

**Ontwikkeling SPOT, Kavel Z,
Hogehilweg in Amsterdam**
Ruimtelijke onderbouwing

Opdrachtgever

SPOT Amsterdam Realisatie B.V.

Contactpersoon

de heer ir. R. van den Broek

Kenmerk

R073334ab.20EUEDG.jwi

Versie

01_001

Datum

1 december 2020

Auteur

J.C (Jos) Wiegman MSc

M.I. (Meriël) Huizer MSc

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging plangebied	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Procedure.....	9
1.5	Leeswijzer	10
2	Planbeschrijving.....	11
2.1	Huidige situatie.....	11
2.2	Toekomstige situatie	11
2.2.1	Totale ontwikkeling SPOT	11
2.2.2	Kavel Z	15
3	Planologisch beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid.....	19
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)	19
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	19
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	20
3.2	Provinciaal beleid	23
3.2.1	Omgevingsvisie NH2050.....	23
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening (februari 2019)	24
3.3	Regionaal beleid	25
3.3.1	Metropoolregio Amsterdam.....	25
3.3.2	Plabeka en Uitvoeringsstrategie	25
3.3.3	Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Stadsregio Amsterdam	26
3.4	Gemeentelijk beleid	27
3.4.1	Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam	27
3.4.2	Koers 2025: Ruimte voor de stad	30
3.4.3	Woonagenda Amsterdam 2025	31
3.4.4	Woonvisie tot 2020 'Wonen in de metropool'	32
3.4.5	Strategiebesluit Amstel III	32
3.4.6	Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III	33
3.4.7	Gebiedsplan 2019 Bijlmer West.....	34
3.4.8	Kantorenstrategie	34
3.4.9	Kantorenplan 2019-2026.....	35
3.4.10	Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022	35
4	Milieu- en omgevingsaspecten	37
4.1	Milieueffectrapportage	37
4.1.1	Conclusie.....	39
4.2	Verkeer en parkeren	39
4.2.1	Verkeer.....	39
4.2.2	Parkeren.....	39
4.2.3	Conclusie.....	40

4.3	Luchtkwaliteit.....	40
4.3.1	Beoordeling	41
4.3.2	Conclusie.....	41
4.4	Geluid.....	41
4.4.1	Beoordeling	42
4.4.2	Beoordeling geluid omliggende bedrijven	44
4.4.3	Beoordeling geluid school	44
4.4.4	Conclusie.....	44
4.5	Bedrijven en milieuzonering	45
4.5.1	Beoordeling	46
4.5.2	Conclusie.....	49
4.6	Externe veiligheid.....	49
4.6.1	Beoordeling	51
4.6.2	Conclusie.....	52
4.7	Bodem.....	53
4.7.1	Beoordeling	53
4.7.2	Conclusie.....	53
4.8	Waterhuishouding	53
4.8.1	Kader.....	53
4.8.2	Beoordeling	54
4.8.3	Conclusie.....	57
4.9	Flora en fauna	57
4.9.1	Beoordeling	58
4.9.2	Conclusie.....	60
4.10	Archeologie en cultuurhistorie.....	60
4.10.1	Beoordeling	61
4.10.2	Conclusie.....	61
4.11	Bezonning	61
4.11.1	Beoordeling	62
4.11.2	Conclusie.....	62
4.12	Windhinder	62
4.12.1	Beoordeling	62
4.12.2	Conclusie.....	63
4.13	Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).....	63
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	65
5.1.1	Algemeen	65
5.1.2	Grondexploitatie	65
5.1.3	Planschade	66
5.1.4	Conclusie.....	66
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	66
5.2.1	Plan(vormings)proces	66
5.2.2	Verklaring van geen bedenkingen	66
5.2.3	Conclusie.....	67
6	Conclusie	68

Bijlagen

Bijlage I	Kadastrale afbakening
Bijlage II	Besluit aanmeldingsnotitie
Bijlage III	Verkeersonderzoek
Bijlage IV	Parkeerberekening
Bijlage V	Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer
Bijlage VI	Akoestisch onderzoek school en memo Maatregelen geluid school
Bijlage VII	Verkenkend bodem- en asbestonderzoek
Bijlage VIII	Geohydrologisch onderzoek
Bijlage IX	Stikstofonderzoek
Bijlage X	Quick scan ecologie
Bijlage XI	Nader onderzoek vleermuizen
Bijlage XII	Bezonningstudie
Bijlage XIII	Windhinderstudie
Bijlage XIV	LIB advies IL&T

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is het voornemen van SPOT Amsterdam Realisatie BV om in totaal zes kadastrale percelen, ten noordwesten en ten zuidoosten van de Hogehilweg in Amstel III Oost te herontwikkelen. De aanwezige kantoorpanden worden gesloopt en daarna worden er nieuwe mixed-use gebouwen gerealiseerd. De beoogde nieuwbouw bestaat uit woon-, kantoor-, commerciële, sport- en bijeenkomstfuncties. Door een herverkaveling, in dit geval het samenvoegen van zes kleine kavels in een aantal grotere, ontstaan er drie ontwikkelfasen. Deze fasen worden kavel X, Y en Z genoemd en welke afzonderlijk van elkaar gerealiseerd worden. Per fase wordt er een omgevingsvergunning bouwen en afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de ontwikkeling van kavel Z. Kort samengevat bestaat de ontwikkeling van kavel Z uit de sloop van de bestaande kantoorpanden aan de Hogehilweg 10 en 14 en de nieuwbouw van 2 gebouwen (gebouwen D1 en E) met een éénlaagse parkeerkelder. Het programma is weergegeven in tabel 1.1.

Op kavel Z wordt ook een school gerealiseerd echter de ontwikkeling van de school op kavel Z maakt geen onderdeel uit van SPOT. De school wordt door de gemeente Amsterdam zelf ontwikkeld.

Tabel 1.1

Programma bestaande en nieuwe situatie op kavel Z

<i>Bestaande situatie</i>	<i>Nieuwe situatie</i>
8.371 m ² bvo kantoor	395 woningen met een bvo van 37.871 m ²
	317 m ² bvo detailhandel (supermarkt)
	470 m ² bvo horeca
	89 m ² bvo sociaal maatschappelijk (buurtkamer)
	327 m ² bvo sportvoorziening
	Ondergrondse parkeergarage met 103 parkeerplekken
	1.267 fietsparkeerplekken met een totaal bvo van 1.420 m ²

De herontwikkellocatie ligt in het bestemmingsplangebied 'Amstel III Oost' (vastgesteld op 11 september 2013 door de gemeente Amsterdam). De ontwikkeling past niet binnen de regels van het bestemmingsplan. Het nieuwe gebruik past niet in de gebruiksregels en ook is het plan in strijd met verschillende bouwregels. Zo voldoet de bouwhoogte niet en wordt het bebouwingspercentage overschreden. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij.

1.2 Ligging plangebied

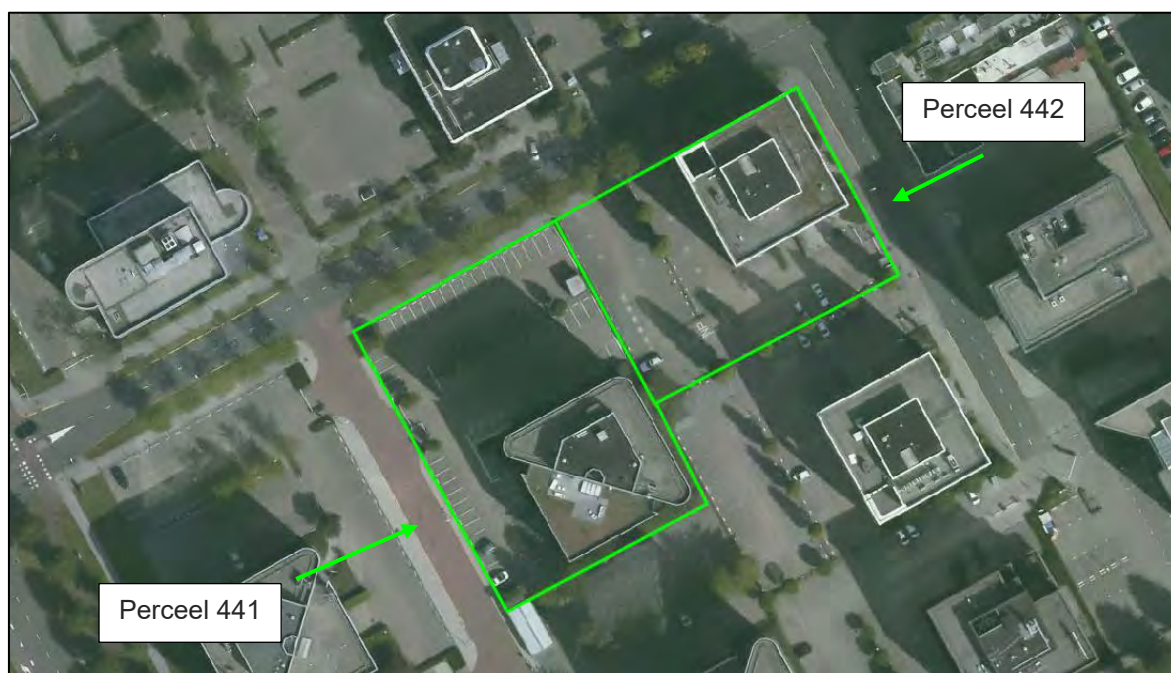
De planlocatie ligt in de wijk Bullewijk in Amsterdam – Zuidoost in de gemeente Amsterdam. De locatie wordt aan de oost- en zuidzijde begrensd door de Hogehilweg, aan de westzijde door de Hondsrugweg en aan de noordzijde door een 20 meter brede waterloop. Op circa 430 meter ten noordoosten van de locatie ligt station Amsterdam Bijlmer Arena, met de Arena Boulevard en Johan Cruijff Arena. De planlocatie van kavel Z betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Weesperkarspel, sectie M, nummers 441 en 442. Opgemerkt wordt dat de ontwikkeling slechts op een deel van perceel 441 plaatsvindt. De percelen hebben/krijgen een oppervlakte van respectievelijk 1.740m² en 2.235 m².

Zie bijlage I voor een weergave van de kadastrale percelen. Op figuren 1.1 en 1.2 is de situering van de planlocatie in de omgeving weergegeven. Op figuur 1.3 is de herverkaveling van de totale herontwikkeling weergegeven.



Figuur 1.1

Globale ligging van kavel Z in rood omcirkeld (bron: Cyclomedia)



Figuur 1.2
Kadastrale afbakening Kavel Z



Figuur 1.3
Herverkaveling subfasen kavel X, Y en Z

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de planlocatie vigeren de bestemmingsplannen 'Amstel III Oost' (vastgesteld op 11 september 2013) en 'Eerste partiële herziening Amstel III Oost' (vastgesteld 10 september 2014). De locatie heeft de bestemming 'gemengd' met aanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied'.

Binnen de bestemming 'gemengd' zijn de volgende functies toegestaan:

- kantoren;
- bedrijven in de categorie 1 en 2 van de bij deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- culturele voorzieningen;
- consumentverzorgende dienstverlening;
- maatschappelijke dienstverlening;
- zakelijke dienstverlening;
- horeca I;
- horeca III en IV;
- horeca V;
- sportieve en recreatieve voorzieningen;

De twee percelen mogen beide voor maximaal 30% bebouwd worden, en er geldt een maximale bouwhoogte van 30 meter voor perceel 441 en 25 meter voor perceel 442. Het maximum vloeroppervlakte (bvo) voor de functie kantoor bedraagt respectievelijk 5.770 m² en 3.180 m².

Voor een uitsnede van het bestemmingsplan wordt verwezen naar figuur 1.4. Binnen de bestemming 'gemengd' is het niet toegestaan om woningen te realiseren. Ook wordt de maximale bouwhoogte overschreden.

De eerste partiële herziening is vastgesteld om enkele foutief opgenomen maatvoeringsaanduidingen het bestemmingsplan 'Amstel III Oost' te corrigeren. Dit bestemmingsplan heeft geen verdere relevantie voor de ontwikkeling van kavel Z.



Figuur 1.4

Uitsnede bestemmingsplan (planlocatie globaal rood omkaderd) met in het oranje de bestemming 'gemengd' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Het plan voor kavel Z is op de volgende punten in strijd met het bestemmingsplan:

- artikel 6.1 (ten aanzien van het gebruik): de functies wonen en detailhandel zijn niet toegestaan;
- artikel 6.2 lid b: de maximum bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage worden voor beide kavels overschreden.

Opgemerkt wordt dat de gebouwen D1 en E geen kantoorfuncties bevatten. Het maximum vloeroppervlakte kantoor wordt dus niet overschreden.

1.4 Procedure

De voorgenomen ontwikkeling is niet toegestaan binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan. Binnen de bestemming 'gemengd' zijn geen woningen en detailhandel toegestaan. Ook wordt niet voldaan aan de bouwregels. Gelet op het bepaalde in artikel 2.10 lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo), moet beoordeeld worden of vergunningverlening onder toepassing van artikel 2.12 van de Wabo mogelijk is. In dit geval wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Medewerking kan alleen worden verleend door toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wabo. Dit document, de ruimtelijke onderbouw, maakt onderdeel uit van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het te realiseren plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het ruimtelijk beleidskader op nationaal, provinciaal en lokaal niveau besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hoofdstuk 6 geeft de conclusies van deze ruimtelijke onderbouwing weer.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt in het kantoren- en bedrijvengebied Amstel III in Amsterdam Zuidoost. Amstel III wordt begrensd door de spoorlijn Amsterdam – Utrecht in het oosten en door de A2 in het westen. Aan de zuidkant grenst het gebied aan de Meibergdreef en aan de noordkant aan het Arenagebied. Het gebied werd in de jaren tachtig opgeleverd en biedt ruimte aan een groot aantal dienstverlenende bedrijven. Amstel III is 250 ha. groot en bestaat uit een kantorenzone met 720.000 m² bvo en een bedrijvenzone. Sinds 2011 heeft de gemeente Amsterdam het voornemen Amstel III te herontwikkelen van kantorengedoe naar een gemengde stadswijk.

Tussen de kantoren komen woontorens, woonblokken en voorzieningen. Er zijn ongeveer 15.000 woningen gepland. Vanaf 2015 zijn er al andere functies aan het gebied toegevoegd, zoals horeca, hotels en detailhandel. Amstel III is strategisch gelegen tussen de Johan Cruijff Arena en het Amsterdam UMC, met in de nabijheid het treinstation Bijlmer Arena en de metrostations Bullewijk en Holendrecht.

De percelen uit het onderhavige plan liggen aan de Hogehilweg en worden verder omsloten door de Hondsrugweg en een sloot.

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Totale ontwikkeling SPOT

SPOT Amsterdam Realisatie B.V. heeft zes percelen in eigendom rond de Hogehilweg. Het voornemen is om op deze zes percelen de bestaande gebouwen te slopen en vervolgens een nieuwe stadsbuurt te realiseren genaamd SPOT. In tabel 2.1 is weergegeven welk programma gerealiseerd wordt in de nieuwe stadsbuurt.

Tabel 2.1

Programma SPOT (kavels X, Y en Z)

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>
Woningen	1.095 woningen met een totaal bvo van 101.268 m ²
Kantoor	13.303 m ² bvo
Detailhandel	1.258 m ² bvo
Horeca	1.272 m ² bvo
Sociaal maatschappelijk voorzieningen	961 m ² bvo
Sportvoorzieningen	420 m ² bvo
Parkeergarage	527 plekken (ondergronds onder de gebouwen)
Fietsparkeerplekken	3.996 plekken

In totaal worden er 8 gebouwen gerealiseerd. In de gebouwen wordt een gemengd programma gerealiseerd, met woningen, kantoren, commerciële en maatschappelijke functies. Ook wordt de openbare ruimte rondom de nieuwe gebouwen volledig nieuw ingericht en worden er onder de

gebouwen parkeergarages gerealiseerd. De buitenruimte bestaat uit verschillende tuinen/parken en pleinen met mogelijkheden voor ontmoetingen, sport en spel. Het gehele gebied is ingericht als voetgangersgebied waarin fietsers en auto's te gast zijn.

De 1.095 woningen die voorzien zijn bestaan uit een mix van huur en koop. De woningen zijn onder te verdelen in vijf typen woningen, zoals weergegeven in onderstaande tabel 2.2.

