
HETTENHEUVELWEG 26, AMSTERDAM

ruimtelijke onderbouwing

12 november 2021

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	12 november 2021
KENMERK	44002008.20191230
PROJECT PROJECTLEIDER	Hettenheuvelweg 26, Amsterdam ir. R.A. Sips
OPDRACHTGEVER PROJECTNUMMER	Certitudo Property Development III B.V. 44002008.20191230
AUTEUR STATUS	S. den Breejen MSc definitief



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1.	Aanleiding
1.2.	Ligging project
1.3.	Planologische regeling
1.4.	Leeswijzer
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving	11
2.1.	Huidige situatie
2.2.	Beoogde ontwikkeling
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1.	Inleiding
3.2.	Rijksbeleid
3.3.	Provinciaal beleid
3.4.	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	31
4.1.	Verkeer en parkeren
4.2.	Wegverkeerslawaaï
4.3.	Water
4.4.	Externe veiligheid
4.5.	Milieuzonering bedrijven
4.6.	Luchtkwaliteit
4.7.	Bodem
4.8.	Ecologie
4.9.	Archeologie
4.10.	Cultuurhistorie
4.11.	Luchthavenindelingsbesluit
4.12.	Bezonning
4.13.	Windklimaat
4.14.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	49
5.1.	Economische uitvoerbaarheid
5.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1	Verkeersonderzoek V&OR
Bijlage 2	Parkeerbalans auto
Bijlage 3	Parkeerbalans fiets en scooter
Bijlage 4	Grondwater
Bijlage 5	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 6	Aanvullend PFAS-onderzoek
Bijlage 7	Onderzoek stikstofdepositie
Bijlage 8	Aerius berekening gebruiksfase
Bijlage 9	Aerius berekening sloop-aanleg
Bijlage 10	Quickscan flora & fauna
Bijlage 11	Vleermuizenonderzoek
Bijlage 12	Toetsing LIB
Bijlage 13	Bezonningsstudie
Bijlage 14	Windhinderonderzoek
Bijlage 15	Oplegnotitie Windhinderonderzoek
Bijlage 16	Besluit aanmeldnotitie vormvrije MER



TOELICHTING

RHO ADVISEURS



© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft voor de kantorenwijk Amstel III de beleidslijn ingezet om binnen dit gebied door marktpartijen de komende jaren een levendige en multifunctionele wijk te ontwikkelen met ruimte voor wonen, werken en recreëren.

Hiertoe heeft de gemeenteraad op 21 december 2017 het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief voor Amstel III vastgesteld. In navolging daarop is in nauwe samenwerking tussen de gemeente, de eigenaren in het gebied en West8, een deelgebiedsvisie opgesteld waarmee een beeld wordt geschetst van het potentieel en karakter van de gebiedsontwikkeling en de afzonderlijke ontwikkelingen daarbinnen.

Voorliggende onderbouwing heeft betrekking op één van de ontwikkelingen in Amstel III, namelijk de herontwikkeling van de locatie Hettenheuvelweg 26 door Certitudo Property Development III B.V. (hierna: Certitudo), die als gedelegeerd ontwikkelaar namens de eigenaren optreden. De vergunningen voor het project zullen op naam van de eigenaren worden aangevraagd.

Op deze locatie is nu nog een kantoorgebouw aanwezig. In de ontwikkeling die Certitudo hier voor ogen heeft, wordt dat gebouw gesloopt en wordt een nieuw gebouw gerealiseerd met ruimte voor kantoren, de mogelijkheid tot een openbaar toegankelijk restaurant in de plint en daaronder een parkeergarage.

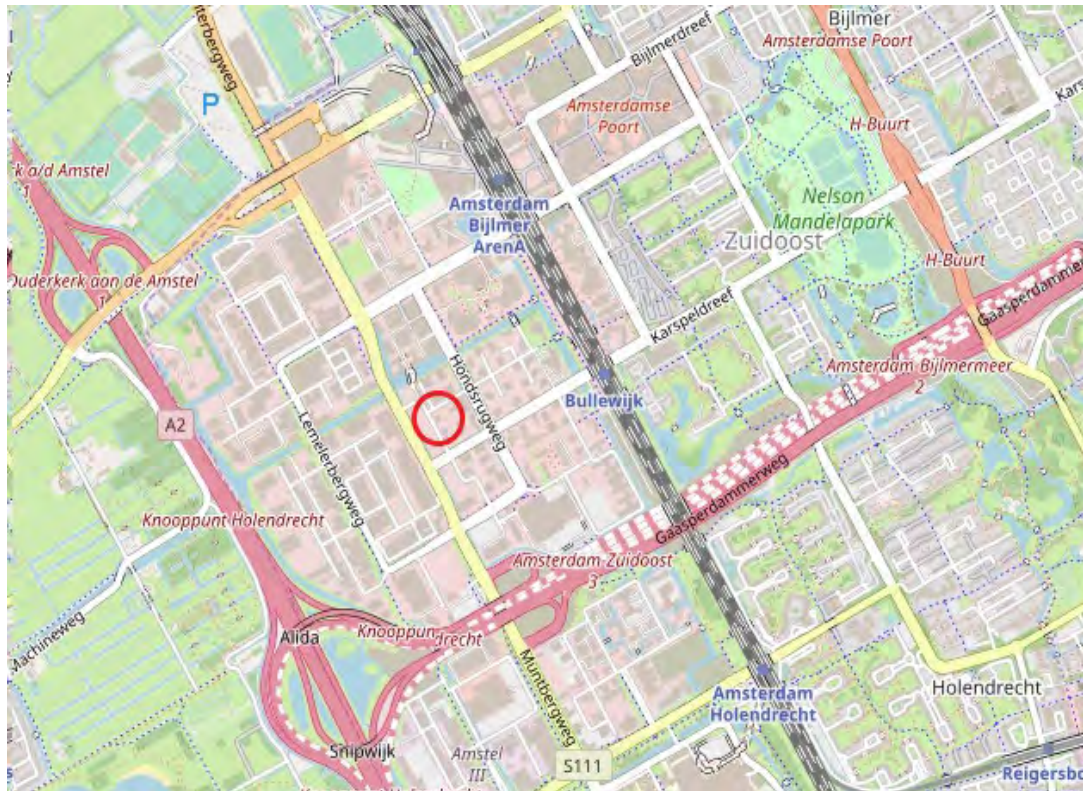
Voor het project wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen (ex artikel 2.1 lid 1 onder a, Wabo), het strijdig gebruik (ex artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo) en het kappen van houtopstanden (ex artikel 2.2 lid 1 onder g, Wabo) aangevraagd.

Omdat dit bouwplan op basis van het vigerende bestemmingsplan niet vergund kan worden, wordt daarbij artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) toegepast. Daarmee kan in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning worden verleend indien voor de beoogde ontwikkeling een ruimtelijke onderbouwing beschikbaar is waaruit blijkt dat sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Voorliggend document vormt de ruimtelijke onderbouwing bij het project Hettenheuvelweg 26.

1.2. Ligging project

Het projectgebied ligt in de kantorenwijk Amstel III, in de oksel van de A9 en de A2 en nabij metrostation Bullewijk, aan de Hettenheuvelweg. Figuur 1.1 geeft de ligging van het projectgebied weer.



Een nadere blik op het projectgebied toont de ligging tussen de Hetsenheuvelweg, de Hondsrugweg en de Hessenbergweg. In dit kwadrant zijn diverse kantoorpercelen aanwezig, waarvan Hetsenheuvelweg 26 het noordwestelijke deel van het kwadrant vormt. In figuur 1.2 is de begrenzing van het projectgebied weergegeven.

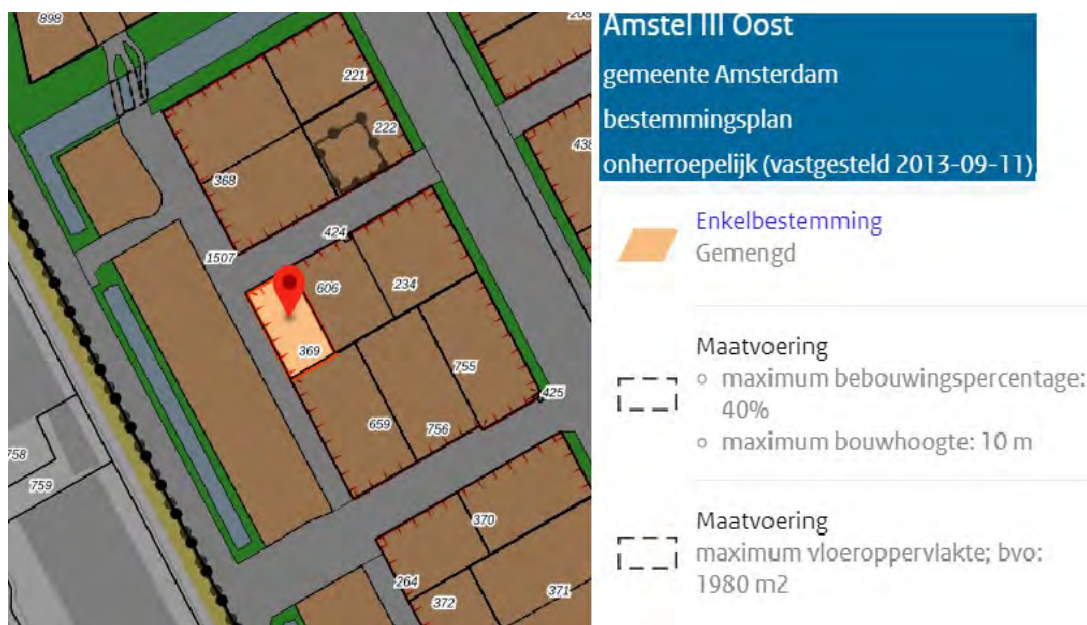


De rode lijn die het vlak in een linker- en een rechterhelft verdeelt, markeert de grens tussen het nieuwe hoofdgebouw c.q. kantoorgebouw (linkerhelft) en de naastgelegen entree van de ondergrondse parkeergarage (rechterhelft). Die entree van de parkeergarage komt op het naastgelegen perceel en is een gezamenlijke entree voor de eveneens gezamenlijke parkeergarage onder het project dat op dat naastgelegen perceel in voorbereiding is (Hettenheuvelweg 50) en het project waar deze onderbouwing betrekking op heeft (Hettenheuvelweg 26)

1.3. Planologische regeling

Bestemmingsplan Amstel III Oost

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Amstel III Oost'. Dit bestemmingsplan is op 11 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het projectgebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming Gemengd. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan, waaronder kantoren en restaurants. Het perceel (zie figuur 1.3) mag volgens het bestemmingsplan voor ten hoogste 40% bebouwd worden, waarbij een maximum bouwhoogte van 10 m van toepassing is. Voor kantoren is bovendien een maximum vloeroppervlakte van 1.980 m² vastgelegd.



Figuur 1.3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan

Strijdigheid met het bestemmingsplan

Het voorgenomen bouwplan is deels in strijd met het genoemde bestemmingsplan, het gaat om de volgende onderdelen:

1. Het vloeroppervlakte (BVO) aan kantoor is groter dan de toegestane 1980 m².
2. Het bebouwingspercentage is groter dan de toegestane 40%.
3. De bouwhoogte is hoger dan de toegestane 10 m.

