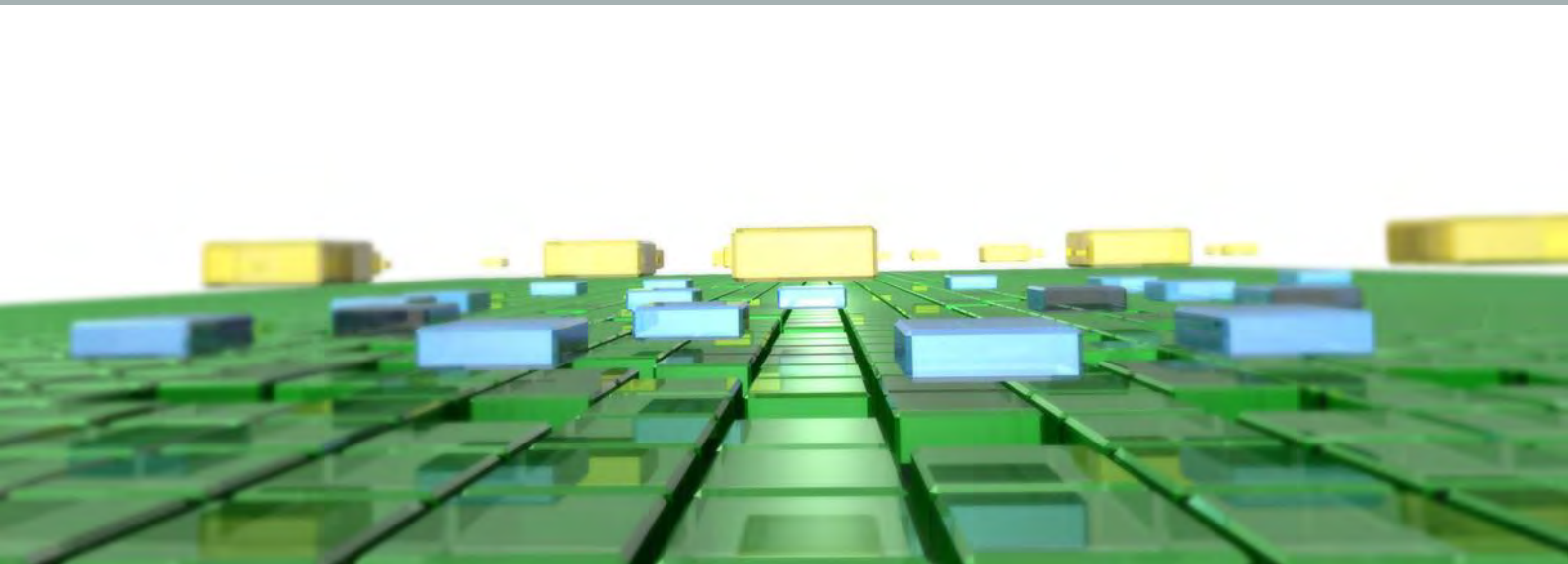


Ruimtelijke onderbouwing
Paasheuvelweg 22A en B
Gemeente Amsterdam



Ruimtelijke onderbouwing Paasheuvelweg 22A en B Gemeente Amsterdam

Rapportnummer BRO:	P02468_6
Datum:	21 oktober 2020
Opdrachtgever:	Caransa Groep BV
Projectteam BRO:	PZ, NvdH, TA
Concept:	6 april 2020
Definitief:	21 oktober 2020
Trefwoorden:	-
Bron foto kaft:	BRO, Abstract

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 1999
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied	3
1.3 Huidig bestemmingsplan	4
1.4 Afwijkingen van het bestemmingsplan	5
1.5 Afstemming met andere procedures	6
1.6 Leeswijzer	6
2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE EN PLANVOORNEMEN	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	9
3. BELEIDSKADER	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	15
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
3.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling	16
3.2 Provinciaal beleid	19
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	19
3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening	21
3.3 Regionaal beleid	21
3.3.1 Metropoolregio Amsterdam	21
3.3.2 Visie Noordzeekanaalgebied	22
3.4 Gemeentelijk beleid	23
3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'	23
3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam	24
3.4.3 Koers 2025 en Ruimte voor de economie van morgen	25
3.4.4 Agenda duurzaamheid	26
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	29
4.1 Milieueffectrapportage	29
4.2 Bodemkwaliteit	30
4.3 Water	31
4.4 Bedrijven en milieuzonering	33
4.5 Akoestiek	34
4.6 Verkeer en parkeren	36
4.7 Luchtkwaliteit	43

4.8 Geurhinder	44
4.9 Stikstof	44
4.10 Cultuurhistorie & Archeologie	45
4.11 Natuurwaarden	45
4.12 Externe veiligheid	49
 5. UITVOERBAARHEID	 52
5.1 Economische uitvoerbaarheid	52
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
5.2.1 Tervisielegging	52
5.2.2 Beroep / hoger beroep	52
 BIJLAGEN	
Bijlage 1: Windhinder	
Bijlage 2: Aanmeldnotitie	
Bijlage 3: Verkennend bodem- en asbestonderzoek	
Bijlage 4: Watertoets	
Bijlage 5: Geohydrologische analyse	
Bijlage 6: Onderzoek wegverkeerslawaaï	
Bijlage 7: Detaillering uitvoering balkons ter realisatie van een stille zijde	
Bijlage 8: Verkeersonderzoek	
Bijlage 9: Luchtkwaliteitonderzoek	
Bijlage 10: Stikstofdepositieonderzoek	
Bijlage 11: Archeologisch bureauonderzoek	
Bijlage 12: Flora en faunaonderzoek	
Bijlage 13: Externe veiligheid	
Bijlage 14: Bezonning	
Bijlage 15: Toets ladder voor duurzame verstedelijking Paasheuvelweg	
Bijlage 16: Inpassing volume in omgeving	
Bijlage 17: Retentievoorzieningen hemelwater	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is eigenaar van de locatie Paasheuvelweg 22A en B. De locatie ligt in het Paasheuvelweggebied en in groter verband in het gebied Amstel III in Amsterdam Zuid-Oost. De bebouwing in het Paasheuvelweggebied en de directe omgeving bestaat momenteel hoofdzakelijk uit kantoorvolumes op verschillende posities op kavels die als solitaire objecten fungeren. In december 2017 heeft de gemeenteraad het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III vastgesteld. Dit beschrijft op hoofdlijnen de doelen, pijlers, randvoorwaarden en spelregels voor de uitwerking van het Paasheuvelweggebied e.o. Het Ontwikkelperspectief geeft kaders aan voor marktpartijen waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Als verdiepingsslag op het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III is samen met stakeholders een gebiedsvisie voor het Paasheuvelweggebied opgesteld: Paasheuvel Village (2018).

Het doel van het Ontwikkelperspectief en Paasheuvel Village is om het Paasheuvelweggebied te transformeren naar een aantrekkelijk levendig stads-dorp met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. De stads-dorp identiteit moet worden bereikt doordat initiatieven rekenschap geven van een gezamenlijk informeel netwerk en een schaalmix introduceren, waar naast de huidige gebouwen Small-, Medium- en een Largeschaal worden geïntroduceerd.

Momenteel zijn op de locatie Paasheuvelweg 22A en B kantoorgebouwen aanwezig. Initiatiefnemer is voornemens deze te slopen en er een nieuw, groter bouwvolume met huurwoningen (ca. 15.000 m² woonoppervlakte), kantoren (ca. 10.000 m²), horeca, fitness en maatschappelijke voorzieningen (samen ca. 3.000 m²) en een ondergrondse parkeergarage te ontwikkelen.

Ter plaatse van het projectgebied is bestemmingsplan 'Amstel III oost' vigerend (vastgesteld 11 september 2013, onherroepelijk 29 november 2013). De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan (zie verder voor de specificatie van de afwijking paragraaf 1.3). Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet van dit planologische regime worden afgeweken middels een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure op basis van art. 2.12, lid 1 onder a, sub 3 Wabo. Onderdeel van deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied betreft de locatie Paasheuvelweg 22A en B in Amsterdam Zuid-Oost en staat kadastraal bekend als sectie M 735 en 736. De oppervlakte bedraagt ca. 4.945 m². Het projectgebied ligt als het waren in de oksel van de autowegen A9 en A2. In de directe omgeving zijn met name kantoorgebouwen aanwezig. Direct ten westen van het projectgebied loopt de gebiedsontsluitingsweg Muntbergweg. Op onderstaande afbeelding 1.1 is het projectgebied weergegeven op basis van een gedetailleerde luchtfoto waarop de ligging van het projectgebied in zijn directe omgeving te zien is.



Figuur 1.1: projectgebied Paasheuvelweg 22A en B (rood omlijnd)

1.3 Huidig bestemmingsplan

Op dit moment is het bestemmingsplan 'Amstel III Oost' van de gemeente Amsterdam het geldende bestemmingsplan voor het onderhavig projectgebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 11 september 2013. De onderstaande figuur toont een uitsnede van de verbeelding en de globale begrenzing van het projectgebied daarin.



Figuur 1.2: uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Amstel III Oost' met het projectgebied rood omlijnd.

Het projectgebied heeft de bestemming 'Gemengd'. De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- kantoren;
- bedrijven in de categorie 1 en 2;
- culturele voorzieningen;
- consumentverzorgende dienstverlening;
- maatschappelijke dienstverlening;
- zakelijke dienstverlening;
- horeca I;
- horeca III en IV;
- horeca V;
- sportieve en recreatieve voorzieningen.

De vestigingsoppervlakken voor deze functies zijn in het bestemmingsplan gemaximaliseerd. Op de locatie rust daarbij een 'wetgevingszone-wijzigingsbevoegdheid'. Het bevoegd gezag kan hier onder voorwaarden de bestemming wijzigen naar 'Wonen' of naar een andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. Ten aanzien van de maatvoering geldt een maximaal bebouwingspercentage van 35 à 40% en een maximale bouwhoogte van 20 m.

1.4 Afwijkingen van het bestemmingsplan

De ontwikkeling in het projectgebied wijkt af ten aanzien van de volgende onderdelen van het vigerende bestemmingsplan:

1. Artikel 6.1 Bestemmingsomschrijving; wonen is hierin niet inbegrepen;
2. Artikel 6.2 Bouwregels onder b: hier wordt verwezen naar de maximale maatvoering waarvan wordt afgeweken:
 - het maximum bebouwingspercentage overstijgt de aangegeven percentages van 35% respectievelijk 40%;
 - de maximum bouwhoogte van 20 meter wordt overschreden;
3. Artikel 6.3 Specifieke gebruiksregels onder b: hier wordt aangegeven dat het gebruik in m2 bvo voor de functie kantoor in totaal niet meer mag bedragen dan het op de verbeelding binnen de maatvoeringaanduiding als maatvoeringsvlak "maximum vloeroppervlakte; (bvo) (m2)" aangegeven aantal m2 bvo. Het maximum vloeroppervlakte in bvo dat voor beide bouwvlakken geldt (1.852 m2 respectievelijk 2.230 m2) wordt overschreden;
4. Artikel 6.3 Specifieke gebruiksregels onder h: gevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidshinder, het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan. Hiervan wordt afgeweken vanwege de realisatie van wonen, zijnde een gevoelige functie;
5. Bijlage 2 bij de regels: er is sprake van nieuw parkeerbeleid, waardoor afwijking van de parkeertabel (behorende bij de regels van het bestemmingsplan) aan de orde is.

1.5 Afstemming met andere procedures

Naast de uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van het geldende bestemmingsplan voor het onderdeel bouwen wordt voor de onderhavige ontwikkeling ook een omgevingsvergunning aangevraagd voor de onderdelen 'bouwen', 'werk-/werkzaamheden uitvoeren' en 'in-/uitrit aanleggen'. Conform het uitgangspunt van de Wabo zal voor deze onderdelen één omgevingsvergunning worden aangevraagd. Verder zal in een latere fase een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (gebruiksvergunning) worden aangevraagd, waarbij concreet wordt ingegaan op de effecten voor het milieu.

Ten behoeve van de werkzaamheden die van invloed zijn op de waterhuishouding of waterstaatswerken wordt een watervergunning aangevraagd. Dit zal van toepassing zijn voor toename aan verharding. Uit de uitgevoerde natuurtoets (zie paragraaf 4.9) blijkt dat er geen vergunning/ ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de bestaande situatie en het planvoornemen beschreven. Hoofdstuk 3 schetst het relevante beleidskader voor het plan. Daarbij wordt ingegaan op rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 worden de omgevingsaspecten behandeld, waaraan de nieuwe ontwikkeling wordt getoetst. Alle uitgevoerde relevante onderzoeken komen daarbij aan de orde. Hoofdstuk 5 beschrijft de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE EN PLANVOORNEMEN

2.1 Huidige situatie

In de omgeving van de projectlocatie zijn met name bedrijven en kantoren aanwezig, alsmede openbaar gebied zoals wegen, paden, verblijfsgebied, groen en water. Het gebied ligt gunstig tussen de levendige Bijlmer en het landschap van de Amstelscheg, is ontsloten met maar liefst twee metrolijnen en spoorverbindingen richting Noord-Holland, Utrecht, en Schiphol. De omgeving wordt gekenmerkt door een efficiënt raamwerk van verkeersroutes en watergangen, eveneens een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit en een overmaat aan kantoorkavels. In figuur 2.1 zijn deze structuren goed herkenbaar.



Figuur 2.1: vogelvlichtzicht op het projectgebied vanuit het zuiden (bron: Google Streetview)

In de huidige situatie zijn twee kantoorgebouwen (bouwjaar 2000 en 2002) aanwezig in het plangebied. De aansluitende gronden zijn verhard en worden benut voor de ontsluiting van de gebouwen en parkeren. Het terrein wordt aan de oostzijde ontsloten op de Paasheuvelweg. Langs de perceelsgrenzen zijn lage hagen aanwezig. Het geheel maakt een stenige en sobere indruk. Figuren 2.2. en 2.3 geven een impressie van de huidige situatie.



Figuur 2.2: zicht op het projectgebied vanaf de Paasheuvelweg (bron: Google Streetview)



Figuur 2.3: zicht op het projectgebied vanaf de Muntbergweg (bron: Google Streetview)

2.2 Toekomstige situatie

In lijn met de Gebiedsvisie Amstel III wordt het projectgebied getransformeerd van een monofunctioneel kantorengedrag tot een gemengd stuk stad-dorp: een levendige en multifunctionele wijk met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt bij deze transformatie is het creëren van een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. De bebouwing gaat bestaan uit een samengesteld volume van kantoren, woningen, voorzieningen en parkeren. Twee 'large' volumes van verschillende hoogtes staan op een 'medium' sokkel. Langs de corridor bevindt zich een 'small' volume met grondgebonden woningen. Op deze manier sluit het plan zowel aan op de grotere stad als op de beleving van de straat.