Tabel 2.2

Verdeling type woningen

<i>Woningtype</i>	<i>Gemiddeld GO per woning</i>	<i>Aantal woningen</i>	<i>Aandeel in totaal SPOT</i>
Type 1 (sociale huur)	45 m ²	110	10%
Type 2 (middenklasse)	50 m ²	206 (184 huur, 22 koop)	19%
Type 3 (middenklasse)	60 m ²	227 (206 huur, 21 koop)	21%
Type 4 (middenklasse)	72,5 m ²	135 (135 huur, 0 koop)	12%
Type 5 (vrije sector)	90 m ²	417 (188 huur, 229 koop)	38%

De ontwikkeling bestaat uit een diversiteit van gebouwen die van elkaar verschillen in hoogte en architectuurstijl. De hoogte loopt uiteen van 12 tot 109 meter hoog (inclusief installaties). De gebouwen zijn luchtig gepositioneerd ten opzichte van elkaar om te voorkomen dat er een stenig en massief geheel ontstaat. De gebieden tussen de woon-werkgebouwen krijgen een binnenstedelijke uitstraling, met één grote uitzondering: de ruime ontmoetings- en verblijfsplekken worden groen en duurzaam ingericht.

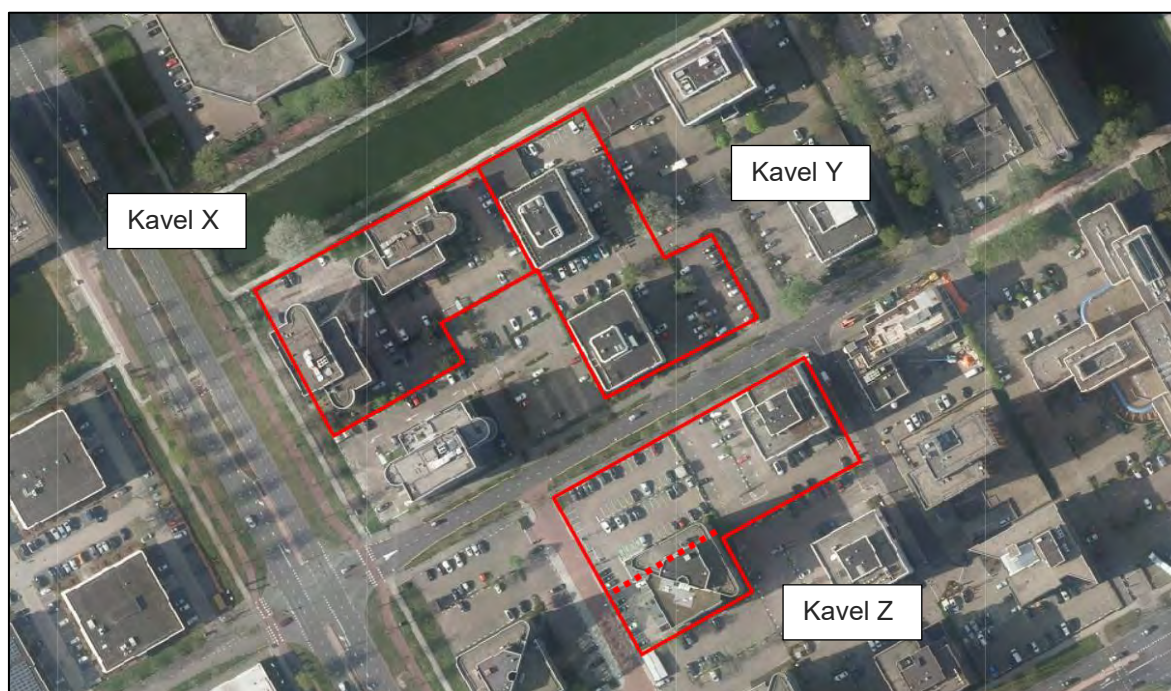
Het plangebied wordt ingevuld met woningen voor een brede doelgroep, namelijk starters, al dan niet samenwonend, jonge gezinnen (met kinderen) en expats. Tussen de gebouwen is er ruimte voor groen, ontspanning alsmede voor sport en spel. Tevens worden er woon-werkwoningen en ruimtes met flexplekken aangeboden voor ZZP'ers en startups.

De plinten van de gebouwen worden ingevuld met (kleinschalige) retail en horeca. Ze worden dusdanig gebouwd dat ze kunnen 'meebewegen' al naargelang de vraag. Hier kunnen zich in verschillende stadia een aantal basisbehoeften vestigen, zoals een fietsenstalling, een buurtsuper, kinderopvang, sportfaciliteiten en horeca.

Het gebied wordt in drie fasen ontwikkeld. Het plangebied wordt daarvoor opgedeeld in drie kavels: kavel X, Y en Z. Ieder kavel heeft een eigen programma en is opgedeeld in deelgebouwen.

- Kavel X bestaat uit vier delen (A1, A2, B1 en B2)
- Kavel Y bestaat uit twee delen (C1 en CF)
- Kavel Z bestaat uit twee delen (D1 en E).

Zie figuur 2.1 en 2.2 voor een weergave van het plangebied, opdeling van de kavels en een impressie van de massa.



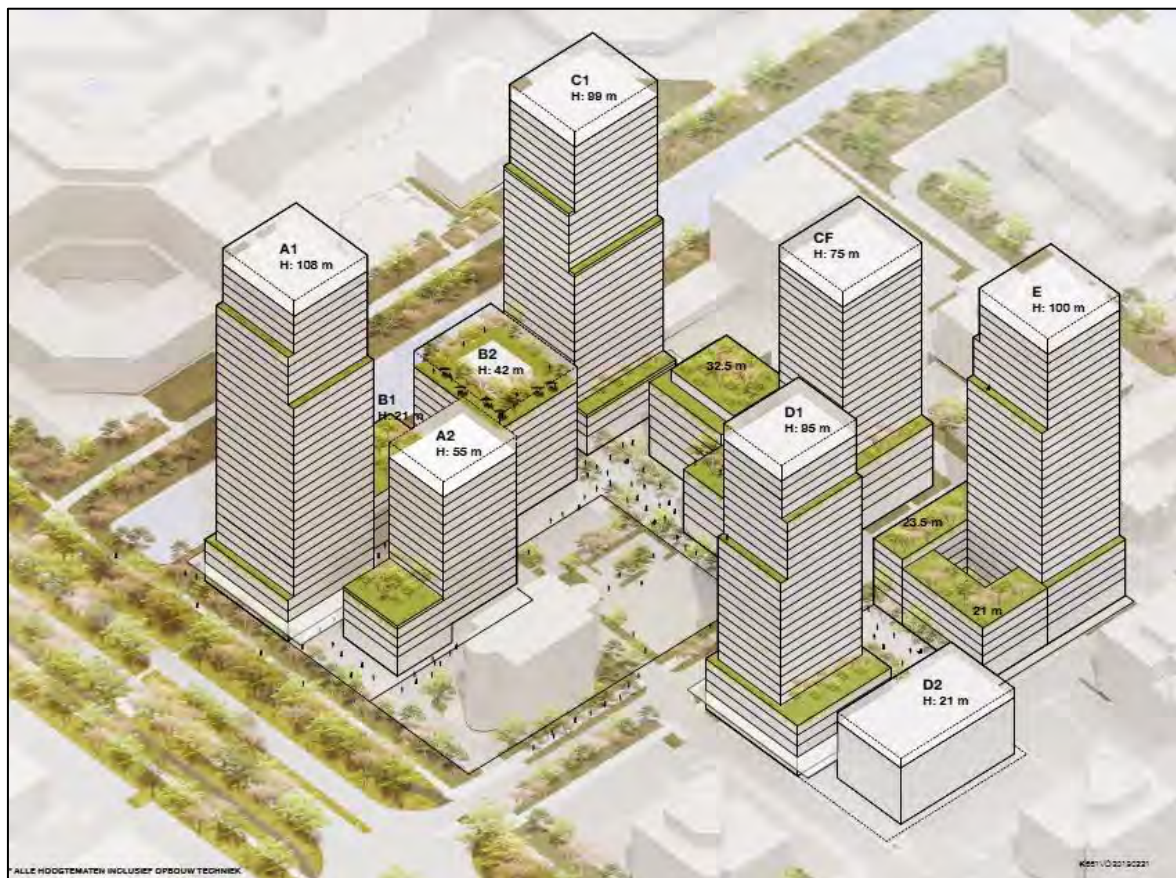
Figuur 2.1

Afbakening van Kavel X, Y en Z met hierin met een rode stippellijn aangegeven de begrenzing van SPOT binnen Kavel Z.



Figuur 2.2

Situatietekening totale plangebied. De ingetekende school maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling van SPOT.



Figuur 2.3

Impressie massa opbouw.

2.2.2 Kavel Z

Onderhavig project betreft de ontwikkeling van kavel Z met de gebouwen D1 en E. Op deze kavel staan in de huidige situatie twee kantoorgebouwen. De ruimte rondom de kantoorgebouwen wordt nu gebruikt voor parkeerplaatsen.

Zie figuren 2.4 en 2.5 voor een overzicht van de planlocatie en een situatietekening van de nieuwe situatie.



Figuur 2.4

Plangebied kavel Z (bron: Cyclomedia)



Figuur 2.5

Situatietekening van de begane grond van de nieuwe situatie van kavel Z.

Gebouw D1

Gebouw D1 wordt in de westelijke hoek van de kavel gebouwd. De footprint van het gebouw krijgt een nagenoeg vierkante vorm, met een afmeting van 30,0 x 31,2 meter. Dat resulteert in een grondoppervlak van 936 m². Het gebouw krijgt een hoogte van 95 meter. Dit is inclusief de opbouw waarop de zonnepanelen zijn bevestigd. In gebouw D1 worden de volgende functies gerealiseerd.

Functie	Aantal/oppervlak in BVO	Opmerkingen
Woningen	133 met een totaal bvo van 16.080 m ²	0 van type 1 0 van type 2 0 van type 3 0 van type 4 133 van type 5
Horeca	410 m ²	
Fietsparkeren	543 m ²	528 fietsparkeerplekken

Gebouw E

Gebouw E wordt in de noordoostelijke hoek van de kavel gebouwd. De footprint van het gebouw krijgt een afmeting van 45,7 x 37,8 meter. Dat resulteert in een grondoppervlak van 1.727 m². Het gebouw krijgt een hoogte van 96,6 meter. Dit is inclusief de 'zonnekroon' waarop de zonnepanelen zijn bevestigd.

In gebouw E worden de volgende functies gerealiseerd.

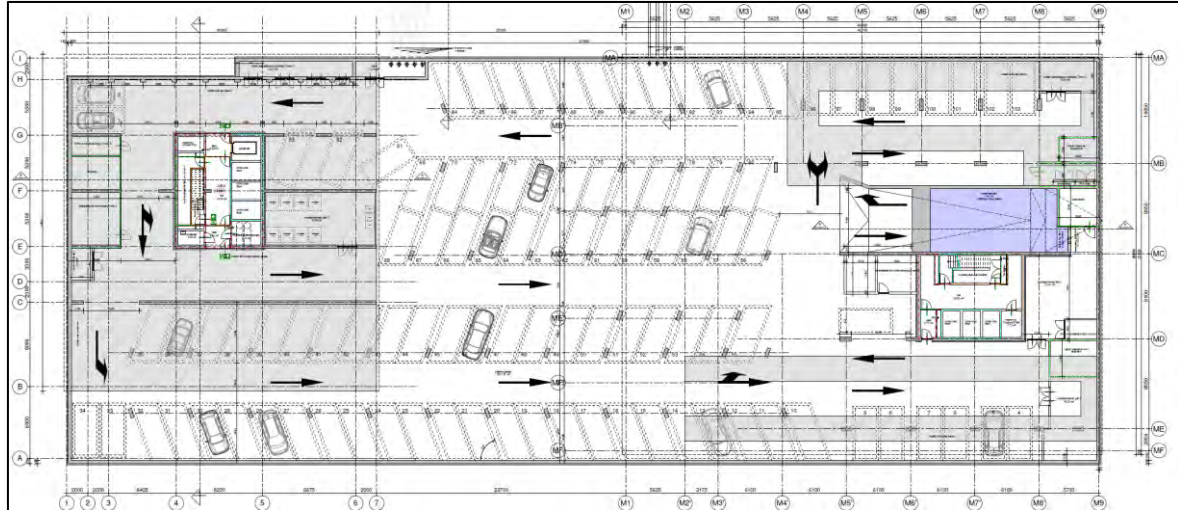
<i>Functie</i>	<i>Aantal/oppervlak in BVO</i>	<i>Opmerkingen</i>
Woningen	262 met een totaal bvo van 21.791 m ²	0 van type 1 83 van type 2 83 van type 3 60 van type 4 36 van type 5
Detailhandel (supermarkt/ convenience store)	317 m ²	
Horeca (fietsbar)	59 m ²	
Sociaal maatschappelijk (buurtkamer)	89 m ²	
Sport	327 m ²	
Fietsparkeren	877 m ²	739 fietsparkeerplekken



Figuur 2.6 Aanzicht op de zuidzijde van kavel Z (links gebouw D1, rechts gebouw E)

Ondergrondse parkeergarage

Over het gehele oppervlak van kavel Z wordt een éénlaagse parkeerkelder gerealiseerd, zie ook figuur 2.7. In de parkeerkelder is ruimte voor 103 auto's. In totaal bevat kavel Z 1.267 fietsparkeerplekken.



Figuur 2.7

Indeling van de éénlaagse parkeerkelder onder maaiveld van kavel Z

3 Planologisch beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk en functioneel relevant is voor de projectlocatie. Het betreft hier zowel rijksbeleid, provinciaal beleid, gemeentelijk beleid en sectoraal beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)

De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld en vervangt de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De SVIR geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve Rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

Toetsing

Het initiatief raakt geen van de nationale belangen zoals verwoord in de SVIR en is daarom niet in strijd met deze structuurvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Op 1 januari 2017 is het besluit geconsolideerd.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Ten tijde van de inwerkingtreding van het Barro waren zes 'projecten' beschreven:

- Project Mainport ontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en Waddengebied.
- Defensie.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Na de publicatie van het Barro, is het besluit per 1 oktober 2012 gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijksvaarweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties,

kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven.

Toetsing

De locatie ligt niet in een gebied dat is vastgelegd in het Barro. Dit plan is niet in strijd met het Barro.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden, waarbij ook de Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast is. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt: *Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*

Het doel van de ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en dient overprogrammering te worden voorkomen. Middels de 'ladder voor duurzame verstedelijking' vindt een toetsing door de gemeente plaats.

In de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt beschreven wat de behoefte aan de betreffende ontwikkeling is, en, indien de ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Onderhavige plan voor kavel Z heeft betrekking op de realisatie van woningen, detailhandel, horeca, sociaal maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen. Zoals verduidelijkt maakt kavel Z deel uit van de ontwikkeling van de stadsbuurt SPOT. In SPOT (kavels X, Y en Z) zijn in totaal 1.095 woningen voorzien. Daarnaast zijn er verschillende andere functies voorzien, namelijk:

- 13.303 m² kantoor;
- 1.258 m² detailhandel;
- 1.272 m² horeca;
- 961 m² sociaal maatschappelijk
- 420 m² sport.

De realisatie van woningen en detailhandel is in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Ter verduidelijking het bestemmingsplan staat kantoren/bedrijvigheid toe. Het vigerende bestemmingsplan staat binnen het totale plangebied 31.172m² bvo kantoren toe. Ook zijn de voorziene horeca, sport en maatschappelijke functies toegestaan. Binnen het vigerende bestemmingsplan geldt voor de functies een maximum oppervlakte per vestiging. De genoemde functies blijven onder deze maximum oppervlakte.

Gelet op de grootte van het plan is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren moet op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Daarom is conform de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst wat de behoefte is van de onderhavige ontwikkeling. In dit geval is enkel getoetst wat de behoefte is van woningen en detailhandel omdat deze functies in strijd zijn met het bestemmingsplan. Vanwege de onderlinge relatie tussen kavel X, Y en Z is de totale ontwikkeling van SPOT getoetst.

Kwantitatieve behoefte

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is de verwachting uitgesproken dat de bevolking in de Metropoolregio Amsterdam zal groeien tot ongeveer 2,5 miljoen inwoners in 2040. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden. De stad Amsterdam telt in 2040 bijna 860.000 inwoners.