1.4. Leeswijzer

Na deze inleiding komen de volgende onderdelen van deze ruimtelijke onderbouwing aan bod:

- Hoofdstuk 2 geeft een projectbeschrijving weer van de huidige situatie en de beoogde ontwikkeling;
- Hoofdstuk 3 omvat een beschrijving van het relevante ruimtelijke beleidskader op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau en een toetsing van de voorgenomen ontwikkeling hieraan;
- Hoofdstuk 4 gaat in op de toetsing van de relevante sectorale omgevingsaspecten.
- Hoofdstuk 5 beschrijft tot slot de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1. Huidige situatie

Het projectgebied maakt onderdeel uit van de kantorenwijk Amstel III, die zich half ten noorden en half ten zuiden van de A9 bevindt en ingesloten ligt tussen de A2 en het spoor Amsterdam - Utrecht. Deze monofunctionele wijk dateert uit de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw.

De locatie Hettenheuvelweg 26 ligt aan de noordzijde van de A9, op de hoek van de Hettenheuvelweg. De locatie ligt op circa 600 meter afstand van metrostation Bullewijk, op circa 500 meter van de afrit Amsterdam Zuidoost op de A9 en op circa 1 km van de afrit Ouderkerk aan de Amstel op de A2.

Op het perceel is momenteel een kantoorgebouw aanwezig, bestaande uit twee lagen. De entree van het gebouw is aan de noordzijde van het perceel gesitueerd. Het onbebouwde deel van het perceel bestaat uit verharding, met daarop parkeerplaatsen. Deze zijn zowel aan de voor- als achterzijde van het gebouw gesitueerd.



Figuur 2.1 Bestaande bebouwing vanaf de hoek van de Hettenheuvelweg (bron: Google Maps)



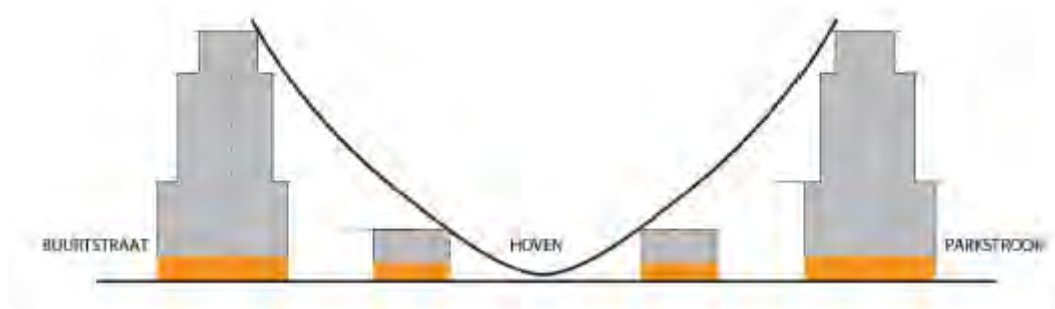
Figuur 2.2 3D luchtfoto van de huidige situatie vanaf het noordwesten (bron: Google Maps)

2.2. Beoogde ontwikkeling

Met het 'Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III' zet de gemeente Amsterdam in op transformatie van de wijk Amstel III van kantorenwijk naar een gemengde stadswijk die naast kantoren ook meer ruimte biedt aan woningen, voorzieningen en (groen) verblijfsgebieden. In hoofdstuk 3 wordt dit beleidsdocumenten als onderdeel van het beleidskader nader uiteengezet.

De keuze uit het ontwikkelperspectief om voor Amstel III in te zetten op transformatie naar een gemengde stadswijk, is in stedenbouwkundige zin verder uitgewerkt door West 8 in de Deelgebiedvisie. Deze visie geeft met name kaders mee aan de afzonderlijke initiatiefnemers die met de (her)ontwikkeling van het gebied aan de slag gaan. De belangrijkste uitgangspunten van die Gebiedvisie zijn:

- de Hondsrugweg wordt voorzien als Hondsrugpark waarlangs de hogere bouwmassa's gepositioneerd worden;
- parallel aan de Hondsrugweg, door de bestaande bouwpercelen, wordt een nieuwe, groene as voorzien: het hof;
- aan het hof worden lagere bouwmassa's voorzien;
- daar weer achter, kunnen weer hogere bouwmassa's gerealiseerd worden waardoor de dwarsdoorsnede van dit gebied als het ware een kom-vorm laat zien;



Figuur 2.3 Schematische dwarsdoorsnede bebouwingsstructuur

- de bestaande zijstraten vormen samen met nieuw aan te leggen paden de dwarsverbindingen door het gebied;
- er wordt onderscheid gemaakt in de breedte van assen en wegen, die correspondeert met het niveau waarop deze as of weg functioneert;
- door toepassing van setbacks in de bebouwing, ontstaat er een duidelijke straatwand die voor eenheid zorgt tussen de hogere en lagere bouwmassa's.

Het project: Hettenheuvelweg 26

In het licht van de bovenstaande visie op het gebied, is door Certitudo een bouwplan uitgewerkt voor de locatie Hettenheuvelweg 26. Het plan gaat uit van sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van nieuwbouw. Het programma bestaat uit kantoorruimte met in de plint een openbaar toegankelijk restaurant en daaronder een parkeergarage bestaande uit één laag.

Programma

De omvang van het programma is als volgt:

- parkeergarage: 1.281 m² BVO (46 parkeerplaatsen);
- fietsparkeren 221 m² BVO (218 stallingsplaatsen);
- scooterparkeren 86 m² BVO (27 parkeerplaatsen);
- kantoor 9.983 m² BVO;
- restaurant 654 m² BVO.

Inrichting en ontwerp

Het projectgebied betreft een hoeklocatie, met de Hettenheuvelweg die zowel langs de noord- als de westzijde van het kavel ligt. De beoogde situering van het gebouw is weergegeven in figuur 2.4. Op de noordwestelijke hoek is de hoofdentree van het gebouw af te lezen. De entree van de parkeerkelder ligt op het naastgelegen perceel (aan de noordoostzijde) en vormt een gedeelde entree van de gezamenlijke parkeergarage die onder en ten behoeve van Hettenheuvelweg 26 en het naastgelegen project Hettenheuvelweg 50 wordt gerealiseerd. Van de parkeergarage behoort 1.281 m² (46 parkeerplaatsen) aan het project Hettenheuvelweg 26 toe. Op deze situatie tekening is aan de zuidwestzijde, met grijze markering, ook het gebied aangegeven waar het openbaar toegankelijke restaurant op de begane grond een mogelijk terras kan realiseren. Hiervoor zal in een later stadium een afzonderlijke vergunning op basis van de APV worden aangevraagd.

Deze situering van het gebouw en de verdeling van functies daarbinnen, sluit aan bij de uitgangspunten uit de Gebiedsvisie. Langs de westzijde van het terrein vormt de Hettenheuvelweg een buurtstraat wat tot de keuze heeft geleid om hier de hoofdentree aan te situeren.

Langs de noordzijde heeft de Hettenheuvelweg vooral de functie om de aanliggende percelen te ontsluiten, waardoor aan deze zijde de entree van de fietsen- en scooterruimte is gesitueerd. Ook de entree van de parkeergarage bevindt zich aan deze zijde. Zoals eerder beschreven bevindt deze zich op het naastgelegen perceel en vormt dit een gedeelde entree voor de gezamenlijke parkeergarage voor de projecten Hettenheuvelweg 26 en Hettenheuvelweg 50.



Figuur 2.6 Gevelaanzichten (Bron: Rijnboutt)

De absolute bouwhoogte van het gebouw betreft circa 36 m voor de bovenste dakrand van het hoofdgebouw en ca. 40 m voor de daar bovenop geplaatste voorziening met technische installaties. De vormgeving en daarmee de uitstraling van het gebouw wordt bepaald door de verschillende hoogteniveaus en setbacks, zoals weergegeven in figuur 2.6. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de functies van de verschillende, aangrenzende straten.

- Aan de zuidoostzijde, waar het gebouw aan een voetgangersgebied grenst, zijn de bovenste drie verdiepingen dusdanig teruggetrokken dat de gevel aan de straatzijde uit zeven bouwlagen bestaat. De afwijkende vormgeving van de begane grondvloer zorgt bovendien voor een duidelijke plint.

(toekomstige) omliggende bebouwing.

- De zuidwestgevel is de enige gevel waar (voor een deel) de volledige tien bouwlagen aan één stuk doorlopen. Dit is bewust gesitueerd aan deze zijde waar de Hettenheuvelweg de functie van buurtweg heeft. Overigens wordt dit gevelbeeld elders weer gebroken door de afwijkende entree en de setback van de bovenste drie bouwlagen over een deel van de breedte.



Figuur 2.7 Impressie noordwestzijde, hoek Herikerbergweg-Hettenheuvelweg (Bron: Rijnboutt)



Figuur 2.8 Impressie zuidwestzijde (Bron: Rijnboutt)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1. Inleiding

Door de verschillende overheden is beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke doelstellingen en ontwikkelingen. Het voor dit project relevante ruimtelijk beleid wordt in dit hoofdstuk beschreven en de beoogde ontwikkeling wordt hieraan getoetst. Het hoofdstuk zoomt vanaf het Rijksbeleid, via het provinciaal beleid in op het gemeentelijk beleid.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie, ontwerp (2019)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op Rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.

In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe burens als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensieterrain. We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.

Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. We zetten in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.

3. Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en

klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Toetsing en conclusie

Het project is onderdeel van een grotere gebiedstransformatie waarbij wordt ingezet op functionele verbreding van het gebied (met zowel wonen als werken) om de leefbaarheid er te vergroten. Dit sluit aan bij het principe uit de NOVI om functies niet rigide uit elkaar te houden.

Voor het gebied is bovendien het 'Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III' opgesteld (vastgesteld 21 december 2017) en een daaruit voortvloeiende Deelgebiedsvisie opgesteld (vastgesteld door eigenaren en gemeente Amsterdam, december 2018), waarmee ruimtelijk en functioneel is bepaald binnen welke kaders de gebiedstransformatie plaats kan vinden met aandacht voor aspecten als behoefte, kwaliteit en leefbaarheid. Dit betekent dat met deze beleidsdocumenten de afweging is gemaakt welke ontwikkelingen in dit specifieke gebied gewenst zijn. Het beoogde project sluit daarbij aan (zie 3.4.3). Gelet op bovenstaande, is het project in lijn met de NOVI.

3.2.2 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het rijksbeleid voor Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart ('Wijzigingswet', 2003). De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet staan in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Het plangebied ligt binnen de zone van het LIB Schiphol. Dit betekent dat nieuwbouw getoetst moet worden aan het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Conclusie

In 4.11 wordt verder ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit project. Hieruit blijkt dat het bouwplan past binnen de randvoorwaarden van het LIB.

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is de juridisch bindende vertaling van de Omgevingsvisie naar lagere overheden. Onder de vlag van de Omgevingswet zal dit Besluit vervangen worden door zogenoemde *instructieregels*, maar vooralsnog geldt het Barro.

Hiermee wordt de visie, waarmee op Rijksniveau een toekomstperspectief wordt geschetst, vertaald in bindende regels waar lagere overheden zich bij het opstellen en vergunnen van plannen aan te houden hebben. Voorbeelden van zaken die geregeld zijn in het Barro zijn rijksvaarwegen, hoofdwegen, het 380 kV-netwerk en buisleidingen van nationaal belang.

