TOELICHTING

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 2
1.1 Aanleiding en doelstelling 2
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 2
1.3 Geldende bestemmingsplannen 2
1.4 Leeswijzer 2
HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED 4
2.1 Uitgangspunten 4
2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking 4
HOOFDSTUK 3 PLANOPZET 7
3.1 Algemeen 7
3.2 De bestemmingen 7
HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID 10
4.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling 10
4.2 Economische uitvoerbaarheid 11
4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 12
4.4 Handhaving 12
HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED 14
5.1 Ruimtelijke karakteristiek 14
5.2 Functioneel gebruik 15
HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER 16
6.1 Rijksbeleid 17
6.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en AMvB Ruimte 17
6.1.2 Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 17
6.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol 19
6.2 Provinciaal en regionaal beleid 21
6.2.1 Omgevingsvisie NH2050 21
6.2.2 Omgevingsverordening 21
6.3 Gemeentelijk beleid 23
6.3.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+ 23
6.3.2 Nota Parkeernormen Amstelveen 24
6.3.3 Erfgoednota Amstelveen 25
6.3.4 Woonagenda 2020-2023 25
HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT 27
7.1 Bodem 27
7.2 Archeologie 28
7.3 Water 33
7.4 Geluid 36
7.5 Luchtkwaliteit 38
7.6 Externe veiligheid 40
7.7 Niet gesprongen explosieven 42
7.8 Natuurwaarden 43
7.9 Klimaatadaptatie 46
7.10 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) 47
7.11 Verkeer en parkeren 49
7.12 Duurzaamheid en energie 50

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) behoudt het bestemmingsplan de belangrijke rol in het ruimtelijk planstelsel. Het bestemmingsplan is en blijft een belangrijk – zo niet het belangrijkste –normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid.

Voor Amstelveen vormt De Scheg de laatste uitbreidingsmogelijkheid voor woningbouw binnen de mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit en buiten de rand van de huidige stad. De planvorming voor dit gebied is dan ook al enige tijd aan de orde en het gebied is op 8 september 2015 opgenomen als 10e tranche van de aanpassingen aan het Besluit uitvoering Crisis en herstelwet. Op 30 september 2015 is een Ontwikkelvisie vastgesteld door de gemeenteraad.
Door diverse eigendomswisselingen en wisselingen in ontwikkelaars is het plan inmiddels klaar voor een ruimtelijke procedure per deelgebied.

De Scheg moet een woonwijk worden met ongeveer 1300 woningen, die in een continue bouwstroom totstandkomt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplangebied De Scheg Oost betreft het meest oostelijke deel van het gebied De Scheg en is gelegen ten zuiden van de wijk Westwijk.
De noordgrens wordt bepaald door de J.C. van Hattumweg. De zuidgrens wordt bepaald door een te graven watergang in combinatie met de 20 KE contour.
De westgrens wordt bepaald door de grens met het bestemmingsplan voor de toekomstige Uithoornlijn de oostgrens is het begrensd door agrarische gronden aan de Bovenkerkerweg en gedeeltelijk de Bovenkerkerweg zelf.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt geheel of gedeeltelijk de volgende plannen:
- Bestemmingsplan Legmeerpolder - vastgesteld op 2 juli 2014
- Bestemmingsplan Amstelveenlijn Opstelterrein - vastgesteld op 15 juni 2016
- Paraplubestemmingsplan wonen - vastgesteld 26 maart 2019
- Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie - vastgesteld 28 maart 2018
- Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en Parkeernormen - vastgesteld 22 maart 2017
- Paraplubestemmingsplan Herziening Begripsbepaling Peil (Digitaal) - vastgesteld 1 oktober 2014

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf tot en met zeven geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk vijf wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

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.
In september 2015 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie De Scheg vastgesteld en 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 2017 heeft een aanpassing plaatsgevonden van het Luchthavenindelingbesluit. Hierdoor is de zogenaamde 20Ke-contour in zuidelijke richting verschoven waardoor het plangebied is uitgebreid;
- In 2018 is het vergunningvrij bouwen gepubliceerd waardoor het mogelijk was om meer ruimte en mogelijkheden te bieden voor aan- en bijbouwen bij woningen. Deze verruiming van bouwmogelijkheden is opgenomen in het Ruimtelijk Raamwerk.
- In april 2021 heeft VORM projectontwikkeling een stedenbouwkundig plan opgesteld. Dit plan is opgenomen in het beeldkwaliteitplan dat is opgesteld in opdracht van VROM projectontwikkeling en opgeleverd op 29 juli 2021. Het beeldkwaliteitplan is toegevoegd als Bijlage 12.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

De Scheg Oost is onderdeel van De Scheg, een schegvormige ontwikkeling die is ontstaan door de geluidscontour van Schiphol (20 kE-contour) die in een punt naar het oosten uitloopt. De Scheg Oost is het meest oostelijk gelegen en smalste deel van De Scheg als geheel. Hierdoor ontstaat de kans om een groot aaneengesloten groen en landschappelijk gebied te maken, direct tegen de woningbouwontwikkeling aan. Er is een compacte woningbouwontwikkeling mogelijk die optimaal profiteert van de grote groene maat aan de zuidrand van deelgebied Oost: de landschappelijke randzone. De landschappelijke randzone is een overgang naar het polder/kassenlandschap en heeft een waterhuishoudelijk, ecologisch en recreatief doel. Het landschap en het water zal worden ingericht dat het hier optimaal voor ingezet kan worden. Denk aan natuurlijke oevers, hoge variatie aan beplanting en het creëren van verschillende micro-biotopen. De uiteindelijke invulling wordt in een latere fase (IP) verder uitgewerkt. Naast de randzone en de groene hof worden ook de watergangen en de hoofdontsluiting begeleidt door groen. Hier komen bomen en een ondergroei met een kruidenrijk grasmengsel.

De Scheg Oost valt uiteen in drie deelgebieden, die ieder geënt zijn op de stedenbouwkundige structuur van Amstelveen Westwijk ten noorden van de Scheg. Zo neemt (1) het westelijk deelgebied de orthogonale structuur over, en ook (2) het oostelijk deelgebied richt zich op de verkavelingsrichting van de Westwijk direct ten noorden van De Scheg Oost, parallel aan de Bovenkerkerweg. Het (3) middelste deelgebied is een afwijking binnen deze structuur en voegt zich zo naar de groenblauwe zone die vanuit Westwijk naar het zuiden toe uitloopt naar het landschap. In deze zone liggen sport- en spelvoorzieningen en bijzondere woningbouw, niet alleen in Westwijk maar ook in De Scheg.

Het westelijk deelgebied bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen, met kleinschalige appartementengebouwen rond de centrale groene hof als beëindiging van de rijenwoningen. De appartementen voegen zich in de schaal van de grondgebonden woningen. In de zuidwesthoek van dit deelgebied komt een iets groter appartementengebouw. De hof wordt ingericht als gebruiksgroen, met gras om te

spelen, hagen rond de parkeerplaatsen (als afscheiding) en bloemen en planten. De uiteindelijke invulling wordt in een latere fase (IP) verder uitgewerkt.

Net als in Westwijk komt ook in De Scheg hogere bebouwing richting de Bovenkerkerweg. In Westwijk is dit een 'wand' van appartementengebouwen, in De Scheg Oost komt in de meest oostelijke punt als accent of oriëntatiepunt een ensemble van appartementen. Dit ensemble neemt de verkavelingsrichting over van Westwijk en de Bovenkerkerweg.

De groenblauwe wigvormige zone, die van Westwijk naar het zuiden toe via De Scheg Oost uitwaaiert naar de landschappelijke randzone, vormt het kader voor het centrale eiland. Dit eiland vormt een uitzondering in de structuur van de Scheg Oost, met een afwijkende bebouwingstypologie in een afwijkende architectuur.

De Scheg Oost wordt vanaf de Bovenkerkerweg ontsloten via de J.C. van Hattumweg, die een verkeerskundige knip krijgt ter hoogte van de spoordijk. Hiermee wordt De Scheg Oost niet ontsloten via Westwijk, maar krijgt deze een exclusieve ontsluiting op de Bovenkerkerweg. Door De Scheg Oost loopt, als een lus, een eenduidige ontsluitingsweg die op drie punten (2 punten voor snelverkeer en 1 punt voor langzaam verkeer) aansluit op de J.C. van Hattumweg. Aan deze ontsluitingslus komt een aantal inprikkers, doodlopende straatjes, die alle woningen bereikbaar maken. Het hele gebied wordt ingericht als 30km/u-gebied, met rijbanen van 4,5 meter breed (tweerichtingsverkeer).



Het parkeren zal deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte plaatsvinden. Er wordt gestreefd naar een spreiding van plekken en parkeervormen, zodat nergens het 'blik op straat' domineert. Parkeren wordt zoveel als mogelijk omgeven door groene hagen en afgewisseld met bomen om het beeld te verzachten, de waterdoorlatendheid te vergroten, en hittestress tegen te gaan. Er komt een parkeerkoffer die 'uit het zicht' tussen de woningen wordt geplaatst.

Voor alle vrijstaande woningen en 2^1-kapwoningen geldt dat het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd (2 parkeerplaatsen per woning), met aanvullende bezoekersparkeren in het openbaar gebied. De rijenwoningen en appartementen parkeren in het openbaar gebied. In de woonstraten is het uitgangspunt om alleen enkelzijdig parkeren toe te passen, als haaks- of langsparkeren. Alleen bij de appartementen in de oostpunt, aan de randzone, wordt tweezijdig haaksparkeren toegepast. De parkeerplaatsen aan de hoofdontsluiting die als haaksparkeren worden

uitgevoerd, worden gerealiseerd is een waterdoorlatende verharding. Dit kan door een halfopen legverband of speciale ‘grasbetonstenen’. Dit is niet alleen goed voor de waterhuishouding in het gebied, maar ook voor het groenbeeld van de straat.



HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend. De regels bevatten samen met de verbeelding het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader/interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.
De Scheg is als woningbouwontwikkelingsproject aangewezen als experiment in het kader van het Besluit uitvoering Crisis en herstelwet (BuChw). Toepassing van verbrede reikwijdte vanwege artikel 7c van het BuChw behoort tot de mogelijkheden. In dit bestemmingsplan is hier echter geen gebruik van gemaakt wegens de korte verwachte doorlooptijd en het stadium van de planvorming.

3.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)
hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)
hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)
De bestemming Groen is bedoeld voor openbaar groen. Binnen de bestemming zijn wel andere functies mogelijk die binnen groen gerealiseerd kunnen worden. Dit zijn bijvoorbeeld water, bruggen, speelvoorzieningen, bermen, toegangspaden, voet en fietspaden en parkeerplaatsen ter plaatse van de aanduiding parkeerplaatsen (op deze locatie kunnen halfverharde parkeerplaatsen te worden gerealiseerd).

Tuin (artikel 4)
De bestemming Tuin is bedoeld voor tuinen behorende bij woningen. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn erkers, entreeportalen en fietsenbergingen voor grondgebonden woningen toegestaan.

Verkeer (artikel 5)
De bestemming Verkeer is met name bedoeld voor de hoofdontsluiting in het gebied voor autoverkeer. Daarnaast zijn enkele andere functies toegestaan die zich goed verhouden met de bestemming.