De gemeente gaat uit van het toevoegen van minstens 70.000 woningen tot 2040. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden moeten er méér dan dit aantal worden gebouwd (naar verwachting circa 100.000) want er moet ook rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouw-programma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In de 'Raming woningbehoefte Metropoolregio Amsterdam' is verder uiteengezet dat in de periode 2017-2025 voor enkel Amsterdam een additionele woningbehoefte is van 38.450 woningen om de verwachte groei van het aantal huishoudens te accommoderen.

Geconstateerd wordt dat sprake is van een grote kwantitatieve woningbehoefte gemeentelijk niveau. Dit initiatief geeft deels invulling aan deze behoefte.

Kwalitatieve woningbehoefte

De woningbehoefte in Amsterdam van 38.450 woningen is op te delen in drie segmenten. De woningbehoefteraming gaat uit van de volgende toedeling:

- Er zijn 19.700 woningen nodig in het goedkope segment. Dit zijn huurwoningen tot en met €711 en koopwoningen tot €156.000.
- Er zijn 4.830 woningen nodig in het middeldure segment. Dit zijn huurwoningen in de prijsklasse €711 tot €971 en koopwoningen met een waarde tussen €156.000 en €250.000.
- Er zijn 13.930 woningen nodig in het dure segment. Dit zijn huurwoningen met een huurprijs boven de €971 en koopwoningen met een waarde boven de €250.000.

Er is een duidelijke verdeling te zien in het soort woning waar behoefte aan is binnen de Metropoolregio Amsterdam. Er worden een onderscheid gemaakt tussen appartementen en eengezinswoningen. In de stad Amsterdam bestaat het overgrote deel van de behoefte (ruim 72%) uit appartementen ten opzichte van eengezinswoningen. Het gaat hier om 27.690 appartementen. Trendmatig is er vooral behoefte aan meer eengezinswoningen in woonwijken. De behoefte aan appartementen gaat vooral samen met die aan het buurttype 'wonen-werken-winkels'.

Doorkijk naar 2035

Ook na 2025 neemt de woningbehoefte nog toe en verandert zij van karakter. Kwantitatief is de additionele woningbehoefte in de periode 2025-2035 door de provincie geschat op nog eens 37.740 extra woningen voor Amsterdam. Tegelijkertijd zet na 2025 de vergrijzing in de Metropoolregio Amsterdam door. In 2035 valt bijna één op de drie huishoudens in de Metropoolregio in de leeftijdsklasse 65-plus. De vergrijzing blijft echter beperkt in de steden Amsterdam en Haarlem. De meeste vergrijzing zal plaatsvinden in de landelijke gebieden om Amsterdam. Daardoor blijft het aandeel jonge gezinnen, jonge stellen en jonge alleenstaanden in Amsterdam relatief hoog.

Detailhandel

De transformatie van een monofunctioneel kantorengedrag naar een levendig woon-werkgebied gaat niet zonder ook de realisatie van voorzieningen zoals detailhandel. Het 'Strategiebesluit Amstel III' en het 'Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III' benadrukken dit. Binnen de stadsbuurt SPOT zijn enkel kleinschalige detailhandelsvestigingen voorzien. Het gebied is bij uitstek kansrijk voor het toevoegen van diverse n.t.b. detailhandel, niet zijnde een supermarkt. Binnen het plangebied van Z is wel een buurtsuper voorzien. Hiermee kunnen de nieuwe bewoners worden voorzien in hun dagelijkse boodschappen. In gebieden, waar niet op maximaal 750 meter van woningen een winkelgebied met supermarkten aanwezig is, maakt de gemeente het mogelijk dat een gemaks-supermarkt van maximaal 300 m² zich vestigt in deze gebieden.

Conclusie

De voorgaande beoordeling toont aan dat het initiatief voorziet in de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte in Amsterdam. Er is een behoefte aan woningen in alle segmenten. Onderhavig plan voorziet vooral in woningen in het goedkope en middeldure segment. Daarnaast worden er met dit plan enkel appartementen gerealiseerd, waarmee een aanzienlijke bijdrage wordt geleverd aan de behoefte van dit type woning in Amsterdam. Verder draagt dit plan bij aan het huisvesten van jonge gezinnen, jonge stellen en jonge alleenstaanden in de toekomst. Het initiatief voldoet daarmee aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven en hoe deze visie gerealiseerd moet worden. 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, omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding.

In de Omgevingsvisie zijn vijf samenhangende bewegingen geschetst laten zien hoe omgegaan moet worden met opgaven die op de samenleving afkomen:

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

De locatie valt onder het thema 'Metropoolregio in ontwikkeling'. In de drukker wordende metropool zijn het landschap en zijn gebruiksmogelijkheden van toenemend belang. Voor de leefbaarheid, maar ook om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats. Om het landschap te sparen, kiest de provincie primair voor verdichting van de bestaande kernen. Uit verkenningen blijkt dat er binnenstedelijk meer verdichting mogelijk is dan eerder verondersteld. In totaliteit zijn er voldoende locaties om in de vraag te voorzien. De provincie let daarbij niet alleen op kwantiteit, maar ook op kwaliteit (diversiteit qua woonmilieu, woningtype, -grootte en prijs) om de metropool in sociaal opzicht inclusief te houden. De ambitie van de provincie is om te verdichten op goed bereikbare plekken, zoals nabij knooppunten van openbaar vervoer. Waar mogelijk kunnen verschillende functies, zoals woningen met werken/voorzieningen, gecombineerd worden.

Verder is benoemd dat nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk. Uitgangspunt bij dit principe is dat ontwikkelingen zo veel mogelijk binnenstedelijk en –dorps plaatsvinden. Dit geldt voor alle kernen. De omvang waarin dit gebeurt wordt ingegeven door de vraag die er op dat moment is (meest actuele bevolkingsprognoses). Deze wordt afgelezen aan de hand van

demografische ontwikkelingen (afspraken over uitleglocaties worden aan de actuele prognoses aangepast), periodieke monitors over woonwensen en woonbehoefte-onderzoeken. Deze ontwikkelingen en daaruit voortvloeiende afspraken worden regionaal ingevuld met ruimte voor maatwerk en herijking. De omvang en verschijningsvorm is passend bij de kernen waarbij grofweg drie typen kernen vallen te onderscheiden (centrumsteden als kloppend hart voor de omliggende regio's, groenstedelijke kernen en dorpskernen). Amsterdam valt onder de categorie 'Centrumsteden'. Over centrumsteden is benoemd dat ze binnenstedelijk verder kunnen groeien, rond een goed functionerend OV-knooppunt en een aantrekkelijke (historische) kern. Ze worden stedelijker, robuuster en diverser met gevarieerde woonmilieus en een gemengde economie. Transformatie en revitalisering voegen verder meer stedelijk weefsel toe, die goed is voor de dynamiek van de stad.

Toetsing

De onderhavige ontwikkeling betreft de verdichting en intensivering van een binnenstedelijk gebied, rond een goed functionerend OV-knooppunt (station Amsterdam Bijlmer ArenA). De kavels worden ontwikkeld met hoofdzakelijk woningen, een deel kantoren en op de onderste bouwlagen een mix van voorzieningen en functies. Onderhavig plan betreft daarom een ontwikkeling met een divers woon- en werkmilieu, en draagt bij aan de stedelijke uitstraling van Amsterdam. De ontwikkeling is in lijn met de Omgevingsvisie van Noord-Holland.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (februari 2019)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) heeft Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Omgevingsvisie algemene regels vastgesteld voor onder meer:

- het gehele grondgebied van de provincie;
- het landelijk gebied;
- Natuurnetwerk Nederland;
- de Blauwe Ruimte;
- energie; en
- algemene regels.

Voor de onderhavige locatie zijn alleen de algemene regels relevant die voor het gehele grondgebied van de provincie gelden. Van de algemene regels is vooral artikel 5a (nieuwe stedelijke ontwikkeling) van toepassing. In artikel 5a is vastgelegd dat een bestemmingsplan (of een daarmee gelijk te stellen ruimtelijk besluit) uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

Toetsing

In paragraaf 3.1.3 is onderbouwd dat de ontwikkeling voorziet in een bijdrage aan de behoefte van appartementen in de goedkope, middeldure en dure segmenten, met als doelgroep jonge gezinnen, jonge stellen en jonge alleenstaanden. Daarmee is het plan in overeenstemming met de regionale behoefte en is het plan niet in strijd met de PRV.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

In 2017 is door de MRA een verkenning van de woningmarkt van de metropoolregio uitgevoerd. Daarin is gesteld dat het de verwachting is dat de groei van het aantal huishoudens de komende jaren onverminderd groot blijft. Tot 2040 wordt in de huidige prognose een groei voorzien van circa 230.000 huishoudens. Dit komt vooral door een grote instroom vanuit binnen- en buitenland naar de regio. Verder profiteren vooral huishoudens met een hoger inkomen en jongeren van het herstel. Versnellen van de bouwproductie is nodig om in de grote behoefte aan woningen te voorzien. Daarom is in MRA-verband afgesproken om tot en met 2020 minimaal 60.000 woningen te bouwen. De plancapaciteit hiervoor is inmiddels gevonden; een groot deel hiervan betreft complexe binnenstedelijke locaties.

De stijging in prijzen van woningen biedt voor een aantal regio's kansen om moeilijke dure locaties tot ontwikkeling te brengen. Aan de andere kant leidt de prijsstijging tot een toenemende behoefte om te sturen op betaalbaarheid voor vooral starters uit eigen gemeente. Aandachtspunt is ook de afname van de middeldure woningen in de koop- en huursector. De sociale huursector verdient eveneens nadrukkelijk aandacht. Daar zijn lange wachtlijsten ontstaan, met name voor starters op de woningmarkt.

De conclusie uit de woningmarktverkenning is dat alle beschikbare planlocaties nodig zijn om de bevolkingsgroei op te vangen, waarbij de nadruk ligt op binnenstedelijk bouwen. Er ligt een grote vraag naar compact-stedelijke woonmilieus.

Toetsing

Onderhavig plan draagt voor een aanzienlijk deel bij aan de woningbehoefte in Amsterdam. Onderhavige planlocatie betreft een binnenstedelijke locatie die herontwikkeld wordt tot een divers woon-werk gebied. Een groot deel van de te realiseren appartementen behoren tot het goedkope en middeldure segment. Daarmee draagt dit plan bij aan het realiseren van voldoende woningen voor starters op de woningmarkt. Het plan is in lijn met de afspraken van de Metropoolregio Amsterdam.

3.3.2 Plabeka en Uitvoeringsstrategie

In het regionale samenwerkingsverband Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats

over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: *‘Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven’*. Voor de gehele metropoolregio zijn op basis van behoefteramingen programmatische kaders opgesteld. Tevens zijn er afspraken gemaakt over het inzetten van instrumenten om het evenwicht op de kantorenmarkt te herstellen en de leegstand aan te pakken.

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0: ‘Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017 – 2030’ (vastgesteld op 23 juni 2017). Omdat het overaanbod aan kantoren op de regionale markt door fasering en planreductie fors is afgenomen, uitvoeringsstrategie geactualiseerd met een doorkijk naar 2040. Amstel III wordt in de uitvoeringsstrategie genoemd als belangrijke formele kantoorlocatie die wordt getransformeerd tot gemengd economisch gebied. De leegstand in Amstel III is momenteel 199.000 m² bvo en tot en met 2030 wordt de hoeveelheid transformatieplannen geraamd op 298.200 m² bvo.

Toetsing

Amstel III wordt specifiek genoemd als te herontwikkelen gebied tot gemengd woongebied. Het onderhavig plan maakt deel uit van de herontwikkeling en draagt daarom bij aan de doelstelling van Plabeka.

3.3.3 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) is in 2017 vastgesteld. Het RAP en de jaarlijks te actualiseren overzichten met woningbouwplannen plannen en programma’s vormen belangrijke vereisten om te voldoen aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening en zijn voorwaardelijk voor alle buitenstedelijke woningbouwplannen.

Voor de regio als geheel (Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstel-Meerlanden) wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op circa 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. Voor de marktregio Amsterdam is de woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn. De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen. Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Meer aanbod creëren in het middensegment huur is een belangrijke opgave uit de samenwerkingsagenda. Dit marktsegment is zeer beperkt aanwezig, terwijl het in delen van Amsterdam het belangrijkste segment is voor het functioneren van de woningmarkt. Bijvoorbeeld om starters op de woningmarkt een plek te geven en als alternatief in de duurdere delen van de regio, waar het gat tussen sociale huur en de koopsector erg groot is. Amsterdam zet actief in op middeldure huur en heeft de ambitie om de komende jaren 800 tot 1000 woningen per jaar in het middensegment te realiseren. Dit zullen met name kleinere woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens zijn. In het ‘Actieprogramma middeldure huur’ is de ambitie verder aangescherpt naar de bouw van minimaal 1500 middensegment woningen per jaar.

Toetsing

Het grootste gedeelte van de woningen in het onderhavig plan betreffen woningen in het middeldure segment. Daarmee draagt dit plan bij aan de ambitie van de gemeente om voldoende woningen in het middeldure segment toe te voegen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam

De centrale ambitie van de Structuurvisie (op 16 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad) is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om de stad en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Nieuwe woningen

In de Structuurvisie is aangegeven dat de gemeente streeft naar het toevoegen van 70.000 woningen voor uiteenlopende doelgroepen met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen in de periode tot 2040. Eén van de locaties die is aangewezen voor de realisatie van extra woningen is de kantoorlocatie Amstel III. Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-werkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren – nabij de stations Bijlmer ArenA, Bullewijk en Holendrecht – wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen (leisure, onderwijs, health/sport, religie, maatschappelijk) toegevoegd. De ambitie van de gemeente om in het oostelijk deel van Amstel III ten minste 5.000 woningen toe te voegen. Aanvankelijk (2010–2020) zal dit om stedelijke nichewoonvormen, zoals appartementen voor expats, zeer luxe woningen, collectief particulier opdrachtgeverschap, atelierwoningen en studenten-/starterswoningen en nieuwe woonwerkconcepten gaan. Geleidelijk (na 2020–2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensificeert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor horeca en diverse voorzieningen. Dit ‘new urban district’ tussen ArenA en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen.



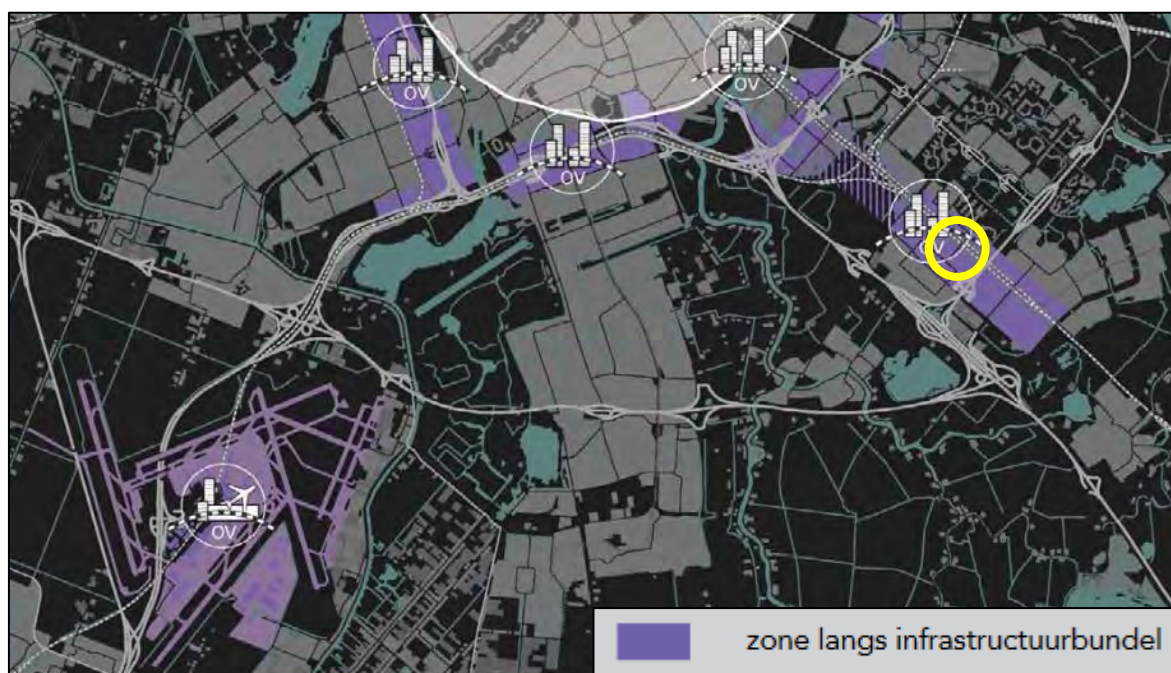
Figuur 3.1

Uitsnede visiekaart (planlocatie in geel omcirkeld)

Op de meer lange termijn gaat de transformatie samen met een herinrichting van de openbare ruimte, waardoor deze beter toegankelijk gemaakt wordt voor langzaam verkeer en een aanpassing van de stedenbouwkundige structuur, waardoor het gebied minder anoniem en afstandelijk aandoet. Voor de semi-openbare ruimte op kantoorhavels wordt bebouwing mogelijk gemaakt in de vorm van eenvoudig te realiseren en te verplaatsen tijdelijke woonunits, met name voor studenten en starters. Hierin past tevens het streven het gebied beter toegankelijk te maken met het openbaar vervoer door te zorgen voor goed aanvullend vervoer vanaf de metro- en treinstations. Het realiseren van woningen past binnen de kaders van de Structuurvisie om het gebied te transformeren naar een gemengd woonwerkgebied door op grote schaal woningen toe te voegen.