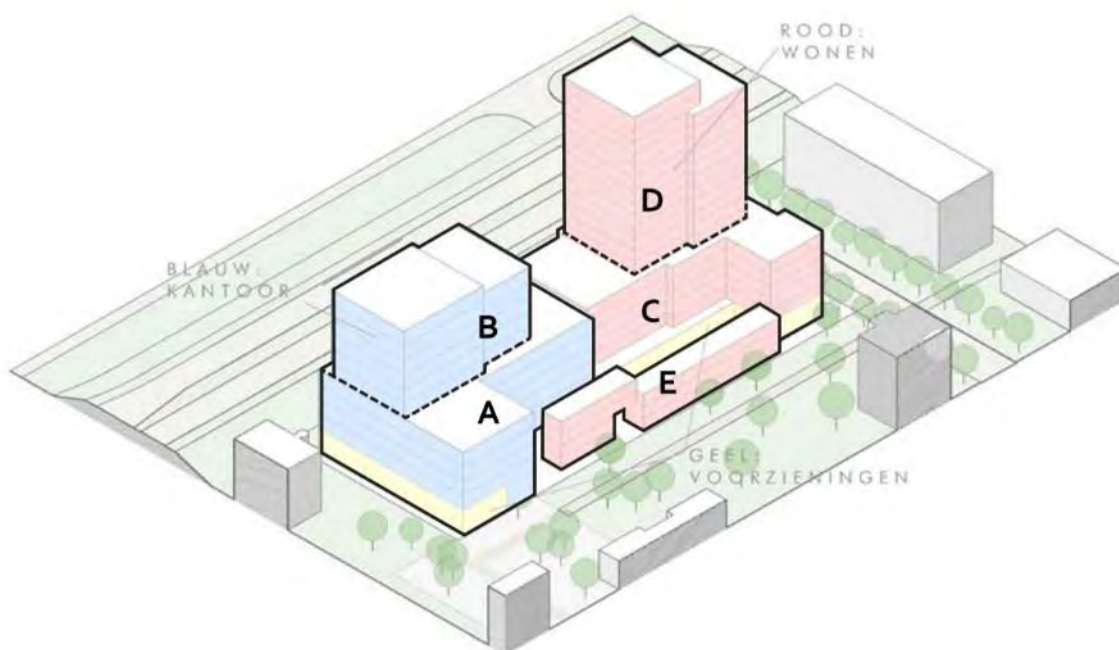
Het programma woningen, kantoren en voorzieningen is als volgt verdeeld:

- in totaal ca. 162 woningen ter grootte van ca. 15.000 m²;
- een kantorencomplex van ca. 10.000 m² bruto-vloeroppervlakte;
- een maatschappelijke functie (consultatiebureau of vergelijkbaar) van ca. 800 m² bruto-vloeroppervlakte;
- een fitnesscentrum van ca. 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte;
- een horecagelegenheid/lunchroom van ca. 600 m² bruto-vloeroppervlakte.

Met bovenstaand programma komt dit planvoornemen tegemoet aan twee belangrijke doelstellingen van de Gebiedsvisie Amstel III. Amstel III moet door transformatie en verdichting namelijk plek gaan bieden aan ongeveer 15.000 woningen in 2040. Amstel III zal daarmee dus aanzienlijk bijdragen aan de benodigde groei van de stad. Daarnaast wil men in de huidige stedelijke kenniseconomie dicht op elkaar zitten, want dat leidt tot ontmoeten en de uitwisseling van nieuwe ideeën. Amstel III kan een gebied worden waar stedelijk georiënteerde grootschalige kantoren en bedrijven zich willen vestigen en waar tevens ruimte is voor werken aan huis en in bedrijfsverzamelgebouwen. De overige voorzieningen die worden ontwikkeld hebben een sterke ondersteunende rol aan de twee hoofdfuncties wonen en kantoor.

Kavelpaspoort

Conform het kavelpaspoort van de gemeente Amsterdam gaat de nieuwe bebouwing uit verschillende volumes bestaan. In figuur 2.4 zijn ze onderverdeeld in A, B, C, D en E. Volume A en B is een samengesteld kantoorvolume dat wordt gerealiseerd op de kavel nr. 22A. Op de kavel nr. 22B wordt volume C en D gerealiseerd wat een samengesteld woonvolume betreft.



Figuur 2.4: massaverdeling conform het kavelpaspoort

Per volume zijn de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten gehanteerd:

Volume A (onderste massa):

- Afmetingen L-vormige massa maximaal 53 bij 24 meter langs de Muntbergweg en 20,5 bij 41,5 meter langs de corridor.
- Circa 21 meter hoog vanaf het maaiveld in 5 bouwlagen.

Aansluiting maaiveld:

- De gevel aan noordoostzijde (corridor) ligt ter plaatse van het plein over een lengte van ca. 21 meter op de kavelgrens en voor het overige deel op ca. 15,5 meter terug ten opzichte van de kavelgrens:
 - De zuidoostzijde ligt 1,5 meter terug ten opzichte van de kavelgrens en biedt door middel van een steeg toegang tot de fietsenstalling van het kantoor;
 - De gevel aan de zuidwestzijde (Muntbergweg) ligt vanaf de zuidhoek over een lengte van 23 meter op de kavelgrens en het overige deel circa 2 meter terug ten opzichte van de kavelgrens;
 - Aan de noordwestzijde sluit de massa aan op naastgelegen woonvolume C.

Volume B (bovenste massa):

- Afmetingen maximaal 38 bij 23 meter.

- Maximaal 39 / 42 meter hoog vanaf het maaiveld in 5 / 6 bouwlagen met uitzondering van een dakopbouw van maximaal 5 meter hoog, enkel ten behoeve van installaties.
- Ligging massa ten opzichte van onderste massa (A):
 - De gevel aan de noordoostzijde (corridor) ligt, over een lengte van 23 meter vanuit de zuidoostgevel (steeg), 17 meter terug, het overige deel ligt circa 19 meter terug ten opzichte van de onderliggende massa.
 - Aan de zuidwestzijde (Muntbergweg) ligt het zuidelijke deel van de gevel over een lengte van 15 meter circa 3,5 meter terug ten opzichte van de onderliggende massa. Het overige deel van deze gevel (23 meter) ligt gelijk aan de zuidwestgevel van bouwmassa A.
 - De gevel aan de noordwestzijde ligt op een afstand van minimaal 29 meter tot het naastgelegen woonvolume D.
 - De gevel aan de zuidoostzijde ligt gelijk aan de zuidoostgevel van bouwmassa A

Volume C (onderste massa):

- Afmetingen L-vormige massa maximaal 53 bij 29 meter langs de Muntbergweg en 16 bij 39 meter langs de corridor.
- Circa 21 meter hoog vanaf het maaiveld in 6 bouwlagen.

Aansluiting maaiveld:

- De gevel aan de noordoostzijde (corridor) ligt over een lengte van ca. 16 meter op ca. 3 meter terug ten opzichte van de kavelgrens en het overige deel 13 meter terug ten opzichte van de kavelgrens.
- De noordwestgevel (buurtstraat) ligt over een lengte van minimaal 39 meter op de nieuwe kavelgrens en in de rooilijn. Deze nieuwe kavelgrens ligt ca. 10 meter terug ten opzichte van de oude kavelgrens.
- De zuidwestgevel (Muntbergweg) ligt op de kavelgrens en in de rooilijn.
- Aan de zuidoostzijde sluit de massa aan op naastgelegen kantoorvolume A.

Setbacks vanaf een hoogte van 6 meter:

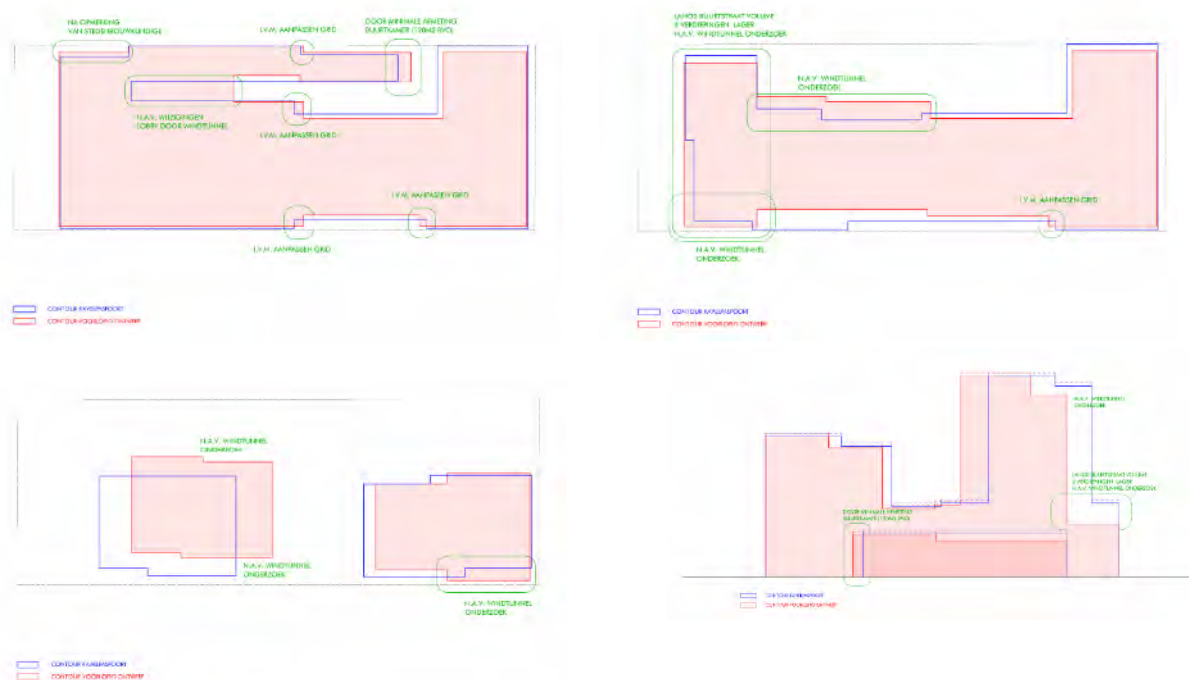
- Aan de noordoostelijke gevel (corridor) heeft het zuidoostelijke deel een setback van 4,5 meter over een lengte van 22,5 meter het overige deel heeft een setback van 2,5 meter.
- Aan de noordwestelijke gevel (buurtstraat) heeft het westelijke deel van het volume een setback van 2 meter over een lengte van 20 meter.
- Aan de zuidwestelijke gevel (Muntbergweg) heeft het westelijke deel van het volume een setback van 2 meter over een lengte van 15 meter en het zuidelijke deel van het volume een setback van 2 meter over een lengte van 16,5 meter.

Afwijkingen vanwege resultaten windtunnel en overleg

De architectuur van het totale plan is naar aanleiding van windtunnelproeven en overleg met de gemeente op diverse punten aangepast, afwijkend van het kavelpaspoort. De belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de maatvoering uit het kavelpaspoort zijn:

- Door aanpassingen in het grid, van 7.5 m. naar 7.8 m. en 5.4 m. voor respectievelijk woonvolume en kantoorvolume zijn er enkele afwijkingen van de exacte posities van verspringen in de volumes doorgevoerd. De verspringen zijn daardoor verschoven, maar de essentie van het kavelpaspoort is hierdoor niet gewijzigd;
- Aan de hand van opmerkingen van de gemeentelijk stedenbouwkundige is de gevel van de commerciële plint in de noordhoek van het kavel (hoek buurtstraat-corridor) verder naar de corridor verplaatst;
- Naar aanleiding van het windtunnelonderzoek is de lobby voor de woontoren verplaatst van een entree aan de buurtstraat naar een entree aan de corridor. Hierdoor is de patio (deels) uitgevuld/bebouwd;
- Naar aanleiding van het windtunnelonderzoek is het volume langs de buurtstraat twee verdiepingen lager geworden en is de hoek buurtstraat-Muntbergweg opgeschoven richting de Muntbergweg;
- Naar aanleiding van het windtunnel onderzoek is het woonvolume parallel aan de Muntbergweg opgeschoven richting de corridor;
- Naar aanleiding van het windtunnel onderzoek is de toren niet alleen richting de corridor verschoven (zie vorige punt), maar ook één stramien van de buurtstraat af geschoven;
- Naar aanleiding van het windtunnel onderzoek is het kantoorvolume op de hoek steeg-Muntbergweg meer uitgevuld richting de Muntbergweg zelf.

In onderstaande figuren is het verschil tussen ontwerp (rode lijn) en het kavelpaspoort (blauwe lijn) gevisualiseerd.



Figuur 2.5: verschillen ontwerp vs. kavelpaspoort

Beeldkwaliteit

Deze uitgangspunten hebben geleid tot het ontwerp zoals weergegeven in figuren op deze en volgende pagina's. De architectuur van de verschillende volumes laat duidelijk de functie zien die zij herbergen. De woonvolumes hebben een duidelijke woonuitstraling en de kantoorgebouwen zijn duidelijk te onderscheiden als kantoor. De plint zal voornamelijk bestaan uit voorzieningen. De materialisatie van het gebouw moet dit ondersteunen. De verschillende volumes Small, Medium, Large hebben ieder een eigen uitstraling en materialisatie. Het Small volume sluit qua verfijning goed aan bij informele/dorpse karakter van de corridor en de volumes Medium en Large sluiten goed aan bij de meer stedelijke buurtstraat en Muntbergweg.

De plinten van deze volumes zijn met extra zorg gedetailleerd. Materialen zijn 'echte' materialen die aantrekkelijk verouderen. Voor heel Amsterdam gelden de welstandcriteria uit de Welstandsnota van Amsterdam. "De Schoonheid van Amsterdam 2016". Momenteel wordt er een nieuw beeldkwaliteitsplan voor Amstel III opgesteld dat naar verwachting medio 2020 het vigerende beleid wordt. Vooruitlopen op dit beleid is dit gebouw vormgegeven.



