds weergegeven op afbeelding 6.9A (blauwe stippellijn). Buiten deze zone is schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, dergelijke scenario's kunnen optreden zonder enige aankondiging vooraf. De omgeving zal dus verrast worden door het incident, en zelfredzaamheid is in dat geval niet aan de orde.

Interne vluchtwegen in relatie tot externe veiligheid

Een fakkelbrand zal vrijwel direct worden opgemerkt door de directe omgeving. Personen in de omgeving zijn daarbij direct gealarmeerd. Vervolgens dienen uitgangen in de woningen dusdanig gesitueerd te zijn dat het mogelijk is aan de risicoluwe zijde te ontvluchten. Bij een fakkelbrand is dit, in de onderhavige situatie, in principe richting het oosten. Voor wat betreft interne vluchtwegen, is bij de woningen binnen het brandaandachtsgebied van de buisleiding het mogelijk richting het (zuid)oosten te vluchten, direct of enigszins indirect.
Het brandvoorschriftengebied borgt in de woningen een uitgang aan de andere zijde dan de zijde waar de risicobron is.

Externe vluchtwegen

In sommige gevallen kan vluchten eveneens nodig zijn als reactie op secundaire branden. De huidige situatie biedt meerdere vluchtroutes richting het oosten/zuidoosten. In het ontwerp van het plan De Scheg Oost zijn er mogelijkheden om het plangebied meerzijdig te ontvluchten. In de toekomstige situatie zijn er mogelijke vluchtroutes naar de risicoluwe zijde van het plangebied ten opzichte van de buisleiding, in oostelijke richting, zoals weergegeven op afbeelding 6.9B.

Afbeelding 6.9B: Globale indicatie mogelijke vluchtroutes uit het plangebied



Beperkt zelfredzame groepen

Binnen het plangebied worden geen specifieke functies mogelijk gemaakt die de aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen faciliteren.

Bestrijdbaarheid

Fakkelbrand

In geval van een fakkelbrand spuit aardgas onder hoge druk uit de leiding, voor de brandweer bestaat geen bestrijdingsstrategie om de bron te doven. De Gasunie zal op afstand de leiding afsluiten waarna het gas tussen de inblokking moet opbranden en de fakkelbrand na verloop van tijd dooft. De rol van de brandweer beperkt zich tot het afzetten van de omgeving, zo mogelijk het redden van slachtoffers, het koelen van panden in de omgeving en het bestrijden van secundaire branden.

Bereikbaarheid
De meest nabijgelegen brandweerkazerne is die van de brandweer Uithoorn als onderdeel van de regionale brandweer. De brandweer Amsterdam-Amstelland heeft een kazerne aan de Zijdelweg 1 te Uithoorn. De kazerne bevindt zich op circa 4,5 kilometer afstand van het plangebied.
De J.C. van Hattumweg wordt in de toekomst ter plaatse van de kruising met de trambaan voor het gemotoriseerde verkeer afgesloten. Echter, op de Marjoleinlaan is een route naar de J.C. van Hattumweg waar een uitneembaar paaltje staat zodat er toch verkeer doorheen kan wanneer dit nodig is. De locatie is derhalve meerzijdig te benaderen door de brandweer, namelijk (1.) via de N521 en vervolgens de J.C. van Hattumweg en (2.) via de Marjoleinlaan en vervolgens de J.C. van Hattumweg.

Provinciale weg N521 / Bovenkerkerweg
De provinciale weg N521 (Bovenkerkerweg ter hoogte van De Scheg Oost) bevindt zich circa 100/125 meter ten oosten van het plangebied De Scheg Oost. De N521 is niet opgenomen in de Regeling basisnet, het landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rijkswegen en provinciale wegen (zoals de N521) zijn in principe opengesteld voor alle transport van gevaarlijke stoffen.

Voor deze weg zijn geen recente telgegevens beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is daarom aangesloten bij de aannames van het 'Verkennend onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over Provinciale wegen' (Provincie Noord-Holland, 2010): 300 transporten GF3 per jaar. Er bestaat geen aanleiding om te verwachten dat dit uitgangspunt niet meer representatief is voor de huidige situatie. Voor transportcategorie GF3 geldt een invloedsgebied van 355 meter.