Verkeer en verblijfsgebied (artikel 6)
De bestemming Verkeer en verblijf is bedoeld voor langzaamrijdend verkeer, fietsers, en parkeren. Het verblijven in deze ruimte is gelijkwaardig aan de verkeersfunctie.

Water (artikel 7)
De bestemming Water is bedoeld voor water. Binnen deze bestemming mogen onder meer ook bruggen worden gerealiseerd ten behoeve van woningen of verkeersontsluiting.

Wonen (artikel 8)
De bestemming Wonen is bedoeld voor woningen. Binnen de bestemming is door middel van aanduidingen op de verbeelding verduidelijkt of sprake mag zijn van vrijstaande, twee aaneen gebouwde of meeraaneengebouwde woningen of appartementen. Het totaal aantal woningen is bepaald op 172 woningen.

Waarde-Archeologie 2, 4 en 5 (artikel 9 tot en met 11)
Als dubbelbestemming zijn opgenomen archeologie 2, 4 en 5. Deze is bepaald op basis van het Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 12)
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.

Algemene bouwregels (artikel 13)
In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons.

Algemene afwijkingsregels (artikel 14)
In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Luchtvaartverkeerszone-LIB (artikel 15, 16, 17, 18)
Hier wordt aangegeven waar de gronden binnen de gebiedsaanduidingen en vrijwaringszones (Luchtvaartverkeerzones LIB) voor bedoeld zijn.

Overige regels (artikel 19).
In dit artikel wordt aangegeven dat indien sprake is van de vermelding van wetgeving, deze moet worden beschouwd als zijnde de wetgeving zoals deze geldt op het moment dat het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 20)
Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 21)
Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voor wonen geldt, dat voor woningbouwlocaties vanaf 12 woningen, met een onderlinge ruimtelijke en functionele samenhang, sprake is van een stedelijke ontwikkeling die Ladderplichtig is. In dit geval worden 172 woningen mogelijk gemaakt buiten bestaand stedelijk gebied waardoor sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In dit geval moet worden aangetoond dat er behoefte is aan de woningen die binnen het voorliggende plan worden gerealiseerd.

4.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met ingang van 1 oktober 2012, is in artikel 3.1.6, tweede en derde lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (hierna: de Ladder) opgenomen. In de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet vanaf genoemde datum beschreven worden dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Naast voor bestemmingsplannen is deze onderbouwingsplicht van overeenkomstige toepassing voor andere planologische besluiten, zoals de omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken, het uitwerkings- en wijzigingsplan en de provinciale ruimtelijke verordening.

Het doel van de ladderplicht is dat een bevoegd gezag bij het nemen van een planologisch besluit aandacht besteed aan zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van onaanvaardbare leegstand. In het kort diende het bevoegd gezag tot 1 juli 2017 drie treden te doorlopen op grond van artikel 3.1.6 tweede lid van het Bro, in het geval er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. In de eerste plaats diende het bevoegd gezag te beoordelen in hoeverre er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de geplande ontwikkeling. Ten tweede diende het bevoegd gezag aandacht te besteden aan de vraag of de geplande ontwikkeling, als deze buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, binnen bestaand stedelijk gebied kon plaatsvinden en in hoeverre de locatie passend ontsloten was of als zodanig kon worden ontwikkeld. Kon de vraag volledig worden opgevangen binnen bestaand bebouwd gebied dan was de ladder succesvol doorlopen en was de motivering na de afronding van deze stap klaar. Wanneer de regionale ruimtevraag niet of niet geheel binnen bestaand bebouwd gebied kon worden opgevangen, was trede 3 aan de orde. In deze trede diende de multimodale ontsluiting van de ontwikkeling onderbouwd te worden.

Per 1 juli 2017 is artikel 3.1.6, tweede en derde lid Bro (de Ladder) gewijzigd. Per genoemde datum is het de bedoeling dat bij het toepassen van de Ladder wordt beschreven welke behoefte (en niet welke actuele regionale behoefte) aan de ontwikkeling bestaat, en als de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, een motivering waarom niet binnen het bestaande stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit komt nagenoeg overeen met de voormalige eerste twee treden. De derde trede is komen te vervallen.

Het bevoegd gezag (de gemeenteraad) kan bovendien in een bestemmingsplan met wijzigings- en/of uitwerkingsmogelijkheden bepalen dat de Ladder pas bij het vaststellen van het wijzigingsplan dan wel het uitwerkingsplan dient te worden toegepast.

De twee treden van de Ladder schrijven vooraf geen bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

Actuele behoefte
Woningen
De gemeente Amstelveen heeft de Woonagenda 2015 - 2018 vastgesteld. In de Woonagenda wordt gesteld dat Amstelveen behoefte heeft aan dure en middeldure woningen om de doorstroming uit het goedkopere segment te stimuleren. Het voorzien in deze behoefte wordt als belangrijkste opgave gesteld voor de looptijd van de Woonagenda.
In het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 is geconstateerd dat de gemeente Amstelveen onderdeel uitmaakt van het marktgebied Stadsregio Amsterdam-Zuid. Het RAP toont vervolgens aan dat binnen dit marktgebied en binnen de planperiode een kwantitatieve én kwalitatieve behoefte bestaat aan woningen in alle segmenten. Dit op basis van de provinciale prognose 2015, het onderzoek Wonen in de Regio Amsterdam (WIRA) 2015 en de regionale monitor plancapaciteit 2016 (d.d. april 2016).
Met voorliggend bestemmingsplan wordt de bouw van 172 woningen mogelijk gemaakt.

Buiten bestaand stedelijk gebied
De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats buiten bestaand stedelijk gebied en vormt de laatst mogelijke uitbreidingslocatie binnen Amstelveen. Binnen Amstelveen zijn verder geen woningbouwontwikkelingen meer mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van andere stedelijke functies. De ontwikkeling sluit aan op het bestaande wegennet. In diverse visies (waaronder de Structuurvisie) is de locatie al benoemd als uitbreidingslocatie.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

4.2.1 Financieel-economische haalbaarheid

Onderzoek is ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan. Dit onderzoek maakt in een vertrouwelijke bijlage onderdeel uit van het bestemmingsplan. Ten aanzien van de nieuwe ontwikkelingen die op basis van het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt is inzicht verkregen in de opbrengsten die gegenereerd worden en de kosten die gemaakt worden. Wanneer deze kosten en opbrengsten naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een positief planresultaat/dekkende exploitatie. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

4.2.2 Verhaal van kosten

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan dient vast te stellen voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. (Zie artikel 6.2.1. Bro)

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de bouw van 172 woningen en betreft derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld. De gemeente stelt ten behoeve van voorliggende bestemmingsplan een exploitatieplan op waarin onder andere de wijze van toerekening van de te verhalen kosten aan de door particulieren en gemeente uit te geven gronden is opgenomen. Het exploitatieplan wordt parallel aan het voorliggende bestemmingsplan in procedure gebracht en vastgesteld.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Inspraak

Het voorontwerp is met ingang van 3 juli 2021 gedurende 6 weken (vanwege vakantieperiode 2 weken langer dan gebruikelijk) ter visie gelegd voor inspraakreacties. Gedurende de inspraakperiode zijn 4 inspraakreacties binnengekomen. Deze inspraakreacties worden samengevat en beantwoord in Bijlage 15

4.3.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp op 2 juli 2021 toegezonden aan de provinciale en rijksdiensten en andere instanties. De reacties die zijn ontvangen zijn weergegeven in Bijlage 14 en voorzien van een antwoord van de gemeente. De reacties leiden tot kleine aanpassingen bij de plantoelichting.

4.4 Handhaving

4.4.1 Uitvoerings- en handhavingsbeleid

Handhaving op het gebied van ruimtelijke ordening spitst zich toe op het gebruik van de gronden en opstallen, de maatvoering van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Handhaving kan kortweg worden omschreven als: elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Handhaving is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen die met het bestemmingsplan worden beoogd en de bescherming van de verschillende belangen die worden gewaarborgd.

Een bestemmingsplan bevat daarom een handhavingsparagraaf. Hierin wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan handhaaft, dat door middel van de planregels in samenhang met de planverbeelding in het leven is geroepen.

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger en bedrijven op gemeentelijk niveau hebben. De maatschappij mag immers verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk het bestemmingsplannen te handhaven en te blijven handhaven.

De gemeente is verplicht om uitvoerings- (vergunningverlening) en handhavingsbeleid vast te stellen in een of meer documenten, waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen wij onszelf stellen bij de uitvoering en handhaving en welke activiteiten we daarvoor zullen uitvoeren. Deze verplichting is nu al opgenomen in het Besluit omgevingsrecht en komt ook in de Omgevingswet terug.

De gemeente heeft aan deze verplichting invulling gegeven in het actuele VTH beleidsplan, waarin zowel het uitvoerings- als het handhavingsbeleid is opgenomen. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het is gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot de naleving van de geldende wetgeving, waaronder dit bestemmingsplan. Een andere belangrijk uitgangspunt zijn de toepasselijke algemeen verbindende voorschriften, de beleidskaders en een analyse van inzichten, technieken en werkwijzen die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering.

Het gehele uitvoerings- en handhavingsbeleid geeft ten minste inzicht in:
- De prioriteiten bij de uitvoering van voorgenomen activiteiten.
- De methodiek die de gemeente gebruikt om te bepalen of gestelde doelen worden bereikt.
- De objectieve criteria voor het beoordelen van aanvragen voor en beslissingen over een omgevingsvergunning en het afhandelen van meldingen.
- De werkwijze bij vergunningverlening en het afhandelen van meldingen.
- De afspraken die door de gemeente met de Omgevingsdienst en met de organen die belast zijn met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt.
- De wijze waarop het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de betrokken wetten bepaalde wordt uitgeoefend om de gestelde doelen te bereiken.
- De wijze waarop bestuurlijke sancties en de termijnen die bij het geven en uitvoeren daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de aard van de geconstateerde overtredingen.
- De wijze waarop de gemeente handelt na overtredingen die zijn begaan door of in naam van de eigen gemeente of van andere organen behorende tot de overheid.

In de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden deze prioriteiten vertaald in daadwerkelijke activiteiten. Jaarlijks evalueren we de uitgevoerde inspanningen en toetsen we de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Doen we nog de juiste dingen op de juiste wijze of signaleren we ontwikkelingen die een aanpassing van het (ruimtelijke) beleid vragen? Het uitvoeringsprogramma, jaarverslag en de evaluatie worden toegestuurd aan de gemeenteraad.

HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Dit is een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied. Alle ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met dit bestemmingsplan zijn al behandeld in hoofdstuk 2

5.1 Ruimtelijke karakteristiek

5.1.1 Beschrijving huidig beeld

De gronden ten oosten van de Meerlandenweg kenmerken zich door openheid, en zijn tot op heden bestemd voor de agrarische bedrijfsuitoefening op de open grond, zonder mogelijkheid van bedrijfsbebouwing.

Er is sprake van een strikt rechthoekig systeem van sloten, wegen en kavels. De waterstructuur bestaat uit smalle afwateringssloten (in oost-west richting) en enkele bredere tochten en bermsloten (in noord-zuid richting). Het open landschap en de beplanting rondom de erven van de agrarische bedrijven vormen de groenstructuur van het gebied.