Toetsing en conclusie

De projectlocatie ligt niet binnen zones waar op basis van het Barro beperkingen of voorwaarden van toepassing zijn. Gelet op bovenstaande, staat het Barro de uitvoering van het project niet in de weg.

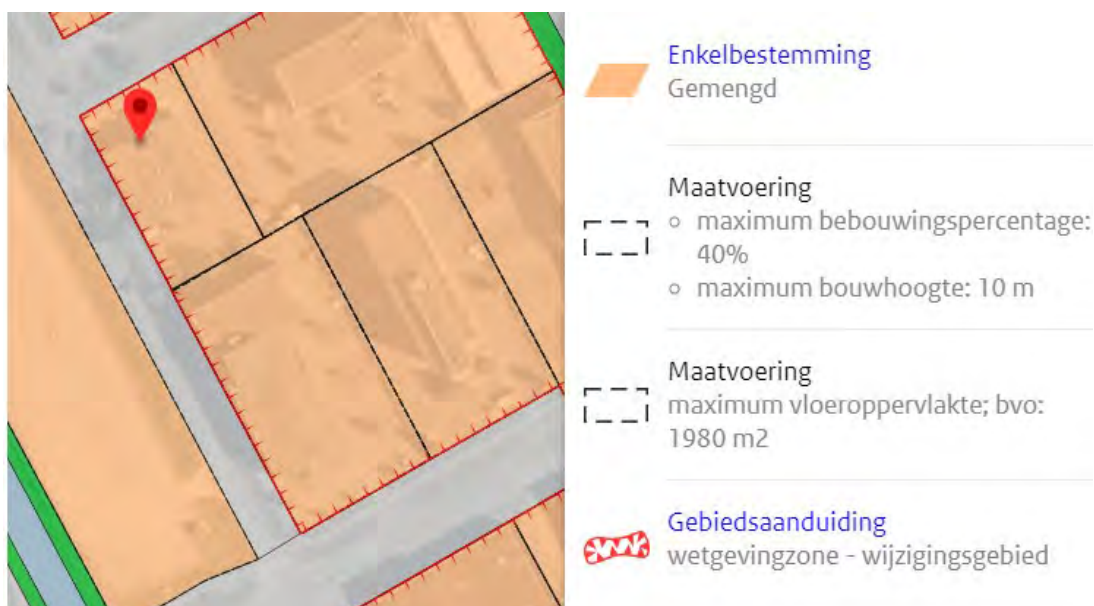
3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is vastgelegd als procesvereiste in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Dit artikel bepaalt dat bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen de behoefte daaraan moet worden beschreven. Bij stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, moet bovendien worden gemotiveerd waarom deze niet binnenstedelijk gerealiseerd kunnen worden. Vertrekpunt bij de beoordeling of iets een nieuwe stedelijke ontwikkeling is, zijn de geldende planologische mogelijkheden.

Het toevoegen van meer dan 500 m² aan stedelijke functies wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. In dit geval is sprake van een stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Met het project wordt immers kantoorruimte toegevoegd. De beoogde omvang aan kantoren (9.983 m² BVO) is groter dan het huidige bestemmingsplan mogelijk maakt (1.980 m² BVO) op dit perceel. Overigens is daarbij alleen gekeken naar het perceel waarop het hoofdgebouw c.q. kantoor gebouw gerealiseerd wordt en zijn de planologische mogelijkheden van het perceel waarop de (gedeelde) entree van de ondergrondse parkeergarage gerealiseerd wordt buiten beschouwing gelaten.

Met de ontwikkeling wordt tevens 652 m² aan restaurant mogelijk gemaakt. In de huidige planologische situatie is dit echter ook al mogelijk. Er is dan ook geen sprake van een stedelijke ontwikkeling van horeca.



Figuur 3.1. Geldend bestemmingsplan

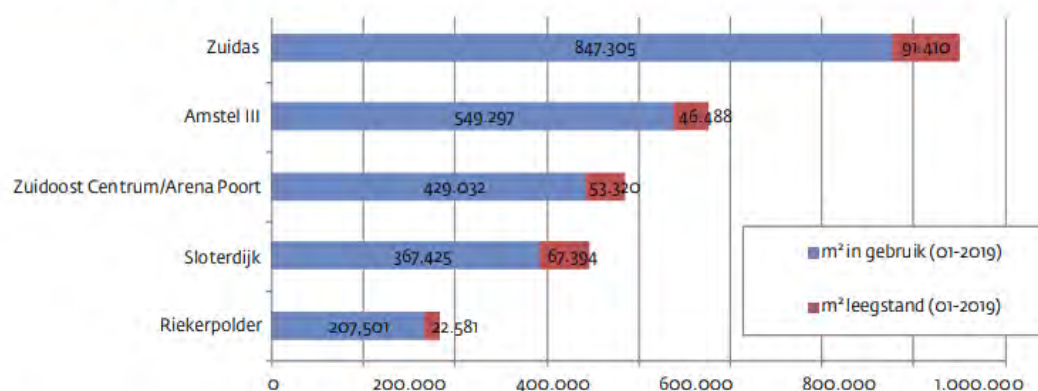
Beschrijving behoefte kantoorruimte

In de provinciale Monitor werklocaties 2019 zijn de actuele regionale kantoorontwikkelingen weergegeven. Hieruit blijkt dat de leegstand op Amstel III sterk gedaald is en bijna op het niveau van frictieleegstand ligt. Amsterdam heeft een grote planvoorraad, maar er wordt de komende jaren nog veel kantoorruimte getransformeerd. Daar is in het planaanbod nog geen rekening mee gehouden.

Ten opzichte van 1-1-2018 is de kantorenvoorraad opnieuw gekrompen, een afname van 0,2 mln m². Van de totale kantorenlocatievoorraad staat 59% in Amsterdam.

Van de totale Noord-Hollandse voorraad op kantoorlocaties staat 11,9% leeg. Dat is een daling van 0,8% ten opzichte van 2018. Vrijwel alle deelregio's kennen een leegstand onder het provinciegemiddelde; alleen de regio's Amstelland-Meerlanden (17%), Alkmaar (16,6%) liggen daarboven en kennen bovendien een lichte toename van de leegstand.

Figuur 2.5 | Kantorenvoorraad in gebruik en leegstand op 5 grootste kantoorlocaties (in m² BVO), Noord-Holland Zuid, 1-1-2019



Bron: Kantorenmonitor B.V., 2019

Figuur 3.2. Kantorengebruik en leegstand Amstel III

Op Amstel III is de kantorenleegstand per 1 januari 2019 sterk gedaald tot 8,5%. Dit was in 2017 23%. Er is in 2018 in totaal zo'n 211.000 m² aan kantoorruimte getransformeerd naar voornamelijk wonen.

De plancapaciteit op kantoorlocaties in Noord-Holland bedraagt ruim 2,3 miljoen vierkante meter op 1-1-2019 en is grotendeels hard. De capaciteit is met name gesitueerd in Amsterdam (1,2 mln m²) en Amstelland-Meerlanden (0,8 mln m²). In Amsterdam is 449.000 m² harde plancapaciteit, waarvan 48.000 m² in Amstel III.

Tabel 2.1 | Planaanbod t/m 2030 op kantoorlocaties per deelregio (in m² BVO), 1-1-2019

	Harde planvoorraad tot 2030 (m ² BVO)	Zachte planvoorraad tot 2030 (m ² BVO)	Totale planvoorraad 1 januari in M ² BVO
Kop van Noord-Holland	-	-	-
Regio Alkmaar	77.000	-	77.000
West-Friesland	7.500	2.000	9.500
Amsterdam	449.000	765.000	1.214.000
Amstelland-Meerlanden	629.663	156.000	785.663
Gooi en Vechtstreek	95.000	-	95.000
IJmond	-	-	-
Zaanstreek-Waterland	38.000	3.000	41.000
Zuid-Kennemerland	38.000	-	38.000
Totaal	1.334.163	926.000	2.260.163

Bron: Provincie Noord-Holland o.b.v. monitoring gemeenten, 2019

Amsterdam		Totale planvoor- raad 1 januari in M ² BVO	Harde planvoor- raad tot 2030 (m ² BVO)	Zachte plan- voorraad tot 2030 (m ² BVO)	Transformatie- plannen t/m 2030 (m ² BVO)
Gemeente	Naam kantoorlocatie				
Amsterdam	Academisch Medisch Centrum	50.000	0	50.000	
Amsterdam	Amstel III	83.000	48.000	35.000	
Amsterdam	Amstelstation	20.000	20.000	0	
Amsterdam	Centrum Amsterdam Noord	34.000	14.000	20.000	
Amsterdam	Houthaven	10.000	10.000	0	
Amsterdam	Lelylaan	7.000	7.000	0	
Amsterdam	NDSM/Buiksloterham/ Hamerkwartier	100.000	25.000	75.000	
Amsterdam	Oostelijke Handelskade	5.000	5.000	0	
Amsterdam	Oostenburg	20.000	10.000	10.000	
Amsterdam	Overamstel/ Weespertrekvaart	30.000	10.000	20.000	
Amsterdam	Overhoeks/Sixhaven	50.000	10.000	40.000	
Amsterdam	Riekerpolder	20.000	20.000	0	
Amsterdam	Science Park Amsterdam	20.000	20.000	0	
Amsterdam	Sloterdijk	60.000	20.000	40.000	
Amsterdam	Sluisbuurt	20.000	0	20.000	
Amsterdam	Zuidas	585.000	180.000	405.000	
Amsterdam	Zuidoost Centrum/Arena Poort	100.000	50.000	50.000	
Totaal		1.214.000	449.000	765.000	

* Toelichting, kolom kantorentransformatie: voor Amsterdam is enkel een kwalitatieve transformatieambitie benoemd; hieraan zijn geen kwantitatieve doelstellingen gekoppeld. De kolom met verwachte transformatie is daarom niet ingevuld. Zie voor een nadere toelichting het deelregionale hoofdstuk over Amsterdam.

Figuur 3.3. Planaanbod regio's en gemeente Amsterdam

De behoefte aan kantoorruimte in de gemeente Amsterdam en Amstel III blijkt uit onderzoek in het kader van het Kantorenplan 2019-2026 van de gemeente Amsterdam.

De krapte op de kantorenmarkt is zichtbaar: de leegstand daalt hard, de huurprijzen stijgen, terwijl nieuwe en groeiende ondernemingen lastig geschikte kantoorruimte vinden. De krapte is dus kwantitatief en kwalitatief van aard, en bovendien urgent.

De kantorenleegstand is in korte tijd hard gedaald, van 18% in 2015 naar 9% in januari 2019, dit als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. De focus ligt nu op een gezonde kantorenmarkt met gemengde woon-werkmilieus. Voor de periode tot en met 2022 komt er voldoende kantoorruimte bij. Dit initiatief geeft mede invulling aan de behoefte aan kwalitatieve kantoorruimte (representatief, hoge energieprestatie). Om in de periode 2023-2026 ook voldoende kantoorruimte op te leveren, is het nodig om verder te sturen op de start van kantoorontwikkelingen.