In de bijlage van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zijn vuistregels opgenomen om te bepalen of er sprake is van een PR 10-6 contour. Voor de N521 is ter hoogte van het plangebied geen sprake van een plaatsgebonden risico (PR) 10-6 contour, want minder dan 500 transporten GF3 per jaar. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

In de bijlage van de HART staan vuistregels beschreven om een indicatie van de hoogte van het groepsrisico te geven en wanneer er sprake zal zijn van een groepsrisico hoger dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Voor het trajectdeel ter hoogte van het plangebied De Scheg Oost moet de gemiddelde personendichtheid op 100 meter van de weg hoger zijn dan 200 personen per hectare (op basis van tweezijdige bebouwing). Op basis van de omgevingskenmerken (woningbouw en agrarisch) wordt geconcludeerd dat de personendichtheid zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager is.

Het groepsrisico van de N521 is zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie (inclusief ontwikkeling/planrealisatie) lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde, en zal in de toekomstige situatie toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Voor deze weg gelden geen aandachtsgebieden op basis van het Bkl. Een nadere beschouwing van het beschermingsniveau is daarmee niet van toepassing.

Luchtverkeer (LIB-5 zone) Schiphol
Het plangebied De Scheg Oost bevindt zich circa vier kilometer ten zuidoosten van luchthaven Schiphol. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol geldt een beperkingengebied in de omgeving van Schiphol. Het gaat hierbij om zogenaamde LIB-zones 1 tot en met 5.
De woningen in het plangebied liggen niet binnen de LIB-5 zone van Schiphol. Dit betekent dat geen nadere motivering vereist wordt ten aanzien van de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan De Scheg Oost en dit TAM-omgevingsplan.

6.10 Overige aspecten

Bij het onderhavige plan spelen andere onderdelen van omgevingsveiligheid, dan externe veiligheid en waterveiligheid, geen rol. Het (deel)aspect externe veiligheid is beschouwd in paragraaf 6.9. Het deelaspect waterveiligheid is beschouwd in paragraaf 6.2 onder klimaatadaptatie.

De functies in het onderhavige plan(gebied) ondervinden geen trillinghinder.

Het onderhavige plan(gebied) bevindt zich niet in de omgeving van een bron dan wel milieubelastende activiteit welke potentieel tot (wezenlijke) geurhinder kan leiden.

Met betrekking tot milieuzonering is er voor het onderhavige plan geen belemmering. De woningen in dit TAM-omgevingsplan liggen op voldoende afstand van milieuhinderlijke activiteiten.

6.11 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r. - mer)

Regelgeving

Het instrument en de procedure milieueffectrapportage (m.e.r./mer) is geregeld in Afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in (samenhang met) hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit.

De Omgevingswet kent een Milieueffectrapportage voor plannen en programma's (plan-mer-plicht) en een Milieueffectrapportage voor projecten (mer-(beoordelings)plichtige projecten en besluiten). Voor projecten kan een project-mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht van toepassing zijn.

Een besluit voor een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit, valt onder milieueffectrapportage (beoordeling) voor projecten, en komt in de plaats van een besluit als bedoeld in kolom 4 in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Dit volgt uit artikel 11.6 lid 3 en artikel 11.8 lid 3 van het Omgevingsbesluit.

Voor de projecten opgenomen in Bijlage V van het Omgevingsbesluit, in combinatie met de gevallen in kolom 3 in die Bijlage V, moet (op grond van artikel 16.43 lid 2) door het bevoegd gezag worden beoordeeld of het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben en of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Oftewel, voor die projecten geldt een mer-beoordelingsplicht (behoudens enkele uitzonderingen).
Via een mer-beoordeling worden de milieueffecten van het project of de voorgestane ontwikkeling (in een plan) onderzocht. Op basis hiervan wordt beoordeeld en beslist of een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

Blijkens nr. J11 van Bijlage V van het Omgevingsbesluit dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, een mer-beoordeling te worden gedaan of (zonder een voorafgaande mer-beoordeling) een MER te worden gemaakt .

De criteria voor de mer-beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese mer-richtlijn. In de mer-richtlijn staat dat de voorgenomen activiteiten op de volgende drie aspecten moeten worden getoetst: kenmerken van het project, plaats van het project, en kenmerken van het potentiële effect.