Hoogbouw op de zuidflank

In de Structuurvisie en de 'Nota Hoogbouw in Amsterdam' zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen. De planlocatie ligt in de Zuidflank en is onderdeel van de zogenaamde 'zone langs infrastructuurbundel'. In deze zone wordt hoogbouw tot 60 meter wordt gestimuleerd, en langs OV-knooppunten zijn nog hogere bouwhoogten mogelijk.



Figuur 3.2

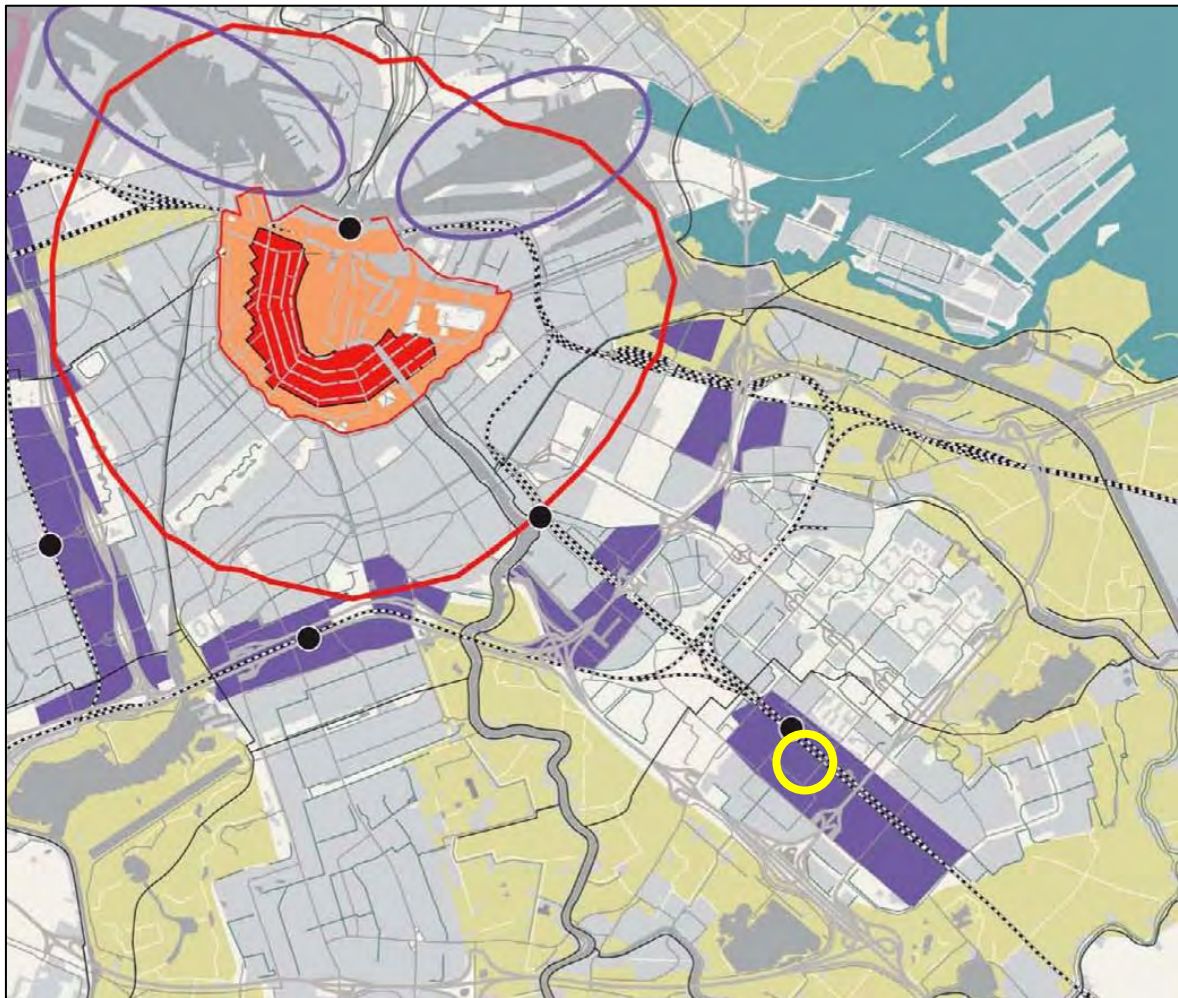
Uitsnede visiekaart 'hoogbouw in de Zuidflank' (planlocatie in geel omcirkeld)

Hoogbouweffectrapportage

Het hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam beoogt de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. Dit gebeurt aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage, waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen. In de Structuurvisie is een lijst opgenomen van initiatieven waarvoor het opstellen van een HER verplicht is. Voor hoogbouwinitiatieven in een stimuleringsgebied (in paars aangegeven op onderstaande figuur) is geen HER verplicht. De onderhavige locatie ligt in een stimuleringsgebied, waardoor een HER niet verplicht is.

In het 'Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III' van december 2017 (zie ook paragraaf 3.4.6 van onderhavige ruimtelijke onderbouwing) stelt dat voor initiatieven met een bouwhoogte van meer dan 60 meter een HER nodig is. Het is van belang om een lichte, zonnige en aantrekkelijke openbare ruimte te behouden. De hoogbouw mag geen onevenredige licht- en luchttoetreding en schaduwwerking veroorzaken op omliggende gebouwen en de openbare ruimte. Om te waarborgen dat er als gevolg van de nieuwbouw sprake is van een goed windklimaat en er voldoende bezonning is, is er in afstemming met de Stedenbouwkundige en de Supervisor van de gemeente Amsterdam een stedenbouwkundig plan opgesteld voor SPOT waarin randvoorwaarden zijn opgenomen. Het definitief ontwerp (DO) van de bouwplannen is door de gemeente hierop getoetst en akkoord bevonden.

Om de invloed van de nieuwbouw op de omgeving te beschouwen zijn er onderzoeken naar windhinder en bezonning uitgevoerd. Deze onderzoeken worden behandeld in paragrafen 4.11 en 4.12. Hiermee is invulling gegeven aan de verplichting om een HER uit te voeren.



Figuur 3.3

Uitsnede visiekaart 'hoogbouw in Amsterdam' (planlocatie in geel omcirkeld)

Toetsing

Onderhavige planlocatie ligt in het kantorengedebied Amstel III. Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-werkgebied. Dit plan draagt bij aan de ambitie van de gemeente om in dit gebied 5.000 woningen toe te voegen. Verder ligt de planlocatie in de zone langs een infrastructuurbundel, waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Dit plan voldoet hieraan. In het uitgevoerde windhinderonderzoek en bezonningsonderzoek zijn tevens de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld gebracht.

3.4.2 Koers 2025: Ruimte voor de stad

In de Koers 2025 is de gemeentelijke ontwikkelstrategie voor de middellange termijn vastgelegd waarmee de gemeente uitvoering wil geven aan de Structuurvisie 2040. De gemeente heeft de ambitie om tot 2025 ongeveer 50.000 woningen te bouwen. In de Koers 2025 zijn de plekken aangegeven waar dit kan gebeuren. Nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd in nieuwbouw maar ook in getransformeerde of leegstaande gebouwen. In de structuurvisie is al aangegeven hoe verdichting en transformatie kunnen helpen om woningen toe te voegen. Over Amstel III is het volgende genoemd: *"Amstel III is een transformatiegebied met een afnemend, maar nog steeds relatief hoog percentage leegstand. Transformatie van leegstaande kantoren, bedrijven en retail*

naar een meer gemengd profiel wordt gefaciliteerd. [...] Op Amstel III liggen geen versnellingslocaties. In de komende jaren wordt geen actieve gebiedsontwikkeling voorzien; wel zal verspreid transformatie naar onder andere woningbouw plaats vinden”.

Toetsing

Onderhavige planlocatie ligt in het transformatiegebied Amstel III. De locatie wordt herontwikkeld, waarbij leegstaande kantoren gesloopt worden en nieuwe woongebouwen gerealiseerd worden. Dit plan draagt bij aan de verdere afname van leegstand op Amstel III en de transformatie naar een gemengd woon-werk gebied. Dit plan is in lijn met de Koers 2025.

3.4.3 Woonagenda Amsterdam 2025

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Woonagenda zet de gemeente fors in op vooral het bijbouwen van huurwoningen in het sociale en middensegment, juist om voor de lage en middeninkomens een beschikbaar aanbod te creëren. Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Per plangebied wordt echter bepaald welk programma wordt gerealiseerd, waarbij gekeken wordt naar de gemengdheid van de woningvoorraad.

Aanvullend is in het ‘Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III’ (zie ook paragraaf 3.4.6) vastgelegd dat de 40-40-20 regel ook op gebiedsniveau geldt. Er kan dus op kavel niveau afgeweken worden van de 40-40-20 regel uit de Woonagenda 2025 teneinde een woningvoorraad te creëren die beter aansluit bij de lokale behoeften. De gemeente ziet er op toe dat er elders in de stad bijvoorbeeld wel voldoende sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Op grotere schaal blijft hiermee voldaan aan de 40-40-20 regeling. Op deze manier kan er zo goed mogelijk ingespeeld worden op een veranderende woningbehoefte.

De huidige trend in de woningvoorraad laat zien dat in Amsterdam is een grote behoefte is aan woningen in het middeldure segment. Om meer middeldure huur te creëren, neemt de gemeente maatregelen om woningen in het middensegment betaalbaar te houden, ook voor een langere periode. Op basis hiervan zijn met de gemeente Amsterdam afspraken gemaakt over een afwijkende invulling van het programma SPOT. In de afsprakenbrief die tussen de initiatiefnemer en de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt over een afwijkende woningbouwprogrammering. De volgende verdeling is aan de orde:

- 10% gereguleerde huur,
- 52% middelduur
- 38% dure huur en koop
- Verdeling type woningen

Toetsing

In het plan van SPOT worden 1.095 woningen gerealiseerd, waarvan 110 in de gereguleerde huur (10% van het totaal), 568 in de middeldure sector (52% van het totaal) en 417 in de vrije sector (38% van het totaal). In lijn met ‘Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III’ is op kavel niveau afgeweken van de 40-40-20 regeling. De gemeente ziet er op toe dat er elders binnen het gebied voldoende woningen van het type gereguleerde huur worden gerealiseerd. Hiermee wordt op gebiedsniveau nog steeds voldaan aan de 40-40-20 regeling.

3.4.4 Woonvisie tot 2020 'Wonen in de metropool'

In 2009 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Woonvisie tot 2020 vastgesteld. De visie is opgesteld in samenspraak met woningcorporaties, marktpartijen, belangenbehartigingsorganisaties en met bewonersorganisaties. Dat heeft zeven thema's voor de woonvisie opgeleverd:

1. Emancipatiestad: een stad waar mensen binnen moeten kunnen komen en zich moeten kunnen ontwikkelen, een plaats waar mensen hun talenten ontplooiën en vooruit komen: in hun opleiding, hun werk en in hun wooncarrière.
2. Ongedeelde stad: alle bevolkingsgroepen moeten in alle wijken kunnen wonen. Jong en oud, arm en rijk. Het centrum is niet exclusief voor de rijken en de periferie moet niet alleen aanbod hebben voor mensen die het financieel niet zo breed hebben.
3. Betaalbare stad: er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen zowel in de huur als koopsector (sociale koop).
4. Vernieuwde stad: de aandachtswijken moeten krachtwijken worden. Dit vraagt investeringen in de woningvoorraad, in de leefbaarheid én in de sociaaleconomische ontwikkeling van de inwoners van deze wijken.
5. Topstad: een hoge kwaliteit van woningen en voorzieningen is een voorwaarde voor een sterke economische concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving. Verruiming van (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden kan talent aantrekken. Een topstad zijn is alleen mogelijk als er in de volle breedte aan ontwikkeling gewerkt wordt, ook op het gebied van wonen, onderwijs en arbeidsparticipatie.
6. Zorgzame stad: ouderen en kwetsbare groepen moeten zoveel mogelijk zelfstandig kunnen wonen en aan de samenleving deelnemen
7. Duurzame stad: zuinige woningen moeten een forse bijdrage leveren aan vermindering van het energieverbruik in de stad Amsterdam.

In de visie is aangegeven dat de gemeente extra inzet op het beschikbaar komen van woningen voor enkele specifieke doelgroepen zoals de middeninkomens, jongeren en studenten. Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen in de huur als koopsector.

Toetsing

Het realiseren van huisvesting in de sociale huursector en het middensegment die in dit plan mogelijk gemaakt worden past binnen dit kader.

3.4.5 Strategiebesluit Amstel III

Op 1 november 2011 is het Strategiebesluit Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Het Strategiebesluit betreft een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040. In Amstel III staat circa 30% van de kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. De belangrijkste doelstellingen voor dit gebied zijn:

- het gebied Amstel III geleidelijk te transformeren waarbij initiatieven uit de markt 'zowel programmatisch als in tempo leidend zijn;
- voorwaarden te scheppen om de toenemende leegstand in de kantorenstrook te keren en het gebied zijn waarde voor de werkgelegenheid te laten behouden;
- voorwaarden te scheppen die de bedrijvenstrook in staat stellen om te moderniseren en verdichten.

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van “ruimte voor initiatieven”, waarbij:

- marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies dan kantoren te introduceren;
- de gemeente een passief grondbeleid voert, faciliteren en stimuleren zijn daarbij de kernbegrippen;
- de financiering van de gemeentelijke inzet gebaseerd is op het principe “de baat gaat voor de kost uit”, dus eerst verdienen, dan uitgeven.

Om de markt in staat te stellen het gebied te transformeren van een monofunctioneel kantorenpark naar een gemengd stedelijk gebied is een ruimtelijk-economische strategie nodig met een passend instrumentarium. Het doel is nieuwe functies te realiseren en de inrichting te verbeteren, waarbij de transformatie zeer geleidelijk vorm krijgt - mogelijk zelfs kavel voor kavel met een beperkte inzet van gemeentelijke middelen. In het Strategiebesluit is ervoor gekozen om ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de markt om de gewenste transformatie te verwezenlijken.

3.4.6 Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III

Het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III is vastgesteld op 21 december 2017 en heeft als doel om kaders te scheppen en richting te geven aan de ontwikkeling van het gebied. Met de transformatie van Amstel III worden vijf doelen nagestreefd:

- Bijdragen aan de stedelijke woningbouwopgave: plek bieden aan ongeveer 15.000 woningen in 2040.
- Bijdragen aan de vraag naar nieuwe werklocaties: Amstel III kan een gebied worden waar stedelijk georiënteerde grootschalige kantoren en bedrijven zich willen vestigen en waar tevens ruimte is voor werken aan huis en in bedrijfsverzamelgebouwen.
- Versterking van de Zuidflank: Schiphol, de Zuidas en ArenaPoort-Amstel III als belangrijke economische knooppunten.
- Realiseren van een gemengde stadswijk: realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk waarbij een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen wordt toegevoegd maar het werkprogramma ook een sterke component blijft.
- Duurzame gebiedstransformatie: energietransitie, klimaatadaptief bouwen en duurzame mobiliteit.

Een belangrijke programmatische randvoorwaarde voor de woningbouwopgave is om wonen, werken en voorzieningen toe te voegen door transformatie en verdichting, waarbij de focus ligt op middeldure woningen (40%), grotere sociale huurwoningen (40%) en dure koopwoningen (20%) op gebiedsniveau. Wat betreft voorzieningen is de richtlijn om circa 10-12% van het totale programma deel te laten uitmaken.