De opkomst en groei van de kenniseconomie gedijt op locaties in de nabijheid van stedelijke voorzieningen met goede OV- en fietsbereikbaarheid op OV-knooppunten voor werknemers uit de metropool en daarbuiten. Voor ondernemingen is het momenteel lastig om passende kantoorruimte te vinden, door de beperkte beschikbaarheid en de veranderende behoefte naar type kantoor. Ondernemingen zoeken kantoorruimte in gemengde woonwerkmilieus en op goed bereikbare OV knooppunten. Deze nieuwe vestigingsbehoefte verklaart de huidige paradox op de Amsterdamse kantoormarkt: enerzijds staan er nog steeds kantoren leeg (verkeerde plek, lage energieprestatie en niet representatief), maar anderzijds is er schaarste aan kwalitatief hoogwaardige kantoorruimte op goede locaties. In de regio is de kantorenleegstand hoger, maar ook hier voldoet het aanbod vaak niet aan de kwalitatieve vraag. Het doorzetten van de groei van de werkgelegenheid in Amsterdam met 2% per jaar de afgelopen 20 jaar, leidt tot een netto uitbreidingsvraag van 125.000 m² BVO kantoorruimte.

De netto uitbreidingsvraag is exclusief de kantoren die nog door transformatie aan het bestaande kantorenaanbod worden onttrokken, zoals de locaties Hettenheuvelweg 12-14 en 16 waar Certitudo plannen in voorbereiding heeft voor transformatie tot wonen. De netto uitbreidingsvraag in Amsterdam maakt onderdeel uit van de behoefte-raming in de regio die in opdracht van het Platform Bedrijven en Kantoren (PlaBeKa) is uitgevoerd. Naast formele kantoorlocaties is er een sterke vraag naar kleinere kantoorruimtes in gemengde en informele milieus. Deze netto uitbreidingsvraag wordt onderschreven door de prognoses en behoefte ramingen van STEC-groep (Behoefteraming kantoorruimte Amsterdam, 19 februari 2019) en CBRE (Marktverkenning kantoren, 8 maart 2019).

Sinds 1995 is er een structurele groei van 2% werkgelegenheid per jaar, waarvan meer dan de helft in kantoorhoudende bedrijvigheid. Deze omvangrijke groei van werkgelegenheid in Amsterdam hangt samen met de ontwikkeling en groei van de kenniseconomie, die internationaal groeit in steden met een hoogopgeleide bevolking. De werkgelegenheidsgroei kan bij het doorzetten van deze trend worden omgezet naar de behoefte aan kantoorruimte.

Hierbij wordt uitgegaan dat 60% van de nieuwe banen kantoorbanen zijn en een gemiddelde kantoorbaan 15 m² bruto vloeroppervlak (BVO) kantoor nodig heeft. Dit leidt tot een uitbreidingsvraag naar kantoren van 125.000 m² per jaar. Onderzoeken van STEC en CBRE bevestigen deze verwachting. Zij bevestigen dat de komende jaren de vraag naar kantoren aanhoudt en komen met vergelijkbare aanbevelingen over de omvang van de Amsterdamse productieopgave voor de komende jaren.

De verwachte opleveringen en onttrekkingen zien er voor Amsterdam als volgt uit:

Kantoorontwikkelingen (m ² BVO) ¹	2019-2022	2023-2026
Oplevering	810.000 m ²	610.000 m ²
Onttrekking	305.000 m ²	50.000 m ²

De monofunctionele kantoorlocaties in Zuidoost, met een kantorenvorraad van circa 1,2 miljoen m², kenden lange tijd een leegstand hoger dan 20%. De leegstand is hard teruggelopen. Ontwikkelaars hebben veel plannen voor het toevoegen van woningbouw en vernieuwen van kantoren. De belangrijkste gebieden zijn Arenapoort, Amstel III, De Nieuwe Kern en het AMC.

Zuidoost	2019-2022	2023-2026
Oplevering	165.000 m ²	100.000 m ² - 200.000 m ²
Onttrekking	-130.000 m ²	

In het kader van het kantorenplan zijn afspraken gemaakt over streefgetallen met de grote (toekomstige) kantorenlocaties over de geplande opleveringen van kantoren. De streefgetallen zijn de bruto opleveringen in de kantorenlocaties :

Streefgetallen ²²	2019-2022	2023-2026
Zuidas	210.000 m ²	135.000 m ²
Arenapoort	100.000 m ²	150.000 m ²
Sloterdijk Centrum	10.000 m ²	50.000 m ²
Amstelstation	20.000 m ²	100.000 m ²
Amstel III (vervangingsopgave)	40.000 m ²	40.000 m ²
Noord	20.000 m ²	100.000 m ²
Totaal	400.000 m ²	575.000 m ²

In Amstel III is sprake van een vervangingsopgave. Behoud van kantoorruimte is belangrijk voor de werkgelegenheid in de stad.

Regionale afstemming

De Provincie Noord-Holland stelt in Artikel 6.1 van de Omgevingsverordening NH 2020 nadere eisen aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

In de Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017 zijn nadere eisen aan de regionale afstemming gesteld. Voor deze ontwikkeling zijn de regionale afspraken in het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka) relevant.

Binnen het Plabeka is Amsterdam aangemerkt als regio. Belangrijke ruimtevragers op de Amsterdamse kantorenmarkt zijn de zakelijke, financiële en overige dienstverlening en de ICT. In toenemende mate landt deze vraag op binnenstedelijke locaties, die goed (H)OV-bereikbaar zijn en waar veel voorzieningen in de nabijheid zijn. Mogelijk is de stad Amsterdam niet in staat om in alle vraag nabij OV-knooppunten te voorzien, en kan de regio een rol spelen in het opvangen van deze vraag.

De woningbouwambitie van Amsterdam – 50.000+ woningen in het stedelijk weefsel toevoegen tot aan 2030, waarvan een groot deel op bestaande werklocaties – heeft nadrukkelijk haar weerslag op de Amsterdamse kantorenmarkt; niet alleen kwantitatief (met een geschat transformatievolume van ca. 600.000 m² BVO) maar vooral kwalitatief. De ambitie van de gemeente is namelijk om monofunctionele kantorenlocaties (en bedrijventerreinen) te transformeren in gemengde gebieden die óók ruimte bieden voor werken. Niet alleen biedt dit ruimte voor wonen, ook zorgt dit voor aanbod van kantoorruimte dat kwalitatief aansluit bij de marktvraag.

De gemeente Amsterdam en marktpartijen hebben in 2017 al gesignaleerd dat de kantorenvraag in Amsterdam mogelijk hoger is dan de berekende 'plus' scenario.

De druk op de kantorenmarkt in Amsterdam heeft geleid tot een visie, ENTER [NL]. Bedrijven vestigen zich graag in Amsterdam, maar in de historische binnenstad is geen ruimte meer. In de periode 2019-2023 ontstaat daarom behoefte aan nieuwe kantorenlocaties op multimodale knooppunten. Deze vraag moet nog opgevangen worden op bestaande en nieuw te ontwikkelen multimodale knooppunten. Het gebied kan ontwikkeld worden tot een dergelijk knooppunt. Dat betekent, dat een deel van de vraag voor Amsterdam in het gebied opgevangen kan worden.

Conclusie Ladder voor duurzame verstedelijking

Er is in Amstel III behoefte aan nieuwe kantoorruimte. Het gaat hierbij deels om vervanging door transformatie van bestaande, verouderde kantoorlocaties naar andere functies (vooral wonen) en deels om het faciliteren van de groeiende vraag naar kwalitatief nieuw aanbod door het toenemend aantal inwoners en de sterke internationale aantrekkingskracht, in totaal geraamd op 125.000 m² per jaar in Amsterdam. Het project Hettenheuvelweg 26 draagt daar aan bij.

In aanvulling daarop, dus los van het feit dat met deze paragraaf de behoefte aan het kantooroppervlak van het project Hettenheuvelweg 26 afdoende is onderbouwd, geldt dat Certitudo voor de locaties Hettenheuvelweg 12-14 en 16 en Hessenbergweg 8-10 plannen in voorbereiding heeft om daar de bestaande kantoren te transformeren tot wonen. Op het moment dat die plannen doorgang vinden, is per saldo sprake van een afname aan kantooroppervlak over deze projecten samen.

3.2.5 Conclusie Rijksbeleid

Gelet op de toetsing uit de voorgaande subparagrafen, is het project niet in strijd met de nationale belangen en voldoet het aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het Rijksbeleid staat de uitvoering van het project niet in de weg.

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.

- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

- Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

- De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie.

Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

- I. Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst;
- II. Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging;
- III. Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem;
- IV. Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal;
- V. Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie;
- VI. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector.

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Conclusie

Het project sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050, vooral ten aanzien van de ontwikkeling van werklocaties binnen bestaand stedelijk gebied, het is in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.

3.3.2 Omgevingsverordening NH 2020

De Omgevingsverordening NH2020 geldt sinds 17 november 2020 en vervangt (onder andere) de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

In de Omgevingsverordening zijn onder andere regels opgenomen waar rekening mee gehouden moet worden bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, ofwel het afwijken van een geldend bestemmingsplan.

In hoofdstuk 6 van de Omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen die van toepassing zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Deze hebben veelal betrekking op ontwikkelingen in gebieden van bijzondere waarde, zoals het buitengebied, natuurgebieden of gebieden met cultuurhistorische waarde. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op het projectgebied.

Een algemene instructieregel die altijd van toepassing is, volgt uit artikel 6.1 van de Omgevingsverordening, waarin bepaald is dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen uitsluitend toegestaan kunnen worden voor zover die in overeenstemming zijn met de in de regio gemaakte, schriftelijk afspraken. In paragraaf 3.2.4 is daar met het oog op de Ladder van duurzame verstedelijking reeds op ingegaan.

Conclusie

De herontwikkeling past binnen de regionale afspraken die in het kader van het zijn gemaakt, zoals is aangetoond in paragraaf 3.2.4.

3.3.3 Conclusie provinciaal beleid

Gelet op de toetsing uit de voorgaande subparagrafen, staat het provinciaal beleid de uitvoering van het project niet in de weg.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1 Kantoren strategie 2017 (2017)

In de kantorenstrategie 2017 van 6 december 2017 was al duidelijk dat er meer ruimte voor kantoren nodig was. Door de gemeenteraad zijn de volgende voorstellen vastgesteld:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst, te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJ-oever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woonwerkgebieden in de stad. Sloterdijk is onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren.

Conclusie

Het project Hettenheuvelweg 26 sluit aan bij de behoefte aan vervangende kantoorruimte, nu in het gebied Amstel III tevens wordt ingezet op de transformatie van bestaande kantoren naar wonen. Een voorbeeld daarvan zijn de locaties Hettenheuvelweg 12-14 en 16 waar Certitudo eveneens plannen voor in voorbereiding heeft.