Aan de noordoostzijde net buiten het plangebied is een bestaande woning gesitueerd aan de J.C. van Hattumweg. Binnen het bestemmingsplangebied is geen bebouwing aanwezig.

5.1.2 Cultuurhistorie

In de Middeleeuwen bestond de Legmeerpolder uit een moerasgebied. Het veenmoeras was in de voorgaande eeuwen ontstaan als gevolg van een daling van de toenmalige zeespiegel. Rond de dertiende eeuw nam de bevolking in Holland toe, mede door verbeterde landbouwtechnieken. Er ontstond een grotere vraag naar landbouwgrond. Door het omdijken van veengebieden kon de waterstand worden beheerst, kwam de veengroei tot stilstand en kon veeteelt worden bedreven. De Bovenkerkerpolder is hiervan een voorbeeld.
De groei van steden deed ook de behoefte aan brandstof toenemen. Door de ontgraving van de veenmoerassen kon in die behoefte worden voorzien. Het veen werd met behulp van boten gebaggerd tot aan de onderliggende kleibodem en op legakkers (smalle percelen) te drogen gelegd. Door het baggeren ontstond een steeds groter aaneengesloten plassengebied. De toenmalige situatie is o.a. vergelijkbaar met de zuidwest zijde van de Poel.

Vanaf de 17e eeuw zijn droogmakerijen aangelegd; met molens drooggemalen meren en plassen. Aanleiding was de behoefte aan landbouwgrond en de toegenomen bedreiging door overstromingen. De droogmakerijen liggen gemiddeld dieper dan de oude veenpolders, omdat in de oude polders het veen niet is ontgraven.

Bij Koninklijk Besluit van 21 april 1873 verkreeg ir J.M.W. Wiegel concessie tot indijking en droogmaking van het noordelijke deel van de Legmeerplassen. Als eerste werd het in 1836 verspoelde pad tussen de Kwakel en Kudelstaart hersteld, waarmee de Legmeerplassen in een noordelijk en een zuidelijk deel werden gesplitst. Dit pad was in 1866 doorgebroken en daarna zover weggeslagen dat het nog slechts aan kleine eilandjes te herkennen was. Bij de droogmaking werd het weer hersteld om dienst te doen als zuidelijke waterkering van deze droogmakerij. Later werd het verbreed en op het eind van de 19de eeuw door de genie overgenomen. Hoewel door deze dam in twee

gedeelten gescheiden, vormden de Legmeerplassen met de Buitendijkse Buitenveldertse-, de Thamerbuiten-, de Uithoornse- en de Kalslagerpolders oorspronkelijk één waterschap. De Zuider Legmeerpolder ligt geheel in Aalsmeer en Uithoorn.

In 1876 werd het stoomgemaal bij de Roode Paal (aan de Amstel) gesticht, waarmee de Noorder Legmeerplas tussen 1876 en 1879 is drooggemaakt. Hiervoor is voornamelijk gebruik gemaakt van bestaande dijken en taluds, die deels zijn versterkt: de Legmeerdijk, de Noorddammerweg, de ringdijk van de Thamerbinnenpolder en de Vuurlinie (beide laatstgenoemde liggen in de gemeente Uithoorn).

Na de drooglegging werd het land voor gebruik geschikt gemaakt. Hiervoor werd een landbouwkundige en dus logische, rationele verkaveling ontworpen. Het slotenpatroon is gebaseerd op de efficiënte afvoer van het water. De polder (feitelijk de droogmakerij) werd voorzien van een centrale wegenas.

Een ander verschil met de oude polders betreft het bodemgebruik. Doordat de bodem van de droogmakerijen uit klei bestaat was de bodem geschikt voor akkerbouw. Hiervoor werd de grondwaterstand extra verlaagd. De Legmeerpolder kent dan ook vrijwel geen veeteelt. In de eerste helft van de vorige eeuw is de bodem vervolgens geschikt gemaakt voor tuinbouw.

In de Legmeerpolder is vanaf 1960 een aantal grote ruimtelijke ingrepen gedaan, zoals de aanleg van bedrijventerreinen en later de woonwijk Westwijk. De karakteristiek van deze polder is aangetast door het verdwijnen van een groot aantal poldersloten. Hierdoor is een beeld ontstaan met percelen van wisselende breedte, maar met een overhand van brede percelen. Hierdoor is het historisch landschap aangetast.

De voortgaande bebouwing van Amstelveen Westwijk en de kassen hebben hun invloed op het ruimtelijk karakter. Waar de kassen nog in de percelen liggen, trekt de nieuwbouw zich mondjesmaat nauwelijks wat aan van het polderlandschap.

Het karakter van het vroegere akkerbouwgebied in de Noorder Legmeerpolder is in de laatste tientallen jaren ook sterk gewijzigd doordat de kassencomplexen een meer industriële uitstraling hebben gekregen. Alleen het gedeelte van de Noorder Legmeerpolder ten oosten van de voormalige spoorbaan is een akkerbouwgebied met een open karakter gebleven. De nog zichtbare tegenstelling tussen enerzijds het open karakter van het gebied ten oosten van de spoorbaan Uithoorn-Amstelveen en anderzijds het gesloten karakter van het kassengebied is in belangrijke mate te danken aan het werk van de zogenaamde Kassencommissie. In de jaren vijftig dreigde in en rond Aalsmeer een ongecoördineerde ontwikkeling van kassencomplexen met alle gevolgen van dien voor het landschap. In mei 1959 werd het Structuurplan Tuinbouwgebied uitgebracht. Hierin werden gebieden aangewezen waar onbeperkt kassenbouw mogelijk was en gebieden waar kassenbouw zou moeten worden geweerd in verband met toekomstige woningbouw, of wegenaanleg of uit zuiver landschappelijke overwegingen.

5.2 Functioneel gebruik

Het huidige functionele gebruik van het gebied is agrarisch.

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER

6.1 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit Rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan.

6.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en AMvB Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:
- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.
In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:
1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

6.1.2 Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie naar de Tweede Kamer gestuurd.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in op 1 juli 2022 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten.
1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:
1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Voor het plangebied geldt de prioriteit "Sterke en gezonde steden en regio's". Binnen deze prioriteit zijn een aantal beleidskeuzes gesteld waaronder de beleidskeuze "het hanteren van een integrale verstedelijkingsstrategie". Verstedelijking vraagt zorgvuldig en gebiedsgericht maatwerk vanuit een brede benadering. In lijn met de drie afwegingsprincipes moet integrale leefomgevingskwaliteit voorop staan als basis voor de te maken keuzes. Op basis daarvan kan een afweging plaatsvinden waarbij aan alle relevante ruimtelijk-fysieke opgaven zoveel mogelijk recht wordt gedaan. Er moet daarbij voor worden gezorgd dat er flexibel en snel kan worden ingespeeld op nieuwe wensen en ontwikkelingen in de samenleving.

Vanwege de relatie met verschillende nationale belangen (waaronder die op het gebied van klimaat, milieu, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid) en de rijksrol daarbij, doet ook het Rijk actief mee bij de integrale uitwerking van deze verstedelijkingsstrategie. In samenwerking met gemeenten, provincies, metropoolregio’s en andere relevante stakeholders worden, bijvoorbeeld via de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma’s van de metropoolregio’s Amsterdam (MRA), Rotterdam Den Haag (MRDH) en Utrecht (MRU), nadere keuzes over en de mogelijke gebiedsontwikkelingen gemaakt.

Zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties binnen de meest gespannen woningmarktregio’s zijn:
- Metropoolregio Amsterdam (MRA): de acht regionale ‘sleutelgebieden’ die de MRA heeft vastgesteld, waaronder Havenstad en Almere;
- Metropoolregio Utrecht (MRU): Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park/Rijnsweerd, en A12-zone (breed);
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): Den Haag CID/Binckhorst, Rotterdam Stadionpark en A16-zone, overige zone Verstedelijkingsalliantie Zuid-Holland;
- Metropoolregio Eindhoven (MRE): Spoorzone Eindhoven (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL, Strijp S en Strijp T);
- Stad Groningen: Suikerfabriekterrein en Eemskanaalzone.

Woondeal MRA
De regio Amsterdam moet de komende zes jaar 100.000 woningen bouwen. Tot 2040 betreffen dit 230.000 woningen (huidige prognose). Deze woningen moeten structureel voldoende betaalbaar blijven. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft deze afspraken met de MRA op 5 juli 2019 ondertekend in een woondeal. De Minister en Regio spannen zich in om voldoende woningproductie te realiseren om te voldoen aan de groeiende woningbehoefte en de tekorten in alle segmenten terug te dringen.

6.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De procedures voor een vvgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden. De genoemde beperkingen betreffen:
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd en mogen bestaande geluidgevoelige gebouwen vervangen worden door een nieuw geluidgevoelig gebouw. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour gelden nu en ook onder het regime van het

nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw. In het landelijk gebied is een verbod verankerd in het LIB op nieuwe woningbouwlocaties.

Relevantie plangebied
Het voorliggende plan valt (met de ontwikkelmogelijkheid voor woongebouwen) net buiten beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Hierdoor is er geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

6.2 Provinciaal en regionaal beleid

6.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.
De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.
In de Omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.
In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.
De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.
Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.
Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

6.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 door Provinciale Staten vastgesteld.

In de Omgevingsverordening 2020 zijn de eerste stappen gezet om in het de geest van de Omgevingswet naar nieuwe regels te streven die zien op het 'hoe': 'hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving'. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Voor de provinciale regelgeving op de wettelijke taken en bevoegdheden is gekozen deze beleidsneutraal om te zetten in de omgevingsverordening. Dan gaat het over regelgeving op de terreinen milieu, luchthavens, de ontgrondingen, de kwaliteit op het terrein van de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving en de regels over leges, schadevergoeding en andere financiële aspecten in het fysieke domein. Het beleidsneutrale karakter betekent dat bestaande regelgeving op deze domeinen zonder aanpassing van de normstelling en met een gelijkwaardig beschermingsniveau is overgezet in deze integrale omgevingsverordening. Waar nodig zijn de regels wel verduidelijkt en vereenvoudigd.

Het bestemmingsplangebied valt binnen de Omgevingsverordening onder de noemer'MRA Landelijk gebied'. Het gebied De Scheg is (nog) niet opgenomen in de Omgevingsverordening. Hierover dient dus nog afstemming plaats te vinden.