Analyse plan

Het project herontwikkeling De Scheg Oost, waarvoor de omgevingsvergunningen reeds zijn verleend, betreft geen stedelijk ontwikkelingsproject en geen ander project als bedoeld in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Aangezien de woningbouw van het project herontwikkeling De Scheg Oost inmiddels planologisch mogelijk is met de omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten, en het plan/project geen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling betreft, is er geen sprake meer van een stedelijk ontwikkelingsproject. Tevens leidt het plan/project niet tot een mogelijk nadelig gevolg voor een Natura 2000-gebied. Daarom hoeft geen mer-beoordeling te worden gedaan, en hoeft niet (nader) te worden beoordeeld of een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt, voor dit TAM-omgevingsplan.

Bij het project fase 1 herontwikkeling De Scheg Oost met 77 woningen is een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen, waarbij het herontwikkelde plan De Scheg Oost met 152 woningen op milieugevolgen is beoordeeld. De conclusie daarbij is dat een MER niet hoeft te worden gemaakt.

Voorts blijkt uit de verrichte onderzoeken en de in dit hoofdstuk gegeven beschouwing van omgevingsaspecten dat het onderhavige plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

Conclusie

Voor dit TAM-omgevingsplan en het project herontwikkeling De Scheg Oost is geen mer-beoordeling meer benodigd. Dit TAM-omgevingsplan maakt geen aanvullende woningen en functies mogelijk. De milieugevolgen van de volledige herontwikkeling met 152 woningen is reeds beoordeeld bij de omgevingsvergunning voor fase 1.
Tevens blijkt uit de voorgaande motivering dat het onderhavige plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

HOOFDSTUK 7 MAATSCHAPPELIJKE EN FINANCIËLE ASPECTEN

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1.1 Participatie

Het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" heeft geen betrekking op een nieuwe ontwikkeling omdat de omgevingsvergunningen voor de woningbouw in De Scheg Oost reeds verleend en onherroepelijk zijn. Gelet op de 'Werkwijzer Participatie bij wijziging van het omgevingsplan Amstelveen' wordt voor een omgevingsplanwijziging die betrekking heeft op het inpassen van omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten geen participatietraject doorlopen voorafgaand aan de ontwerp-wijziging omgevingsplan. Het onderhavige TAM-omgevingsplan betreft de inpassing van omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten. De voorbereiding van het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22d - De Scheg Oost" is afgestemd met de ontwikkelaar van het gebied zijnde de vergunninghouder.
Gezien het voorgaande beperkt de participatie zich tot de wettelijke mogelijkheid tot zienswijzen op het ontwerp(besluit) van de omgevingsplanwijziging.

7.1.2 Zienswijzen(procedure)

Het ontwerp van het TAM-omgevingsplan (het ontwerp van de omgevingsplanwijziging) wordt, gelet op artikel 16.30 van de Omgevingswet, conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan door een ieder een zienswijze worden ingediend. Gelet op artikel 16.31 van de Omgevingswet kan de zienswijze geen betrekking op iets dat al onderdeel is van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Een zienswijze kan in dit geval op zich geen betrekking hebben op de woningen en woonkavels in de reeds verleende omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.

Het ontwerp TAM-omgevingsplan heeft van 13 december 2025 t/m 23 januari 2026 ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerp TAM-omgevingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid van een nieuw bouwplan (ofwel een nieuwe bouwactiviteit) is van belang dat de gemeentelijke kosten voor een plan zijn gedekt.
De onderhavige omgevingsplanwijziging voorziet in de planologische regeling van 152 woningen. Voor deze woningen zijn reeds de omgevingsvergunningen verleend. Voor die omgevingsvergunningen zijn reeds de kosten verhaald. Daarom hoeven de betreffende 152 woningen niet te worden opgevat als een bouwactiviteit waarvoor (nogmaals) kosten dienen te worden verhaald én kostenverhaalregels in het omgevingsplan dienen te worden opgenomen.
Gelet op artikel 13.13 en 13.18 van de Omgevingswet kan (deels) worden afgeweken van de plicht om kostenverhaalsregels in de omgevingsvergunning of het omgevingsplan op te nemen, mits het verhaal van kosten is verzekerd via privaatrechtelijke weg ofwel middels een anterieure overeenkomst. Voor de onderhavige bouwplannen is het kostenverhaal verzekerd via privaatrechtelijke weg. Er is een nieuwe/aanvullende anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar.
Op basis van de anterieure overeenkomst worden de kosten voor (het opstellen en in procedure brengen van) het TAM-omgevingsplan door de gemeente verhaald op de ontwikkelaar.