Figuur 2.6: situering nieuw complex (paars is bebouwd, groen is onbebouwd)



Figuur 2.7: gevelaanzichten

Openbaar gebied

De openbare ruimte ten noorden van het kavel wordt aan de gemeente geleverd. Het trottoir en de publiek toegankelijke buitenruimte ten oosten van het kavel wordt ingericht door de initiatiefnemer. De publiek toegankelijke buitenruimte aan alle kanten van het gebouw, inclusief verlichting, wordt hoogwaardig ingericht. Hierbij gelden de gemeentelijke richtlijnen als referentiekader (Puccini). Er wordt een duidelijke familiale band gecreëerd in detaillering en materialisatie van de buitenruimte. De overgang van de bebouwing en de openbare ruimte is gelijkvloers. In de openbare ruimte worden geen objecten (trappen, hekken, slagbomen, asbakken, nietjes etc.) geplaatst ten behoeve van het gebouw. Eventueel benodigde trafo's en objecten ten behoeve van andere energiesystemen of dataverkeer worden inpandig opgelost.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld op 13 maart 2012) staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk stelt dat er een aanpak dient te ontstaan waarmee Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte richt zich op 13 nationale belangen behorend onder de drie streefdoelen:

- *Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland*
- *Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid*
- *Waarborgen kwaliteit leefomgeving*

Uit bovenstaande drie doelen zijn de dertien nationale belangen naar voren gekomen. Deze zijn geografisch weergegeven via de Nationale hoofdstructuur.

Doorwerking projectgebied

Het projectgebied is niet binnen een Nationale Hoofdstructuur gelegen. Met het project zijn de 13 belangen, waarvoor decentrale overheden geen beleidsvrijheid hebben, niet aan de orde. Derhalve is er geen sprake van nationale belangen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd.

Doorwerking projectgebied

Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in strijd zijn met één van de nationale belangen. De ontwikkeling is dus in overeenstemming met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling

De ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro; hierna 'ladder') is een verplicht motiveeringsinstrument voor iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling (art. 1.1.1. Bro). De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Bij een ruimtelijk plan die nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet is het noodzaak de behoefte aan te tonen plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking projectgebied

Gelet op de omvang van het woonprogramma en niet-woonprogramma van het initiatief, moet het plan beschouwd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' en is de toets aan de Ladder wettelijk verplicht. In bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing is een uitgebreide verantwoording van de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen waarin de behoefte naar het woonprogramma en niet-woonprogramma is onderzocht. Hier volgen de belangrijkste resultaten van de verantwoording en de conclusie.

Behoefte

Wonen

Het toevoegen van de woningen voorziet in een kwantitatieve behoefte en kan worden ingepast in de bestaande plancapaciteit. Binnen de gemeente Amsterdam is tot 2030 een concrete woningbehoefte van ruim 56.000 woningen. Daartegenover staat een netto harde plancapaciteit van circa 44.000 woningen. Dit betekent een concrete behoefte aan circa 12.000 woningen tot 2030. Voor de MRA geldt dat sprake is van een concrete behoefte aan ruim 42.500 woningen. Wanneer uitsluitend wordt ingezet op middeldure en sociale huurwoningen voldoet het initiatief nadrukkelijk in een kwalitatieve behoefte. In heel Amsterdam bestaat veel behoefte in deze segmenten en binnen de ontwikkeling van Amstel III ligt hierop nadrukkelijk de focus. Hoewel het initiatief zelf niet voldoet aan de 40-40-20 regel draagt de ontwikkeling wel bij aan de 40-40-20 balans in het totale gebied en voldoet het daarmee als nog aan de criteria uit de spelregels vanuit het woonbeleid

Kantoren en bedrijven

Het beoogde programma om ca. 10.000 m² kantoorruimte te realiseren voldoet zowel kwantitatief als kwalitatief aan de behoefte binnen het verzorgingsgebied en wordt dus passend geacht binnen de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Dat betekent dat een toevoeging van ca. 6.000 m² mogelijk is in het bestaande plangebied.

De gemeente Amsterdam wordt in toenemende zin geconfronteerd met een grote ruimtedruk in de kern en grotere onderlinge verschillen in banengroei. Er is meer vraag en opname van kantoorruimtes en een afnemend aanbod hoofdzakelijk door onttrekking, terwijl er sinds 1995 een structurele groei van werkgelegenheid is van ca. 2%, waarvan meer dan de helft in kantoorhoudende bedrijvigheid. Dit vertaalt zich in de behoefte aan kantoorruimte. Voor heel Amsterdam vraagt dit aan de ene kant actief inzetten op een netto toevoeging van 125.000 m² per jaar op de bestaande kantorenvoorraad. Een deel daarvan kan gerealiseerd worden in het gebied Amstel III. Aan de andere kant geldt er specifiek voor Amstel III een vervangingsopgave van 40.000 m² in de periode 2019-2022 en 40.000 m² in de periode 2023-2026. Tegelijkertijd is de ambitie dat het kantoorvolume in het gebied in principe gelijk moet blijven. Samen zorgt dit ervoor dat er de komende jaren nog een kwantitatieve behoefte blijft bestaan aan kantoorruimte.

Gelijktijdig verandert de vraag in de kantorenmarkt. Zo vervaagt de klassieke scheiding tussen wonen en werken; de functies gaan zich steeds meer mengen. In de geactualiseerde Kantorenstrategie 2017 van de gemeente Amsterdam komt naar voren dat de gemeente voor een forse woningopgave staat én tevens voldoende ruimte moet bieden voor de (nieuwe) economie. Deze opgaven vult de gemeente in door verdichting binnen het stedelijk weefsel en transformatie van monofunctionele werklocaties naar gemengde hoogstedelijke woonwerkmilieus. Een van de locaties waarin dit moet gaan plaatsvinden is het Amstel III gebied. Dat kan aan de ene kant door te voldoen aan de sterke vraag naar kleinere kantoorruimtes in gemengde en informele milieus en aan de andere kant in het grotere segment van bedrijven met circa 100 werknemers (> 1.500 m² bvo) en 200-250 werknemers, waar het beschikbaar aanbod erg laag is. Bovendien is het gebied Amstel III beschreven als een kansrijke locatie voor een innovatiedistrict, gericht op *medical health*. Mede met behulp van deze ontwikkeling kan dat in Amstel III bereikt worden. Dat betekent dat het initiatief past binnen de (veranderende) kwalitatieve behoefte.

Horeca

In de huidige situatie is Amstel III een werklocatie waar circa 55.000 mensen werkzaam zijn. In de toekomstige situatie wordt Amstel III een gemengde stadswijk waar circa 10.000 mensen woonachtig zijn, maar ook het werkprogramma een sterke component blijft. Daarmee is er onmiskenbaar behoefte aan horeca en is de realisatie van circa 600 m² bvo (restaurant) in kwantitatieve zin te verantwoorden. Met deze omvang en groei is er niet de verwachting dat er onaanvaardbare effecten optreden.

De ontwikkeling is tevens in kwalitatieve zin te onderbouwen. In Amstel III vindt volop stedelijke vernieuwing plaats en de wijk verandert de komende jaren van kantorengedrag naar gemengde stadswijk voor wonen, werken en ontspannen¹. Horeca is een belangrijke component van stedelijke vernieuwing en levert een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijke woon- werk en- leefomgeving, zoals ook beleidsmatig wordt onderkend.

¹ Gemeente Amsterdam, Amstel III: ontwikkeling woongebied gemixt met werken, peildatum 15-01-2015

Maatschappelijke voorzieningen

De wijk Amstel III wordt de komende jaren getransformeerd tot levendige gemengde stadswijk. Het aantal woningen neemt toe met ongeveer 4.750 tot 6.250 woningen(!). En de verwachting is dat het daarna nog verder doorgroeit met als gevolg meer inwoners. Daarmee ontstaat er aanzienlijk draagvlak voor de beoogde functies. Gelet op de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen gaat het om minimaal 37.500 m² bvo. Vooralsnog zijn er weinig van deze functies aanwezig in de wijk Amstel III. Het gebied is nu hoofdzakelijk in gebruik door kantoren en bedrijven. Met de ontwikkeling van Amstel III tot gemengde stadswijk zal de behoefte aan diverse maatschappelijke (wijkgerichte) functies en ondersteunende dienstverlening dus nadrukkelijk toenemen.

Sportvoorzieningen: fitness

In het verzorgingsgebied neemt het inwonertal de komende jaren aanzienlijk toe, met name in Amstel III. Uitgaande van de vraag en gelet op het huidig aanwezige aanbod in de omgeving en de omvang daarvan is er nog op dit moment nog enige marktruimte voor fitnessvoorzieningen variërend van 450 tot 1.300 m². De marktruimte stijgt in het afgebakende verzorgingsgebied tot 2030 naar maximaal 3.500 m² bvo. De kwalitatieve behoefte zit met name in de (grotere) omvang van het programma van de fitnessvoorziening. Bovendien kan het complementair zijn door de focus op 'beleving', wellness en/of 'gezondheidsachtige' functies (zoals preventie, fysiotherapie, revalidatie, leefstijladvies). Op die manier past het in kwalitatieve zin uitstekend als sportfaciliteit binnen het hoogstedelijke milieu dat de komende jaren gaat ontstaan.

Een gemengde (hoogstedelijke) stadswijk is bovendien meer dan alleen wonen en werken. De mix van sport- horeca- en maatschappelijke voorzieningen draagt in hoge mate bij aan het woon- werk- en leefklimaat in de wijk. Maatschappelijke voorzieningen zijn nodig en kansrijk binnen de verdichting van de wijk en gelden als basis voor haar bewoners. Hierdoor zijn diverse (maatschappelijke) functies met een wijkgerichte, ondersteunende en basisfunctie voor de inwoners uitstekend inpasbaar in de toekomstige gemengde wijk.

Stedelijk gebied

Het gebied Amstel III, waar de Paasheuvelweg onderdeel van uit maakt, is onderdeel van het bestaande stedelijk gebied van de gemeente Amsterdam. Momenteel zijn hier al stedelijke functies (o.a. kantoren en bedrijven) aanwezig. Het bestaande monofunctionele gebouw wordt getransformeerd naar een multifunctioneel gebouw.

Aanvaardbaarheid van de effecten

De herontwikkeling van Amstel III is primair gericht op het realiseren van een gemengd woon-, werk- en recreëergebied. Het plangebied zal in ruimtelijk-functionele zin gaan aansluiten bij deze ambitie. Het wordt veel meer dan nu een gemengde wijk voor zowel bewoners als werknemers in het gebied. Het beoogde programma vervult hierin een wezenlijke functie, waarbij de verschillende functies elkaar onderling versterken, wat kan leiden tot additionele vraag voor de verschillende functies (behoefte) van binnen en buiten het gebied. De overige voorzieningen, zoals horeca, sport en maatschappelijke voorzieningen hebben een belangrijke verbindende functie voor de wijk.

Voor alle functies is er sprake van een duidelijke behoefte. Er is namelijk voldoende 'vraag' (kwantitatief en/of kwalitatief) naar de ontwikkeling.

- Voor horeca, fitness en maatschappelijke voorzieningen betekent dit dat er ook na realisatie van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante aanbieders in het verzorgingsgebied nog voldoende omzet te behalen blijft voor economisch-duurzaam functioneren. Het leeg komen van een (eventueel aanwezige) aanbieder als gevolg van de ontwikkeling is op voorhand dan ook niet te verwachten. Mocht door de toegenomen concurrentie een bedrijf in de relevante sectoren leegkomen, dan nog is er geen sprake van een onaanvaardbare situatie. Het zal, mede gezien het bovenstaande, in alle gevallen gaan om een enkele aanbieder.
- Voor kantoren geldt wel dat er naar verwachting geen kantoorpanden leeg zouden kunnen komen te staan als gevolg van de ontwikkeling. Gezien de kwalitatieve mismatch op de Amsterdamse markt zullen deze bedrijven voor een belangrijk deel nu nog niet elders een ruimte gaan huren en dus ook geen leegstand achterlaten. Voor zover dat wel het geval is, zullen verplaatsingen, gezien het ruimtebeslag van deze bedrijven, naar verwachting niet leiden tot een dusdanige leegstand dat sprake is van een onaanvaardbare situatie. Voor de grotere bedrijven geldt dat zij een uitbreidingsvraag zullen hebben, waardoor zij hoe dan ook genooddaakt zijn het huidige kantoor te verlaten. Voor courante kantoorpanden zal herinvulling dan geen probleem zijn in de huidige Amsterdamse markt en die in de komende jaren. Indien dit oudere, incourante kantoorruimtes betreft, dan kan het achterlaten van de ruimtes leiden tot leegstand. Mogelijk dat het investeringen van de vastgoedeigenaar vergt om tot een herinvulling te komen (bijv. verduurzaming van het pand of transformatie). Dit zal naar verwachting echter niet leiden tot een onaanvaardbare situatie. Het betreft immers slechts enkele bedrijven/panden die momenteel op verschillende locaties gevestigd zijn.

De effecten van de beoogde nieuwe functies zijn per saldo derhalve positief en richten zich vooral op de lokale structuur. Er worden geen substantiële (negatieve) effecten verwacht op de betrokken functies in het gebied en de directe omgeving en geen (onaanvaardbare) toename van de leegstand in deze sectoren. Kortom, de ontwikkeling heeft vooral positieve effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat in het gebied Amstel III en sluit aan bij de ambities van partijen voor de komende jaren.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 heeft de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. De huidige provinciale plannen (Structuurvisie, het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, het Milieubeleidsplan, de Watervisie en de Agenda Groen) komen te vervallen en gaan op in één integrale omgevingsvisie voor de fysieke leefomgeving met onderliggende programma's.

De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kunnen we voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau houden. Dit betekent dat in Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt

gegarandeerd; de ruimte voor economische ontwikkeling wordt altijd in samenhang met dit uitgangspunt beschouwd. Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van onze inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen om onze provincie sociaal-inclusief te houden. Maar ook om de grote investeringen op te brengen die nodig zijn voor onder meer de transitie naar een duurzame energiehuishouding, de overgang naar een circulaire economie en het behoud van ons karakteristieke landschap.

Deze visie laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetsen we vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe we omgaan met opgaven die op onze samenleving afkomen en die we willen faciliteren. Dat doen we door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- *Dynamisch schiereiland* – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- *Metropool in ontwikkeling* – hierin beschrijven we hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitain systeem vergroten we de agglomeratiekracht.
- *Sterke kernen, sterke regio's* – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
- *Nieuwe energie* – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- *Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving* – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver. Van de kansen die onze kusten bieden voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling in Dynamisch schiereiland tot de economische mogelijkheden die de transitie naar duurzame energie bieden voor de 'draaischijven' Den Helder en NZKG. De bewegingen verbinden deze economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het metropolitaine landschap nadrukkelijk onderdeel te maken van het gehele metropolitaine systeem, inclusief de verstedelijking, alsook om de agrifoodsector te ondersteunen als partner om de biodiversiteit te vergroten.