3.4.2 Kantorenplan 2019-2026 (2019)

In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 staat een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Door in te zetten op meer kantoorontwikkelingen wordt met het kantorenplan 2019-2026 aan het coalitieakkoord invulling gegeven

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woonwerkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Voor dit doel gelden de volgende uitgangspunten:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;

- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Om te komen tot een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt worden de volgende voorstellen gedaan:

1. Bouwen voor de vraag:
 - a. door gemeentelijke tenders én stimuleren en faciliteren van marktpartijen met posities om jaarlijks gemiddeld 125.000 m² aan de kantorenvorraad toe te voegen;
 - b. door behoud van kantoren op gebouw- of locatieniveau in het stedelijk milieu;
 - c. door tegengaan van leegstand en door te sturen op een gezonde kantorenmarkt.
2. Faciliteren van de eindgebruikers:
 - a. door de gewenste klant op zoek naar kantoorruimte te faciliteren in Amsterdam en in de regio;
 - b. door de inzet van de hardheidsclausule uit het selectiebeleid voor internationale en snel groeiende ondernemingen met economische en/of maatschappelijke meerwaarde;
 - c. door de eindgebruiker in de tenders op Zuidas los te laten.
3. Toekomstbestendige en duurzame kantoren:
 - a. door kantoren te ontwikkelen op goed OV-bereikbare plekken;
 - b. door inzet op de duurzaamheidsambities bij gronduitgifte, transformatie en herontwikkeling;
 - c. door handhaving van wet- en regelgeving op de bestaande kantorenvorraad;
4. Samenwerking met de regio:
 - a. door met de regio te onderzoeken hoe in de vraag naar kantoren kan worden voorzien.
5. Monitoring:
 - a. door regie op de kantoorontwikkelingen en een frictieleegstand van 8%, daarmee toekomstige leegstand te voorkomen.

Nieuwe kantoren worden bij voorkeur op goed OV-bereikbare locaties gebouwd. Het aandeel van de gemeentelijke gronduitgifte op het totaal aan kantoorontwikkelingen is beperkt. Veel ontwikkelingen op OV-knooppunten zitten bij grondeigenaren en erfpachters met herontwikkel- of uitbreidingspotentieel. Deze marktpartijen zijn cruciaal voor de transformatie, herontwikkeling en nieuwbouw van kantoren en wonen. Bijvoorbeeld in de gebieden: Arenapoort, Amstel III en Sloterdijk Centrum. Zonder deze ontwikkelingen kunnen deze gebieden zich niet tot de gewenste woon-werkwijken ontwikkelen. Daarnaast zet de gemeente in op toekomstbestendige kantoren; op goed OV-bereikbare plekken in een gemengd woonwerkmilieu én met de ambities voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad.

Amstel III: Ten zuiden van de Arenapoort ligt Amstel III. Een gebied dat van monofunctionele kantoorlocatie gaat transformeren naar een levendige woon-werkwijk. Het gebied is goed ontsloten door de metro. In de ontwikkelstrategie van Amstel III is opgenomen dat het kantoorvolume in het gebied in principe gelijk moet blijven. Tijdelijk zal dit voor een lager kantoorvolume zorgen door de kantoren die worden gesloopt, met het voordeel dat hiervoor nieuwe, duurzame gebouwen terugkomen. De infrastructuur voor de auto loopt op het moment van schrijven al vast en wordt bij het toevoegen van programma een steeds groter probleem. De ontwikkeling van het gebied kan zonder goed mobiliteitsplan stagneren

Conclusie

Met het plan wordt invulling gegeven aan de ambitie om Amstel III te transformeren naar een gemengd woon-werkmilieu en tegelijk de uitbreidingsvraag te kunnen faciliteren door intensievere benutting van een bestaande kantoorlocatie. In dit geval wordt een verouderd kantoor vervangen door nieuwe kantoorruimte die beter aansluit bij de wensen die vandaag de dag aan kantoorruimte wordt gesteld, onder andere op het gebied van duurzaamheid, grotere vloeroppervlaktes, licht en parkeer ruimte.

3.4.3 Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III (2017, herzien 2021)

In 2017 is het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief (RPO) voor Amstel III opgesteld voor de transformatie van het gebied Amstel III. Het RPO maakt duidelijk wat gemeente en marktpartijen met het gebied voor ogen hebben, wat de gemeente verlangt van marktpartijen ten aanzien van de ontwikkeling van hun locaties en omgekeerd wat de marktpartijen van de gemeente kunnen verwachten ten aanzien van de investeringen in de openbare ruimte.

De ontwikkeling maakt deel uit van een grotere transformatie van het gebied Amstel III, de kantorenwijk nabij de Amsterdam Arena. Hiervoor is ook een ontwikkelperspectief vastgesteld die de opgave van het gebied als geheel inkadert.

Met de transformatie van Amstel III worden 5 doelen nagestreefd waaronder het realiseren van een gemengde stadswijk met aantrekkelijke en leefbare stadswijk waarbij een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen wordt toegevoegd maar het werkprogramma ook een sterke component blijft.

In 2021 is dit RPO herzien. Met die herziening wordt ingezoomd op het perspectief voor de komende 4 jaar (2021-2024), op basis van enerzijds de oorspronkelijke visie op het gebied uit het RPO van 2017 en anderzijds de kennis over en de stand van zaken van de transformatie tot zover.

Eén van de aanpassingen uit de herziening is dat niet langer wordt gesproken van één gebied Amstel III, maar dat een uitsplitsing is gemaakt naar Bullewijk en Paasheuvelweggebied. Voor beide wijken wordt een eigen karakter en sfeer nagestreefd. De kern van de ontwikkeling blijft dat het gebied (als geheel) transformeert van een kantorengedrag naar een gemengd gebied waar naast kantoren ook gewoond wordt met verschillende voorzieningen die daarbij behoren.

De ruimtelijke highlights uit het RPO 2021, dat in samenspraak met zittende kaveleigenaren en hun vastgoedontwikkelaars is opgesteld, luiden als volgt:

- Het reeds bestaande en succesvolle Spoorpark langs het metro/treintunnel wordt verder doorgetrokken, zodat er tussen het AMC en de Arenapoort een aansluitende parkzone ontstaat;
- Bullewijk wordt het meest stedelijk en dichtbebouwd gebied van Amstel III, met hoogbouw tot 110 meter en de meeste winkels horeca en voorzieningen;
- Het Paasheuvelweggebied wordt minder hoogstedelijk bebouwd, met bouwhoogten tot 60 meter, meer groen, binnenhoven en pleinen;
- Bullewijk en het Paasheuvelweggebied bestaan op hun beurt uit 15 deelgebieden. Elk deelgebied krijgt eigen ontwikkelspelregels, zodat buurten ontstaan met een karakteristieke sfeer en kwaliteit;
- In de gebouwplinten van beide wijken komen winkels, werkruimtes, buurtkamers en horeca. Daardoor is er toezicht en levendigheid op straat, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt;
- De Hondsrugweg in Bullewijk wordt grotendeels getransformeerd naar een park. Het Hondsrugpark wordt de voornaamste centrale groene ruimte, van hoge kwaliteit met een metropolitane atmosfeer;
- Verspreid over Amstel III is ruimte voor 4 kleine en middelgrote locaties waar detailhandel en voorzieningen zijn geconcentreerd;
- In de planuitwerking staan de wensen van nieuwe bewoners, duurzaamheid en een goede openbare ruimte centraal. De rol van de (eigen) auto wordt teruggedrongen. Lopen, fietsen en het OV worden aangemoedigd, ook met betere routes en faciliteiten.

Conclusie

Het project voldoet met sloop van bedrijfsbebouwing en nieuw intensief ruimtegebruik aan de uitgangspunten van het ontwikkelperspectief.

3.4.4 Structuurvisie Amsterdam: Economisch sterk en duurzaam (2011)

Op gemeentelijk niveau geldt binnen de gemeente Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze visie staat voor een economisch sterk en duurzaam Amsterdam. Als opgave wordt gesteld te verdichten en het omliggende landschap open houden. Dit leidt tot de uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt daarbij 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.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging. In de visie wordt geconstateerd dat het stedelijk centrummilieu zich al lang niet meer beperkt tot de historische binnenstad, maar zich uitrolt tot aan de ring A10.

Conclusie

Het initiatief geeft mede invulling aan de ambitie om een economisch sterk en duurzaam Amsterdam te blijven.

3.4.5 Koers 2025 (2016)

Koers 2025 bevat het plan van aanpak voor de bouw van 50.000 huizen tot 2025, met de strategische keuzes die daar bij horen. De Amsterdamse ontwikkelstrategie richt zich vooral op het realiseren van voldoende woningen in kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Jaarlijks wordt over de voortgang van deze ontwikkelingen gerapporteerd in een Voortgangsrapportage Ruimte voor de Stad. Parallel daaraan worden in een Werkprogramma Ruimte voor de Stad de projecten en verkenningen voor het komende jaar aangegeven.

De gemeente zet met haar strategie in op gedifferentieerde woonmilieus in hoge dichtheid met een mix van voorzieningen en werkruimten.

Amsterdam wil een gemengde, inclusieve stad zijn. Nieuwbouw van woningen moet dus ruimte bieden aan alle inkomenscategorieën en elk type huishouden. De plannen moeten bovendien van goede kwaliteit en duurzaam zijn. Het gaat dan zowel om stedenbouw en architectuur openbare ruimte en groen, bereikbaarheid, woningdifferentiatie en woningplattegronden en voorzieningen (onderwijs, zorg, sport etc.). De gemeente wil dat er complete nieuwe, duurzame wijken worden gerealiseerd, ook in transformatiegebieden.

In de Koers is aangegeven dat in Amstel III verspreid transformatie naar onder andere woningbouw plaats zal vinden.

Conclusie

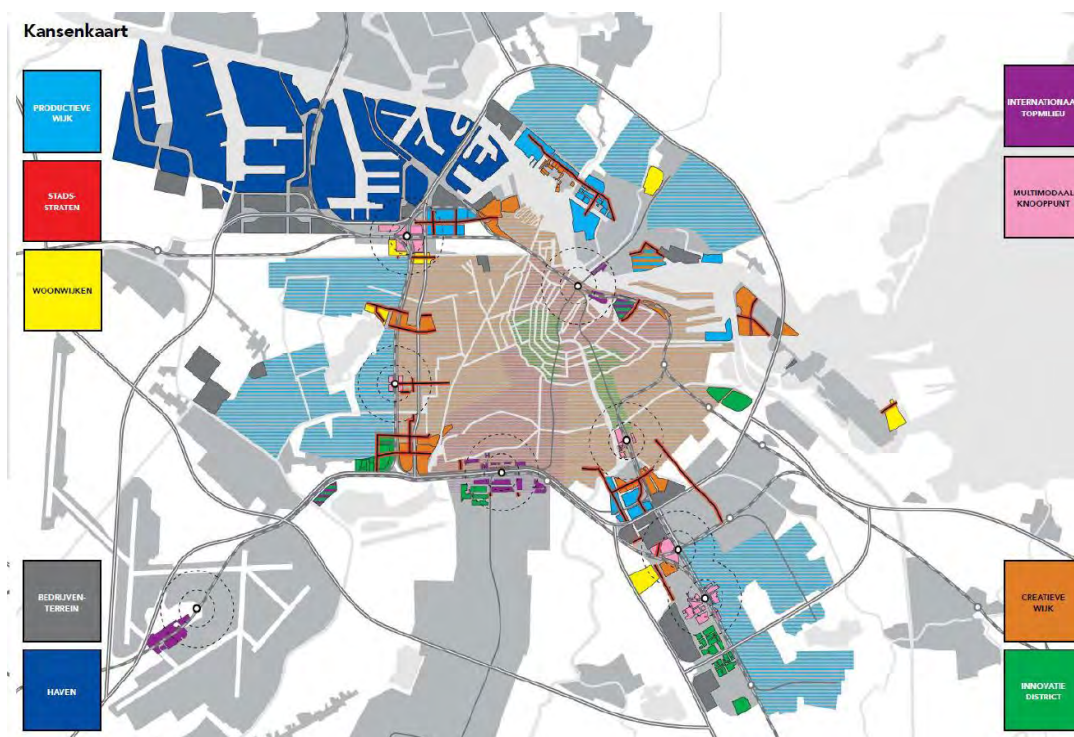
De woningbouwopgave voor de gemeente Amsterdam, zorgt er voor dat delen van de bestaande kantoorruimte in Amstel III worden getransformeerd naar wonen. Dit project geeft invulling aan de behoefte aan vervangende kantoorruimte die daardoor ontstaat, wat ook blijkt uit de Kantorenstrategie 2017.