6.3 Gemeentelijk beleid

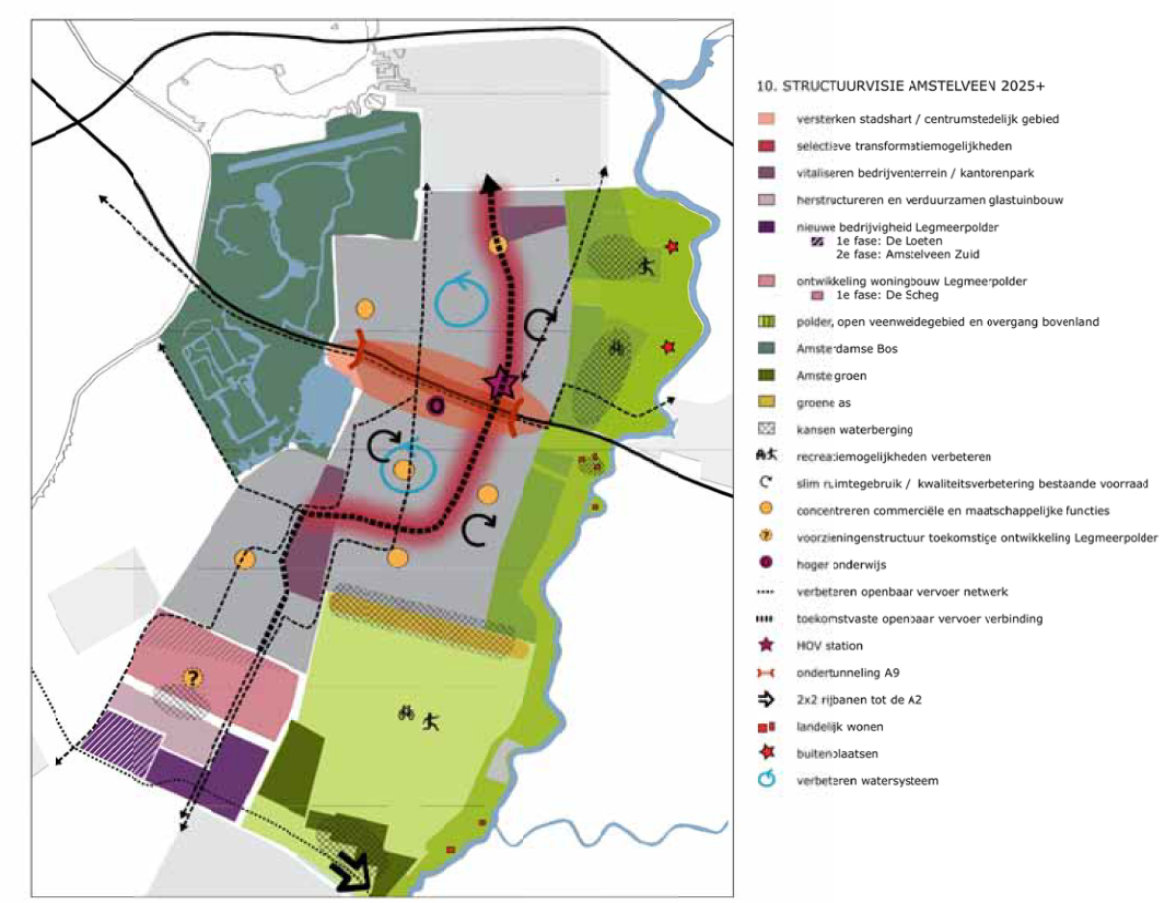
6.3.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Versterken bestaande kwaliteiten
Amstelveen wil dat allereerst doen door haar bestaande kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang.

Grijpen van nieuwe kansen
Amstelveen wil nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bijvoorbeeld door een toekomstvaste openbaar vervoer verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Of met een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt. Ook liggen er kansen in de ontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder, waar een combinatie van duurzaam wonen, werken en kassen is voorzien.
De Scheg is benoemd als mogelijk uitbreidingsgebied van de stad en ook als zodanig aangegeven op de plankaart van de Structuurvisie.



6.3.2 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 wordt in de regels verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernorm Amstelveen'. Op grond van artikel 3.1.2. tweede lid Bro mogen parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren). In een planregel dient dan tot uitdrukking worden gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit mag 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 hangende de planperiode van het bestemmingsplan mogelijk. Hierdoor kan elke initiatief waarvoor een omgevingsvergunning wordt ingediend getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. 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.
In paragraaf 7.11 wordt uiteengezet hoe aan de parkeernorm wordt voldaan.

6.3.3 Erfgoednota Amstelveen

Op 28 september 2016 is de Erfgoednota vastgesteld door de gemeenteraad. Met de vaststelling van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 en het vervallen van de Monumentenwet moest de gemeentelijke Erfgoedverordening geactualiseerd worden. Beleidsstukken van het Amstelveens erfgoed waren versnipperd en moeilijk vindbaar. Met de Erfgoednota is het gehele erfgoedbeleid weer actueel en overzichtelijk gebundeld.
In deze 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 die we ter beschikking hebben om onze visie en ambitie waar te maken. Met cultureel erfgoed bedoelen we in deze nota 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.

6.3.4 Woonagenda 2020-2023

Op 12 februari 2020 heeft de raad de Amstelveense woonagenda vastgesteld. In de Metropoolregio Amsterdam wordt ingezet op een bouwproductie van 230.000 woningen tot 2040 (huidige prognoses) en ruim 100.000 woningen in de periode 2018 tot 2025. Een bouwproductie met voldoende woningen in alle segmenten, met in het bijzonder voldoende betaalbare woningen voor lagere en middeninkomens, verspreid over de regio. Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. Om aan de vraag te voldoen verwachten wij de aankomende jaren ongeveer 10.000 woningen toe te voegen. De druk binnen alle segmenten is hoog. De Woonagenda 2020-2023 beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet de druk op de Amstelveense woningmark te verlichten, zodat Amstelveen een stad voor jong tot oud blijft, van goede kwaliteit, met volop voorzieningen, ruimte, groen en veiligheid.

De volgende speerpunten staan centraal in de Woonagenda 2020-2023:

1. *Amstelveense jongeren en starters meer kansen bieden op de woningmarkt*
Het gaat hierbij om kleinere betaalbare woningen bouwen voor jongeren en starters, tijdelijke woningen bouwen voor spoedzoekers en jongeren, de financiële drempel verlagen om een woning te kopen en daarnaast binnen de sociale huur de lokale ruimte optimaal benutten.

2. *Meer woningen voor Amstelveense ouderen en specifieke doelgroepen*
Ouderen wonen langer zelfstandig. Sommige ouderen redden zich met hulp van familie en vrienden prima, maar er is ook een groep voor wie dit niet geldt. Daarnaast maakt de ambulantisering van de zorg en de invoering van de Wet verplichte ggz (Wvggz) dat steeds meer bewoners, die nu nog bij een instelling wonen, in aanmerking komen voor zelfstandige woonruimte dan wel begeleid wonen. Het woningaanbod moet zich aan deze groepen aanpassen.

3. *Een goede dienstverlening en communicatie tussen corporaties en huurders*
Afspraken met corporaties en bewonersraad worden gemonitord.

4. *Meer (betaalbare) koop en huur woningen voor Amstelveners met behoud van groene leefbare wijken*

Wijken moeten bestaan uit een goede mix van appartementen en grondgebonden woningen. In verschillende prijsklassen, zowel huur als koop en voor verschillende doelgroepen. Zo behouden wij goed gemengde en krachtige wijken. Bij de geplande nieuwbouw van woningen is een belangrijke voorwaarde dat Amstelveen het ruimtelijke en groene karakter behoudt. Dit geldt ook bij stadsvernieuwing.

5. Meer sociale huurwoningen beschikbaar voor Amstelveners

Er zijn voldoende sociale huurwoningen in Amstelveen. Een deel van de woningen is echter niet beschikbaar voor de doelgroep. Er wordt daarom ingezet op doorstroming. Verder wordt bij nieuwbouwprojecten bepaald of voor specifieke doelgroepen sociale huurwoningen moeten worden toegevoegd.

6. Stadsvernieuwing en verduurzaming bevorderen

Meerdere akkoorden, zoals het Klimaatakkoord, de landelijke Energieagenda, het regeerakkoord Rutte III en Greendeal aardgasvrije wijken (met Amstelveen als partner), het Rijksbrede programma Nederland circulair 2050 en het collegeprogramma Amstelveen vragen om een aanpak die de woningvoorraad toekomstbestendig maakt voor de korte en lange termijn.

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Bodem

Wettelijk- en Beleidskader
Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik benadeeld.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Aalsmeer/Amstelveen bereikt. Het 2e spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet Milieubeheer vormt hiervoor de basis. Het 3e en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet verminderd en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is wel gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer(2013), maar er zijn geen regels opgenomen die het bestemmen van gebruiksfuncties beperken. Daar is ook weinig aanleiding voor, omdat de chemische bodemkwaliteit over het algemeen geen knelpunt vormt voor bestaand en toekomstig bodemgebruik.

De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en resp. omgevingsplannen.

Relevantie plangebied

BK Ingenieurs hebben een bodemonderzoek opgeleverd d.d. 27 februari 2020 (ook toegevoegd als Bijlage 1. Hierin is de huidige bodemkwaliteit van De Scheg Oost) vastgelegd en zijn de hergebruiksmogelijkheden van de grond op indicatieve wijze bepaald. Hieronder volgen de conclusies en aanbevelingen.

Bodem
Opbouw en zintuiglijke 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 bij-mengingen 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.

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
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.

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.

7.2 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg
De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voorbeelden daarvan zijn de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen) en de vergunningverlening voor het verstoren van archeologische rijksmonumenten. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan 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. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden 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 een omgevingsvergunning voor 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 wet 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.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
Noord-Holland biedt een rijke variatie aan landschappen, kernen en cultuurhistorische monumenten. Er zijn wadden, duinen, polders, heidevelden, veenweiden en droogmakerijen. De provincie onderscheidt zich door zijn openheid, de grote afwisseling en de contrasten in het landschap. Elk deel heeft zijn eigen ontstaansgeschiedenis, die vaak nog goed afleesbaar is in het landschap. Het huidige landschap van Noord-Holland is een erfenis met een grote aantrekkingskracht op mensen die in de provincie wonen, werken en recreëren. De hoge kwaliteit ervan draagt bij aan het economische vestigingsklimaat in de provincie.

Met de Leidraad wil de provincie partijen zoals gemeenten, initiatiefnemers, beheerders en ontwerpers stimuleren en inspireren om tot kwalitatieve en duurzame ruimtelijke ontwerpen te komen. De Leidraad is daarbij ook bedoeld om inzichtelijk te maken welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van belang zijn.

In de Leidraad wordt onderscheid gemaakt tussen 20 landschappelijke eenheden (ensembles) en tien provinciale structuren.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

Erfgoednota Amstelveen
De Erfgoednota beschrijft het erfgoed van Amstelveen en de beoogde omgang ermee in drie delen. Het eerste deel beschrijft de ambitie en de visie van de gemeente op de omgang met haar culturele erfgoed. Het tweede deel beschrijft Amstelveen in al haar (ruimtelijke) facetten; van de historische groei en de wijkopbouw tot het aanwezige waardevolle culturele erfgoed. In het derde deel wordt het instrumentarium beschreven: welke middelen zijn er om de visie en ambitie waar te maken.

Met de Erfgoednota wordt ingegaan op de actualiteiten: het opnemen van cultuurhistorie in bestemmingsplannen, het actualiseren van het archeologiebeleid, de omschakeling van objectgericht- naar gebiedsgericht denken en het credo 'behoud door ontwikkeling'.
De monumentenlijst van de gemeente bestaat momenteel uit:
37 Rijksmonumenten
1 Provinciaal monument
128 Gemeentelijke monumenten
1 Rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht
11 Gemeentelijke beschermde stads-of dorpsgezichten

Hiermee zijn de meest waardevolle gebouwen, objecten en parken afdoende beschermd. Monumenten zijn bij wet beschermd: zonder omgevingsvergunning mag er niets wijzigen aan het uiterlijk aanzien. Andere zaken met cultuurhistorische waarden,

maar zonder monumentale bescherming hebben beleidsmatig een stuk minder bescherming. Sloop van bijvoorbeeld karakteristieke panden is niet tegen te gaan, en vergunningsvrij kan er op van alles worden op-, aan- en bijgebouwd. Een monumentale bescherming mag enerzijds geen keurslijf zijn waarbinnen de tijd stil staat, en een karakteristiek pand of cultuurhistorisch waardevol gebied moet anderzijds beeldbepalend zijn en blijven en inspiratie bieden bij nieuwe ontwikkelingen.