Toetsing

De onderhavige ontwikkeling draagt bij aan de stedelijke woningbouwopgave door vooral middeldure huurwoningen te realiseren, naast sociale huur en het hogere segment. Verder worden er verschillende voorzieningen gerealiseerd, zoals horeca, detailhandel, kantoren, sportvoorzieningen en een kinderdagverblijf. Deze voorzieningen voorzien voor circa 14% van de totale ontwikkeling. Daarmee is het in lijn met het Ruimtelijke en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III.

3.4.7 Gebiedsplan 2019 Bijlmer West

In het gebiedsplan beschrijft de gemeente de jaarlijkse uitvoering van de gebiedsagenda 2019-2022. De belangrijkste ontwikkelingen, opgaven en kansen in het gebied worden beschreven. Het gebiedsplan is een uitwerking van de activiteiten die nodig zijn om de opgaven zoals omschreven in de gebiedsagenda 2019 te kunnen uitvoeren. Er zijn 6 prioriteiten opgesteld:

1. Bijlmer West draagt bij aan '1Zuidoost';
2. Bijlmer West is een complete stadswijk;
3. ArenAPoort groeit door;
4. Zuidoost aan het werk in Zuidoost: de vraag naar arbeidskrachten wordt benut;
5. Bijlmer West geschikt maken voor bewoners;
6. Verbeteren duurzame mobiliteit: meer ruimte voor fiets en voetganger.

Met name prioriteiten 2 en 3 zijn relevant voor het plangebied. Ten eerste is het plan om Bijlmer West te transformeren van een monofunctioneel werkgebied tot een multifunctionele stadswijk waar men prettig kan wonen, werken en recreëren. Dit moet gerealiseerd worden door nieuwe functies toe te voegen. Het toevoegen van nieuwe woningen (circa 7.000 tot 2027), voorzieningen en werkfuncties vergroot de verblijfskwaliteit en verblijfstijd in Bijlmer West. Noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen zijn bijvoorbeeld scholen, jeugdvoorzieningen, zorg, sport, kunst en cultuur en groen, maar ook commerciële voorzieningen zoals detailhandel en horecavoorzieningen.

Over de ArenAPoort wordt gesteld dat het wordt gezien als een knooppunt met een focus op een bijzondere mix van niet-dagelijkse detailhandel, horeca en grootstedelijke leisure-voorzieningen. Het gebied transformeert geleidelijk naar een hoog stedelijke stadswijk met een grote menging aan functies en intensivering van evenementen die op alle momenten van de dag bewoners, bezoekers en werkenden in het gebied kunnen bedienen. Enkele doelstellingen die dit moeten ondersteunen zijn het upgraden van de verblijfskwaliteit en meer investeren in nieuwe functies in het ArenAPoortgebied.

Toetsing

De transformatie van Bijlmer West naar een multifunctionele stadswijk loopt logischerwijs als een rode draad door het gebiedsplan. De ontwikkeling van SPOT voorziet in de realisatie van 1.095 woningen in het gebied. Daarmee levert het plan een aanzienlijke bijdrage van het toevoegen van 7.000 woningen tot 2027. Verder worden er verschillende voorzieningen gerealiseerd in het plan die de woonfunctie ondersteunen, zoals horeca, detailhandel, kantoren en bedrijvigheid. Dit plan is in lijn met het Gebiedsplan 2019 Bijlmer West.

3.4.8 Kantorenstrategie

Op 6 december 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was om de kantorenleegstand terug te dringen door beperking van de nieuwbouw, meer te transformeren en het herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand is gedaald van 18% naar 12,8% op 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor veel nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantooruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Eén van de voorstellen die hieruit voortvloeit in de Kantorenstrategie is dat *“Amsterdam doorgaat met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocatie Amstel III naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad”*.

Toetsing

Onderhavig plan maakt deel uit van de transformatie van Amstel III naar een gemengd woon- en werkgebied. Naast woningen en andere voorzieningen worden er ook nieuwe kantoorruimtes gerealiseerd. Waarbij er aanzienlijk minder bvo kantoorruimte terugkomt dan in de huidige situatie. Dit plan is daarom in lijn met de kantorenstrategie.

3.4.9 Kantorenplan 2019-2026

Met de kantorenstrategie 2017 is voldoende ruimte voor tenders en kantoorontwikkelingen op de juiste plekken in de stad mogelijk gemaakt. Echter de beschikbare gemeentelijke grond op OV-knooppunten is schaars. Als gevolg daarvan is de gemeente voor kantoorontwikkelingen in veel gevallen afhankelijk van marktpartijen met een grond- of erfpachtpositie, die mogelijkheden hebben voor transformatie, herontwikkeling en/of uitbreiding van kantoren. De behoefte aan kantoorruimte blijft hoog en het einde van de vraag naar vooral duurzame en goed OV-bereikbare kantoren is nog niet in zicht. Dit vraagt extra regie op het realiseren van nieuwe kantoren.

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.

Toetsing

Onderhavig plan maakt deel uit van de transformatie van Amstel III naar een gemengd woon- en werkgebied. Naast woningen en andere voorzieningen worden er ook nieuwe kantoorruimtes gerealiseerd. Binnen de kavels van SPOT staat het vigerende bestemmingsplan maximaal 31.172 m² bvo kantoorfuncties toe. In de totale ontwikkeling komt slechts 13.303m² bvo kantoor en bedrijfsfunctie terug. De ontwikkeling van SPOT is lijn met het kantorenplan omdat er sprake van een transformatie van een monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk en er wordt een gemengd woon-werkmilieus gerealiseerd.

3.4.10 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

Het gemeente Detailhandelsbeleid 2018-2020 is vastgesteld op 20 december 2017. Het beleid concentreert zich op twee doelen:

- De mogelijkheid om lang leegstaande winkels of winkelgebieden zonder toekomstperspectief om te zetten naar andere commerciële functies, zoals een werkruimte voor zzp'ers, een lunchroom of een sportschool;

- De mogelijkheid om dagelijkse boodschappen in de buurt te kunnen doen en keuze hebben uit verschillende aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. Daarbij is er beperkt ruimte voor nieuwe winkels in sterke winkelgebieden en in gebieden waar genoeg woningen worden bijgebouwd.

De herontwikkellocatie van SPOT ligt in de beleidszone 'stadszone'. Dit is een gebied waar problemen zoals leegstand en verloedering optreden. Tegelijkertijd staat dit gebied aan de vooravond van grootse ontwikkelingen met nieuwe woongebieden en verbeterde verbindingen. De gemeente kiest ervoor de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Uitbreiding van supermarkten is mogelijk in toekomstbestendige bestaande wijkcentra en stadsdeelcentra op voorwaarde dat het woon- en leefklimaat aanzienlijk verbetert en/of het draagvlak toeneemt: er komen méér bewoners door woningbouw.

Amsterdam maakt tot 2025 de bouw mogelijk van minimaal 50.000 woningen door nieuwbouwprojecten of transformatie van bedrijfsruimten tot woningen. De uitbreidingsplannen bieden naast meer woningen ook meer ruimte voor voorzieningen als detailhandel. Het groeiend economisch draagvlak biedt, indien omvangrijk genoeg, mogelijkheden voor nieuwe winkels en andere (commerciële) voorzieningen. Het kan daarmee een impuls geven aan winkelgebieden die op dit moment economisch niet goed functioneren. Vestiging van nieuwe supermarkten is kansrijk in gebieden waar sprake is van aanzienlijke verdichting door de bouw van woningen. Aanvullende functies in wijkcentra kunnen horeca, dienstverlening of maatschappelijke voorzieningen zijn.

In gebieden, waar niet op maximaal 750 meter van woningen al een winkelgebied met supermarkten aanwezig is, maakt de gemeente het mogelijk dat een gemakssupermarkt van maximaal 300 m² zich vestigt in deze gebieden. Hiervoor is het niet noodzakelijk dat het aantal woningen of inwoners toeneemt. Hiermee kunnen kantoorlocaties die wat verder van het bewoonde gebied afliggen (bijvoorbeeld Amstel III) en waar een transformatieopgave ligt, ook een basisvoorzieningenniveau voor de dagelijkse boodschappen realiseren.

Toetsing

Onderhavige ontwikkeling van SPOT betreft een woningbouwontwikkeling in Amstel III. Dit gebied is bij uitstek kansrijk voor het toevoegen van detailhandel en met name een kleine buurt supermarkt. Binnen de stadsbuurt SPOT en in het specifiek ook binnen kavel Z is een buurtsuper, voorzien.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van een ruimtelijke procedure moet voor een aantal wettelijk verplichte haalbaarheidsaspecten aangetoond te worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden of er vanuit milieu hygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de directe omgeving en de beoogde ontwikkeling zelf. De milieu-kwaliteit vormt dan ook een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies.

In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling nader ingegaan op de verschillende aspecten; indien noodzakelijk is aanvullend onderzoek uitgevoerd.

4.1 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (m.e.r.) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die (aanzienlijke) nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Dit betekent dat de plannen of activiteiten ook een bepaalde omvang moeten hebben om m.e.r.-(beoordelings)plichtig te zijn. De plannen voor het plangebied hebben echter niet een omvang die het bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig maken. Hieronder wordt een en ander nader toegelicht.

Aan de hand van de in het Besluit m.e.r. omschreven m.e.r.-plichtige activiteiten met de bijbehorende drempelwaarden, kan worden bepaald of een project m.e.r.-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) is. Echter, als gevolg van het Arrest van het Europese Hof van 30 17/10/2009(C-255/08) moet hierbij ook gekeken te worden naar andere factoren als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn, die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling, hoewel de drempelwaarde van de desbetreffende categorie van de D-lijst niet wordt overschreden.

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De ontwikkeling van SPOT valt onder activiteit D11.2: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in geval deze betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of wanneer het gaat om een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft. Zie tabel 4.1.

Tabel 4.1

Categorie 11.2, bijlage 2, onderdeel D van het Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	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 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Onderhavige ontwikkeling maakt onderdeel uit van de transformatie en herontwikkeling van het gebied rondom de Hogehilweg, waarbij het voornemen is om verdeeld over zes kavels 1.095 woningen (101.268 m² bvo), 13.303 m² bvo kantoren en 3.910 m² commerciële en maatschappelijke functies te realiseren in combinatie met ondergronds parkeren. De drempelwaarden in de derde kolom van tabel 4.1 worden niet overschreden. Het bevoegd gezag moet echter ook bij activiteiten die de genoemde drempelwaarden in de derde kolom niet overschrijden, nagaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zodanig dat er toch een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Het bevoegd gezag moet daar een gemotiveerd oordeel over geven. Het oordeel moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud (dat wil zeggen: op basis van dezelfde criteria) aansluit bij een volledige m.e.r.-beoordeling. De diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten. Dit wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd. De initiatiefnemer moet daarvoor voldoende informatie over de activiteit geven.

De benodigde informatie is opgenomen in een aanmeldingsnotitie die opgesteld is door LBP|SIGHT en is ingediend op 24 december 2018 (gereviseerd ingediend op 25 april 2019). De gemeente Amsterdam heeft bij besluit van 13 mei 2019 aangegeven dat er geen omstandigheden zijn die aanleiding geven om een MER op te stellen. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is bijgevoegd als bijlage II bij deze ruimtelijke onderbouwing.

In de aanmeldingsnotitie is een AERIUS-berekening uitgevoerd om de bijdrage van het plan aan stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden inzichtelijk te maken. De AERIUS-berekening was gebaseerd op de systematiek van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS), waarbij projecten met een bijdrage minder dan 0,05 mol N/ha/jaar vrijgesteld werden van melding. Eind mei 2019 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan met betrekking tot de PAS, waardoor het toetsingskader van de PAS niet meer toepasbaar is. Het nieuwe toetsingskader is dat een project maximaal 0,00 mol N/ha/jaar mag bijdragen aan stikstofdepositie.

Naar aanleiding van de uitspraak omtrent het PAS is een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd. De stikstofberekening is uitgevoerd met de nieuwste versie van AERIUS. Het geactualiseerde stikstofonderzoek is ook verwerkt in onderhavige ruimtelijke onderbouwing en heeft niet geleid tot een andere conclusie. Zowel voor de uitspraak van de Raad van State over de PAS als uit de meest recente berekening blijkt dat er geen relevant nadelig effect voor Natura 2000-gebieden te verwachten is. Er zijn geen omstandigheden die aanleiding geven om een MER op te stellen.

4.1.1 Conclusie

Er hoeft geen milieueffectrapportage opgesteld te worden voor het onderhavig plan.

4.2 Verkeer en parkeren

4.2.1 Verkeer

In het kader van de ontwikkeling is door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd (kenmerk 001828.20180827.R1.05). In het onderzoek is uitgegaan van het totale programma van SPOT van circa 1.050 woningen, circa 11.500 m² kantoor en circa 7.000 m² voorzieningen. Het programma is in verdere planontwikkeling iets gewijzigd ten opzichte van hetgeen in het verkeersonderzoek is onderzocht. Het aantal woningen is nagenoeg hetzelfde gebleven namelijk 1.095 in plaats van 1.050 woningen. De oppervlakte van de kantoor en bedrijfsfuncties is iets toegenomen, namelijk 13.303 m² in plaats van 11.500 m². Dit betreft een toename van 1.803 m². Verder maakt de ontwikkeling van de school op kavel Z geen onderdeel meer uit van SPOT. De school wordt door de gemeente Amsterdam zelf ontwikkeld. Binnen SPOT wordt 3.910 m² bvo voorzieningen gerealiseerd. Deze wijzigingen zijn dusdanig gering dat dit geen noemenswaardige gevolgen heeft voor de verkeerbewegingen. De bevindingen van het verkeersonderzoek zijn nog actueel.

Uit het onderzoek naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling van het project SPOT Hogehilweg blijkt dat er een toename zal zijn van verkeer van en naar dit gebied. Vanuit en naar het plangebied komen ongeveer 1.650 autoritten extra. In de ochtendspits gaat het met name om extra vertrekkende ritten en in de avondspits om extra aankomende ritten. Dit komt door de extra woningen die worden toegevoegd.

Op veel wegen is de procentuele toename van het verkeer beperkt. De grootste verkeerstoename vindt plaats op de wegen direct rondom de planlocatie, zoals de Hogehilweg. Snel daarna verspreidt het verkeer zich over meerdere wegen. Voor twee kruispunten is de verkeersafwikkeling getoetst aan de randvoorwaarden van Amsterdam. Beide kruispunten voldoen in 2030. Daarmee zorgt de planontwikkeling niet voor noemenswaardige verkeerseffecten.

Het volledige verkeersonderzoek is bijgevoegd als bijlage III bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.2 Parkeren

Zowel het parkeren voor de auto's en de fietsen gebeurt op eigen terrein. Onder de gebouwen worden parkeergarages gerealiseerd met gescheiden ruimtes voor de auto's en de fiets. Zowel bewoners als bezoekers parkeren in de parkeergarages, er worden geen parkeerplaatsen voor auto's op straat gerealiseerd. In het onderzoek is de parkeerbehoefte voor auto-, fiets- en scooterparkeren berekend, en vergeleken met het parkeeraanbod. Daarbij is het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam toegepast. Amsterdam schrijft voor een deel van de functies geen minimale parkeernorm voor, en enkel een maximum parkeernorm. Ontwikkelaars zijn vrij om binnen deze bandbreedte een parkeernorm te kiezen en toe te passen. Het aantal parkeerplaatsen voor auto's dat gerealiseerd wordt ligt boven het minimum en onder het maximum conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Tevens worden voldoende parkeerplekken voor fietsen gerealiseerd.

Voor de totale en actuele berekening van de parkeerbalans wordt verwezen naar bijlage IV van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.3 Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor het onderhavig plan.

4.3 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM-projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zogenaamde anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM-deelplannen.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals kinderopvang, scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof (dreigen te) worden overschreden. Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit.

Binnen kavel Z zijn sociaal maatschappelijke voorzieningen voorzien in de vorm van een buurtkamer. In het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen is er geen sprake van gevoelige bestemmingen. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige

bestemmingen. Opgemerkt wordt het kinderdagverblijf elders binnen het plan worden gerealiseerd, namelijk binnen kavel Y.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. Binnen kavel Z worden deze functies niet gerealiseerd, zodat aan de richtlijn van de gemeente Amsterdam kan worden voldaan.