3.4.6 Tussenrapportage Ruimte voor de Stad, (2017)

Amsterdam groeit momenteel hard en de ontwikkeling van de stad staat nooit stil. Deze groei brengt fundamentele vragen met zich mee over wat voor stad Amsterdam wil zijn op het gebied van groen, bereikbaarheid, duurzaamheid, economie, maatschappelijke voorzieningen en wonen. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente deze vragen en geeft zij richting aan projecten en beleid. De tussenrapportage agendeert de belangrijkste vragen die te maken hebben met de groei van de stad en agendeert mogelijke oplossingsrichtingen.

De groei van de stedelijke economie krijgt met name ruimte in gemengde woon- werkmilieus. Het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam groeit relatief nog harder dan het aantal inwoners. Deze groei is vooral te vinden in gemengde woon-werk omgevingen.

Het gebied is op de kansenkaart aangemerkt als innovatiedistrict.



Figuur 3.4 Kansenkaart Complete stad: programma van de stad

Conclusie

Met het initiatief wordt gestimuleerd dat er voldoende werkgelegenheid in de stad behouden blijft.

3.4.7 Conclusie gemeentelijk beleid

Gelet op de toetsing uit de voorgaande subparagrafen, staat het gemeentelijk beleid de uitvoering van het project niet in de weg.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1. Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving waaraan getoetst wordt bij nieuwe ontwikkelingen. In algemene zin geldt echter wel dat voor het project onderbouwd moet worden dat dit voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Ten aanzien van verkeer en parkeren houdt dit in dat inzicht gegeven dient te worden in de verkeersgeneratie die met het project is gemoeid, de wijze waarop dit op een acceptabele wijze verwerkt kan worden en dat er voldoende wordt voorzien in de parkeerbehoefte die met het project gemoeid is.

Onderzoek

Ontsluiting

Het projectgebied is gelegen aan de Hettenheuvelweg. Via de Hondsrugweg, Hessenbergweg en de Holterbergweg (S111) is een snelle verbinding met de A9 en A2 aanwezig. Vanuit de S111 is tevens een directe verbinding met de S112 en de N522 beschikbaar. De Hettenheuvelweg ontsluit nagenoeg geen doorgaand verkeer en dient voornamelijk ter ontsluiting van de aanliggende percelen. De Hondsrugweg, Hessenbergweg en Holterbergweg hebben een gebiedsontsluitende functie. Met name de Holterbergweg heeft een belangrijke functie om het verkeer tussen verschillende wijken en naar de snelwegen te ontsluiten.

Op circa 1 kilometer loop-/fietsafstand is het trein- en metrostation Amsterdam Bijlmer Arena te bereiken. Dichterbij, op circa 700 meter loop-/fietsafstand is het metrostation Bullewijk te bereiken. Daarnaast halteren op de Hondsrugweg meerdere buslijnen in verschillende richtingen.

Verkeersgeneratie

Met betrekking tot de verkeersgeneratie en een acceptabele verkeersafwikkeling, is door de gemeentelijke afdeling V&OR een verkeersonderzoek opgesteld. De rapportage daarvan is opgenomen als Bijlage 1 bij deze onderbouwing.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie blijkt uit dit rapport dat deze voor het project Hettenheuvelweg 26 circa 1.440 verplaatsingen bedraagt op een gemiddelde werkdag. Dit is een toename van 1.380 verplaatsingen ten opzichte van de autonome situatie.

Dit is gebaseerd op het aantal opgenomen werkplekken in het ontwerp, dat 1.138 bedraagt. Dit ligt hoger dan wanneer de norm van 20m² bvo per werkplek wordt toegepast, dit zou voor het programma van 9.983 m² leiden tot 499,15 (= 500) werkplekken. Dit wil zeggen dat de berekende verkeersgeneratie op basis van 1.138 werkplekken als worst-case kan worden aangemerkt.

Een andere component die er voor zorgt dat deze verkeersgeneratie als worst-case kan worden aangemerkt, is dat het onderzoek geen rekening houdt met het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Hierover stelt het rapport het volgende:

*Gezien het aantal van 75 * beschikbare parkeerplaatsen op de kavel zelf wordt de verkeersgeneratie van en naar de kavel overschat. Dit zou betekenen dat er op elke parkeerplaats 9 keer op een dag een auto parkeert. De overschatting komt omdat in het model geen rekening wordt gehouden met de beschikbare parkeercapaciteit, waardoor de parkeercapaciteit geen beperkende factor is voor bezoekers. In feite wordt dus het gewenste aantal autoverplaatsingen berekend, gebaseerd op de bereikbaarheidskenmerken van het gebied. In werkelijkheid wordt het aantal autoverplaatsingen naar een werklocatie natuurlijk wél beperkt door het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Een deel van de werknemers en bezoekers kan simpelweg niet bij de kantoorlocatie parkeren als er geen parkeercapaciteit beschikbaar is. Dat deel zal of verder weg parkeren of op een andere manier naar kantoor komen. Voor de kantoorfunctie kan de berekende verkeersgeneratie daarom worden beschouwd als een maximum verkeersgeneratie, oftewel worst-case. Het is de verwachting dat in werkelijk dergelijke aantallen niet gerealiseerd kunnen worden vanwege het beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen.*

** op het moment van onderzoek waren dit er nog 75, inmiddels zijn dat er 46, wat voor een versterking zorgt van het terugbrengend effect van autoverkeer als hierboven omschreven*

Verkeersafwikkeling

Het rapport gaat vervolgens in op de vraag hoe deze extra verkeersbewegingen afgewikkeld worden en of dit leidt tot knelpunten in relatie tot de wegcapaciteit en de doorstroming op kruispuntniveau. Daarover stelt het rapport:

De routes tussen de projectlocatie en de op- en afrit A9 zijn de belangrijkste routes, gevolg door de route van en naar de Burgemeester Stramanweg en A2. Tussen de A9 en de projectlocatie zijn er twee routes mogelijk: via de Holterbergweg en via de Hondsrugweg of Hettenheuvelweg.

Vanaf de A9 is de route via de Hondsrugweg het meest logisch omdat op die manier het drukke kruispunt Holterbergweg – Laarderhoogtweg wordt vermeden vanwege de vrije rechtsafer op dat kruispunt. In de omgekeerde richting, vanaf het projectgebied naar de A9, is de route via de Holterbergweg het meest logisch.

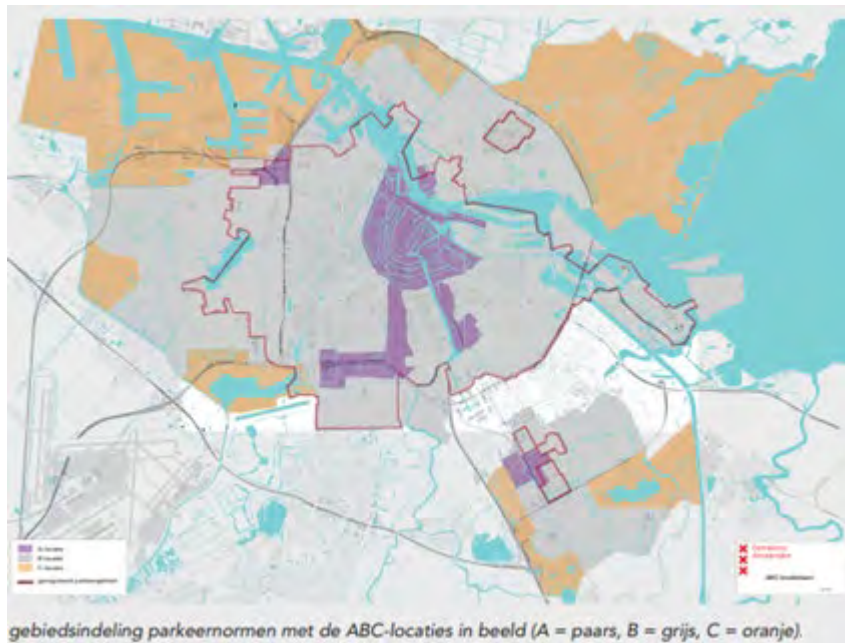
Rekening houdend met het extra verkeer via deze routes, komt het rapport op basis van het verkeersmodel vervolgens tot de conclusie dat:

de toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Hettenheuvelweg 26 niet leidt tot nieuwe knelpunten en dat de bestaande mogelijke knelpunten niet of zeer beperkt groter worden als gevolg van de ontwikkeling.

Parkeren

Op basis van de 'Nota Parkeernormen Auto' hanteert de gemeente Amsterdam voor bepaalde functies enkel nog normen voor het maximum aantal parkeerplaatsen. Waar traditioneel wordt gestuurd op minimale normen, om te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid is, wordt nu met name op locaties die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn gestuurd op maximale normen. De achterliggende gedachte daarbij is dat een beperkt aantal parkeerplaatsen zorgt voor sturing op het aantal personen dat kiest voor de auto als vervoermiddel naar die locatie.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' is het gemeentelijk grondgebied ingedeeld in gebieden, die afhankelijk van hun bereikbaarheid per OV zijn aangemerkt als gebied A, B en C. Gebied A is daarbij het best met het OV te bereiken en gebied C het minst. De gebiedsindeling hiervan is opgenomen in figuur 4.1.



Figuur 4.1 Gebiedsindeling parkeernormen

De locatie Hettenheuvelweg 26 ligt binnen gebied B (grijs). Op basis van de geldende parkeernormen voor dit gebied is een parkeerbalans opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 2. Hierin wordt geconcludeerd dat op het maatgevende dagdeel (het dagdeel waar de parkeerbehoefte het grootst is) er een behoefte is naar 46 parkeerplaatsen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in een parkeergarage met 46 parkeerplaatsen. Er wordt hiermee voldaan aan de parkeerbehoefte.

Daarnaast gelden ook fietsparkeernormen en normen voor scooterparkeren. Om de benodigde parkeer/stallingsplaatsen te berekenen is een parkeerbalans opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 3. De maatgevende parkeerbehoefte is 171 fietsparkeerplaatsen en 28 scooterparkeerplaatsen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in een inpandige stallingsruimte met 172 fietsparkeerplaatsen en 27 scooterparkeerplaatsen. Op één scooterparkeerplaats na wordt de parkeerbehoefte volledig inpandig opgelost. De overige scooterparkeerplaats wordt opgelost in de openbare ruimte naast de ontwikkeling. Er wordt hiermee voldaan aan de parkeerbehoefte.