De prioriteit in de Erfgoednota ligt niet meer in het inventariseren en aanwijzen van monumenten. De Erfgoedverordening maakt dat altijd nog mogelijk, maar veel meer zal er ingestoken worden op het behoud van structuren en ensembles. De omgang met het lokale cultureel erfgoed in meer algemene zin, zal in deze nota onder de loep worden gelegd. Er wordt niet lager gefocust op een strikt en statisch behoud van objecten, maar vooral op de ontwikkeling van gebieden, structuren, ensembles en gebouwen, waarbij cultuurhistorie en erfgoed wordt ingezet als inspiratiebron en verrijking.

Actualisatie archeologiebeleid gemeente Amstelveen
In opdracht van de gemeente Amstelveen heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in 2015 een actualisatie van de bestaande gemeentelijk archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemaakt. Om tot een dergelijk bruikbaar instrument te komen is een vertaalslag gemaakt naar een beleidsadvieskaart. De bekende vindplaatsen en de verschillende verwachtingsgebieden zijn op deze kaart voorzien van voorschriften. Ook de gebieden waar reeds enige vorm van archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn hierop ter informatie weergegeven. Bij het opstellen van het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen zones met vastgestelde en met te verwachten archeologische waarden. Onder de eerste categorie wordt verstaan terreinen van archeologische waarde (AMK-terreinen), historische kernen en vindplaatsen zonder status. Gebieden waarvoor op basis van bekende archeologische vindplaatsen, geomorfologie en landschap een archeologische verwachting is geformuleerd worden gekenmerkt als archeologische verwachtingsgebieden. Op de archeologische verwachtings(waarden)kaart wordt de archeologische verwachting met de termen hoog, middelhoog, laag en geen/onbekend weergegeven. De verschillende vindplaatsen worden indien mogelijk naar categorie onderscheiden en ook staan de historische kernen en AML-terreinen met de daarvoor geldende status vermeld. In de voorschriften wordt aangegeven welke randvoorwaarden er gelden vanuit de bekende archeologische waarden en archeologische verwachtingsgebieden ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Hier wordt dus aangegeven welke ondergrens voor onderzoek geldt.

Relevantie/beschrijving plangebied
Anteagroup heeft op 4 mei 2021 een archeologisch onderzoek opgeleverd. Dit onderzoek is in zijn geheel opgenomen als Bijlage 3 .
Hieronder volgen de conclusies uit dit rapport.

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 hierboven 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?
De 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.

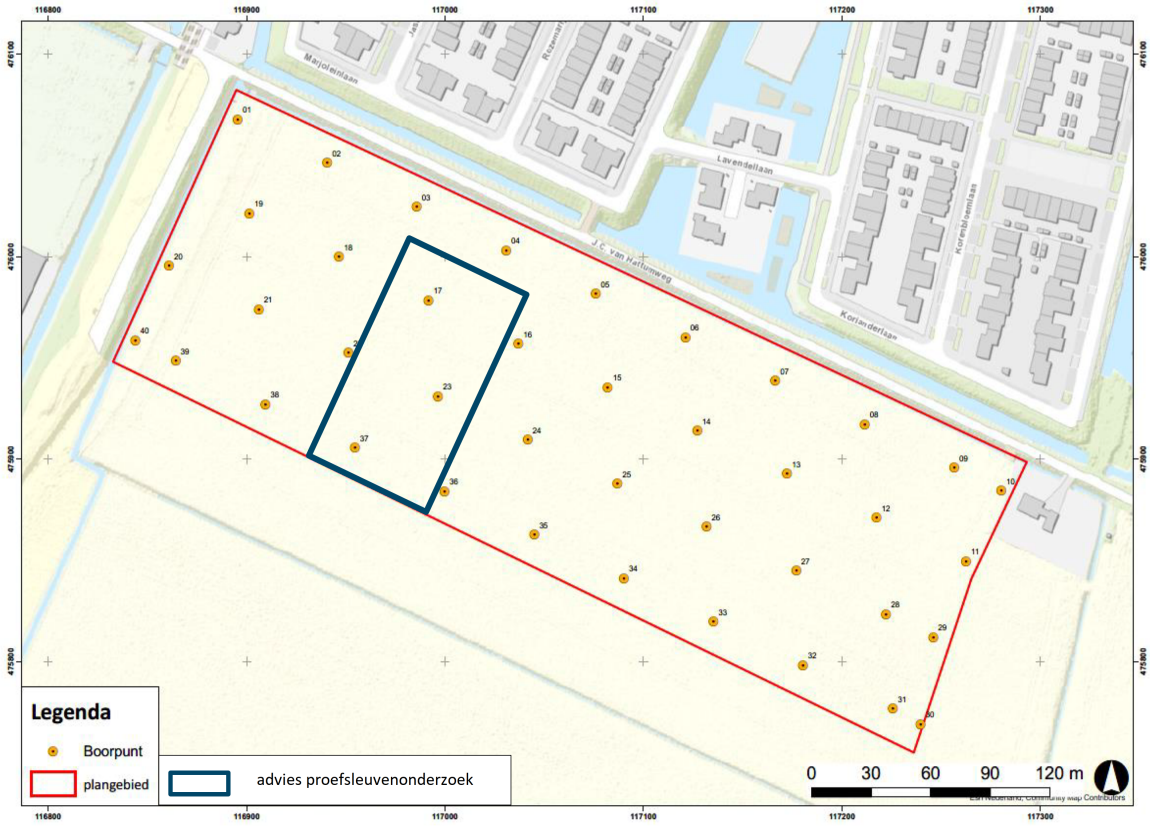
In welke mate stemmen de resultaten van het veldwerk overeen met de verwachtingen van de bureaustudie?
Er is zoals werd verwacht een systeem aangetroffen dat behoort bij een kreek of mogelijk een bredere geul en in het plangebied bestaat deze concreet uit een zone waar de zandige kleiafzettingen hoger 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 bovenstaande gegevens wordt geconcludeerd dat er één locatie is aangetroffen binnen het plangebied 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.



Dit gebied voor vervolgonderzoek betreft circa 120 x 60 m (7.200 m2). Binnen dit 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. Nadere details omtrent de inrichting van het proefsleuvenonderzoek (strategie, maatvoering e.d.) dienen in een Programma van Eisen (PVE, BRL4000, protocol 4001) te worden verwoord.

7.3 Water

Beleid en regelgeving
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 vanwege 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 volop benut 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.

Kaderrichtlijn Water
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 voorziet in drie planperiodes. Momenteel is de 2e planperiode, de uitvoering van de 2e generatie stroomgebiedsbeheerplannen door alle lidstaten ter hand genomen. In 2022 start de 3e en laatste planperiode die in 2027 afloopt. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, hemelwaterverwerking, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden in 2022 opnieuw voor de 3e en laatste planperiode, ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan
In het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) is het rijksbeleid voor de landelijke en regionale wateren vastgelegd. Het Nationaal Waterplan wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken. In het plan zijn de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid beschreven. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).
Met dit NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van onze watersystemen, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken

van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft het Rijk naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Ne-42 bestemmingsplan Herziening Landgoederen en Groene Gebieden verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

Bestuursakkoord Water
Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. 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 blijven van kracht.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie
Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het versnelt en intensiveert de aanpak van 4 thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het is 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 4 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 gebeurt dat met een Plan van Aanpak klimaatadaptatie 2019-2020.

Watervisie 2021 provincie Noord-Holland
De Provinciale Watervisie is van kracht sinds 23 december 2015 en geldt tot 2021. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. De volgende doelen worden nagestreefd:
- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobuust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;

- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het waterschap van Amstel, Gooi en Vecht.

Waterbeheerplan 2016-2021 (WBP)
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. Elke zes jaar maakt het waterschap een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen. In dit Waterbeheerplan beschrijft het waterschap wensbeelden per thema voor 2030, en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2016-2021 en een aanpak op hoofdlijnen.

Uitgangspunten WBP
- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Beleidsregels Keur 2019
De Keur van Amstel, Gooi en Vecht is op 1 november 2019 vastgesteld. De Keur is, net als die van Rijnland, een verordening met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:
- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als AGV daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. De Keur is te vinden op de website: www.agv.nl.

Relevantie/beschrijving plangebied

Anteagroup heeft op 10 december 2020 een Watertoets opgeleverd voor De Scheg Oost. Deze is als Bijlage 2 opgenomen.

Geconcludeerd wordt dat het ontwerp van het toekomstige plangebied voldoet aan de eisen van de gemeente Amstelveen en het waterschap Amstel Gooi en Vecht. Om de grondwaterstand in het gebied in kaart te brengen moet in of ronom het plangebied een grondwatermeting plaatsvinden.

7.4 Geluid

Beleidskader
In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerlawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:
1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen
Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.
Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer
Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer
Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Relevantie beschrijving plangebied
Anteagroup heeft op 6 mei 2021 een geluidsonderzoek opgeleverd waarin de consequenties in beeld worden gebracht van de ontwikkeling van De Scheg Oost op de geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten. Het volledige rapport is opgenomen als Bijlage 13 Hieronder volgt een weergave van de conclusie van dit rapport:

VORM Conceptwoningen B.V. is voornemens ter plaatse van planlocatie Scheg-Oost in Amstelveen 172 wooneenheden te realiseren. De nieuwbouwlocatie is gelegen in de zone van twee gezoneerde wegen: de Bovenkerkerweg en de Hammerskjöldsingel, en een trambaan. Verder is de nieuwbouwlocatie gelegen nabij een opstelplaats voor trams. Gezien de ligging van het plangebied, net buiten de contouren van Luchthaven Schiphol, is op aanvraag van de gemeente Amstelveen ook luchtvaartlawaai beschouwd. De geluidbelasting op de gevels van de beoogde wooneenheden zijn getoetst aan de geluidbelasting afkomstig van beide gezoneerde wegen in het kader van de Wgh en aan de omliggende 30 km/uur wegen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De 30 km/uur wegen (J.C. van Hattumweg, Korianderlaan, en Marjoleinlaan) voldoen aan de toets voor de goede ruimtelijke ordening. Verder vindt er geen overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde (inclusief aftrek ex artikel 110g) plaats als gevolg van het verkeer op de Hammersjöldsingel. Als gevolg van het verkeer op de Bovenkerkerweg ligt de geluidbelasting (inclusief ex artikel 110g) boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij één woontoren. De overschrijding vindt plaats op verschillende woonlagen. Verder vinden er overschrijdingen plaats als gevolg van verkeer op de trambaan. Dit is het geval voor 14 adressen.