4.3.1 Beoordeling

In het kader van de ontwikkeling is door LBP|SIGHT een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd (kenmerk R073334ab.18DCUBV.djs). Er is getoetst aan grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is 15,3 µg/m³. Er treedt daardoor geen overschrijding van de grenswaarde (zijnde 40 µg/m³) voor stikstofdioxide op.
- De grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de uurnorm voor stikstofdioxide (zijnde 18 maal per jaar) wordt niet overschreden.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) is 16,5 µg/m³. Er treedt daardoor geen overschrijding van de grenswaarde (zijnde 40 µg/m³) voor fijnstof op.
- Het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijnstof is nergens hoger dan 6. Daardoor wordt de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm van fijnstof (zijnde 35 maal per jaar) niet overschreden.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM_{2,5}) is 9,2 µg/m³. Er treedt daardoor geen overschrijding van de grenswaarde (zijnde 25 µg/m³) voor zeer fijnstof op.

Naar aanleiding van de rekenresultaten geldt dat er voor wat betreft deze stoffen ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer geen knelpunt bestaan, de grenswaarden worden niet overschreden. De ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. De hoogste bronbijdrage van zowel stikstofdioxide (0,80 µg/m³) als fijnstof (0,26 µg/m³) liggen ver beneden de grenswaarde voor NIBM van 1,2 µg/m³.

4.3.2 Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.4 Geluid

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het

geluidbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidgevoelige bestemmingen' zoals wonen, zorg en onderwijs.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een ruimtelijk plan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor) wegen (niet zijnde rijkswegen of hoofdspoorwegen vallend onder de Wet milieubeheer);
- reconstructie van gezoneerde wegen (niet zijnde rijkswegen);
- bestemmen van gronden voor gezoneerde industrieterreinen;
- wijzigen van de grenzen van gezoneerde industrieterreinen of bijbehorende zones.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-53 dB voor rijkswegen en 48-63 dB voor lokale wegen, voor spoorweglawaaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen.

4.4.1 Beoordeling

Het plan ligt in de geluidzones van het spoortraject Amsterdam Holendrecht - Amsterdam Bijlmer Arena en de wegen Hoogoorddreef, Hullenbergweg, Hondsrugweg, Karspeldreef – Hessenbergweg, Hogehilweg en de Hettenheuvelweg. Daarom is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door LBP|SIGHT (kenmerk R073334ab.201F1GT.fwi).

Volgens de planning vinden de bouwwerkzaamheden voor kavel X, Y en Z nagenoeg parallel plaats. Op voorhand staat dus niet vast dat de bebouwing op kavel X en Y al gereed is op het moment dat kavel Z gereed is. Daarom zijn in dit onderzoek twee scenario's onderzocht:

- scenario 1: kavel X en Y huidige bebouwing, kavel Z nieuwbouw;
- scenario 2: kavel X en Y nieuwbouw, kavel Z nieuwbouw.

De berekende resultaten van scenario 1 en scenario 2 zijn in tabel 4.2 en 4.3 gegeven.

Tabel 4.2

Hoogste geluidbelasting scenario 1

Gebouw	Hoogste geluidbelasting <u><i>railverkeer</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Rijksweg A9</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hogehilweg</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hessenbergweg-Karspeldreef</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hondsrugweg</i></u>
D1	62 dB	51 dB	50 dB	<48 dB	51 dB
E laagbouw	<55 dB	<48 dB	<48 dB	49 dB	<48 dB
E hoogbouw	65 dB	51 dB	<48 dB	49 dB	<48 dB

Tabel 4.3

Hoogste geluidbelasting scenario 2

Gebouw	Hoogste geluidbelasting <u><i>railverkeer</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Rijksweg A9</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hogehilweg</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hessenbergweg-Karspeldreef</i></u>	Hoogste geluidbelasting <u><i>Hondsrugweg</i></u>
D1	61 dB	51 dB	50 dB	<48 dB	51 dB
E laagbouw	<55 dB	<48 dB	<48 dB	49 dB	<48 dB
E hoogbouw	65 dB	51 dB	<48 dB	49 dB	<48 dB

De voorkeursgrenswaarde vanwege railverkeer wordt overschreden op zowel gebouw D1 als E. Vanwege Rijksweg A9 wordt de voorkeursgrenswaarde ook overschreden. In beide gevallen is de verhoogde geluidbelasting aanwezig op de hogere bouwlagen.

Vanwege de lokale wegen Hondsrugweg, Hogehilweg en de Hessenbergweg-Karspeldreef wordt de voorkeursgrenswaarde met ten hoogste 3 dB per weg overschreden.

De maximale ontheffingswaarden worden te allen tijde niet overschreden. Gevels hoeven niet doof te worden uitgevoerd.

Verder blijkt uit de berekeningen dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Hettenheuvelweg, de Hullenbergweg en de Hoogoorddreef de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Vanwege de geluidbelasting veroorzaakt door het wegverkeer van deze lokale wegen is geen bezwaar tegen de planontwikkeling vanuit de Wet geluidhinder.

Vanwege het wegverkeer op de Hondsrugweg, Hogehilweg, de Hessenbergweg-Karspeldreef, Rijksweg A9 en het railverkeer op de spoorlijn traject Amsterdam Holendrecht - Amsterdam Bijlmer Arena moeten zogenoemde hogere waarden worden aangevraagd. In hoofdstuk 3 in het akoestisch onderzoek zijn de randvoorwaarden gegeven wanneer de gemeente Amsterdam hogere waarden kan verlenen. De hoogste geluidbelasting per gebouw per geluidbron zijn weergegeven in hoofdstuk 5 in het akoestisch onderzoek.

De toetsing aan het gemeentelijk geluidbeleid (randvoorwaarden voor het afgeven van de hogere waarden) wordt door DGMR uitgevoerd.

Het volledige onderzoek naar de geluidbelasting is bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage V.

4.4.2 Beoordeling geluid omliggende bedrijven

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen. Rondom het plangebied van SPOT zijn verschillende kantoorpanden gelegen. Bij kantoorpanden zijn wat betreft de mogelijke geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen met name de aanwezige installaties op het dak relevant. Op grotere afstand is de Amsterdam Arena gelegen. Eén kantoorpand ligt in de directe nabijheid van het plangebied van Kavel Z. Het betreft de kantoorpanden Hogehilweg 12.

Om de akoestische situatie van de omliggende bedrijven te beoordelen is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009. Zie hiervoor verder paragraaf 4.5.1.

4.4.3 Beoordeling geluid school

Ten zuiden van de gebouwen D1 en E wordt een schoolgebouw gerealiseerd en tussen de gebouwen D1 en E komt een schoolplein. Het Schoolgebouw maakt zoals eerder genoemd geen onderdeel uit van de ontwikkeling van SPOT.

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft Cauberg Huygen (CHRI) een akoestisch onderzoek verricht voor de ontwikkeling van een school met daaromheen woningen. Dit onderzoek is beschreven in het rapport met kenmerk 06716-53118-04 van 10 september 2020. In het rapport zijn waarden opgenomen die een goed woon- en leefklimaat bij de woningen waarborgen. Het betreffen geen harde wettelijke grenswaarden.

Het geluid van een school is formeel geregeld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierin zijn uitzonderingen opgenomen. Zo wordt het stemgeluid van spelende kinderen daarin niet getoetst aan de normstelling. Een school kan daardoor in de praktijk altijd voldoen aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, zodat geen belemmeringen voor een school optreden.

Een school is een belangrijke functie binnen een woongebied. Daarom is het over het algemeen aanvaardbaar om hogere geluidsbelastingen dan gebruikelijk toe te laten rondom scholen. Omdat de geluiden beperkt zijn tot de dagperiode en de activiteit dus wenselijk is in een stedelijke omgeving, kunnen daarom hogere geluidsniveaus toch tot een aanvaardbare situatie leiden.

Uit het onderzoek is gebleken dat relatief hoge geluidsniveaus optreden. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen worden er bij de woningen maatregelen getroffen om de geluidsbelasting binnen de woningen te beperken. Zo worden er afgesloten loggia's gemaakt door het toepassen van glazen vouwpuien. Deze zorgen ook voor een lager geluidsniveau in de aangrenzende verblijfsruimtes. Ook worden er gesloten borstweringen en absorberende plafonds toegepast.

Het volledige akoestische onderzoek van Cauberg Huygen en een notitie van DGMR waarin beschreven wordt welke maatregelen worden getroffen bij de nieuwe woningen zijn bijgevoegd in bijlage VI.

4.4.4 Conclusie

Het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1).

Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid moet erop toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstep worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. In de navolgende tabel zijn de richtafstanden weergegeven.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Tabel 4.2

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

In het geval niet wordt voldaan aan de richtafstanden, moet onderbouwd worden waarom toch sprake is van goed woon- en leefklimaat voor toekomstige bewoners en dat bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad. Het beantwoorden van bovenstaande vragen geschiedt bij voorkeur via de volgende stappen:

1. Bepaal met behulp van de algemene richtafstanden tabel de relevante bedrijfspercelen in de omgeving van de locatie.
2. Bepaal op basis van het bestemmingsplan de toelaatbare milieucategorieën van deze bedrijven.
3. Indien de milieuzones de gewenste woningbouwlocatie overlappen:
 - a. Pas de woningbouwplannen aan; of
 - b. Ga na wat de daadwerkelijk bedrijfsactiviteiten zijn. Als de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten kleinere richtafstanden opleveren, beoordeel dan of het benedenwaarts aanpassen van de richting in het – vigerend- bestemmingsplan wenselijk is. Overweeg dit ook los van de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten vanuit een langere termijnvisie op de gewenste ontwikkeling van het bedrijventerrein of de bedrijfslocatie. Bestaande bedrijven kunnen namelijk vertrekken en nieuwe bedrijven kunnen zich aandienen.

Uit de VNG-publicatie is af te leiden dat op de richtafstand voor gespecificeerde categorieën van inrichtingen de volgende streefwaarden gelden:

- 45 dB(A) *etmaalwaarde voor het tijdgemiddelde geluidniveau;*
- 65 dB(A) *etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus;*
- 45 dB(A) *etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking.*

Als omgevingstype is het gebied te kenmerken als een ‘gemengd gebied’. In de directe omgeving is een matige tot sterke functiemenging aanwezig. Naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Hierdoor is een reductie met meer dan één afstandsstap mogelijk. Dit komt ongeveer overeen met + 5 dB:

- 50 dB(A) *etmaalwaarde voor het tijdgemiddelde geluidniveau;*
- 70 dB(A) *etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus;*
- 50 dB(A) *etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking*

De bovengenoemde richtafstanden voor een rustige woonwijk en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Binnen gebieden waar functiemenging is, bijvoorbeeld in een centrumgebied met veel winkels en voorzieningen, is er sprake van milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstanden van elkaar gesitueerd zijn. De richtafstanden uit tabel 4.2 zijn dan niet meer toepasbaar. In dat geval wordt er middels categorieën aangegeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn:

- Categorie A activiteiten zijn toegestaan aanpandig aan woningen;
- Categorie B activiteiten zijn toegestaan aanpandig aan woningen indien ze bouwkundig van elkaar afgescheiden zijn;
- Categorie C activiteiten zijn alleen toegestaan indien ze gesitueerd zijn aan een hoofdweg.

4.5.1 Beoordeling

Milieuhinder van de omgeving op het plangebied

In het bestemmingsplan ‘Amstel III Oost’ bevinden zich in de omgeving van de planlocatie geen zware bedrijfsbestemmingen of bestemmingen die bedrijventerreinen mogelijk maken. Bebouwing in de directe omgeving van de planlocatie heeft de bestemming ‘gemengd’, waarbinnen bedrijven zijn toegestaan behorende tot milieucategorie 1 en 2. Verder zijn ook verschillende soorten dienstverlening en horeca toegestaan, die ook maximaal tot milieucategorie 2 behoren. Daarbij hoort een richtafstand van 30 meter.

De locatie ligt in het stedelijk gebied van Amsterdam, waarbij sprake is van een grote verscheidenheid aan functies in de nabije omgeving. Tevens ligt het perceel naast een relatief drukke ontsluitingsweg (de Hondsrugweg) en dichtbij een drukke spoorlijn. Het gebied kan daarom gecategoriseerd worden als een gemengd gebied. Conform de VNG-systematiek kunnen de richtafstanden daarom met één afstandstap verlaagd worden. Tussen bedrijven met een milieucategorie 2 en woningen moet een richtafstand van 10 meter aangehouden worden.

Kantoorpanden

Binnen een straal van 10 meter om het plangebied bevinden zich enkele adressen die relevant zijn en waar niet voldaan kan worden aan de richtafstand van 10 meter. Relevant voor de ontwikkeling van Kavel Z is het naastgelegen perceel aan de Hogehilweg 12. Omdat bedrijfsactiviteiten in theorie op het gehele perceel uitgevoerd kunnen worden, en de richtafstand gemeten moet worden tot aan de uiterste grens waar bouwwerken ten behoeve van een woonfunctie kunnen staan, kan hier een knelpunt ontstaan. Voor dit adres is daarom een nadere beoordeling vereist.

Opgemerkt wordt dat het kantoorpand gelegen aan de Hogehilweg 8 niet nader beoordeeld is. In de eindsituatie, wanneer ook de school op Kavel Z is gerealiseerd, wordt namelijk ruimschoots voldaan aan de richtafstand van 10 meter. De overige percelen Hogehilweg 4, 6, 16, 24 en 20 liggen op meer dan 10 meter afstand van de nieuwe woningen en zijn ook niet nader beoordeeld.



Figuur 4.1

Impressie van SPOT met het kantoorpand Hogehilweg 12 nabij Kavel Z.

Uit de nadere beoordeling blijkt dat op de Hogehilweg 12 enkel een kantoorverzamelgebouw aanwezig is. Een kantoorverzamelgebouw behoort tot milieucategorie 1, met een bijbehorende richtafstand van 0 meter na aftrek van één afstandsstap conform VNG-systematiek. Voor de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten wordt hiermee voldaan aan de richtafstand en kunnen de woningen in principe naast de bedrijfsactiviteiten gerealiseerd worden.

Op het dak van het kantoorpand staan verschillende installaties. De afstand van de perceelsgrens van Hogehilweg 12 tot aan de gevels van Gebouw E van Kavel Z is 2 meter. De afstand van de installaties op het dak van het bedrijfsverzamelgebouw tot de gevels van gebouw E is echter ten minste 21 meter. Zie onderstaand figuur 4.2.

Gelet op deze afstand is het aannemelijk dat er aan het langtijdgemiddelde geluidniveau op de zuidgevel van gebouw E wordt voldaan gedurende de dag-, avond- en nachtperiode aan de waarden die zijn gegeven in de VNG-brochure. Deze waarden komen overeen met de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit 2.17. De aanwezige installaties zorgen voor de toekomstige bewoners gelet op de afstand van de installaties tot de nieuwbouw, naar verwachting voor geen belemmeringen. Ook worden de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.



Figuur 4.2

Luchtfoto met hierop aangeven de afstand tussen de installaties en de perceelsgrens

Arena

Ten noorden van de projectlocatie ligt de Johan Cruijff Arena. Dit betreft een stadion en evenementenhal met milieucategorie 4.2 en een bijbehorende richtafstand van 200 meter. De feitelijke afstand (circa 750 meter) tot de Johan Cruijff Arena is ruim drie keer zo groot dan de richtafstand die de VNG geeft voor 'gemengd gebied'. De nieuwbouw ligt dus buiten de invloedssferen van het stadion/evenementenhal. Maar dit betekent niet dat toekomstige bewoners niets merken van de aanwezigheid van de Arena. Bij evenementen kan muziekgeluid of stemgeluid waarneembaar zijn.

Overige bedrijfsactiviteiten

Op een grotere afstand van het plangebied komen wel bedrijfsactiviteiten voor die in een hogere milieucategorie vallen. Zo bevinden zich aan de Hettenheuvelweg 45, 49 en 51 een ziekenhuis (milieucategorie 2) en aan de Hondsrug 50 een kleine werkplaats (milieucategorie 2). Deze liggen op minimaal 115 meter van het plangebied en vormen daarmee geen belemmering.

Verder bevinden zich in de omgeving van het plangebied geen bedrijfsactiviteiten die voor hinder zorgen ter plaatse van het plangebied.

Milieuhinder binnen het plangebied

Binnen het plangebied van SPOT (Kavel X, Y en Z) zijn naast de in totaal 1.095 woningen ook verschillende andere functies voorzien, namelijk:

- 13.303 m² kantoor;
- 1.294 m² detailhandel;
- 1.277 m² horeca;
- 1.094 m² sociaal maatschappelijk
- 319 m² sport.