Conclusie

Het projectgebied wordt goed ontsloten voor gemotoriseerd en langzaam verkeer, daarnaast heeft het een goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer. Gelet op de resultaten uit het verkeersonderzoek en het feit dat het aantal auto-, fiets- en scooterparkeerplaatsen dat onderdeel uitmaakt van het project voldoet aan de daarvoor geldende normen, staat het aspect verkeer en parkeren de uitvoering van het project niet in de weg.

4.2. Wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige objecten aan wettelijke normen te voldoen. Volgens artikel 74 van de Wgh is de breedte van een geluidszone afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk).

Onderzoek en conclusie

Kantoren zijn geen geluidgevoelige objecten zoals beschreven in de Wet geluidhinder. Het aspect wegverkeerslawaaï vormt hierdoor geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Wel is in het kader van het akoestisch binnenklimaat onderzoek gedaan naar de benodigde isolerende werking van de gevel, om tot een goed kantoorklimaat (binnen) te komen van 40 dB (Lden). Uit het onderzoek van Cauberg Huygen blijkt dat daarvoor een karakteristieke geluidwering van $G_{A,k}$ van 21 dB benodigd is.

4.3. Water

Watertoets

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten. Hierbij gaat het onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit en veiligheid.

Wet- en regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

Op 1 november 2019 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Beleid

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015. Vanaf 2016 is het nationale waterplan voor de periode 2016-2021 van kracht.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

Watertoets

Algemeen

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het projectgebied Hettenheuvelweg 26 valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterkering

Het projectgebied ligt niet binnen een kernzone of beschermingszone van een waterkering.

Waterkwantiteit en verharding

Het projectgebied bestaat in de huidige situatie uit volledig verhard terrein, deels door bebouwing en deels door terreinverharding. Het bouwplan leidt om die reden niet tot een toename aan verhard oppervlak of tot demping van bestaand oppervlaktewater. Het project wordt bovendien uitgevoerd met een waterbergend vermogen dat zal voldoen aan de gemeentelijke hemelwaterverordening en daarmee aan het gemeentelijk rioolbeleid.

Grondwater

In verband met de aanleg van een ondergrondse parkeergarage, is onderzoek gedaan naar de effecten hiervan op het grondwater. Uit dit onderzoek (Bijlage 4) blijkt dat de effecten beperkt zijn en dat op dat vlak technische maatregelen getroffen kunnen worden. De exacte maatregelen zijn onderwerp van de verdere technische uitwerking van het project.

Waterkwaliteit

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In en nabij het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig waarop aangesloten word.

Conclusie

Gelet op bovenstaande, staat het aspect water de uitvoering van het project niet in de weg.

4.4. Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicorelevante inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicorelevante inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicorelevante inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. Het Bevi definieert een zogenaamde oriëntatiewaarde, waarmee het groepsrisico moet worden vergeleken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute. Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

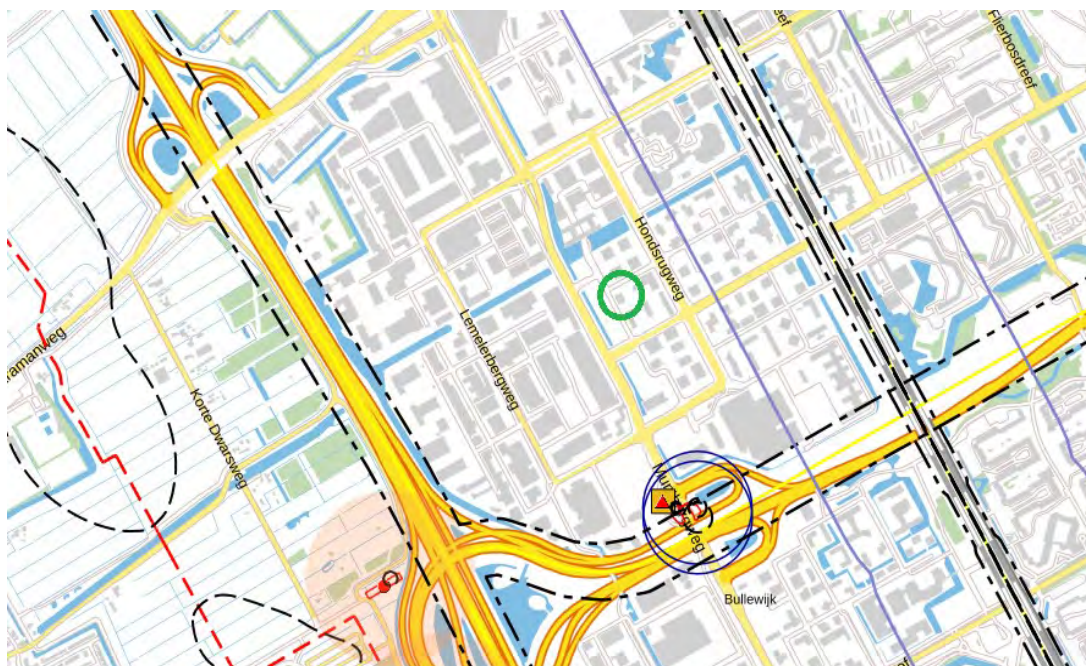
Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat Besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

In figuur 4.2 is een uitsnede opgenomen van de professionele risicokaart (www.risicokaart.nl) waarin de risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie zijn weergegeven.



Figuur 4.2 Uitsnede risicokaart

Ten aanzien daarvan kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

Risicovolle inrichtingen

Het projectgebied ligt niet binnen de PR10-6 contour of het invloedsgebied van nabijgelegen risicovolle inrichtingen. De meest nabijgelegen risicovolle inrichting betreft het Shell-station bij de afrit van de A9, op circa 650 m afstand ten zuiden van de projectlocatie. Overige risicovolle inrichtingen liggen op meer dan 1 km afstand. Deze inrichtingen kennen geen externe werking op het projectgebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt in de omgeving van het projectgebied plaats over de A9, de A2 en het spoor Amsterdam - Utrecht. De A9 ligt op meer dan 600 m afstand ten zuiden van het projectgebied en voor de A2 bedraagt deze afstand meer dan 700 m in westelijke richting. Gelet op deze afstanden vormen beide rijkswegen vanuit externe veiligheid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. De afstand van het projectgebied tot aan het spoor Amsterdam - Utrecht dat in oostelijke richting ligt, bedraagt iets meer dan 400 m. Wel is het projectgebied gelegen in het invloedsgebied van de eerder genoemde trajecten waardoor een beknopte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is.

Buisleidingen

Het projectgebied ligt niet binnen de PR 10-6 contour of het invloedsgebied van buisleidingen.

Beknorte verantwoording

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Het projectgebied wordt ontsloten via de Hettenheuvelweg en Hondsrugweg. Deze wegen sluiten aan op het verdere wegennetwerk van Amsterdam. Het wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Zelfredzaamheid

Het programma van het bouwplan bestaat uit 9.983 m² bvo aan kantoor en 654 m² bvo aan restaurant. De aanwezige personen zullen over het algemeen zelfraadzaam zijn. Bij eventueel verminderd zelfredzame personen wordt ervan uitgegaan dat in geval van nood collega's voor begeleiding zorgen.

Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de omliggende wegen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen.

Conclusie

Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van de A9, de A2 en het spoor Amsterdam - Utrecht waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Uit de beknorte verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied als voldoende worden beschouwd. Verder zijn in de directe omgeving van het projectgebied geen risicovolle bronnen aanwezig met een externe werking op het plangebied. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.5. Milieuzonering bedrijven

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden.

Onderzoek en conclusie

Voor de beoordeling is het van belang om te weten of het gebied getypeerd kan worden als een rustige woonwijk of een gemengd gebied. Een gemengd gebied wordt als volgt getypeerd:

"Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven".

Kantoren zijn geen milieugevoelige functies zoals beschreven in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Verder geldt er in de VNG-publicatie in een gemengd gebied geen richtafstand van kantoren tot milieugevoelige functies. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het voorgenomen plan.

4.6. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (=1,2/µgm³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Onderzoek en conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de ontwikkeling van 9.983 m² kantoorruimte en 654 m² restaurant. Om te onderzoeken of dit project op basis van het Besluit niet in betekende mate vrijgesteld is van verdere toetsing, is de verkeersgeneratie van het project (gebaseerd op paragraaf 4.1) ingevoerd in de NIBM-tool. De doorberekening op basis van deze tool is weergegeven in figuur 4.3, waaruit blijkt dat de bijdrage van het project aan verontreinigende stoffen voor de luchtkwaliteit als 'niet in betekende mate' valt aan te merken. Nader onderzoek is om die reden niet nodig.

Daarbij wordt opgemerkt dat de 1.380 extra voertuigbewegingen die uit het verkeersonderzoek volgen, een werkdaggemiddelde zijn. Aangezien het werkdaggemiddelde (dat nu is ingevoerd) hoger ligt dan een weekdaggemiddeld, kan deze berekening als worst-case worden aangemerkt.

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

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1380
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
	1,05
	0,20
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4.3 Berekening NIBM-tool

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang om een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectlocatie te geven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. In figuur 4.4 is een uitsnede van deze monitoringstool opgenomen. De lichtblauwgekleurde bolletjes geven aan dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof rondom het projectgebied onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer lagen.

Om dit nader weer te geven zijn van de meest nabijgelegen punten, die vet zijn aangeduid, de specifieke waarden in de daaronder opgenomen tabel opgesomd.



Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
1091555	21.3	18.9	6.8	11.0	2020
1095736	21.3	18.9	6.8	11.0	2020
1092267	23.5	19.4	7.1	11.2	2020
1092011	23.6	19.4	7.1	11.2	2020

Figuur 4.4 Uitsnede NSL-monitoring

4.7. Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient er in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe functies dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

De beoogde ontwikkeling voorziet in kantoren. Hiervoor geldt dat deze functie passend is op grond van het huidige bestemming. Er vindt zich geen functiewijziging plaats. Wel is er in het kader van de vastgoedoverdracht een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Milon (d.d. 9 oktober 2017). Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 5. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt:

'Het onderzoek heeft geleid tot een goed beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie. Er zijn geen verhoogde gehalten of concentraties aangetroffen. Wat betreft de milieuhygiënische bodemkwaliteit bestaat er ons inziens geen belemmering voor het huidige en toekomstige gebruik van de locatie.'

Naast dit verkennend bodemonderzoek is tevens aanvullend PFAS-onderzoek uitgevoerd, zoals opgenomen in Bijlage 6. De aanleiding voor het uitvoeren van dit onderzoek wordt gevormd door het in werking treden van het tijdelijk handelingskader voor PFAS. Uit de conclusie van het onderzoek blijkt het volgende: *'Het onderzoek heeft geleid tot een goed beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie met betrekking tot PFAS. Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn geen parameters PFAS aangetoond met waarden boven de ondergrens van provincie Noord-Holland.'*

Gelet op bovenstaande staat het aspect bodem de uitvoering van het project niet in de weg.

4.8. Ecologie

Wet natuurbescherming

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de Provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten ofwel soorten van de lijst Nationaal beschermde soorten behorende bij artikel 3.10 van de Wnb.