Bovenkerkerweg
Uit onderzoek naar doelmatigheid van geluidreducerende maatregelen is gebleken dat een bronmaatregel in de vorm van SMA NL8 G+ op de Bovenkerkerweg de overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde bij drie toetspunten wegneemt. Bij de overige toetspunten wordt een reductie van 1 dB als gevolg van de maatregel berekend. SMA NL8 G+ over een lengte van 235 m op de Bovenkerkerweg wordt derhalve geadviseerd. Overdrachtsmaatregelen zijn niet inpasbaar bevonden onder bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.
Na toepassing van de geadviseerde maatregelen dienen de volgende hogere waarden te worden aangevraagd voor de Bovenkerkerweg:
- Scheg 167-172, etage 3: 50 dB
- Scheg 167-172, etage 4: 50 dB
- Scheg 167-172, etage 5: 50 dB

Indien de voorgestelde maatregel niet wordt toegepast, dienen de volgende hogere waarden te worden aangevraagd voor de Bovenkerkerweg:
- Scheg 167-172, etage 2: 50 dB
- Scheg 167-172, etage 3: 51 dB
- Scheg 167-172, etage 4: 51 dB
- Scheg 167-172, etage 5: 51 dB

Trambaan
Uit onderzoek naar geluidreducerende maatregelen voor de trambaan is gebleken dat raildempers over een additionele lengte van 205 m resulteert in een totale geluidreductie van 39 dB. Hierdoor wordt een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde bij 7 adressen voorkomen.

Na toepassing van de raildempers dienen de volgende hogere waarden te worden aangevraagd:
- Scheg 98-108, etage 2: 50 dB
- Scheg 98-108, etage 3: 50 dB
- Scheg 98-108, etage 4: 50 dB

- Scheg 98-108, etage 5: 50 dB
- Scheg 98-108, etage 6: 50 dB
- Scheg 1: 49 dB
- Scheg 2: 49 dB

Indien de voorgestelde maatregel niet wordt toegepast, dienen de volgende hogere waarden te worden aangevraagd:
- Scheg 98-108, etage 2: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 3: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 4: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 5: 53 dB
- Scheg 98-108, etage 6: 53 dB
- Scheg 1: 51 dB
- Scheg 2: 51 dB
- Scheg 3: 51 dB
- Scheg 4: 51 dB
- Scheg 5: 50 dB
- Scheg 6: 50 dB
- Scheg 7: 50 dB
- Scheg 8: 50 dB
- Scheg 81: 50 dB

Hogere waarden worden getoetst aan gemeentelijk beleid, waarna vervolgens het bevoegd gezag een oordeel kan vellen over de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting en de aanvaardbaarheid hiervan. In gemeentelijk beleid is beschreven dat de hogere waarden alleen worden verleend als de bijbehorende gecumuleerde geluidbelasting niet hoger is dan de ten hoogste verlenen hogere waarde + 3 dB. De vast te stellen hogere waarden voldoen aan deze beleidsregel.

Gezien de locatie van het plangebied, dat is gelegen net buiten de contouren van luchthaven Schiphol, is op advies van de gemeente Amstelveen de geluidbelasting ten gevolge van luchtvaartlawaai meegenomen in een separate cumulatieberekening. Gezien de cumulatieve geluidbelasting die uit de berekeningen volgt, is het advies is om voor het onderzoek met betrekking tot de karakteristieke gevelgeluidwering rekening te houden met cumulatieve geluidbelasting inclusief luchtvaartlawaai. Geluidwering van de gevel Voor de nieuwe woningen waarvoor burgemeester en wethouders van de gemeente een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.
Het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit voor nieuw te bouwen woningen. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB. Dit kan worden bepaald a.d.h.v. een onderzoek naar de geluidwering van de gevel.

7.5 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;

- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden
Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:
- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO2) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m3;
- voor fijn stof (PM10) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m3 voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM10 mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM2,5, deeltjes nog kleiner dan PM10, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM10.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)
Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO2 of PM10. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 en PM10 bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m3. Met name NO2 en PM10 zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.
In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Relevantie plangebied
Een luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd door Anteagroup d.d. 12 februari 2021. Dit onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 4. De conclusie is hieronder opgenomen.
VORM is voornemens om nieuwbouwwijk Scheg-Oost, bestaande uit 172 woningen, te realiseren in Amstelveen. De voorgelegde ontwikkeling is van een dusdanige omvang (minder dan 1.500 wooneenheden) dat deze onder de Regeling NIBM valt. Gezien de huidige concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de planontwikkeling is het niet aannemelijk dat de aanleg van de nieuwbouwwijk leidt tot een overschrijding van de grenswaarden zoals vastgesteld in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer.

Daarnaast blijkt dat maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling dusdanig laag is dat deze niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit in de omgeving. Op basis hiervan is te stellen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect luchtkwaliteit staat daartoe op grond van artikel 5.16, lid 1 onder zowel a als c verdere besluitvorming niet in de weg.

7.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m2 en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Besluit externe veiligheid transportroutes
Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen

zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningenstelsel.

Relevantie plangebied
Op 14 december 2020 heeft Anteagroup een rapportage met betrekking tot de externe veiligheid opgeleverd. Deze is toegevoegd als Bijlage 5 bij deze plantoelichting. Hieronder volgt de conclusie uit dit rapport:
In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen: een hogedruk aardgastransportleiding, de provinciale weg N521, de Rijksweg A9 en Schiphol.

Risicobeschouwing
Hogedruk aardgastransportleiding
- De leiding heeft geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- Het groepsrisico van de leiding bevindt zich zowel in de huidige als de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde en neemt niet toe;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen verplicht.

Provinciale weg N521
- De weg heeft geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- De hoogte van het groepsrisico van de weg is zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie (plansituatie) toe ten opzichte van de huidige situatie;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Rijksweg A9
- Het invloedsgebied van de A9 reikt niet tot het plangebied. De weg is daarmee geen relevante risicobron in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

Schiphol
- Het beperkingengebied rondom Schiphol reikt niet tot de geprojecteerde woningbouw. Een nadere motivering voor de veiligheid in relatie tot een vliegtuigongeval is niet nodig.

Verantwoording groepsrisico
Verantwoording van het groepsrisico is voor de hogedruk aardgastransportleiding en de provinciale weg N521 verplicht. In deze rapportage is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Amstelveen, kan deze elementen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke procedure. Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico stelt de gemeente Amstelveen in het kader van de ruimtelijke procedure de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland in de gelegenheid advies uit te brengen.

Advies Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland
Door De Scheg Oost loopt een tweerichtingsverkeer ontsluitingsweg met rijbanen van 4,5 meter breed. Dit voldoet voor de hulpdiensten. Overige aandachtspunten: doorgangshoogte minimaal 4,2 meter. Draaicirkel hulpvoertuigen bochtstraal R5,5 en R10. Als richtlijn voor de verharding/ weg wordt een totaalgewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton geadviseerd.

Voor de doodlopende zijstraatjes van de ontsluitingsweg wordt het volgende geadviseerd:
Een minimale wegbreedte van 5 meter en een maximale lengte van 80 meter. Of maximaal 40 meterlengte als de minimale wegbreedte van 5 meter niet aanwezig is (zie ook paragraaf 4.3.3. van Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019).
De gemeente wordt verzocht contact op te nemen met de Veiligheidsregio bij nadere invulling van het plangebied om bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen af te stemmen.

Een aantal maatregelen die de behandelde risico's voor het plangebied kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. Deze maatregelen zijn niet limitatief, er zijn mogelijk andere maatregelen die toegepast kunnen worden:

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en bluswatervoorzieningen realiseren;
- Ontvluchtingsmogelijkheden (vluchtroutes en nooduitgangen) vanuit gebouwen in het plangebied realiseren die van de risicobronnen aardgastransportleiding en/of LPG wegtransport af zijn gericht;
- Bij het ontwerp van gebouwen in het plangebied en de te maken keuzes voor bijvoorbeeld materiaaltoepassing en/of uitvoering van de gevels/ dak rekening houden met de warmtestralings-/ overdrukeffecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- Strikte regulering met betrekking tot de organisatie van (graaf)werkzaamheden nabij de aardgastransportleiding;
- Bij werkzaamheden aan de aardgastransportleiding in de buurt van het plangebied geen of zo weinig mogelijk personen op de locatie aanwezig later zijn;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten.

7.7 Niet gesprongen explosieven

Relevantie plangebied
Op 1 juni 2021 heeft Anteagroup een rapport opgeleverd met betrekking tot een onderzoek naar Niet gesprongen explosieven. Dit rapport is in volledigheid bijgevoegd als Bijlage 6
Hieronder zijn de conclusies opgenomen:
Op basis van de "Rapportage Historisch Vooronderzoek CE-Bodembelastingkaart Gemeente Amstelveen 18P004" dat in 2019 is opgeleverd door Bombs Away B.V. en de aanvullende kaart met locaties van mogelijk niet gesprongen explosieven is duidelijk geworden, dat zich binnen het plangebied geen CE verdachte gebieden bevinden. Het rapport van Bombs Away is uitgevoerd binnen de huidig geldende WSCS-OCE richtlijnen en de conclusies zoals gesteld in dit onderzoek worden door REASeuro overgenomen. Derhalve is worden er geen CE verwacht binnen het plangebied.

Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan een CE aangetroffen worden, dan dienen de volgende acties te worden ondernomen:

- Het werk ter plaatse van de vindplaats dient te worden stilgelegd.
- De werklocatie, in ieder geval rondom het CE, dient te worden afgezet. Het aanwezige personeel dient op de hoogte te worden gebracht van de vondst en geïnstrueerd te worden uit de buurt te blijven.

- Er dient contact te worden opgenomen met de politie (0900-8844). De vondst dient gemeld te worden aan de politie. De politie neemt vervolgens contact op met de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EODD).
- Als de EODD op locatie is, wordt een afspraak gemaakt voor de vernietiging. De EODD maakt deze afspraak met de gemeente, of de politie namens de gemeente.
- De EODD geeft aan de gemeente, of de politie namens de gemeente, advies over de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen.
- Indien de te nemen veiligheidsmaatregelen dit toelaten, kan de gemeente aan de EODD advies vragen over de mogelijkheden tot doorwerken op de betreffende locatie, dan wel elders in de nabijheid van het werk en de daarbij in acht te nemen veiligheidsmaatregelen totdat het CE wordt geruimd.
- Het CE wordt geruimd.

7.8 Natuurwaarden

Wet natuurbescherming
De op 1 januari 2017 in werking getreden Wet natuurbescherming (Wnb) dient ter vervanging van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet en heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming
Net als onder de hiervoor geldende wetgeving (Natuurbeschermingswet 1998) zijn in de Wnb 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 het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

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 kan alleen een vergunning worden verkregen 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 Wnb beschermt net als de hiervoor geldende wet- en regelgeving (o.a. Flora- en faunawet) vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat 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.
Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud en op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend.

Natuurbeheerplan 2019 Provincie Noord-Holland
Het Natuurbeheerplan beschrijft waar in Noord-Holland natuur is en kan komen, welk soort natuur en beheer daar gewenst is en voor welke locaties, agrarische collectieven, grondeigenaren en natuurbeherende organisaties subsidie voor natuurbeheer kunnen aanvragen. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natuurverbindingen. De natuurdoelen strekken verder dan enkel de gronden die zijn aangewezen als NNN. Het is dus niet zo dat een Natuurbeheerplan de daadwerkelijke natuurwaarden vastlegt. Een Natuurbeheerplan heeft geen planologische werking zoals de PRV.