De exacte invulling van de functies/ruimtes staat nog niet vast. Uitgangspunt is dat enkel de functies die te typeren zijn als een categorie A, B of C (volgens de categorie – indeling functiemenging) zich kunnen en mogen vestigen in SPOT. Hiermee is gewaarborgd dat er in de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Onderdeel van ontwikkeling van SPOT is ook de realisatie van parkeerkelders. Aan – en afrijden van auto's en ventilatievoorzieningen kunnen hinder (geluid, geur, licht) veroorzaken bij woningen. In het Activiteitenbesluit worden zowel ten aanzien van geluid als het verspreiden van emissies, voorkomen dan wel beperken van geurhinder en het voorkomen dan wel beperken van luchtverontreiniging door benzeen eisen gesteld. Voor de ingebruikname van de parkeergarage moet een melding Activiteitenbesluit worden ingediend en moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de eisen van het Activiteitenbesluit.

4.5.2 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.

4.6 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving van:

- Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- Het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
- Het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
- Het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals bijvoorbeeld windturbines hoogspanningslijnen en zendmasten.

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), voor zover de risico's door een inrichting worden veroorzaakt. Voor ondergrondse buisleidingen gelden het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden sinds 1 april 2015 het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet. De Basisnetten Weg, Water en Spoor geven de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen.

De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen en windturbines is gebaseerd op enkele begrippen.

- Het *plaatsgebonden risico* (PR) is de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10^{-6} per jaar (kans op één dode per jaar, mag één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.
- Het *groepsrisico* (GR) is de kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hoe meer mensen nabij de bron verblijven, hoe groter het groepsrisico. Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: met de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar.

Het bevoegd gezag moet bij een nieuwe ontwikkeling bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar risico. Vervolgens moet het bevoegd gezag over de hoogte van het groepsrisico verantwoording moeten afleggen. Bij de verantwoording van het groepsrisico door het bevoegd gezag wordt er nader gekeken naar de gevolgen van de diverse scenario's die zich kunnen voltrekken. Zo kan er gekeken worden naar de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen is het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes van toepassing (Bevt). Wanneer het ruimtelijk plan binnen 200 meter van een transportroute gelegen is moet ook aandacht worden geschonken aan de volgende aspecten:

- Dichtheid van personen en de verwachte veranderingen.
- Hoogte van het groepsrisico.
- Maatregelen ter beperking van het groepsrisico (waaronder stedenbouwkundige opzet, bouwkundige voorzieningen en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte).
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Er is echter sprake van een uitzondering wanneer:

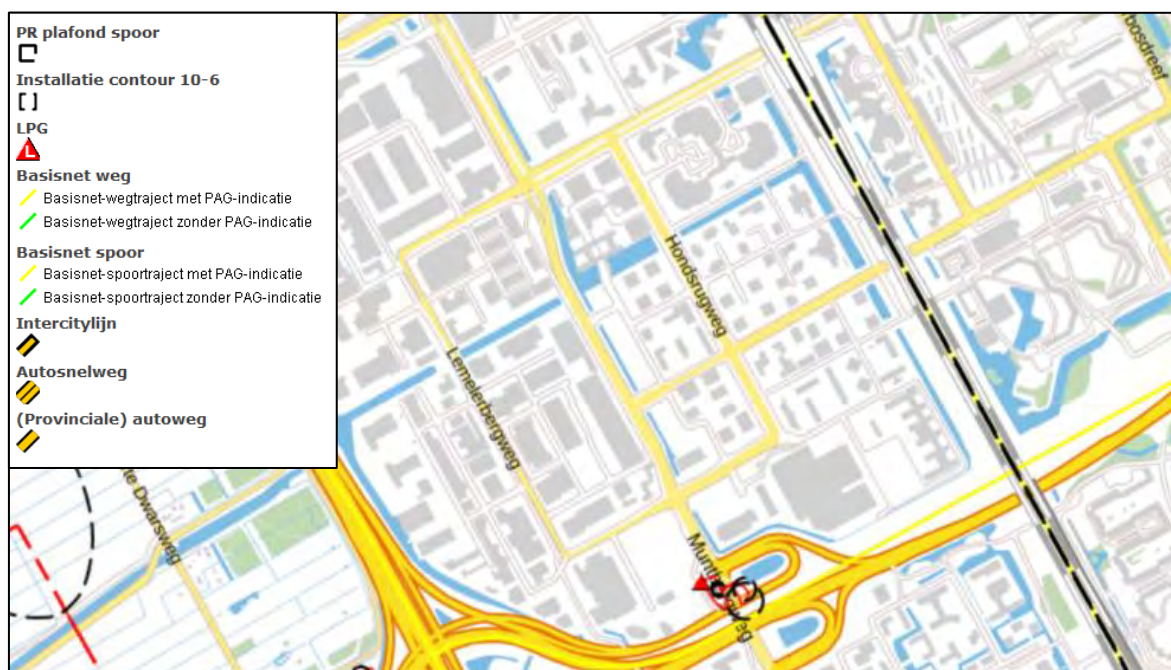
- Het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.
- Het groepsrisico, niet meer dan tien procent toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

In dat geval hoeft alleen te worden gekeken naar de eerstgenoemde aspecten van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

4.6.1 Beoordeling

Ontwikkeling in relatie tot de omgeving

In het onderhavige plan worden geen functies mogelijk gemaakt die tot een risicovolle inrichting behoren. Ook wordt er geen transportroute voor gevaarlijke stoffen of een brandstofleiding mogelijk gemaakt. De ontwikkeling heeft geen invloed op de veiligheid in het gebied.



Figuur 4.3

Uitsnede risicokaart

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens. Voor het projectgebied van SPOT is alleen het spoortransport van belang.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Ten oosten van het plangebied is een transportroute gevaarlijke stoffen over het spoor (route 30 Amsterdam-Utrecht) gelegen. Op basis van het Basisnet blijkt deze route over een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} en een plasbrandaandachtsgebied te beschikken. De afstanden van de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} en het plasbrandaandachtsgebied bedragen respectievelijk 1 en 30 meter. De dichtstbijzijnde afstand tussen de spoorlijnen en kavel Z bedraagt circa 230 meter, waardoor het plaatsgebonden risico en het plasbrandaandachtsgebied geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

De planlocatie ligt buiten de 200 meter zone rond het spoor waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Wel ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied rond de spoorlijn. Volgens artikel 7 van het Besluit externe veiligheid moet in dat geval in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning in elk geval ingegaan worden op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorroute 30 bestaat uit verschillende stofcategorieën die ieder over een eigen maximale effectafstand (1%-overlijdenskans) beschikken. Deze effectafstanden zijn opgenomen in de Handleiding Risicoanalyse Transport. De effectafstanden van de stofcategorieën die over deze spoorroute worden vervoerd en die tevens tot aan het projectgebied reiken betreffen de effectafstanden voor brandbare gassen, toxische en zeer toxische gassen en toxische en zeer toxische vloeistoffen.

In SPOT worden voorzieningen getroffen om de risico's te beperken en de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

- Ten aanzien van toxische scenario's geldt dat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in het gebied verbeterd kunnen worden door de aanwezige gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn. In gebouwen dient eveneens het centrale afzuigstelsel of luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.
- Ten aanzien van de brandbare gassen geldt dat woningen evenwijdig aan de spoorroute gerealiseerd worden waardoor is geborgd dat mensen vanuit de woningen kunnen vluchten in een richting die haaks op de spoorroute staat. Het plangebied is via verschillende wegen vanuit verschillende richtingen bereikbaar. Hiermee is het plangebied tevens voldoende bereikbaar voor hulpdiensten. Op grond van de eisen in het Bouwbesluit 2012 is geborgd dat voldoende en geschikte blus- en koelwatervoorzieningen worden gerealiseerd.
- Daarnaast is voor beide scenario's goede risicocommunicatie vanuit het bevoegd gezag gewenst. Het bevoegd gezag draagt de zorg voor een goede voorlichting en instructie in de richting van de huidige en toekomstige bewoners en gebruikers van bestaande en nieuwbouwlocaties, zodat men weet welke risico's aanwezig zijn en hoe bewoners en gebruikers moeten handelen in het geval van een optredend incident.

4.6.2 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.7 Bodem

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen

worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

4.7.1 Beoordeling

Door SGS Search is een verkennend onderzoek naar bodem en asbest in grond uitgevoerd (kenmerk 25.18.00015.1, 16 maart 2018). Uit het onderzoek blijkt dat er bij één boring mogelijk een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK aanwezig is. Deze boring ligt in kavel Y. Gezien de plaatselijke bijmenging waarin de verontreiniging mogelijk te relateren is wordt verwacht dat deze verontreiniging beperkt van omvang is. In het kader van de voorgenomen herontwikkeling is het van belang om vast te stellen of er sprake is van een sterke verontreiniging en wat de omvang is van deze verontreiniging. Geadviseerd wordt om voor de boring in Kavel Y een nader bodemonderzoek uit te voeren om de omvang van de verontreiniging vast te stellen. In Kavel Z zijn geen bodemverontreinigingen aanwezig. Voor Kavel Z hoeft dus geen nader bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Met betrekking tot asbest in grond tonen de resultaten van het onderzoek aan dat er geen asbestverdacht materiaal in de bodem aanwezig is. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het huidige en toekomstig gebruik van de locatie.

Het verkennend bodem- en asbestonderzoek is bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage VII.

4.7.2 Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.8 Waterhuishouding

4.8.1 Kader

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting op de ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In deze paragraaf wordt uiteengezet of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding (grondwater en het oppervlaktewater). De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze ruimtelijke plannen en besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden.

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor de AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 “Plan Breed Water” kaderstellend. In dat plan staat beschreven hoe de gemeente invulling geeft aan haar drie zorgtaken. Deze zijn de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

4.8.2 Beoordeling

Demping

Een afname aan oppervlaktewater door demping moet elders binnen het peilvak (vooraf) met 100% worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan. Binnen het projectgebied is geen open water aanwezig en de voorliggende ontwikkeling leidt niet tot demping van water.

Waterberging

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

Conform de opgave van het waterschap heeft compenseren middels extra oppervlaktewater de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is, moet het verharde oppervlak te worden afgekoppeld en dient hemelwater vertraagd geloosd te worden. Binnen de ontwikkeling van SPOT wordt geen extra oppervlaktewater gerealiseerd. In geval van SPOT is gekozen voor de optie van afkoppelen middels een retentie voorziening in de vorm van een groen-blauw-dak. Het regenwater wordt hier tijdelijk gebufferd en vervolgens geleidelijk afgevoerd naar het aangrenzende open water. Ook wordt aanvullend voorzien in buffers in de kelders. De retentievoorziening voldoet aan de eisen zoals deze zijn opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan voor de locatie Hogehilweg Amsterdam d.d. 24 oktober 2018:

- Opvangcapaciteit van 60 mm per vierkante meter kaveloppervlakte;
- Lozingsvolume maximaal 2,5 mm per uur per vierkante meter kaveloppervlakte.

In onderstaande afbeelding is de oplossingsrichting weergegeven waar het hemelwater vertraagd wordt afgevoerd. De posities van de leidingen zijn indicatief.



Figuur 4.4

Plangebied van SPOT met hierop indicatief aangegeven de leidingen voor de retentieleidingen.

Waterkwaliteit

Bij de nieuwbouw worden geen uitloogbare materialen zoals lood, koper of zink gebruikt op plaatsen die in aanraking kunnen komen met hemelwater. De ontwikkeling heeft daarmee geen invloed op de (grond)waterkwaliteit.

Waterkering

Het projectgebied ligt niet in, of in de nabijheid van een waterkering of de beschermingszone daarvan.

Riolering

Ten behoeve van de ontwikkeling van SPOT wordt er een gescheiden rioolstelsel aangelegd, zodat er naast een vuilwaterriool tevens een schoon hemelwaterafvoer is.

Klimaatadaptatie

De klimaatscenario's geven inzicht in het toekomstig klimaat van Nederland. Deze scenario's verschillen iets in impact, maar ze laten allen zien dat het weer warmer, natter en extremer wordt. Temperaturen stijgen, de zeespiegel zal sneller rijzen, winters worden natter, de buien heviger en de zomers worden mogelijk droger. Trendanalyses tonen aan dat klimaatverandering nu al zichtbaar is in de statistieken van extreme regenbuien. Klimaatadaptatie heeft betrekking op het kunnen omgaan met deze veranderingen in het buitenklimaat zoals het toenemen van de regen buienintensiteit, perioden met droogte en opwarming van de stedelijke omgeving.

SPOT is voorbereid op deze veranderingen en houdt rekening met extremere neerslag, houdt regenwater vast voor drogere perioden en vergroent de huidige steenachtige omgeving.

SPOT voldoet aan de uitgangspunten van Amsterdam rainproof en heeft op verschillende niveaus wateropvang en bergingsoplossingen waardoor een gelaagd watersysteem ontstaat met een opslag en vertraagde afvoer naar het naast gelegen oppervlaktewater

Verwerken hemelwater

Kavels (inclusief daken) dienen een waterverwerkingscapaciteit te hebben van minimaal 40mm (40 L/m²) en een inspanningsverplichting voor minimaal 60mm (60 L/m²). Deze norm kan behaald worden door middel van waterberging, buffering, infiltratie en of hergebruik. Indien er in 24 uur tijd meer dan 40 mm (40 L/m²) regenwater valt, geldt alles dat meer valt direct op straatniveau mag worden aangeboden. De gemeente draagt in dat geval zorg voor de opvang en verwerking van dit overvloedige regenwater.

Kavelberekening

De verschillende kaders vanuit de gemeente Amsterdam en het Hoogheemraadschap geven aan dat de zorgplicht voor hemelwater (Waterwet artikel 3.5) overeenkomt met geen schade aan vastgoed en infrastructuur wat gelijk staat aan een bui van 60 mm per uur. In de waterneutrale kavelberekening is dit aangehouden om de opslagcapaciteit van SPOT te kunnen toetsen. Als maatregel wordt een combinatie van adaptieve maatregelen toegepast. Op de hoge daken van de torens wordt regenwater opgevangen en vastgehouden met een retentievoorziening onder de zonnepanelen. Op de daken van de plint en lagere torens worden groenblauwe daken toegepast waar regenwaterretentie wordt gecombineerd met groen. Op de daken wordt door middel van retentiekragen een 'bak' gecreëerd waarin het water wordt opgevangen. Het peil in deze buffers wordt gereguleerd via computergestuurde hemelwaterafvoeren. Het groen zorgt voor een vertraagde afgifte en daarnaast voorziet het opgeslagen water door de verdamping de planten van vocht. Deze retentievoorzieningen hebben een overloop naar een separate buffervoorziening die onder maaiveld in de kelder kan worden getroffen. Via deze buffervoorziening zal het regenwater worden aangewend voor aanvullende irrigatie van het groen op maaiveld en de daken. Anticiperend op de weersomstandigheden zal het regenwater door middel van een dynamische sturing worden afgevoerd naar het oppervlaktewater ten noorden van de locatie.

Op basis van het beschikbare kaveloppervlak van 14.000 m² is een retentiecapaciteit benodigd van in totaal 840 m³. Deze opslagcapaciteit wordt gerealiseerd door het vasthouden van regenwater op de hoge daken (onder de zonnepanelen), onder de substraatlaag van de vegetatiedaken, op het maaiveld en door het onderbrengen van een regenwaterbuffertank nabij de ondergrondse garage.

Uit eerdere overleggen is gebleken dat Waternet akkoord is met de beoogde waterretentie. Vanuit de retentievoorziening mag het water aangeboden worden op de Molenwetering indien dit geleidelijk gebeurt. Voor het 'aanbieden' van het water op de Molenwetering is een waterwetvergunning verleend. De uitwerking van het retentiesysteem, zoals hierboven beschreven, voorziet in een gecombineerde retentie van alle drie de kavels X, Y en Z. Dit zorgt voor een totale benodigde retentie van 840 m³ voor het plangebied.

Grondwater

Ondergrondse constructies zoals kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Permanente polderconstructies en kunstmatige ontwateringsmiddelen zijn niet toegestaan.

In de toekomstige situatie zijn de gebouwen onderkelderd ten behoeve van een tweelaagse parkeergarage. De kelder reikt tot circa 7 meter onder maaiveldniveau (-10,3 m NAP) en ligt daarmee onder de grondwaterstand. Doordat de kelder een watervoerende laag geheel of gedeeltelijk afsluit kan de grondwaterstand worden beïnvloed. Zo kan het bergingsvermogen (van hemelwater) worden beïnvloed en kan er sprake zijn barrièrewerking.