Doorwerking projectgebied

In de Omgevingsvisie wordt besproken dat er een goede balans dient te zijn tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. In hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing is beschreven dat onderhavige ontwikkeling vanuit milieutechnisch oogpunt aanvaardbaar is. Zo zijn er onderzoeken verricht naar onder andere de bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, akoestiek en de flora en fauna.

In de huidige situatie (zie hiervoor hoofdstuk 1) staan op de projectlocatie twee bedrijfsgebouwen. Deze worden gesloopt. Het realiseren van een gemengde woon-werk omgeving sluit aan bij de visie en kenmerken van het gebied. Het gebied Amstel Oost III wordt getransformeerd van een monofunctionele kantooromgeving naar een multifunctionele woon-werk omgeving. Met het plan wordt invulling gegeven aan de woningbehoefte in de provincie en tevens aan de ontwikkeling van een samenhangend metropolitaan systeem door binnenstedelijke verdichting. Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling in lijn is met de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vindt u de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. De laatste wijziging van de PRV is op 14 januari 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. In deze wijziging zijn onder andere de artikelen met betrekking tot Kleinschalige ontwikkeling, Natuurnetwerk Nederland en Strandzonerings aangepast. De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden.

Doorwerking projectgebied

Het hele projectgebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De herontwikkeling van het terrein naar een woon-werk omgeving met voorzieningen past daarmee binnen de kaders van de Verordening.

Ruimtelijke plannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen. Conform het gemeentelijk beleid voldoet het ontwerp aan de duurzaamheidseisen die de gemeente Amsterdam stelt. Zo wordt het volledige dakoppervlakte benut voor zonne-energie.

Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling in lijn is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de

concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

De MRA heeft om de samenwerking te bevorderen een actieagenda opgesteld met 7 actiepunten:

1. Ruimte geven aan wonen en werken;
2. Slimmer en innovatiever werken;
3. De leefkwaliteit verbeteren;
4. Transitie naar een schone economie;
5. Beter verbinden;
6. Klimaatbestendig maken.

Doorwerking projectgebied

Van 2016 tot 2040 worden er 250.000 woningen bijgebouwd in de MRA. Dat gebeurt vooral binnenstedelijk, door verdichting en door transformatie en herstructurering van overbodige kantoren, bedrijventerreinen en een glastuinbouwgebied. Onderhavige ontwikkeling is derhalve geheel in lijn met de MRA. Bestaande kantoorlocaties worden getransformeerd naar een aantrekkelijk levendig stads-dorp met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief in lijn is met de MRA.

3.3.2 Visie Noordzeekanaalgebied

De gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad), de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben samen de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Het doel van de visie is dit specifieke gebied een bijdrage te laten leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wonen, werken, natuur en recreëren dienen daarvoor op een goede manier samen te (blijven) gaan. De visie bevat beslissingen voor de korte en langere termijn.

Het vormgeven aan de ambities van de MRA leidt tot uitdagingen op het gebied van economie, verstedelijking/ woningbouw, bereikbaarheid, ecologie, natuur en landschap, duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Een belangrijke basis binnen de MRA wordt gelegd door:

- Goede bereikbaarheid mede door luchthaven met grote hoeveelheid bestemmingen en moderne zeehaven;
- Internetknooppunt;
- Kenniseconomie;
- Zakelijke dienstverlening;
- Aantrekkelijke woon- en leefomgeving;

Doorwerking projectgebied

In de Visie wordt gesproken over het ontwikkelen van (hoog)stedelijke woonwerkmilieus. Een centrum-stedelijk woonwerkmilieu kenmerkt zich door een mix van wonen, werken, stedelijke voorzieningen en een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Onderhavige ontwikkeling is in lijn met de Visie, daar er bestaande kantoorlocaties worden getransformeerd naar een aantrekkelijk levendig stads-dorp met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn en blijven voor haar bewoners en voor de mensen die er werken en bezoeken. Dit betekent dat de stad woningen moet blijven bouwen die in de behoefte voorziet en een aantrekkelijke stedelijke woonomgeving moet bieden, waarin er ruimte is voor een goede mix van wonen, werken en voorzieningen.

Doorwerking projectgebied

De ontwikkeling in het gebied Amstel III is specifiek benoemd in de Structuurvisie Amsterdam 2040: *“Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog) stedelijk woonwerkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren – nabij de stations Bijlmer-Arena, Bullewijk en Holendrecht- wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen (leisure, onderwijs, health/sport, religie, maatschappelijk) toegevoegd. Er ligt een ambitie om ten minste 5.000 woningen in dit oostelijk deel van Amstel III toe te voegen. Aanvankelijk (2010-2020) zal dit om stedelijke nichewoonvormen, zoals appartementen voor expats, zeer luxe woningen, collectief particulier opdrachtgeverschap, atelierwoningen en studenten-/starterswoningen en nieuwe woon-werkconcepten, gaan. Geleidelijk (ná 2020 à 2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensiveert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor hybride formules, horeca en diverse voorzieningen. Dit ‘new urban district’ tussen Arena en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen.”*

Onderhavige ontwikkeling is onderdeel van de ontwikkeling van Amstel III en is derhalve in lijn met de structuurvisie.

3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen. Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Doorwerking projectgebied

De omliggende gebouwen hebben een bouwhoogte van ca. 10 meter tot 35 meter. Het hoogste punt van het beoogde bouwvolume in het projectgebied bedraagt 60 meter boven maaiveld. Er is derhalve sprake van hoogbouw. Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de impact op het stedelijk landschap is verplicht wanneer er sprake is van hoogbouw initiatieven vanaf 60 meter of hoger, met uitzondering van de stimuleringsgebieden. Gezien de bouwhoogte van het grootste volume maximaal 60 meter bedraagt en sprake is van ligging in een stimuleringsgebied is voor onderhavige ontwikkeling een HER niet noodzakelijk.

Windhinderonderzoek

Door Peutz is een windklimaatonderzoek uitgevoerd (projectnummer: G18590-6-RA-003, datum: 30 juni 2020) met als doel het inzichtelijk maken en beoordelen van het windklimaat in het invloedsgebied van de geplande nieuwbouw. Het complete onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen, hier volgen de belangrijkste resultaten. Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de geplande situatie zonder toevoeging van windafschermende maatregelen is op verschillende plaatsen een zeer slecht windklimaat vastgesteld, in combinatie met een overschrijding van het gevaarcriterium. Dit is met name het geval ten noorden van de geplande nieuwbouw in de Buurtstraat, en ten zuiden van de geplande nieuwbouw in de Steeg.
- In de eindvariant van de geplande situatie, waarbij windafschermende maatregelen zijn toegepast, is het windklimaat sterk verbeterd.
- In het openbaar gebied ten noorden van de geplande nieuwbouw, in de Buurtstraat, is het windklimaat sterk verbeterd, en is nu een goed tot matig windklimaat vastgesteld.
- Ten noordoosten van de geplande nieuwbouw, in de Corridor, is het windklimaat lokaal verbeterd en is goed windklimaat goed tot lokaal matig.
- In het openbaar gebied aan de zuidzijde van de geplande nieuwbouw, in de Steeg, is het windklimaat ook sterk verbeterd ten opzichte van de oorspronkelijk geplande situatie. Hier is nu een goed tot matig windklimaat te verwachten.
- Dankzij de windafschermende maatregelen wordt een slecht windklimaat in het openbaar gebied voorkomen, waardoor in de eindvariant sprake is van een overwegend goed en lokaal

matig windklimaat. Ter plaatse van (deels verplaatste) gebouwentrees kan met lokale windafschermende maatregelen een goed tot matig windklimaat worden gerealiseerd. Tevens is dankzij de windafschermende maatregelen niet langer sprake van een overschrijding van het gevaarcriterium.

Zonnestudie

Door architect Dam Partners is een zonnestudie uitgevoerd (juni 2020) met als doel het inzichtelijk maken en beoordelen van de schaduwwerking als gevolg van de geplande nieuwbouw. De bestaande alsmede nieuwe situatie zijn opgenomen in de bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit de studie blijkt dat sprake is van enige verslechtering van de bezonning van achterliggende percelen en panden, hetgeen was te verwachten. Door beide large-scale volumes aan de zuidzijde van de medium-volumes van de woningen en kantoren te plaatsen, wordt de schaduwwerking zoveel mogelijk beperkt. De schaduwwerking op de corridor is het directe gevolg van de gekozen stedenbouwkundige opzet van het hele gebied. De wijzigingen die zijn aangebracht na het windtunnelonderzoek verbeteren aan de noordzijde de bezonning van de openbare ruimte, waardoor de totale schaduwwerking zoveel als mogelijk wordt beperkt. Uit de studie blijkt dat sprake is van enige verslechtering van de bezonning van achterliggende percelen en panden, hetgeen eveneens was te verwachten. Dit gegeven is meegenomen in de planschaderisicoanalyse. Het aspect schaduwwerking zorgt in ieder geval niet tot een belemmering van het beoogde bouwvolume.

3.4.3 Koers 2025 en Ruimte voor de economie van morgen

Koers 2025 operationaliseert de gemeentelijke structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren van grof naar fijn beredeneerde keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want de stad groeit. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid neemt toe en ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel. Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie nestelt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

Doorwerking projectgebied

Het gebied Amstel III is specifiek genoemd in Koers 2025 als zo'n gebied waar de klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid kan vervagen. De groei van de stedelijke kenniseconomie, die behoefte heeft aan interactie en nabijheid, vraagt om wijken en kantoorgebieden met een grotere functiemenging. Amsterdam kan bij gebiedsontwikkeling inzetten op gebieden die maximaal kunnen bijdragen aan het versterken van het innovatieve vermogen van de stad. Amstel III is daar één van. Onderhavige ontwikkeling voorziet in de transformatie van een monofunctionele kantoorlocatie en draagt daardoor bij aan de uitgangspunten van Koers 2025.

3.4.4 Agenda duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstofdioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

Doorwerking projectgebied

Met onderhavig bouwplan worden alle dakvlakken benut om een positieve bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsopgaven binnen het gebied. Denk hierbij aan regenopvang ten dienste van rainproof, energie opwekken met zonnepanelen (in onderhavig plan worden op de daken ca. 260 PV-panelen geplaatst) en bijvoorbeeld daktuinen die de biodiversiteit vergroten. Daarnaast wordt conform de gemeentelijke duurzaamheidsregelgeving en –ambities gebouwd (Duurzaam bouwen in Amsterdam, mei 2019) en worden er verschillende afvalcontainers geplaatst om de waardestromen (glas, papier en plastic) te scheiden. Het plan is in lijn met de Agenda duurzaamheid. Hierna wordt ingegaan op verschillende aspecten hiervan.

Energie EPC norm / BENG 2015

Omdat de gemeente Amsterdam een voorbeeldfunctie voor heel Nederland wil uitdragen is de EPC-eis voor nieuwbouwwoningen in Amsterdam verscherpt naar 0,2. Aan de aanvullende eis van 0,266 ($1,33 \times 0,2$) hoeft uitsluitend te worden voldaan indien er gebruik wordt gemaakt van externe opwekking van duurzame elektriciteit. Het plan zal voldoen aan de strenge (EPC of BENG 2015 eisen) die van toepassing zijn in Amsterdam. Door de toepassingen van een energiezuinig CERA ventilatiesysteem wordt het energieverbruik substantieel verminderd. De kantoren zijn bovendien voorzien van balkons, waardoor sprake is van minder zonbelasting in de kantoorruimten. In een separate rapportage wordt ingegaan op de onderliggende berekeningen.

Slimme laadpalen en autodelen

Voor de parkeerplaatsen geldt dat deze alle voorbereid worden voor de plaatsing van “slimme” laadpalen en dat ca. 20% van de parkeerplaatsen reeds wordt voorzien van deze laadpalen. Daarnaast zal worden ingezet op autodelen omdat dit het autobezit daadwerkelijk terugbrengt en ruimte bespaart. Een (elektrisch) autodeelconcept maakt onderdeel uit van de ontwikkeling. De initiatiefnemer is met meerdere partijen in gesprek voor het leveren van een mobiliteitsplan ten behoeve van het project, zowel te gebruiken voor de kantoren als de woningen. Er zullen deelfietsen, deelscooters en deelauto's ter beschikking worden gesteld (zo mogelijk allen elektrisch). Er is nog geen keuze gemaakt met welke partij hiervoor een contract wordt aangegaan. Tenslotte zullen er douches voor personeel worden geplaatst (als stimulans voor gebruik van de fiets) en wordt in de entreehal een beeldscherm voorzien met info over vertrektijden van het OV.

Hemelwater opslag en debiet

In het ontwerp wordt uitgegaan van de gestelde normering van eigen hemelwateropvang van 60 mm/uur op eigen terrein en een debiet van 1 mm/uur. Het vertraagd afvoeren van hemelwater wordt gedaan door het in de bodem te infiltreren of via het (nabijgelegen) oppervlaktewater aan de achterzijde van de ontwikkeling. Het waterbergend en -reducerend systeem wordt vormgegeven door een zogenaamd 'groen-blauw'-dak. Het voor dit project toe te passen 'retentiedak' beschikt over unieke gepatenteerde technieken, die gecombineerd kunnen worden met allerlei dakbegroeiingen, daktuinen en/of systemen van bestratingen. Een technische beschrijving van dit dak is opgenomen in bijlage 17 (Retentievoorzieningen hemelwater, 30 juni 2020).

Natuurinclusief bouwen en groen in openbare ruimte

In het ontwerp wordt rekening gehouden met het concept van natuurinclusief bouwen, het plan voldoet ook aan de Amsterdamse Groennorm. Hiervoor is ruimte voorzien op de dakvlakken alsmede in het aansluitende openbare gebied rondom de ontwikkeling. De volgende ingrepen en toevoegingen worden in het gebouw en de omgeving toegepast:

- Nestkasten voor inheemse vogelsoorten, gierzwaluw, huismus e.d.;
- Plantsoorten op basis van inheemse soorten;
- Opnemen van een bijenhotel;
- Opnemen van maatregelen die worden genoemd in het flora- en faunaonderzoek, bijvoorbeeld maatregelen voor rode lijst soorten;
- Vanuit WELL zie verderop) toepassen van "eetbaar groen" (moestuin);
- WELL vraagt ook om gebruik van natuurlijke materialen met bijvoorbeeld DUBO-keur vanuit BREEAM als leidraad;
- Waar enigszins mogelijk toepassen van verticaal groen.