In de provincie Noord-Holland geldt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden en bestendig beheer en onderhoud een vrijstelling voor een groot deel van de 'overig' beschermde soorten. Het betreft de meest algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor de Europees beschermde

soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn) is er geen beleidsruimte en is de bescherming onveranderd.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van beschermde gebieden, zoals het Natuur Netwerk Nederland of de ecologische structuur van Amsterdam. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Botshol op 4,6 km afstand, Markermeer en IJmeer op 6,6 km afstand en de Vechtplassen op 8,1 km afstand. Het projectgebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de geringe ontwikkeling kunnen ook verstoring, verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

Om stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden door emissies van zowel de sloop-, aanleg- en gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is hier een onderzoek voor uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 7. In dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd: zowel voor de gebruiksfase als voor de aanlegfase wordt geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot significante negatieve effecten. Er is geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming vereist.

Soortenbescherming

Gelet op de sloop en nieuwbouw die met het project gemoeid is, is een ecologische quick scan uitgevoerd om de mogelijke effecten op beschermde soorten in beeld te brengen. De rapportage van deze quick scan, die is uitgevoerd door Econsultancy, is opgenomen in Bijlage 10. Hieruit blijkt het volgende:

- *Op basis van onderhavige quickscan flora en fauna dient voor uitvoering van de plannen middels aanvullend onderzoek meer duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van de verblijfplaatsen van vleermuizen.*
- *Door de herontwikkeling van de onderzoekslocatie worden geen vliegroutes verstoord, vooropgesteld dat de bomen in de omgeving gehandhaafd blijven. De verlichting op de vliegroute mag niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Indien dit wel gebeurt, dit mogelijk aanvullend ecologisch onderzoek plaats te vinden.*
- *Ten aanzien van in de omgeving verblijvende vleermuizen wordt geadviseerd om verlichtingsarmaturen te gebruiken die naar beneden schijnen en daarmee zo min mogelijk strooilicht veroorzaken of andere vleermuisvriendelijke verlichting toe te passen.*
- *Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen.*
- *Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.*
- *Met betrekking tot gebiedsbescherming zijn ten aanzien van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie geen negatieve effecten te verwachten.*
- *De te kappen bomen zijn niet beschermd onder de Wnb maar vallen mogelijk wel onder de gemeentelijke verordening. Het is aan te bevelen hierover contact op te nemen met gemeente Amsterdam.*

Op basis van de conclusies uit de ecologische quick scan is er een aanvullend ecologisch onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Dit onderzoek, uitgevoerd door Econsultancy, is opgenomen in Bijlage 11. Hierin wordt het volgende geconcludeerd:

- *Bij de voorgenomen sloop van het pand is geen sprake van verstoring of vernietiging van verblijfplaatsen of andere beschermde locaties van vleermuizen.*
- *Ten aanzien van in de omgeving foeragerende vleermuizen wordt geadviseerd om gedurende werkzaamheden en in de eindsituatie verlichtingsarmaturen te gebruiken die naar beneden schijnen*

en daarmee zo min mogelijk strooilicht veroorzaken of andere vleermuisvriendelijke verlichting toe te passen.

- *Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen van de kleine-, grote mantelmeeuw en mogelijk scholekster (april t/m eind juni). Mogelijk bevinden zich broedlocaties op bijvoorbeeld het dak. Indien binnen het broedseizoen gewerkt wordt dient vooraf aan de werkzaamheden een broedvogelininspectie uitgevoerd te worden door een ter zake kundige.*
- *Er dient ten allen tijde rekening gehouden te worden met de algemene zorgplicht ten aanzien van in het wild levende dieren en planten.*

Conclusie

Het aspect ecologie staat de uitvoering van het project niet in de weg.

- Ten aanzien van gebiedsbescherming heeft het project geen negatieve consequenties voor aangewezen Natura 2000-gebied, wat tevens blijkt uit de uitgevoerde stikstofberekening, of op gronden aangewezen als Natuurnetwerk Nederland.
- Ten aanzien van soortenbescherming heeft het project, gelet op de uitgevoerde quick scan en het vleermuisonderzoek, geen negatieve consequenties voor beschermde flora- en faunasoorten.

4.9. Archeologie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan Amstel III Oost is bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het plangebied van dat bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat er in het plangebied, dat midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling is genomen als bedrijven- en kantorenterrein, geen archeologische waarden te verwachten zijn. Naar aanleiding hiervan is het gebied vrijgesteld van archeologische maatregelen en kent het vigerende bestemmingsplan ook geen archeologische beschermingsregeling.

Wel wordt er gewezen op de wettelijke meldingsplicht, die bepaalt dat ook in het geval er geen onderzoek is vereist en er bij bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische overblijfselen van ouder dan 50 jaar worden aangetroffen, deze bij Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam gemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Het aspect archeologie staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.10. Cultuurhistorie

Ten aanzien van cultuurhistorie is onderzocht of er in het projectgebied of in de nabijheid daarvan monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Hiervoor zijn de kaart bij de provinciale omgevingsverordening en de website maps.amsterdam.nl met kaarten van aangewezen monumenten en andere cultuurhistorische waarden geraadpleegd.

Uit beide kaarten blijkt dat er zowel binnen het projectgebied als in de directe omgeving daarvan geen monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.11. Luchthavenindeliingsbesluit

In verband met de belangen van Schiphol, is rondom de luchthaven het Luchthavenindeliingsbesluit (LIB) van kracht. Met dit besluit zijn zones aangewezen waar onder andere beperkingen gelden. Het betreffende bouwplan is getoetst aan de verschillende zoneringskaarten behorende bij het LIB. Deze toetsing is opgenomen in Bijlage 12. In deze toetsing wordt geconcludeerd dat de bepalingen en beperkingen die volgen vanuit het LIB, geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Het Luchthavenindeliingsbesluit staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.12. Bezonnig

Ten aanzien van bezonnig en schaduwwerking, is het bouwplan onderzocht door onderzoeksbureau Cauberg Huygen, waarvan de onderzoeksrapportage is bijgevoegd in Bijlage 13.

De beleidskeuze van de gemeente Amsterdam om in het gebied Amstel III in te zetten op transformatie tot een gemengde wijk, met verdichting en hoogbouw, leidt in algemene zin ook tot meer schaduwwerking in het gebied. In het onderzoek wordt aangehaald dat er geen regelgeving is ten aanzien van bezonnig en dat over het algemeen bezonnig van openbare gebieden gewaardeerd wordt.

Gedurende het verloop van de dag heeft het project achtereenvolgend schaduwwerking op het openbaar gebied aan de westzijde van het project, de bebouwing aan de noordzijde van het project en de (toekomstige) aangrenzende bebouwing van Hettenheuvelweg 50 ten oosten van het project. Deze schaduw valt steeds voor een beperkt deel van de dag op de betreffende locaties.

Het openbaar gebied, met name het gebied tussen de Hettenheuvelweg en de Holterbergweg ten westen van het project, ondervindt slechts voor een klein deel van de dag aan het begin van de ochtend schaduwwerking van het project. Het blijft daardoor zowel in de huidige als toekomstige situatie ruim bezond. De schaduwwerking van het project wordt hiermee acceptabel geacht voor haar omgeving.

4.13. Windklimaat

Door Actiflow is onderzoek gedaan naar het aspect windhinder. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 14.

De resultaten van het onderzoek tonen aan dat in het basismodel alle windhinderklassen voorkomen en dat er locaties van aandacht gelden rondom de noordwesthoek (entree) en de doorgang ten zuidoosten tussen de bebouwing van het project en het naastgelegen gebouw.

Alle andere modellen, waarin diverse maatregelen aan het gebouw zijn opgenomen of vegetatie in de omgeving is meegerekend, leveren een verbeterd beeld op.

Na uitvoering van dit onderzoek, is een aanvullende oplegnotitie opgesteld (Bijlage 15). Daarin is toegelicht wat het verwachte effect is wanneer enkele maatregelen, die in het oorspronkelijke onderzoek nog in verschillende varianten waren opgenomen, gecombineerd worden toegepast. Het gaat om het toepassen van een uitbuijing van het gebouw (in het onderzoek opgenomen in model E) en vegetatie rondom het gebouw (in het onderzoek opgenomen in model B en F).

De uitbuijing zelf zal op het windklimaat een minimaal effect hebben, waarbij het windklimaat te vergelijken is met model A (basis zonder vegetatie). Het toepassen van deze uitbuijing met behoud van de bestaande vegetatie dan wel de aanleg van nieuwe vegetatie heeft een duidelijker effect, te vergelijken met de eerdere modellen B en F.

Gelet hierop, doet het onderzoek de aanbeveling om de huidige vegetatie te behouden dan wel nieuwe vegetatie aan te brengen van dezelfde aard en omvang. Tussen Certitudo en de gemeente zijn hierover afspraken gemaakt om vegetatie toe te passen in het openbaar gebied met als doel te voldoen aan een acceptabel windklimaat.

Het windklimaat dat daarmee ontstaat is minimaal gelijkwaardig aan het windklimaat dat in heel Amstel III wordt gezien en dat - in geval van verdere ontwikkeling van Amstel III - nog verder zal verbeteren. Het windklimaat biedt daarbij voldoende mogelijkheden voor een comfortabel en veilig gebruik van de openbare ruimte en is om die reden acceptabel.

4.14. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Een volwaardige m.e.r.-procedure is in beginsel alleen nodig voor projecten die deze drempelwaarden overschrijden, wat voor het project Hettenheuvelweg 26 niet het geval is. Ook voor projecten onder deze drempelwaarden dient beoordeeld te worden of sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Bij die beoordeling dient het bevoegd gezag rekening te houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het plan;
- de omvang van het plan;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Deze beoordeling heeft voor het project Hettenheuvelweg 26, vooruitlopend op de aanvraag van de omgevingsvergunning, plaatsgevonden op basis van een voor het project opgestelde 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling'. De gemeente Amsterdam heeft op basis daarvan als bevoegd gezag beoordeeld dat voldoende is gebleken dat door de voorgenenomen ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn en heeft besloten dat afgezien kon worden van het opstellen van een formeel milieueffectrapport. De brief waarin zij dit als bevoegd gezag kenbaar maakt, is opgenomen in Bijlage 16.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

In dit geval is het project een niet-gemeentelijk initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de sloopkosten van het bestaande pand en de realisatiekosten van het nieuwbouwplan.

De financiering hiervan wordt gedragen door de initiatiefnemer. Met betrekking tot overige kosten zijn door middel van de Afsprakenbrief tussen de gemeente Amsterdam en de initiatiefnemer Certitudo afspraken gemaakt. Daarmee zijn de kosten voor de gemeente anderszins verzekerd en is er geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling kan niet worden vergund op basis van het vigerende bestemmingsplan. Op grond van artikel 2.12 Wabo kan door middel van een omgevingsvergunning afgeweken worden van het geldende bestemmingsplan. Een belangrijke voorwaarde om te mogen afwijken is dat er wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening:

- de ontwikkeling wordt op een passende wijze stedenbouwkundig ingepast (H2);
- de ontwikkeling sluit aan bij de geldende beleidskaders (H3);
- de ontwikkeling is uitvoerbaar gelet op de onderzoeken naar de verschillende omgevingsaspecten (H4).