De natuur- en beheerdoelen buiten het NNN worden behaald door middel van bijvoorbeeld agrarisch natuurbeheer. Dit is gericht op de verbetering van leefgebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf typen leefgebieden. Het plangebied valt binnen het leefgebied categorie water (agrarisch waterbeheer). Het agrarisch waterbeheer is gericht op het bereiken van een goede toestand van al het water conform de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het realiseren van een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem. Hoewel de opgaven per waterschap verschillen, zijn de volgende doelen in alle gevallen relevant:
- het beschikbaar stellen van agrarische gronden voor waterberging bij veel neerslag en het vasthouden van water bij droogte, om waterproblemen elders in het watersysteem te voorkomen;
- het op een zodanige wijze inrichten en/of beheren van waterlopen en oevers -afgestemd op de gebiedsfuncties- dat een toekomstbestendig, duurzaam watersysteem ontstaat;
- het op een zodanige wijze beheren van het grond- en/of oppervlaktewaterpeil, dat een optimale situatie ontstaat voor waterkwantiteit en waterkwaliteit. Het gaat hierbij om drie hoofddoelstellingen: 1) het vergroten van het bergend vermogen in de bodem of in het oppervlaktewatersysteem; 2) het realiseren van een optimaal peilbeheer; 3) het verbeteren van de waterkwaliteit;

- groene zuivering: het beperken van de belasting van grond- en oppervlaktewater met verontreinigende stoffen vanuit de agrarische sector, zowel door het nemen van maatregelen aan de bron als end of pipe-maatregelen;
- duurzaam bodembeheer: het beperken en voorkomen van af- en uitspoeling van nutriënten en gewasbeschermingsmiddelen naar het grond- en oppervlaktewater.

De begrenzing van dit leefgebied is ruim vastgesteld en is een zoekgebied.

7.8.1 Flora en fauna

Relevantie plangebied
Door RPS advies- en ingenieursbureau bv is een rapport opgeleverd d.d. 25 september 2018 met betrekking tot de soortenbescherming uit de Wet natuurbescherming. Dit onderzoek is bij deze plantoelichting gevoegd als Bijlage 7.
Hieronder volgt een korte samenvatting van de bevindingen.

- Het onderzoek geeft een compleet beeld van de aanwezigheid van beschermde flora- en faunasoorten in en rond het projectgebied.
- Beschermde vaatplanten, mossen en korstmossen, reptielen, ongewervelden en vissen zijn niet aanwezig of worden niet verwacht op basis van het ontbreken van geschikt biotoop.
- Beschermde soorten die verwacht worden in het projectgebied zijn verschillende soorten (foeragerende/overvliegende) vleermuizen, algemene grondgebonden zoogdieren, broedvogels met jaarrond beschermde nest- of verblijfplaats, algemene broedvogels en amfibieën.
- Soortgericht onderzoek naar vleermuizen aan de Legmeerdijk 198 te Amstelveen wijst uit dat de gebouwen geen functie hebben als vaste rust- en verblijfplaats. Essentieel foerageergebied en essentiële vliegroutes zijn niet vastgesteld.
- Soortgericht onderzoek naar rugstreeppad wijst uit dat in het westelijk en oostelijk deelgebied in de huidige situatie geen rugstreeppad voorkomt. Mede door afwezigheid van geschikt biotoop.
- De geplande werkzaamheden kunnen negatieve effecten hebben op in gebruik zijnde vogelnesten van algemene broedvogels.
- Het ontwikkelen van het projectgebied kan worden uitgevoerd, mits de voorzorgsmaatregelen opgesteld in hoofdstuk 6 worden nageleefd.
- Algemene grondgebonden zoogdieren en algemene amfibieënsoorten kunnen tijdelijk negatieve effecten ondervinden. Voor deze soorten geldt een provinciale vrijstelling van overtreding van verbodsbepalingen, waardoor alleen de zorgplicht aan de orde is.
- Door uitvoering van werkzaamheden is het mogelijk dat rugstreeppad het projectgebied koloniseert vanuit de wijde omgeving. Dit dient voorkomen te worden door het naleven van de opgestelde voorzorgsmaatregelen.
- De werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, middels de voorzorgsmaatregelen, zonder een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming. Indien de rugstreeppad het projectgebied koloniseert is een ontheffing mogelijk wel noodzakelijk.

7.8.2 Gebiedsbescherming
Op 14 maart 2022 heeft Anteagroup een Voortoets opgeleverd met betrekking tot de gebiedsbescherming van Natura2000 gebieden. Hierin is de stikstofdepositie op het dichtstbijzijnde gebied Botshol berekend en beoordeeld. Het complete onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 8. Hieronder volgen de conclusies:
In een Natuurtoets zijn significante gevolgen door andere storingsfactoren dan stikstof bij voorbaat uitgesloten. Om te bepalen of stikstofdepositie mogelijk significante gevolgen heeft op Natura 2000-gebieden is de Voortoets opgesteld. Om daadwerkelijk

tot een kwaliteitsverlies te komen verbonden aan een planbijdrage is langdurig een relevante bijdrage nodig. Uit de uitgevoerde stikstofberekeningen blijkt, dat er geen sprake is van (langdurige) stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr op Natura2000 gebieden. Hiermee kan uit deze Voortoets worden geconcludeerd dat - gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden - de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

7.9 Klimaatadaptatie

BOOT ingenieurs heeft op 30 maart 2021 een notitie opgeleverd met betrekking tot de hittestress die als gevolg van de ontwikkeling zou kunnen optreden. De gehele notitie is toegevoegd onder Bijlage 9

Hieronder volgt de conclusie en aanbevelingen uit deze notitie:
Uit de indicatieve analyse volgt dat het maximale stedelijk hitte-eiland bij een zuidenwind binnen zowel het plangebied en de nabije bebouwde omgeving ten noorden toeneemt met maximaal 0.5°C. Deze verhoging is hoofdzakelijk terug te leiden naar het transformeren van agrarisch groen naar stedelijk gebied. Dit heeft een logisch gevolg door dat zowel agrarisch groen verdwijnt voor bebouwing en de grens tot agrarisch groen verlegd wordt ten opzichte van de bestaande bebouwing. De opwarming in de aangrenzende woonwijk loopt beperkt op tussen 0,4 – 0,7 graden. Op basis hiervan kan geconstateerd worden dat sprake is en blijft van een acceptabele situatie.

Binnen het plangebied neemt de opwarming licht toe door de transformatie van polder naar woonwijk. Hiermee is het aantal graden opwarming onder het gemiddelde i.r.t. andere woonwijken en planontwikkelingen gebieden. De ligging tegen het buitengebied in combinatie met de stedenbouwkundige opzet maakt het effect door opwarming beperkt is.

Gelet op de conclusies zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. In algemene zin heeft het beperken van verharding en stimuleren van groen en water een positief effect, waarmee in de huidige stedenbouwkundige opzet al voldoende rekening mee houd.

Eventuele extra verbetermaatregelen zijn:

De hoeveelheid groen en water binnen het oostelijke gedeelte van het projectgebied heeft een groot positief effect op het plangebied zowel als de omgeving. Dit effect kan nog verder verhoogd worden door de eilanden bijvoorbeeld volledig te voorzien van een bosachtige inrichting.



De groenvoorziening aan de westzijde binnen het stedenbouwkundig plan kan verbeterd worden. In dit plan gedeelte leveren meer groen en bomen een positieve bijdrage aan de hittestress binnen maar ook buiten het plangebied. Door VORM is hierop inmiddels geacteerd en ligt er een verbeterde stedenbouwkundigplan.

Voor deze berekening is geen rekening gehouden met verschillende soorten bomen. Zo zijn er bomen die meer schaduw creëren. Dit geldt ook voor de kroondoorsnede, deze is voor deze berekening uit het stedenbouwkundigplan gehaald. Als er bomen worden geplant of over de loop van tijd groeien met een grotere kroondoorsnede heeft dit ook positieve gevolgen voor de hittestress.

Buiten het plangebied in noordoostelijke richting geven de resultaten een toename aan van 0,5 °C. Bij de berekening is uitgegaan van de bestaand beschikbare informatie van de openbare inrichting van dit gebied. Geadviseerd wordt om binnen dit gebied in overleg met de gemeente een inventarisatie te maken om mogelijke aanvullende maatregelen te treffen zoals het vervangen van bomen en/of extra schaduwrijke bomen en aanvullende groen voorzieningen. Dit heeft niet alleen een positief effect op deze gebieden maar zal ook. bij andere windrichtingen, bijdragen aan een positiever effect bij omliggende gebieden zoals De Scheg Oost.

7.10 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Algemeen
Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming

betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

Voor de beoogde ontwikkeling van de Scheg Oost is vanwege de aard en omvang van het project een aanmeldnotitie m.e.r. beoordeling opgesteld. In deze notitie wordt beoordeeld of voor de voorgenomen activiteiten, vanwege mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is.

Wettelijk kader
In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, die m.e.r-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Tot slot is voor activiteiten die wel genoemd zijn in bijlage D, maar die niet voldoen aan de gestelde drempelwaarde de verplichting tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het ruimtelijk plan.

M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/ noodzakelijk zouden maken.

Resultaten plangebied
Een m.e.r.-beoordelingsnotitie is opgesteld door Anteagroup d.d. 2 juni 2021. De volledige rapportage is opgenomen als Bijlage 10.

Hieronder volgt de conclusie uit dit rapport:

Met de ontwikkeling van Scheg-Oost wordt invulling gegeven aan een van de deelgebieden onderdeel van het grotere ontwikkelgebied ‘Scheg’ te Amstelveen. Het gebied Scheg-Oost wordt ingericht met maximaal 172 woningen.
De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt middels een bestemmingsplanwijziging. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de verwachte milieueffecten als gevolg van de realisatie van Scheg-Oost beschreven.
Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dat er geen belangrijk nadelige milieugevolgen worden verwacht. Mits voldaan wordt aan de onderstaande maatregelen. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling.

De volgende maatregelen in het kader van de voorgenomen activiteit zijn van toepassing:
- Geluid: Er dienen hogere waarden te worden verleend voor meerder woningen in het plangebied. Daarnaast wordt geadviseerd om geluidreducerend wegdek toe te passen als bronmaatregel. Inzake de trambaan, kan het toepassen van raildempers als bronmaatregel door het bevoegd gezag worden overwogen;
- Externe veiligheid: Voor de hogedruk aardgastransportleiding en de provinciale weg N521 is een verantwoording van het groepsrisico verplicht.
- Ecologie: Er dienen enkele maatregelen te worden getroffen ter voorkoming van de kolonisatie van de rugstreeppad in het plangebied. Dit betreft de volgende maatregelen:

- In de periode mei-september dient de vorming van regenwaterplassen en poelen water te worden voorkomen;
- De aanwezigheid van zandlichamen in augustus-september moet worden voorkomen;
- Gebieden kunnen worden afgesloten door middel van amfibieënschermen. Tevens dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van broedvogels in het plangebied. Wanneer het niet mogelijk is om werkzaamheden buiten het broedseizoen (maart t/m juli) uit te voeren dient circa één week voor de start van de werkzaamheden door een kundige op het gebied van vogels een controle op de aan- of afwezigheid van broedvogels te worden uitgevoerd. Indien tijdens de werkzaamheden een broedgeval aanwezig is dient een deskundige op het gebied van vogels geraadpleegd te worden.
- Bodem: Er dient een historisch bodemonderzoek te worden uitgevoerd naar mogelijke bodemverontreiniging in het plangebied.
- Archeologie: In het zoekgebied (zie Figuur 3-5) dient een proefsleuvenonderzoek plaats te vinden. .