Bij de gebiedsontwikkeling wordt hier verder vorm en inhoud aan gegeven, een en ander conform de gebiedsvisie. Sowieso wordt daarbij aansluiting gezocht bij de hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

Circulariteit en afvalscheiding

In het ontwerp wordt rekening gehouden met circulariteit en/of MPG-criteria. Zo wordt FSC-gecertificeerd hout gebruikt in de gevels van de SMALL-woningen. Andere maatregelen die worden toegepast

zijn het toepassen van biobased materialen en van hergebruikte of gerecyclede materialen. Het uitgangspunt is dat afvalscheiding bij de bron gefaciliteerd wordt. Er wordt aangesloten bij het afvalinzamelingsstelsel van het gebied (ondergrondse afvalcontainers in combinatie met in pandige inzameling). Er zal daarnaast een compostvat worden toegepast. Door een flexibele indeling van het gebouw tussentijdse worden functiewijzigingen zonder ingrijpende verbouwingen mogelijk gemaakt.

WELL-certificering

De initiatiefnemer is voornemens de ontwikkeling te laten certificeren volgens WELL (*WELL-core, certificaat Goud*). In de gebouwde omgeving zijn veel verschillende certificeringsmethoden en labels voorhanden voor het 'meten' van de duurzaamheid. Elk van de methoden richten zich op bepaalde aspecten in en om het gebouw. De meeste van deze certificeringsmethoden richten zich op de duurzaamheid van het gebouw. Een bekende is de BREEAM-methode. Naast het feit dat een duurzaam gebouw van belang is voor de omgeving, het milieu, is een gebouw ontworpen met de gebruiker als middelpunt van belang voor het welzijn en de beleving van de gebouwgebruiker.

WELL is opgericht door het bedrijf Delos. Dit is een onroerend goed en technologiebedrijf uit de Verenigde Staten. Ze zijn pioniers op het gebied van gezonde gebouwen en hebben het International WELL Building Institute (IWBI) opgericht. Dit is een algemeen nut beogende instelling. Ze gebruiken hun inkomsten voor onderzoek en het verbeteren van de WELL Standard. Na zes jaar van onderzoek is in 2014 de *WELL Building Standard* geïntroduceerd. Na aanpassingen en verbeteringen is in 2018 een vernieuwde versie geïntroduceerd die allesomvattend is en toegepast kan worden op alle soorten gebouwen. Er zijn drie ambitieniveaus mogelijk. Dit zijn zilver, goud en platina. Afhankelijk de ambitie van de opdrachtgever en de functies in het gebouw kan in een vroeg stadium een richting gegeven worden. Om gebouwgebruikers, die gebouwen hebben met over het algemeen huurdersruimten, te stimuleren WELL na te streven is het voor een casco gebouw ook mogelijk een certificaat te behalen (WELL-core). Wat WELL anders maakt dan methodes zoals BREEAM is dat het volledig gestoeld is op prestatie/verificatie.

Een onafhankelijk assessor gaat zelf op locatie, voordat het gebouw wordt opgeleverd, een aantal testen uitvoeren, zoals het meten van luchtkwaliteit, verlichtingssterkte en geluidsniveaus. Op basis van het eindrapport wordt het gebouw voorzien van een certificaat. Omdat de prestaties van het gebouw van belang zijn voor het welzijn en de beleving van de gebouwgebruiker is monitoring een belangrijk aspect. Naast het aanleveren van monitoringsrapportages wordt het gebouw ook om de drie jaar hergecertificeerd.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Iedere ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat er in de beoogde situatie sprake is van goede omgevingscondities, waarbij er geen sprake is van overlast en hinder in relatie tot omliggende functies. Anderzijds dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. In dit hoofdstuk wordt het planvoornemen getoetst aan de relevante milieuaspecten (bodem, water, milieuzonering en externe veiligheid) en op andere sectorale regelgeving (bijvoorbeeld archeologie, cultuurhistorie en ecologie).

4.1 Milieueffectrapportage

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor activiteiten die zijn opgenomen in het Besluit m.e.r. bijlage D. Daarnaast kan er sprake zijn van direct m.e.r.-plichtige activiteiten. Dit is aan de orde voor activiteiten die voorkomen in bijlage C van het Besluit m.e.r.

Voor activiteiten genoemd in bijlage D Besluit m.e.r. bepaalt het bevoegd gezag of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Doorwerking projectgebied

Indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Aanbeveling is om de gemeente te verzoeken om een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming van de omgevingsvergunning 'Paasheuvelweg 22A en B' geen milieueffectrapportage wordt vereist. In de bijlages bij deze ruimtelijke onderbouwing is een m.e.r.-aanmeldingsnotitie opgenomen (separate notitie).

4.2 Bodemkwaliteit

Een beoordeling van de haalbaarheid van een ontwikkeling is verplicht. Het bodemonderzoek, en dan met name onderzoek naar de bodemkwaliteit, maakt onderdeel uit van deze afweging. Er is wettelijk vastgelegd dat een omgevingsvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer vastgesteld. In deze nota staat het gebruik van de bodem centraal. De gemeente Amsterdam wil met deze Nota een praktische richtlijn bieden hoe in Amsterdam met grond, vrijkomende grond en baggerspecie moet worden omgesprongen. Het document is primair gericht aan gemeentelijke afdelingen die veel met grond werken, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs. Daarnaast bevat de Nota ook enkele onderwerpen die direct of indirect raken aan het dagelijks leven van bewoners in de stad, zoals mensen die een kelder willen graven, mensen met tuinen en jonge kinderen. Ook beschrijft de Nota pragmatische methoden van bodemsanering die niet alleen juridisch stand houden, maar ook oog hebben voor gezond verstand, kostenbesparing en milieuwinst.

Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde Nota Bodembeheer voor Amsterdam ingevuld. De eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. De gemeente stelt zich als doel de grond schoon te houden en heeft daartoe gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in een gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

Doorwerking projectgebied

Om de bodemkwaliteit van het projectgebied inzichtelijk te maken is door Milon een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (projectnummer: 20192425, datum: 9 juni 2020). Er is getoetst aan het PFAS-beleid van de gemeente Amsterdam. Het complete onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Hier volgen de resultaten van het onderzoek.

De bodemopbouw bestaat tot circa 1,5 m-mv uit zand. Hieronder is tot circa 3,5 m-mv een veenlaag aanwezig met daaronder een kleilaag. Plaatselijk wordt grindhoudend zand aangetroffen en zijn in de bovengrond bijmengingen met menggranulaat of baksteen aangetroffen. Bij één boring in de bovengrond zijn zwakke puinbijmengingen aangetroffen. Analytisch zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten aan PCB, PAK en minerale olie aangetroffen. In de veenlaag zijn licht verhoogde gehalten aan kobalt, koper, zink, molybdeen, kwik en lood aangetroffen en een sterk verhoogd gehalte aan nikkel. Na uitsplitsing van dit mengmonster is enkel in de veenlaag een licht verhoogd gehalte nikkel aangetroffen. Verder zijn in de overige individuele monsters geen verhoogde gehalten aangetroffen. In de ondergrond in de kleilaag is enkel een licht verhoogd gehalte aan molybdeen aangetroffen. In het grondwater is enkel barium licht verhoogd aangetroffen.

De verhoogde gehalten hebben naar alle waarschijnlijkheid een relatie met de aanwezige ophooglaag van onbekende samenstelling. Bekend is dat hier dergelijke verhoogde gehalten kunnen voorkomen. De onderzoeksresultaten komen overeen met de resultaten van eerder uitgevoerde bodemonderzoeken. Hierdoor wordt geen relatie verwacht met het gebruik van de locatie als bedrijfspand met parkeerplaats.

Tevens zijn in meerdere mengmonsters van de grond verhoogde gehalten PFAS aangetroffen. De gehalten liggen boven de bepalingsgrens en boven de ondergrens zoals bepaald in de beleidsregels door de gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland, waardoor er formeel gezien sprake is van een verontreiniging. Er worden echter geen gehalten aangetroffen boven de norm waarbij bodemsanering noodzakelijk is.

Tijdens de veldwerkzaamheden is zowel op het maaiveld als in het opgegraven en opgeboorde materiaal geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Uit het laboratoriumonderzoek blijkt dat enkel in het grondmengmonster met menggranulaat bijmengingen, een verhoogd asbestgehalte is aangetoond in de fijne fractie. Dit gehalte ligt echter ruim onder de grens voor het verplicht uitvoeren van een nader asbestonderzoek. In de overige monsters zijn geen asbestgehalten boven de detectielimiet aangetoond.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de chemische milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voldoende is vastgesteld en dat de aangetoonde verontreinigingen geen vervolgonderzoek behoeven. Wel moet er met de afzet van grond rekening gehouden worden met de aangetoonde gehalten PFAS. Er gelden op basis van de huidige regelgeving beperkingen voor hergebruik van de grond. Afhankelijk van de afzetlocatie en de op dat moment geldende normen voor PFAS dient een ontgravingsplan te worden bepaald. De normen voor PFAS zijn zeer recent vastgesteld en aan verandering onderhevig.

4.3 Water

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmings- en wijzigingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming). Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De grondwaterzorg is een gemeentelijke taak. Waternet (de voormalige dienst Waterbeheer en Riolering, DWR) voert deze taak uit voor de gemeente Amsterdam.

De gemeente vervult een actieve rol bij het terugdringen van emissies door diffuse bronnen, in zowel nieuwbouwlocaties als bestaande bebouwing, door toepassing van het bouwbesluit. Gezien de grootte

van de ontwikkeling kunnen aanvullende eisen gesteld worden om ter plaatse hemelwater te verwerken. Hiervoor is overleg met het bevoegd gezag noodzakelijk. Hieronder zijn enkele aandachtspunten opgenomen.

Voor het hemelwater is de insteek:

- (her)gebruik heeft de voorkeur;
- de perceeleigenaar is er in principe zelf verantwoordelijk voor dat hemelwater op zijn eigen terrein niet tot overlast en vervuiling leidt (bij hemzelf of bij derden).

Doorwerking projectgebied

Door Milon is een watertoets opgesteld (projectnummer: 20192332, datum: 9 januari 2020). De complete rapportage van de watertoets is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Hier volgen de resultaten van het onderzoek.

De ontwikkeling op in het projectgebied heeft tot gevolg dat het verharde oppervlakte afneemt met 250 m². Gezien er nieuwbouw gerealiseerd gaat worden stelt het bevoegd gezag dat dit op hydrologisch neutrale manier ontwikkeld dient te worden. In de keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht staat als uitgangspunt beschreven dat 20% van de toename van het verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd in de vorm van het aanleggen van open water. Gezien in het huidige planvoornemen sprake is van een afname van het verhard oppervlak is er geen directe verplichting hiertoe. Desondanks is het aan te raden om in deze fase van het project invulling te geven aan de wijze waarop hemelwater in het projectgebied geborgen en afgevoerd wordt.

In het ontwerp is veel ruimte vrijgehouden voor groenstructuren. Zo worden er berken geplant en wordt er aan de achterzijde van de nieuwe flat een pocketpark aangelegd. In het pocketpark kan een wadi aangelegd worden die kan dienen als waterbergingsvoorziening voor de nieuwe gebouwen. Via een ondergrondse duiker/of overstort kan het hemelwater dat op het flatgebouw valt naar de andere kant van de corridor geloosd worden. Bij het aanleggen van de wadi dient wel rekening gehouden te worden met de hoge grondwaterspiegel van circa 0,4 m -mv.

De te realiseren parkeerkelder in het projectgebied kan de doorstroming van het grondwater beperken. Een dergelijke barrière kan significante grondwaterstandverhogingen en verlagingen teweegbrengen in de directe omgeving van de kelder. De effecten hiervan zijn door CRUX Engineering nader onderzocht in een geohydrologisch onderzoek (projectnummer: 20192332, datum: 9 januari 2020). De complete rapportage hiervan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de veranderingen in de freatische grondwaterstanden rondom de parkeerkelder nihil zijn (minder dan 1,0 cm) als gevolg van een lage natuurlijke grondwaterstroming. De berekende invloed van de kelder op de grondwaterstand vallen ruimschoots binnen de onzekerheidsmarge van het geohydrologisch model, parameters en grondwaterstandsmetingen. In de praktijk wordt veelal een onzekerheidsmarge van 5 cm aangenomen, waar deze grondwaterstandverandering ruimschoots binnen valt. Er is geen barrièrewerking vanwege de parkeerkelder te verwachten.

In haar mail van 22 mei jl. heeft Waternet aangegeven geen verdere opmerkingen te hebben op het ingediende VO-plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten (Staat van Bedrijfsactiviteiten) wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Gemengd gebied

Voorts wordt onderscheid gemaakt in twee verschillende gebiedstypen: rustige woonwijk c.q. rustig buitengebied enerzijds en gemengd gebied anderzijds. De richtafstanden gaan uit van eerstgenoemd gebiedstype. Indien er sprake is van 'gemengd gebied' mag echter één afstandsstap worden teruggeschakeld. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging.

Doorwerking projectgebied

Het projectgebied ligt in een gebied waar op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Amstel Oost' (vastgesteld 11-9-2013) gemengde functies mogelijk zijn. Dit zijn kantoren, bedrijven in de milieucategorie 1 en 2, culturele voorzieningen, dienstverlening etc. De grootste milieucategorie die in dit gebied voorkomt is milieucategorie 2, met een grootste richtafstand van 30 meter. Direct naast de toekomstige woningen komen andere functies voor zoals horeca en bedrijven, leisure-functies, kantoren, etc.

Het gebied waarin de projectlocatie ligt kan door de nabije aanwezigheid van wegen, andere woonfuncties en bedrijvigheid worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden. Daar is in dit geval sprake van. De grootste richtafstand

bedraagt hierdoor 10 meter. Aangezien de afstand tussen de woningen in het beoogde bouwvolume en het bouwvlak van het meest nabij gelegen bedrijfslocatie ca. 30 bedraagt is er geen sprake van hinder.

In het projectgebied zelf worden naast woningen ook kantoren en enkele voorzieningen ontwikkeld. Deze kunnen ook tot hinder leiden bij de woningen in het projectgebied of omliggende milieugevoelige functies. Kantoren hebben milieucategorie 1 met een grootste richtafstand van 10 meter. Gezien de ligging in gemengd gebied kan deze afstand verlaagd worden tot 0 meter. De kantoren leiden niet tot hinder. De voorzieningen hebben milieucategorie en kennen een grootste richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De afstand tussen de voorzieningen en de woningen in het plangebied is groter dan 10 meter. Bovendien zal er vanwege het gemengde karakter van onderhavige gebiedsontwikkeling de functiemeningen van wonen en werken/voorzieningen in het projectgebied acceptabel. Er ontstaat geen strijdigheid ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening.

4.5 Akoestiek

De grondslag voor de bescherming van geluidgevoelige bestemmingen is verankerd in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh beschermt de volgende geluidgevoelige bestemmingen:

- woningen;
- andere geluidgevoelige gebouwen;
- geluidgevoelige terreinen.

Onder een woning wordt verstaan: gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van de geldende planologische status (bestemmingsplan, beheersverordening, of omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan of beheersverordening).

Onder andere geluidgevoelige gebouwen zijn aangewezen:

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

Doorwerking projectgebied

Met onderhavig initiatief worden woningen gerealiseerd. Woningen zijn overeenkomstig het gestelde in de Wgh geluidgevoelige objecten. Derhalve is door Peutz een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier SRMII opgesteld (projectnummer: G18590-5-RA_002, datum: 28 februari 2020), waarin is getoetst aan het Amsterdamse geluidsbeleid. De complete rapportage van het akoestisch onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat voor de beschouwde wegen hogere waarden in het kader van de Wgh nodig zijn. Na het treffen van maatregelen wordt de geluidbelasting van de woningen zodanig gereduceerd dat voldaan wordt aan het Hogere waarden beleid van de gemeente Amsterdam.

Om aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam te voldoen dienen de balkons van de appartementen een zodanige geluidreductie te bewerkstelligen dat op de gevel achter het balkon voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (Wgh) van 48 dB. Derhalve is een aanvullende notitie de benodigde uitvoering van balkons ter realisatie van een stille zijde berekend (Peutz, projectnummer: G18590-7-NO-002, datum: 9 juni 2020). De notitie is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de volgende opbouw van het balkon noodzakelijk is om te voldoen wordt de benodigde geluidreductie en spuiventilatie:

- Voor de woningen met een aan het balkon grenzende slaapkamer met een oppervlak tot 13,4 m² worden ongedempte openingen met een oppervlak van 0,31 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan zowel de eis voor de stille zijde als aan de eis voor de spuiventilatie.
- Voor de woningen met een aan het balkon grenzende slaapkamer met een oppervlak groter dan 13,4 m² (tot maximaal 18,5 m²) worden ongedempte openingen met een oppervlak van 0,5 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan de eis voor de spuiventilatie. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met ten hoogste 2 dB overschreden. Dit betreft 24 appartementen aan de westzijde van het appartementengebouw. Conform het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam is voor de stille zijde een overschrijding tot 3 dB toelaatbaar. Hiermee wordt derhalve voldaan aan het geluidbeleid.

Verder blijkt uit de berekeningen het volgende:

- Voor de balkons met een oppervlak van 7,5 m² op de 17e en 18e verdieping aan de westgevel worden ongedempte openingen met een oppervlak van 0,7 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan zowel de eis voor de stille zijde als aan de eis voor de spuiventilatie.
- Voor de balkons met een oppervlak van 3 m² op de verdiepingen 5 tot en met 16 aan de noordgevel worden ongedempte openingen met een oppervlak van 0,7 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan zowel de eis van 53 dB voor het onderbreken van de dove gevel als aan de eis voor de spuiventilatie.
- Voor de balkons met een oppervlak van 7,5 m² op de 17e en 18e verdieping aan de noordgevel worden ongedempte openingen met een oppervlak van 3 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan zowel de eis voor de stille zijde als aan de eis voor de spuiventilatie.
- Voor alle overige balkons met een oppervlak van 4,7 m² op alle verdiepingen aan de oost- en noordgevel worden ongedempte openingen met een oppervlak van 0,5 m² toegepast. Hiermee wordt voldaan aan zowel de eis voor de stille zijde als aan de eis voor de spuiventilatie:
 - o de gecumuleerde geluidbelasting van deze gevels bedraagt namelijk 59 dB of lager en het verschil tussen de geluidbelasting voor de gevel van de galerij en de gevel van de woning (ΔR) bedraagt 11 dB. De geluidbelasting op de gevel van de woning bedraagt derhalve 48 dB of lager.
 - o Het oppervlak van de aan deze gevels grenzende slaapkamer is 18,5 m² of minder. Met een ongedempte opening van 0,5 m² wordt dan aan de eis voor de spuiventilatie voldaan.

Bovenstaande maatregelen zijn in het bouwontwerp verwerkt. Derhalve kan de gemeente Amsterdam hogere waarden verlenen en vormt de Wgh geen belemmering voor dit planvoornemen.

4.6 Verkeer en parkeren

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een parkeerbehoefte en hebben een bepaalde verkeersgeneratie. Door Mobycon is een verkeerskundige toets gemaakt waarin de effecten op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie- en afwikkeling in beeld zijn gebracht (projectnummer: M06602-M-E08, datum: 30 juni 2020). Uitgangspunten hierbij zijn geweest:

- maximaal 162 woningen;
- kantorencomplex van ca. 10.100 m² bvo;
- consultatiebureau (of vergelijkbare functie) van ca. 840 m² bvo;
- fitnesscentrum van ca. 1.600 m² bvo;
- horecagelegenheid/lunchroom van ca. 640 m² bvo.

Wat betreft de commerciële functies binnen het project (kantoren, fitness en diverse horeca) wordt uitgegaan van een ruime marge qua oppervlakken waardoor wordt geanticipeerd op eventuele uitbreiding van deze functies. Uit de berekeningen blijkt vervolgens of ook in dat geval in voldoende eigen parkeercapaciteit kan worden voorzien binnen het plan.

Parkeerbehoefte

Autoparkeren

Op basis van de 'Nota Parkeernormen Auto' van de gemeente Amsterdam is een berekening gemaakt van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (zonder rekening te houden met de huidige parkeerbehoefte). De gemeente Amsterdam gaat in haar beleid omtrent de parkeernormen uit van A-, B- en C-locaties. Voor elke locatie gelden andere parkeernormen. Volgens de kaart die in hoofdstuk 2 van dit beleid wordt getoond, is het gebied rondom de Paasheuvelweg als B-locatie geclassificeerd. Voor B-locaties gelden de volgende parkeernormen:

- bij woningen tot 30 m² BVO: een minimumnorm van 0,1 parkeerplekken per woning;
- bij woningen tussen de 30 m² en 60 m² BVO: een minimumnorm van 0,3 parkeerplekken per woning;
- bij woningen boven 60 m² BVO: een minimumnorm van 0,6 parkeerplekken per woning;
- voor alle sociale en middeldure huurwoningen: geen minimumparkeernorm.

Aangezien het hier sociale en middeldure huurwoningen betreft, geldt geen minimumparkeernorm. Voor bezoekers geldt voor alle woningtypes een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woning. Voor de woningen zijn er dus afgerond minimaal 17 parkeerplaatsen voor auto's nodig.

Voor de kantorencomplexen geeft het beleid van de gemeente Amsterdam aan dat er maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bruto-vloeroppervlakte nodig is. Een minimumnorm wordt er niet gegeven om kantoren de mogelijkheid te geven om geen parkeerplaatsen te realiseren en in te zetten op stimulering van andere vervoerswijzen. De oppervlakte bedraagt circa 10.100 m². Het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen voor het kantorencomplex bedraagt daarmee 0 en het maximum aantal bedraagt 81.

Voor de parkeernormen van de overige functies verwijst het beleid naar de richtlijnen van het CROW. Het CROW gaat bij consultatiebureaus (rekening houdend met type “gezondheidscentrum”) volgens haar tool ‘Verkeersgeneratie en parkeren’ uit van het minimale aantal benodigde parkeerplaatsen van 16 (bij een bruto-vloeroppervlakte van circa 840 m²). Bij fitnesscentra is dit minimaal 69 (bij een bruto-vloeroppervlakte van circa 1.600 m²). Voor lunchrooms geeft het CROW geen parkeernorm, maar het ASVV 2012 geeft wel een parkeernorm voor het vergelijkbare type “café/bar/cafetaria”. Er wordt uitgegaan van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto-vloeroppervlakte. De oppervlakte bedraagt circa 640 m². Het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen voor de lunchroom bedraagt daarmee 32.

De totale parkeerbehoefte van de nieuwe functie (dus zonder rekening te houden met de parkeerbehoefte van de huidige functie) bedraagt minimaal 134 parkeerplaatsen voor auto's. Echter, hier moet nog rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages per functie. Immers, hiermee kan beargumenteerd worden dat het aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden bijgesteld kan worden. Deze aanwezigheidspercentages (gebaseerd op CROW-richtlijnen) zijn in de volgende tabel te zien, met daaronder de minimum parkeerbehoefte per moment. Het CROW kent aanwezigheidspercentages voor cafés, bars en cafetaria's, maar niet specifiek voor lunchrooms/daghoreca. We hebben dan ook de aanwezigheidspercentages voor de lunchroom zelf ingeschat, waarbij we zoveel mogelijk gebruik hebben gemaakt van de percentages van het type “café/bar/cafetaria”.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50% 0	50% 0	90% 0	80% 0	100% 0	60% 0	80% 0	70% 0
Woningen bezoekers	10% 1,6	20% 3,2	80% 13,0	70% 11,3	0% 0	60% 9,7	100% 16,2	70% 11,3
Kantoren	100% 0	100% 0	5% 0	5% 0	0% 0	0% 0	0% 0	0% 0
Sportschool/dansstudio	50% 34,4	50% 34,4	100% 68,8	100% 68,8	0% 0	100% 68,8	100% 68,8	75% 51,6
Gezondheidscentrum	100% 16,8	75% 12,6	10% 1,7	10% 1,7	0% 0	10% 1,7	10% 1,7	10% 1,7
Lunchroom ²	30% 9,6	40% 12,8	0% 0	0% 0	0% 0	100% 32	0% 0	45% 14,4
Totale parkeer-behoefte	63	64	84	82	0	113	87	80

Momenteel zijn er 107 parkeerplaatsen gepland in een parkeergarage onder het te realiseren pand. Dit betekent dat er voor het autoverkeer 6 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd zouden worden. Echter, we kunnen in dit geval gefundeerd afwijken van de parkeernormen. De te realiseren lunchroom en het fitnesscentrum zijn namelijk met name bedoeld voor bewoners en het kantoorpersoneel. Voor dit ‘interne’ deel zou praktisch gezien niet opnieuw een parkeerbehoefte berekend hoeven te worden, aangezien deze al verwerkt is bij de berekening van de woningen en kantoren. Wanneer wordt gesteld dat 80% van de bezoekers van het restaurant van ‘buitenaf’ komt en wanneer voor het fitnesscentrum uit wordt gegaan van 100% van ‘buitenaf’, daalt de parkeerbehoefte voor de lunchroom van minimaal 32 naar minimaal 26 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte zou dan minimaal 107

parkeerplaatsen bedragen, waarmee het te realiseren aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage voldoende is. Aangezien met een ruimte marge is gerekend bij dit 'intern gebruik', zal de verwachte parkeerbehoefte zelfs nog lager uitvallen dan de beschreven 107 parkeerplaatsen.

Belangrijk is dat de parkeerplaatsen voorbereid dienen te worden voor "slimme" laadpalen en dat circa 20% van de parkeerplaatsen hier al van moet worden voorzien. Het betreft hier dus circa 22 parkeerplaatsen welke moeten worden voorzien van een "slimme" laadpaal.

Fietsparkeren

Omtrent de parkeernormen voor fietsen gaat de gemeente Amsterdam in haar beleid uit van zones. Voor elke zone gelden andere parkeernormen. Volgens de kaart die in hoofdstuk 3 van dit beleid wordt getoond, is het gebied rondom de Paasheuvelweg als zone 3 geclassificeerd, waar een laag fietsgebruik geldt. De volgende parkeernormen zijn geldig voor woningen:

- bij woningen onder de 50 m2 BVO: een minimumnorm van 2 parkeerplekken per woning voor bewoners;
- bij woningen tussen de 50 en 75 m2 BVO: een minimumnorm van 3 parkeerplekken per woning voor bewoners;
- bij woningen tussen de 75 en 100 m2 BVO: een minimumnorm van 4 parkeerplekken per woning voor bewoners;
- bij woningen tussen de 100 en 125 m2 BVO: een minimumnorm van 5 parkeerplekken per woning voor bewoners;
- bij woningen boven de 125 m2 BVO: een minimumnorm van 6 parkeerplekken per woning voor bewoners;
- bij alle woningen: een minimumnorm van 0,5 parkeerplekken per woning voor bezoekers.

Het nieuwe plan gaat uit van maximaal 17 woningen onder de 50 m2 BVO, maximaal 127 woningen tussen de 50 m2 en 75 m2 BVO, maximaal 17 woningen tussen de 75 m2 en 100 m2 BVO, maximaal 1 woning tussen de 100 m2 en 125 m2 BVO en geen woningen boven de 125 m2 BVO. Het totaal aantal woningen bedraagt maximaal 162. Het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor fietsen voor de bewoners betreft daarmee afgerond 488 parkeerplaatsen en voor de bezoekers afgerond 81 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte voor de woningen betreft daarmee afgerond 569 parkeerplaatsen.

De volgende parkeernormen zijn geldig voor de overige voorzieningen:

- bij kantoren: een minimumnorm van 1,45 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO (totaal circa 10.100 m2 BVO);
- bij een gezondheidscentrum: een minimumnorm van 1 parkeerplaats per 100 m2 BVO voor werknemers (totaal circa 840 m2 BVO);
- bij een gezondheidscentrum: een minimumnorm van 1 parkeerplaats per 100 m2 BVO voor bezoekers (totaal circa 840 m2 BVO);
- bij een fitnesscentrum: een minimumnorm van 4 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO (totaal circa 1.600 m2 BVO);

- bij een lunchroom: een minimumnorm van 5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO (totaal circa 640 m² BVO).

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor fietsen voor de overige voorzieningen betreft daarmee afgerond minimaal 260. In totaal zijn er dus voor alle voorzieningen samen minimaal 828 parkeerplaatsen voor fietsen nodig.