7.11 Verkeer en parkeren

Voor de ontwikkeling van De Scheg Oost is een analyse gemaakt van het woningbouwprogramma in relatie tot de benodigde parkeerplaatsen en de verkeersafwikkeling. In het beeldkwaliteitplan wordt hierover het volgende weergegeven:

De Scheg Oost wordt vanaf de Bovenkerkerweg ontsloten via de J.C. van Hattumweg, die een verkeerskundige knip krijgt ter hoogte van de spoordijk. Hiermee wordt De Scheg Oost niet ontsloten via Westwijk, maar krijgt deze een exclusieve ontsluiting op de Bovenkerkerweg. Door De Scheg Oost loopt, als een lus, een eenduidige ontsluitingsweg die op drie punten (op 2 punten voor snelverkeer en op 1 punt voor langzaamverkeer) aansluit op de J.C. van Hattumweg. Aan deze ontsluitingslus komt een aantal inprikkers, doodlopende straatjes, die alle woningen bereikbaar maken. Het hele gebied wordt ingericht als 30km/u-gebied, met rijbanen van 4,5 meter breed (tweerichtingsverkeer). Er ligt altijd minimaal aan één zijde van de rijbaan een trottoir. Het parkeren zal deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte plaatsvinden. Er wordt gestreefd naar een spreiding van plekken en parkeervormen, zodat nergens het 'blik op straat' domineert. Parkeren wordt zoveel als mogelijk omgeven door groene hagen en afgewisseld met bomen om het beeld te verzachten, de waterdoorlatendheid te vergroten, en hittestress tegen te gaan. Er komt een parkeerkoffer die 'uit het zicht' tussen de woningen wordt geplaatst.

Voor alle vrijstaande woningen en 2^1-kapwoningen geldt dat het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd (2 parkeerplaatsen per woning), met aanvullende bezoekersparkeren in het openbaar gebied. De rijenwoningen en appartementen parkeren in het openbaar gebied. In de woonstraten is het uitgangspunt om alleen enkelzijdig parkeren toe te passen, als haaks- of langsparkeren. Alleen bij de appartementen in de oostpunt, aan de randzone, wordt tweezijdig haaksparkeren toegepast. De parkeerplaatsen aan de hoofdontsluiting die als haaksparkeren worden uitgevoerd, worden gerealiseerd in een waterdoorlatende verharding. Dit kan door een halfopen legverband of speciale 'grasbetonstenen'. Dit is niet alleen goed voor de waterhuishouding in het gebied, maar ook voor het groenbeeld van de straat.

Op 14 maart 2022 is door Anteagroup een verkeerskundige analyse opgeleverd. Deze is toegevoegd als Bijlage 11. Hieronder volgt de conclusie uit deze analyse:
De woningbouwontwikkeling De Scheg-Oost leidt logischerwijs tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet. Aan de hand van het te

realiseren aantal woningen komt een verkeersgeneratie naar voren van 1.340 voertuigbewegingen op werkdagbasis. Echter, doordat de J.C. van Hattumweg vanwege de knip nabij de spoorkruising niet meer gebruikt gaat worden als doorgaande verkeersroute, neemt het verkeer in de toekomst af. Deze afname is groter dan de toename als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Op basis van huidige vervoersstromen is vervolgens gekomen tot een verkeersverdeling van 80% via het noorden en 20% dat zich ontsluit via het zuiden. Vervolgens is voor het jaar 2030 voor één kruispunt berekend wat de verkeerseffecten zijn voor de situatie zonder en met de planontwikkeling. Voor het voorrangskruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg aan de rand van het plan geldt dat zowel in de autonome als in de plansituatie de verkeersafwikkeling voldoende zal zijn om het extra verkeer van het plan te kunnen verwerken. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van De Scheg-Oost niet tot doorstromingsknelpunten zal leiden.



7.12 Duurzaamheid en energie

De kaders betreffende duurzaamheid Amstelveen zijn vastgesteld door de gemeenteraad op 15 juni 2016 in PLECK 1.0 (Plan voor Energietransitie, Circulaire economie en Klimaatadaptatie). Inmiddels is PLECK 3.0 vastgesteld op 28 oktober 2021. Hiermee heeft de gemeenteraad aangegeven dat de gemeente Amstelveen streeft naar duurzaam beleid in alle keuzes die zij maakt. Hierbij zijn drie focusgebieden benoemd:

- Amstelveen is een fossielonafhankelijke stad in 2040;
- In 2040 wil Amstelveen 95% minder CO2 uitstoten ten opzichte van 1990;
- Amstelveen is klimaat-robuust ingericht in 2050, het gaat hierbij om de onderdelen: wateroverlast, droogte, hitte en waterveiligheid.

Belangrijk aandachtspunt is bij nieuwbouw en renovatie dat energiegebruik zoveel mogelijk gereduceerd wordt door o.a. isolatie en efficiënt inzetten van installaties. Daarnaast is aandacht voor duurzame energie-opwek gewenst. Dit wordt binnen het Bouwbesluit getoetst. De gemeente hecht er aan dat voor bewoners de mogelijkheid wordt geboden zelf verdergaande maatregelen te treffen waarmee energieneutraliteit te bereiken is. Met ontwikkelaars wordt op vrijwillige basis naar hogere energie- en duurzaamheidsprestaties toegewerkt. Binnen de planontwikkeling 'De Scheg-Oost' en beide andere deelgebieden van 'de Scheg' hanteren gemeente en ontwikkelaars hiervoor het toetsingsinstrument GPR-stedenbouw. Binnen dit instrument worden stedenbouwkundige en duurzaamheidseisen integraal afgewogen. In de ontwikkelvisie en ruimtelijke kaders zijn hier ambities voor gesteld.

De gemeente Amstelveen stimuleert daarnaast het realiseren van duurzame en energiezuinige gebouwen door middel van de gemeentelijke praktijkrichtlijn (GPR). GPR-gebouw is een digitaal instrument dat ontwerpgegevens omzet in prestatiegetallen per module. Het thema milieu van de GPR voldoet aan de indieningsvereisten die op grond van de omgevingsvergunning worden gesteld bij het indienen van een bouwaanvraag volgens artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012. Aanvrager van een vergunning voor het bouwen moet met een berekening aangeven wat het duurzaamheidgehalte van het te realiseren bouwwerk is. De GPR-gebouw kan ondersteunend zijn aan de GPR-Stedenbouw.

Voor nieuwbouwwoningen is vanaf 1 januari 2021 in BENG vastgelegd wat de minimale wettelijke energie-eisen zijn. BENG staat hierbij voor Bijna Energie Neutraal Gebouw. BENG stelt eisen aan het maximale energieverbruik per m2 gebouw, maximale fossiele energiegebruik en minimale eigen energie-opwek van het gebouw. Verschillende gebouwtypen hebben verschillende eisen. De gemeente zoekt graag met de ontwikkelaar naar meer opties waarmee voor de bewoners een energieneutraal of 'nul op de meter'-woning gerealiseerd kan worden. Gedacht wordt hierbij aan extra isolatie en/of warmte terugwininstallaties in douchewaterretour, energiezuinige systemen, warmte - koude opslag gecombineerd met lage temperatuurverwarming en het benutten van de zon als energiebron door mee ontworpen zonnepanelen, zonneboiler. Bij voorkeur worden meer opties in de bouwaanvraag meegenomen zodat hierop toegezien kan worden.

Realisatie van een warmtenet voor de gehele Scheg is vanwege fasering en doorlooptijd niet mogelijk gebleken. Voor clusters binnen de planontwikkeling worden collectieve warmte- koude voorzieningen als WKO-voorzien. Dit kan bijdragen aan het behalen van de ambitie fossielonafhankelijk. Binnen het plangebied zijn voor toepassing van bodemenergie geen belemmeringen voorzien. Ontwikkelaars dienen vooraf aan te tonen dat nieuwe WKO's of gesloten bodemenergiesystemen de (eventueel) al aanwezige systemen niet negatief beïnvloeden. Het (wijzigings)besluit Bodemenergie en de Waterwet vormen bij toepassing van bodemenergie het wettelijk kader.

Op 1 juli 2018 is de Wet Voortgang Energietransitie (VET) in werking getreden. Daarmee is de plicht voor de netbeheerder om kleinverbruikers op aardgas aan te sluiten vervallen. Dit betekent dat nieuwbouwlocaties niet meer aangesloten hoeven te worden op het aardgasnetwerk. De nieuwe regelgeving ondersteunt de gemeentelijke ambitie om in 2040 fossielonafhankelijk te zijn. Het college van B en W heeft besloten om per 1 juli 2018 geen uitzonderingsgebieden aan te wijzen waar nog wel aardgas aansluitingen gerealiseerd worden. Daarmee is aardgasvrij voor nieuwbouwwoningen de nieuwe norm.

Energieopslag
Door de recente aandacht voor warmte -koude opslag (WKO) ook wel energieopslag genoemd, is aandacht voor de ruimtelijke consequenties wenselijk. WKO maakt gebruik van de constante temperatuur van diep grondwater uit het 2e of 3e watervoerend pakket. Het water wordt op een plaats onttrokken en elders geïnfiltreerd op dezelfde diepte. Bovengronds wordt warmte aan het grondwater toegevoegd of onttrokken. Er ontstaan op deze wijze twee lokale zones in het grondwaterpakket, waarvan de een kouder en de ander warmer is dan het omringende grondwater. De omvang van de zones is afhankelijk van het debiet en de hoeveelheid warmte. Een potentieel probleem ontstaat wanneer de aanleg van systemen niet wordt geregisseerd. Zonder regie bestaat de kans dat de ondergrond niet efficiënt wordt benut, omdat de systemen niet op elkaar aansluiten of de aanleg van toekomstige systemen belemmeren. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het grondwater onder de Waterwet. De provincie heeft momenteel het beleid om bij toenemende vraag naar deze systemen de krachten te bundelen en in samenwerking met de betrokkenen een masterplan energieopslag op te stellen.

Leidraad Duurzaam Bouwen en Gebiedsontwikkelen
De gemeente Amstelveen heeft hoge ambities om duurzaam te bouwen en duurzame gebieden te ontwikkelen. De ambities gaan verder dan strikt wettelijk afdwingbaar en liggen hoger dan wat in het Bouwbesluit wordt geëist. Op vijf thema's onderzoekt de gemeente bij elke ontwikkeling wat de mogelijkheden zijn om een project of gebied zo duurzaam mogelijk te realiseren: mobiliteit, energie, circulair bouwen, klimaat adaptief en groen en ecologie. Dit kan een midden of hoog ambitieniveau zijn, afhankelijk van de locatie, de omgeving, het type project en betrokken stakeholders. Van ieder onderwerp is de meetmethode bepaald, de zogeheten KPI (Kritische Prestatie Indicator). Daarmee is concreet geworden wat we willen bereiken en kan achteraf worden bezien of het doel gehaald wordt. Dit geldt zowel voor gebouwen als voor openbare

ruimte. Bij de verdere uitwerking van het plangebied zal de gemeente met ontwikkelaar kijken of deze Leidraad aanvullend of (deels) in plaats van de GPR-Stedenbouw te hanteren is.