Echter, ook hier moet nog rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages (gebaseerd op CROW-richtlijnen) zijn opnieuw in de volgende tabel te zien, met daaronder de minimum parkeerbehoefte per moment. Het hoogste aantal is een minimale parkeerbehoefte van 578 parkeerplaatsen op werkdagavonden. Er kan gesteld worden dat 5% hiervan (29 parkeerplaatsen) voor bakfietsen is, 15% (87 parkeerplaatsen) voor buitenmodellen en de overige 80% (462 parkeerplaatsen) voor gewone fietsen.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50% 244	50% 244	90% 439,2	80% 390,4	100% 488	60% 292,8	80% 390,4	70% 341,6
Woningen bezoekers	10% 8,1	20% 16,2	80% 64,8	70% 56,7	0% 0	60% 48,6	100% 81	70% 56,7
Kantoren	100% 146,5	100% 146,5	5% 7,3	5% 7,3	0% 0	0% 0	0% 0	0% 0
Sportschool/dansstudio	50% 32	50% 32	100% 64	100% 64	0% 0	100% 64	100% 64	75% 48
Gezondheidscentrum	100% 16,8	75% 12,6	10% 1,7	10% 1,7	0% 0	10% 1,7	10% 1,7	10% 1,7
Lunchroom ³	30% 9,6	40% 12,8	0% 0	0% 0	0% 0	100% 32	0% 0	45% 14,4
Totale parkeer-behoefte	457	465	578	521	488	440	538	463

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor reguliere fietsen is volgens de plannen 612 plaatsen voor wonen en 198 plaatsen voor de kantoren. Totaal bedraagt dit 810 parkeerplaatsen. Er zijn dus voldoende parkeerplaatsen om te voldoen aan de norm.

Berekening parkeerbehoefte scooters

De gemeente Amsterdam kent speciale parkeernormen voor scooters. Voor woningen wordt uitgegaan van 0,13 parkeerplaatsen per woning. Het totaal aantal woningen bedraagt maximaal 162. Het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor scooters voor de woningen betreft daarmee afgerond 22. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers, dus wordt ervan uitgegaan dat deze normen voor bewoners zullen gelden.

De volgende parkeernormen zijn geldig voor de overige voorzieningen:

- bij kantoren: een minimumnorm van 0,25 parkeerplaatsen per 100 m² BVO (totaal circa 10.100 m² BVO);

- bij een gezondheidscentrum: een minimumnorm van 0,16 parkeerplaats per 100 m2 BVO voor werknemers (totaal circa 840 m2 BVO);
- bij een gezondheidscentrum: een minimumnorm van 0,022 parkeerplaats per 100 m2 BVO voor bezoekers (totaal circa 840 m2 BVO);
- bij een fitnesscentrum: een minimumnorm van 0,5 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO (totaal circa 1.600 m2 BVO);
- bij een lunchroom: een minimumnorm van 0,5 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO (totaal circa 640 m2 BVO).

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor scooters voor de overige voorzieningen betreft daarmee afgerond minimaal 38. In totaal zijn er dus voor alle voorzieningen samen minimaal 60 parkeerplaatsen voor scooters nodig. Echter, ook hier moet nog rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages (gebaseerd op CROW-richtlijnen) zijn opnieuw in de volgende tabel te zien, met daaronder de minimum parkeerbehoefte per moment. Het hoogste aantal is een minimale parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen op werkdagen overdag

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	10,5	10,5	19	16,8	21,1	12,6	16,8	14,7
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
	0	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
	25,3	25,3	1,3	1,3	0	0	0	0
Sportschool/dansstudio	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
	4	4	8	8	0	8	8	6
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
	1,5	1,1	0,2	0,2	0	0,2	0,2	0,2
Lunchroom ⁴	30%	40%	0%	0%	0%	100%	0%	45%
	1	1,3	0	0	0	3,2	0	1,4
Totale parkeer-behoefte	43	43	29	27	22	24	25	23

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor scooters is volgens de plannen 26 plaatsen voor wonen en 25 plaatsen voor de kantoren. Totaal bedraagt dit 51 parkeerplaatsen. Er zijn dus voldoende parkeerplaatsen om te voldoen aan de norm.

Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van de maximaal 162 woningen te bepalen, zijn we in de CROW-tool uitgegaan van de hoofdgroep “wonen”. Er worden sociale/middeldure huurappartementen gerealiseerd. Daarvoor zijn er twee mogelijke types te kiezen in de tool, namelijk “huurhuis, sociale huur” en “huur, etage, midden/goedkoop”. Van deze twee types levert het type “huurhuis, sociale huur” de hoogste verkeersgeneratie op, dus kiezen we voor dit type. Daarmee wordt rekening gehouden met de maximale planologische invulling binnen de keuzes die al gemaakt zijn. Voor de berekening van de kantoren zijn we uitgegaan van de hoofdgroep “werken” met als type “kantoor (zonder baliefunctie)”. De be-

rekening van het consultatiebureau is gebaseerd op hoofdgroep “gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen” met als type “gezondheidscentrum”. Immers, het is onzeker of specifiek een consultatiebureau wordt gerealiseerd. Door rekening te houden met het type “gezondheidscentrum” houden we rekening met een andere functie die een grotere verkeersgeneratie heeft. Voor het fitnesscentrum zijn we uitgegaan van hoofdgroep “sport, cultuur en ontspanning” met als type “fitnesscentrum”.

Tot slot hebben we de verkeersgeneratie van de lunchroomgelegenheid ingeschat op basis van een intern uitgevoerd onderzoek voor de gemeente Renkum in mei 2019 betreffende een verkeerskundig advies voor centrumplan Doorwerth. De CROW-tool en het ASVV 2012 geven geen kencijfers voor specifiek lunchrooms. Het ASVV 2012 geeft enkel globale kencijfers van restaurants. In het onderzoek voor de gemeente Renkum is berekend dat een horecagelegenheid van 150 m² een verkeersgeneratie oplevert van 27 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal motorvoertuigen hebben we vermenigvuldigd met de verhouding tussen de oppervlakte van de lunchroom van deze ontwikkeling (600 m²) en de horecagelegenheid van het eerdere onderzoek (150 m²).

Voor de ligging in de gemeente is gekozen voor “rest bebouwde kom”. Dit hebben we gebaseerd op het gegeven dat het plangebied buiten de ring van Amsterdam ligt en niet nabij een wijkwinkelcentrum. De rekentool van het CROW geeft de verkeersgeneratie aan voor een gemiddelde weekdag. In deze toetsing rekenen we met gemiddelde werkdagen, aangezien maximaal acceptabele intensiteiten voor een wegvak aan worden gegeven in intensiteiten per werkdag. Om de vermelde kencijfers om te rekenen naar gemiddelde verkeersgeneratie per werkdagetmaal, dienen ook deze met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (bron: CROW-publicatie 317). Om de intensiteiten in aantal motorvoertuigen vervolgens om te rekenen naar aantal pae hebben we opnieuw gebruikgemaakt van het CROW-kengetal 1,1.

De rekentool van het CROW geeft de verkeersgeneratie aan voor een gemiddelde weekdag. In deze toetsing wordt gerekend met gemiddelde werkdagen, aangezien maximaal acceptabele intensiteiten voor een wegvak aan worden gegeven in intensiteiten per werkdag. Om de vermelde kencijfers om te rekenen naar gemiddelde verkeersgeneratie per werkdagetmaal, dienen ook deze met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (bron: CROW-publicatie 317). Om de intensiteiten in aantal motorvoertuigen vervolgens om te rekenen naar aantal pae hebben we opnieuw gebruikgemaakt van het CROW-kengetal 1,1. Tot slot zijn deze getallen opgehoogd, aangezien we in deze toetsing rekenen met cijfers van 2030. We zijn uitgegaan van een groei van het verkeer van 1,5% per jaar. We hebben daarmee de verkeersgeneratie van de nieuwe functie berekend. Echter, deze cijfers geven niet aan met hoeveel de intensiteiten zullen stijgen. Immers, de verkeersgeneratie van de huidige kantoorfunctie (in 2030) moet nog van de berekende nieuwe verkeersgeneratie worden afgetrokken. Deze hebben we op dezelfde manier berekend als hiervoor beschreven, waarbij we uit zijn gegaan van een bruto-vloeroppervlakte van afgerond 6.400 m².

Uiteindelijk levert dit de volgende toename van de verkeersgeneratie in aantal pae voor het jaar 2030 op.

Ontwikkeling	Verkeersgeneratie per werkdagemaal	Verkeersgeneratie drukste ochtendspitsuur	Verkeersgeneratie drukste avondspitsuur
Kantoren nieuw	580 pae	41 pae	54 pae
Woningen nieuw	991 pae	71 pae	93 pae
Consultatiebureau nieuw	224 pae	16 pae	21 pae
Fitnesscentrum nieuw	595 pae	43 pae	56 pae
Lunchroom nieuw	163 pae	12 pae	15 pae
Totaal nieuw	2.552 pae	182 pae	239 pae
Kantoren huidig	-367 pae	-26 pae	-34 pae
Totaal toename	2.185 pae	156 pae	204 pae

Vervolgens is onderzocht of de verkeersgeneratie leidt tot knelpunten op het omliggend wegennet. Om eventuele knelpunten op wegvakniveau te berekenen, is voor elk wegvak de verhouding tussen de intensiteiten en de maximaal acceptabele intensiteiten berekend. Aan de hand daarvan zijn de toekomstige intensiteiten inzichtelijk gemaakt en de verkeersafwikkeling bepaald. In het onderzoek wordt geconstateerd dat op geen enkel wegvak en op geen enkel kruispunt sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling. Daarmee wordt geconcludeerd dat het aspect 'verkeer' de ontwikkeling bij de Paasheuvelweg in Amsterdam niet in de weg staat.

Logistieke behoefte

Voor het inschatten van de logistieke behoefte is een aanname gedaan. De kengetallen van het CROW betreffende verkeersgeneratie geven voor elke categorie percentage bezoekers aan ten opzichte van dat kengetal verkeersgeneratie. Laden en lossen valt officieel ook onder bezoekers, dus we moeten de aanname hierop baseren. Hieronder de percentages:

- Sociale/middeldure huurwoningen: 23% (ingeschat op basis van parkeerkencijfers die aangeven dat 0,3 parkeerplaatsen voor bezoek is en in totaal geldt voor deze categorie gemiddeld 1,3 parkeerplaatsen)
- Kantoren (zonder balie): 5%
- Gezondheidscentrum (of soortgelijk): 90%
- Fitnesscentrum: 94%
- Lunchroom: 90%

Als er een gemiddelde wordt berekend tussen deze vijf percentages en daarbij rekening wordt gehouden met de grootte van elke functie (op basis van BVO's een soort wegingsfactor toepassen), komt men uit op een gemiddelde van 24% bezoekers. Op basis van de aanname dat een kwart van de bezoekers 'logistieke bezoekers' zijn komt men op 6% uit. Bij de berekende verkeersgeneratie van 2.185

personenauto-equivalenten per etmaal is derhalve rekening te houden met 132 logistieke bewegingen. Gemiddeld betreft dit ongeveer 6 logistieke bewegingen per uur, met in pieksituaties maximaal een verdrievoudiging van dit aantal. In het ontwerp voor de buitenruimte wordt rekening gehouden met deze te verwachten aantallen (met name in de zuidelijk gelegen strook ter plaatse van de kantoren, op eigen terrein).

4.7 Luchtkwaliteit

Planontwikkelingen kunnen voor de luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen) mogelijk maken, maar kunnen ook ontwikkelingen mogelijk maken die bijdrage leveren aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (bijvoorbeeld bedrijven).

Volgens het blootstellingcriterium dient te worden getoetst daar waar het aannemelijk is dat zich gedurende ten minste één uur mensen kunnen bevinden, exclusief de arbeidsplaats. Dit houdt in dat de beoordeling van de luchtkwaliteit zal plaatsvinden ter plaatse van woningen. Ter plaatse van woningen worden de immissieconcentraties getoetst aan de jaargemiddelde concentraties en aan de maximaal toegestane overschrijdingen van de (24-)uurgemiddelde concentratie.

Doorwerking projectgebied

Vanwege de schaal van de voorgestane ontwikkeling is het een activiteit die niet automatisch een niet in betekenende mate (NIBM) bijdrage levert aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Door De Roever Omgevingsadvies is derhalve een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (projectnummer: 2091457.v01, datum: 14 februari 2020). Het onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Voor NO₂ geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie op plaatsen waarbij sprake kan zijn van langdurende blootstelling van mensen. Deze grenswaarde wordt bij geen enkele woning overschreden. Ter plaatse van de te realiseren en de omliggende woningen bedraagt de concentratie ten hoogste 26,6 µg/m³.

Voor PM₁₀ geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie op plaatsen waarbij sprake kan zijn van langdurende blootstelling van mensen. Deze grenswaarde wordt bij geen enkele woning overschreden. Ter plaatse van de te realiseren en de omliggende woningen bedraagt de concentratie ten hoogste 18,4 µg/m³.

Voor PM₁₀ geldt een grenswaarde van 25 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie op plaatsen waarbij sprake kan zijn van langdurende blootstelling van mensen. Deze grenswaarde wordt bij geen enkele woning overschreden. Ter plaatse van de te realiseren en de omliggende woningen bedraagt de concentratie ten hoogste 10,6 µg/m³.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de invloed op de luchtkwaliteit niet in betekenende mate (NIBM) is. Daarnaast wordt ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

4.8 Geurhinder

Geur of geuroverlast (stank) wordt veroorzaakt door verschillende processen. De emissie van specifieke stankbelaste componenten bij de procesvoering en activiteiten kunnen als hinderlijk worden ervaren. Veehouderijen veroorzaken geur door bijvoorbeeld de dierenverblijven, mestbassins, mestverwerking, productie en opslag van voer. Ook industriële bedrijven kunnen bij hun activiteiten geur uitstoten. Denk hierbij aan het bereiden van voedingsmiddelen en afvalverwerkende bedrijven.

Doorwerking projectgebied

Ten aanzien van het aspect geur wordt bepaald of de oprichting van de woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk een aantasting van de vergunde geurrechten van omliggende inrichtingen kan veroorzaken en of sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat in het projectgebied.

In de directe omgeving van het projectgebied zijn géén bedrijven aanwezig met geurrechten die hinder kunnen veroorzaken. Bovendien liggen rondom het projectgebied meerdere geurgevoelige objecten waardoor de ontwikkeling in het projectgebied niet maatgevend is. Verder worden in het projectgebied zelf geen geurbelastende activiteiten ontwikkeld waardoor de ontwikkeling geen milieugevolgen heeft. Het aspect geurhinder vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.9 Stikstof

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) uitspraak gedaan in enkele beroepszaken tegen Natura 2000-vergunningen die zijn gebaseerd op het Programma Aanpak Stikstof (PAS) 2015-2021 (Kamerstuk 32 670, nr. 146).

Het is een uitspraak die per direct consequenties heeft voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In reactie op deze uitspraak wil de minister samen met het kabinet, medeoverheden en andere maatschappelijke partners optrekken bij het in beeld brengen van de precieze gevolgen, het waar mogelijk vinden van oplossingen en het realiseren van een nieuwe toekomstbestendige stikstofaanpak. Het enige dat op dit moment bekend is, is dat een ontwikkeling geen toename van stikstof met zich mee mag brengen. In hoeverre ook extern salderen daarin een oplossingsmaatregel betreft wordt op dit moment nog onderzocht.

Doorwerking plangebied

Ten gevolge van bovengenoemde uitspraak is door De Roever Omgevingsadvies is derhalve een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (projectnummer: 2091454.v01, datum: 17 februari 2020). Het onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in zowel de aanleg- en gebruiksfase niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is derhalve geen sprake van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming. Het onderdeel stikstof vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.10 Cultuurhistorie & Archeologie

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij de planontwikkeling. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

- beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
- terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
- terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

Doorwerking plangebied

In 2008 is door de gemeente Amsterdam heeft in 2008 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het gebied Amstel III, waar het projectgebied onderdeel van uitmaakt. Dit onderzoek is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen. In het bureauonderzoek is geconcludeerd dat voor heel Amstel III een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Als gevolg van het bouwrijp maken van het gebied en grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20e eeuw, zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Daarom geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

Ter plaatse van het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden opgenomen op de gemeentelijke en provinciale cultuurhistorische waardenkaarten. Er zijn met de voorgestane ontwikkeling dan ook geen cultuurhistorische waarden in het geding.

4.11 Natuurwaarden

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden.

Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten:

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Doorwerking projectgebied

In het kader van de voorgenomen sloop en nieuwbouw in het projectgebied is het noodzakelijk te onderzoeken of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Door Econsultancy is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (projectnummer 11295.001 datum: 6 december 2019). De quickscan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. In navolgende tabel is samengevat of de voorgenomen ingrepen versturende effecten heeft op beschermde soorten en gebieden.

Soortgroep		Geschied habitat	Ingrep versturend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren of vooraf inspectie op afwezigheid van broedvogels
	jaaroud beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van nader onderzoek	nader onderzoek naar verblijfplaatsen gebouw bewonende vleermuizen noodzakelijk
	foerageergebied	nee	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van egel en diverse muizensoorten
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten als bruine kikker en gewone pad
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en dagvlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingrep versturend	Nader onderzoek	Vergunning-plicht	
Natura 2000		3,8 km	mogelijk	ja	afhankelijk van nader onderzoek	aanvullend stikstofdepositieonderzoek
Natuurnetwerk Nederland		900 m	nee	nee	nee	-
Beschermd houtopstanden		nee	nee	nee	nee	-

Vleermuisonderzoek

Uit de quickscan blijkt dat voor uitvoering van de werkzaamheden door middel van een aanvullend onderzoek duidelijkheid dient te zijn verkregen omtrent de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen bebouwing. Dit onderzoek wordt tussen mei en september 2020 uitgevoerd.

In deze regio komen meerdere vleermuissoorten voor, namelijk:

- gewone dwergvleermuis;
- ruige dwergvleermuis;
- laatvlieger;
- watervleermuis;
- meervleermuis;
- rosse vleermuis
- tweekleurige vleermuis
- gewone grootoorvleermuis
- franjestaart
- baardvleermuis

De gewone dwergvleermuis, laatvlieger en de ruige dwergvleermuis zouden gebruik kunnen maken van het gebouw, waarbij de stootvoegen in geschikte toegangen voorzien. Het voorkomen van andere soorten is op grond van de ecologie van de soorten en het bekende verspreidingsgebied niet te verwachten. In de bomen in het plangebied zijn geen geschikte holtes en spleten waargenomen. Het voorkomen van geschikte paar- en verblijfplaatsen in bomen kan daarmee uitgesloten worden.

Om negatieve effecten op eventueel gebouwbewonende vleermuizen te voorkomen kunnen, indien het nader onderzoek de aanwezigheid van vleermuizen inderdaad aantoon, voldoende maatregelen worden getroffen. Daar wordt hieronder nader op ingegaan.

Maatregelen

Voor elke aangetroffen verblijfplaats worden vier vervangende vleermuiskasten opgehangen. Deze compensatiefactor houdt rekening met de onzekerheidsmarge van vleermuisonderzoek en geschiktheid van kasten versus stenen gebouwen. Vaak gaat het dan eerst om tijdelijke kasten, die in de nabije omgeving worden opgehangen binnen 100 tot maximaal 200 meter van de betreffende verblijfplaats. Deze kasten blijven hangen totdat de permanente vleermuisvoorzieningen zijn gerealiseerd, hetzij aan gebouwen (en soms ook bomen, afhankelijk van de vleermuissoort) in de omgeving hetzij in de nieuwbouw. Bij permanente voorzieningen kan gedacht worden aan stenen inmetselekasten. Ook kan er vleermuisvriendelijk gebouwd worden, waarbij spouwmuur deels toegankelijk blijven voor vleermuizen.

Verder wordt er, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, rekening gehouden met de meest kwetsbare periode en worden verblijfplaatsen vooraf ongeschikt gemaakt tenminste 5 dagen voor start van de sloop. De kwetsbare periode varieert van de aangetroffen soorten en functies en dient op basis van de resultaten van het onderzoek bepaald te worden. Als deze maatregelen worden toegepast dan

zijn er geen negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van vleermuizen in de omgeving te verwachten. Daarom wordt, ook als het nader onderzoek de aanwezigheid van vleermuizen aantoonst, geconcludeerd dat significant negatieve effecten kunnen worden voorkomen door middel van maatregelen en dat dus een eventueel benodigde ontheffing in het kader van de Wnb afgegeven wordt.

Broedvogels

Verder kunnen overtredingen ten aanzien van algemene broedvogels op voorhand worden voorkomen door groenverwijdering en sloop buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden. Indien binnen het broedseizoen gestart wordt met de werkzaamheden, dient vooraf een inspectie plaats te vinden op afwezigheid van broedvogels. De zorgplicht dient in acht te worden genomen.

NNN en houtopstanden

Met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden worden bij de voorgenomen werkzaamheden geen bezwaren voorzien in de uitvoering van de voorgenomen hertontwikkeling op de onderzoekslocatie. Een negatief effect in het kader stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is niet op voorhand uit te sluiten, daarvoor is een aanvullend stikstofdepositieonderzoek benodigd. In paragraaf 4.9 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt het onderdeel stikstof apart behandeld.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat, na uitvoering van het vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van de vleermuis en met inachtneming van de zorgplicht, de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt voor onderhavig initiatief.

4.12 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico (dat aan activiteiten verbonden is) voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere LPG-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, vaarwegen) en buisleidingen (onder andere aardgas en brandbare vloeistoffen).

De wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Structuurvisie buisleidingen, het Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

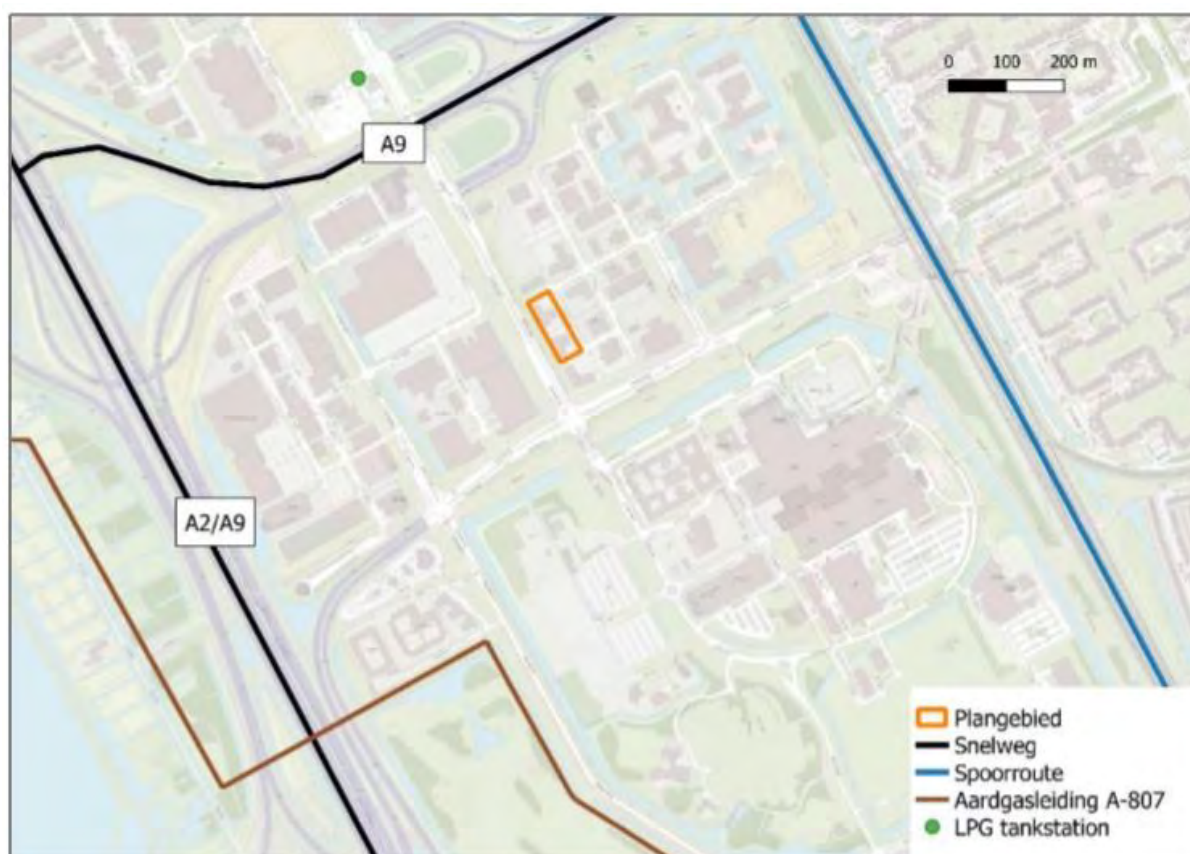
Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobronnen en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid (meer personen toevoegen aan een

gebied) kunnen om onderzoek vragen. In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

- Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas.
- Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Doorwerking projectgebied

In de omgeving van het plangebied ligt een aantal risicobronnen. Door Aviv is een scan gemaakt van deze risicobronnen en het gevolg voor de voorgestane ontwikkeling (projectnummer 194087 datum: 9 januari 2020). De scan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Het gaat om een hogedruk aardgasbuisleiding (A-807), twee snelwegen A9 en A2/A9, een spoor (Breukelen – Duivendrecht) en een LPG tankstation. Figuur 4.1 toont deze risicobronnen in de omgeving van de ontwikkellocatie.



Figuur 4.1: risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie

Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van de rijksweg A9 en van de spoorroute Breukelen – Duivendrecht. De hogedrukaardgasleiding A-807 kan buiten beschouwing worden gelaten, daar het invloedsgebied van deze leiding niet over het projectgebied leidt. Overige relevante risicobronnen zijn niet gevonden. De A9 valt onder de Regeling Basisnet. Het plangebied ligt op circa 340 meter van de weg en daarmee buiten 200 meter van de weg. Conform de Regeling Basisnet betekent dit dat het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord en berekend. De spoorroute valt onder de Regeling Basisnet spoor (route 30). Het plangebied ligt op circa 600 meter en daarmee buiten de 200 meter van de spoorroute. Dit betekent dat conform de Regeling Basisnet een berekening en verantwoording van het groepsrisico evenmin nodig is.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied. Voor de weg (A9) en het spoor (Breukelen – Duivendrecht) is het voldoende om in de toelichting bij het besluit alleen in te gaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing maakt een bouwplan mogelijk dat is bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond daarvan is de gemeenteraad verplicht om voor het wettelijk kostenverhaal een exploitatieplan vast te stellen in de zin van artikel 6.12, lid 1 Wro. De raad kan besluiten daarvan af te zien wanneer het wettelijk kostenverhaal wordt verzekerd met een anterieure grond exploitatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro.

De uitvoering van de ontwikkeling is volledig voor rekening en risico van een particuliere initiatiefnemer. Met deze initiatiefnemer heeft de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro juncto artikel 6.24 Wro. Met die overeenkomst is verzekerd dat alle wettelijk te verhalen kosten die de gemeente maakt, worden verhaald op de initiatiefnemer. Eventuele kosten voor de inrichting en overige voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Op grond daarvan kan de gemeenteraad afzien van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd.

De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De aanvraag om de omgevingsvergunning heeft onder andere betrekking op het toestaan van een gebruik in afwijking van het geldend bestemmingsplan. Op de onderhavige aanvraag is (ex artikel 3.10 lid 1, onder a Wabo) de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. In deze paragraaf wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht.

5.2.1 Tervisielegging

De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. De aanvraag, de bijlagen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de tervisielegging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van burgemeester en wethouders een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning.

5.2.2 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de rechtbank en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak

van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Windhinder**
- Bijlage 2: Aanmeldnotitie**
- Bijlage 3: Verkennend bodem- en asbestonderzoek**
- Bijlage 4: Watertoets**
- Bijlage 5: Geohydrologische analyse**
- Bijlage 6: Onderzoek wegverkeerslawaaï**
- Bijlage 7: Detaillering uitvoering balkons ter realisatie van een stille zijde**
- Bijlage 8: Verkeersonderzoek**
- Bijlage 9: Luchtkwaliteitonderzoek**
- Bijlage 10: Stikstofdepositieonderzoek**
- Bijlage 11: Archeologisch bureauonderzoek**
- Bijlage 12: Flora en faunaonderzoek**
- Bijlage 13: Externe veiligheid**
- Bijlage 14: Bezonning**
- Bijlage 15: Toets ladder voor duurzame verstedelijking Paasheuvelweg**
- Bijlage 16: Inpassing volume in omgeving**
- Bijlage 17: Retentievoorzieningen hemelwater**