Barrièrewerking parkeerkelder

Door Tjaden adviesbureau voor grondmechanica is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de invloed van de parkeerkelder op de grondwaterstand (kenmerk S19.510-H3/TE, d.d. 5 maart 2020). Of een parkeerkelder kan leiden tot barrièrewerking hangt af van drie factoren: 1) de diepte kelder t.o.v. de watervoerende laag 2) de breedte van de kelder t.o.v. de grondwaterstromingsrichting en 3) het grondwater verhang.

Uit de peilbuismetingen blijkt dat de wegcunetten van de Hondsrugweg en Hogehilweg een grote drainerende functie hebben. Tevens is geen duidelijke grondwaterstroming af te leiden ter plaatse van de parkeerkelder van kavel Z. De kelder zal daarom tot een beperkte verandering van de grondwaterstand leiden. Omdat het verhard oppervlak van de nieuwbouw wordt afgekoppeld, zal de ontwatering nabij kavel Z eveneens toenemen. Het grondwater stroomt richting de wegcunetten en daarom is er niet sprake van een grondwaterverhang op de projectlocatie. Voor kavel Z is daarom geen sprake van barrièrewerking.

In een overleg met de Gemeente Amsterdam, Waternet en de opdrachtgever is besloten voor de parkeerkelders onder kavel X en Y een drainage aan te leggen. Het toepassen van aanvullende maatregelen voor kavel Z is besproken met Waternet, maar daaruit is geconcludeerd dat het toepassen van beheersmaatregelen nabij kavel Z niet effectief is. Voor kavel Z worden dus geen aanvullende maatregelen genomen.

Het volledige geohydrologisch onderzoek is bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage VIII.

4.8.3 Conclusie

Het aspect water levert geen significante beperkingen op ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

4.9 Flora en fauna

Bescherming in het kader van de natuurwet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) en het Natuurnetwerk Nederland. Soortenbescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de

natuurlijke habitatten en de habitatten van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status als Natuurnetwerk Nederland niet verankerd in de Wet natuurbescherming, maar moet het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming bepalend. Soortenbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Er wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal beschermde soorten en nationaal beschermde soorten. Van de nationaal beschermde soorten kan de beschermde status per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen aan (algemeen voorkomende) soorten. Het beschermingsregime is verschillend voor zowel de internationaal beschermde soorten (vogel- en habitatrichtlijn soorten) als de nationaal beschermde soorten.

Tevens kent de Wet natuurbescherming een zorgplicht, zowel voor soorten als hun (beschermde) leefgebied.

4.9.1 Beoordeling

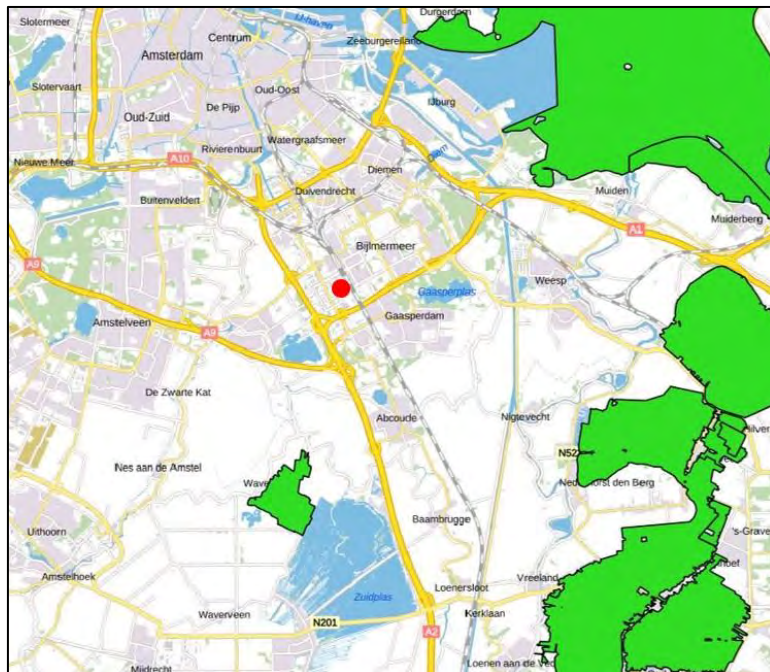
In het kader van de ontwikkeling heeft Ecoquickscan een quick scan uitgevoerd waarin de effecten van het plan op de aanwezige flora en fauna inzichtelijk zijn gemaakt (projectnummer 17055). Uit de quick scan blijkt het volgende.

Gebiedsbescherming

Het plangebied te Amsterdam ligt niet in of nabij het NNN of een gebied dat is aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is ten westen van de Rijksweg A2 gelegen op meer dan 900 meter van de planlocatie. Natura 2000-gebieden zijn binnen drie kilometer vanaf de projectlocatie niet aanwezig. Op de korte termijn ontstaan lokale effecten, zoals een toename van geluid en stof door de bouwwerkzaamheden. Deze effecten zijn echter verwaarloosbaar en niet waarneembaar ter plaatse van beschermde gebieden. Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op het NNN of Natura 2000 gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van beschermde gebieden.

Wel is in verband met onder meer de verkeersgeneratie van de gebruiksfases de inzet van mobiele werktuigen en vervoersmiddelen als gevolg van bouwfase van Kavel Z een stikstofberekening uitgevoerd om te beoordelen of het project een significant verstorend effect kan hebben op de soorten in de nabijgelegen Natura2000-gebieden. Opgemerkt wordt dat er ten behoeve van de vergunningsaanvraag van Kavel X en Y eerder in het jaar een stikstofberekening is uitgevoerd. Vanwege een nieuwe versie van Aeries (tool waarmee de stikstofberekening wordt uitgevoerd) is er een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd voor kavel Z.

In onderstaand figuur is de ligging van SPOT weergegeven ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden.



Figuur 4.5

Kaartuitsnede met projectlocatie (rode stip) en Natura 2000-gebied in groen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Botshol' met stikstofgevoelige habitatten op circa 5 km van de projectlocatie.

Het stikstofonderzoek heeft uitgewezen dat:

- De totale gemodelleerde emissie voor de bouwfase van kavel Z bedraagt circa 240,2 kg NOx/jaar.
- De totale gemodelleerde emissie voor de gebruiksfase van kavel Z bedraagt circa 21 kg NOx/jaar.
- De emissies in het gehanteerde model voor de bouwfase leiden niet tot depositie op omliggende Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar.
- De emissies door verkeersgeneratie gedurende de gebruiksfase veroorzaken evenmin deposities groter dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

Uitgaande van de rekenresultaten is er geen relevant nadelig effect voor Natura 2000-gebieden te verwachten. Hiermee vormt stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

Het volledige stikstofonderzoek is bijgevoegd als bijlage IX bij deze ruimtelijke onderbouwing

Soortenbescherming

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, bastaardkikker, meerkikker, kleine watersalamander, egel, vos, ree, woelrat, haas, konijn en

(spits)muizen zijn beschermd, maar vallen onder een algemene vrijstelling van de provincie Noord-Holland. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Wel blijft de zorgplicht (zie bijlage 2 bij de quick scan) onverminderd van toepassing.

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten zijn meer strikt beschermde soorten, soorten waarvoor bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming - hoofdstuk 3 geldt. Op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezige habitats en de biotoop-eisen van individuele diersoorten zijn soorten uit de soortgroep vleermuizen (met name gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis) niet uit te sluiten binnen het plangebied.

De volledige quick scan is bijgevoegd als bijlage X bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Omdat de aanwezigheid van vleermuizen niet was uit te sluiten is er een nader onderzoek uitgevoerd door Ecoquickscan (projectnummer 17055). Het nader onderzoek richtte zich op de zomer- en paarverblijfplaatsen van met name naar gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Uit het onderzoek blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen en/of andere essentiële functies van vleermuizen zijn aangetroffen.

Het volledige nader onderzoek is bijgevoegd als bijlage XI bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.9.2 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmeringen voor het onderhavig plan.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is de implementatie van het Verdrag van Malta (1998) en regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar. Om het bodemarchief beter te beschermen, dient de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachte monumenten.

Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Cultuurhistorie

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland.

Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

4.10.1 Beoordeling

Archeologie en cultuurhistorie

In het kader van het bestemmingsplan 'Amstel III Oost' heeft het Bureau Monumenten en Archeologie in 2008 een archeologisch bureauonderzoek verricht. Uit het onderzoek bleek dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het bestemmingsplangebied. Amstel III is midden jaren 1980 in ontwikkeling genomen als bedrijven- en kantorenterrein. Er zijn dan ook geen monumentale panden en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

In Amstel III (waar de onderhavige locatie in ligt) is de bodem zodanig verstoord dat hier geen archeologische resten meer in de bodem te verwachten zijn. Het gebied is daarom vrijgesteld van archeologische maatregelen en in het bestemmingsplan is geen archeologiebestemming opgenomen. Dat betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen binnen dit bestemmingsplan geen archeologisch onderzoek hoeft te worden uitgevoerd.

4.10.2 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

4.11 Bezonnning

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezonnning en beschaduwning geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel mag de bezonnings situatie geen afbreuk doen aan een goede ruimtelijke situatie. Voor woningen wordt veelal gekeken naar de zogenaamde lichte TNO-norm: "Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonnning op de voor- en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden."

4.11.1 Beoordeling

In het kader van de ontwikkeling zijn de gevolgen voor de bezonningssituatie (zowel binnen het eigen plangebied als de omgeving) in beeld gebracht. Uit het onderzoek blijkt dat het volgende.

Omgeving

Voor de omgeving geldt dat er geen woningen op korte afstand (binnen het beïnvloedingsgebied) van kavel Z zijn gelegen. De bezonningsduur van de woningen in de omgeving worden daarmee niet gewijzigd ten gevolge van deze ontwikkeling.

Woningen in eigen plangebied

Bij het overgrote deel van de beoogde woningen binnen kavel Z wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Voor de delen waar dat niet het geval is, is dit veelal het gevolg van de dichtheid van de bebouwing en de hoge torens of de oriëntatie. Dit is evident aan dit soort gebieden en kan niet zonder meer worden opgelost door wijzigingen in het ontwerp.

De bezonningsstudie is bijgevoegd als bijlage XII bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.11.2 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor het onderhavig plan.

4.12 Windhinder

Onderhavig project voorziet in het slopen van enkele bestaande gebouwen en het realiseren van nieuwe gebouwen. Het hoogste gebouw in de bestaande situatie is 31 meter hoog. In de nieuwe situatie worden negen nieuwe gebouwen gerealiseerd. Vijf van de nieuwe gebouwen worden hoger dan 60 meter en het hoogste gebouw wordt circa 109 meter hoog. In de nieuwe situatie neemt de bouwdichtheid van de locatie sterk toe. De verhoogde bouwdichtheid kan ervoor zorgen dat de lokale windsnelheden afnemen. Daarentegen kan de toename in bouwhoogte ervoor kunnen zorgen dat de windsnelheden op voetgangersniveau toenemen door het zogenaamde 'downwasheffect.'

4.12.1 Beoordeling

In het kader hiervan heeft Actiflow een windhinderstudie uitgevoerd (kenmerk AFR- 7970, d.d. 2 oktober 2020). De windhinderstudie is uitgevoerd NEN 8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving'. Vanuit de gemeente Amsterdam gelden de volgende richtlijnen:

- Entree: windhinderklasse A/B (goed klimaat slentergebied);
- Pleinen: windhinderklasse C (goed klimaat doorloopgebied);
- Zitmogelijkheden horeca/terrassen: windhinderklasse B (goed klimaat slentergebied);
- Stoepten: windhinderklasse C (goed klimaat doorloopgebied), midden op een weg wordt klasse D toegestaan (matig klimaat doorloopgebied).

Uit het onderzoek blijkt dat er vrijwel overal rondom de nieuwbouw een windklimaat is dat voldoet aan de gestelde eisen. Uitzonderingen zijn er nabij enkele hoeken van de torens. Met name bij de westelijke hoek van toren D en de oostelijke hoek van toren E. Dit betreffen over het algemeen slechts kleine zones, waardoor deze overschrijding in de praktijk niet voelbaar is en dus geaccepteerd kan worden. Bij de zuidelijke hoek van toren D is er een gebied met windhinderklasse D, beide gebieden rondom toren D zijn vlakbij een boom of plantvak en dus niet

toegankelijk. Grotere zones met een klimaat dat niet voldoet zijn er bij de gevel van toren E die grenst aan het schoolplein, bij de gevel van de school en bij het terras van het restaurant de Bullewijck.

De zone op het schoolplein bij de gevel van toren E kan enkel worden opgelost met een verticaal windscherm of extra vegetatie. Omwille van de doorgang van noodvoertuigen en de gewenste indeling van het schoolplein, waarbij vanuit de school zicht op het plein moet zijn, is dit echter niet mogelijk. In deze zone zal dan een matig windklimaat kunnen worden geaccepteerd. De zone tussen toren D en de gevel van de school kan worden verbeterd door bij het detailontwerp van de gevel van de school aandacht aan te besteden. Kleine verspringingen in de gevel en terugliggende entrees kunnen het lokale windklimaat verbeteren. Er wordt aanbevolen om dit aan de ontwerper van de school mee te geven om hier rekening mee te houden. Nu voldoet de zone al als transportgebied, al is hier sprake van een matig klimaat. Voor het restaurant wordt aangeraden om windschermen en plantvakken te plaatsen nabij het terras.

De windhinderstudie is bijgevoegd als bijlage XIII bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.12.2 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor het onderhavig plan.

4.13 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

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

Het projectgebied ligt binnen een zone waar hoogtebeperkingen gelden in verband met radarsystemen van het luchtverkeer. Bovendien gelden beperkingen ten aanzien van windturbines en lasers. Dit laatste is voor het project niet relevant. De toetshoogte in verband met de radar is dat daarentegen wel. Op basis van artikel 2.2.2a van het LIB, geldt dat op de locatie een object hoger dan de aangegeven waarde is toegestaan, mits uit een verklaring van geen bezwaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De hoogste toetshoogte in dit gebied is 63 meter ten opzichte van NAP. Omdat de beoogde bouwhoogte van 109 meter hoger is

dan de toetshoogte heeft de gemeente Amsterdam advies opgevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Op 13 maart 2020 heeft het IL&T, in overleg met het Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), een positief advies uitgebracht aan de gemeente. Het advies is bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage XIV.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Algemeen

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan moet op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in de plantoelichting van de planologische onthef-fing omgevingsvergunning minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wro de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoor-beeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

5.1.2 Grondexploitatie

Afdeling 6.4 van de Wro beschrijft een publiekrechtelijk stelsel waarbinnen de gemeenten eisen gesteld kunnen worden aan de grondexploitatie. Dit publiekrechtelijk instrumentarium is aanvullend van aard: het primaat ligt bij vrijwillige, privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Deze privaatrechtelijke afspraken worden vastgelegd in ofwel een anterieure overeenkomst (indien er nog geen exploitatieplan vastgesteld is) of in een posterieure overeenkomst (indien er wel al een exploitatieplan vastgesteld is).

Artikel 6.12 van de Wro bepaalt dat de gemeenteraad verplicht is om voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan vast te stellen. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan om welke bouwplannen het gaat.

In dit geval gaat het om ‘de bouw van een of meer woningen’ en ‘de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen’ als bedoeld in artikel 6.2.1 onder a en b van het Bro. Dit betekent dat de gemeenteraad verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen. De gemeenteraad hoeft, in afwijking van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro alsnog geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

- het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
- de gezamenlijke te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen;
- de verhaalbare kosten uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of nutsvoorzieningen betreffen.

Het onderhavig plan betreft een particulier initiatief. De eigendom van de gronden berust bij de Gemeente Amsterdam, die de gronden in erfpacht heeft uitgegeven aan de initiatiefnemer. De gemeenteraad heeft ervoor gekozen om de kosten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te dekken vanuit de uitgifte in erfpacht en herzieningen van bestaande erfpachtcanons als gevolg van bestemmingswijzigingen. Met gebruikmaking van het Amsterdamse erfpachtstelsel stadsbreed is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten van de grondexploitatie op Amsterdamse gronden gedekt zijn. Het plan heeft aldus geen financiële gevolgen voor de gemeente.

Verder is er tussen de gemeente en de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst overeengekomen. De planschadeovereenkomst is als Bijlage 6 bij de Ontwikkelovereenkomst opgenomen.

Er zijn geen aanwijzingen dat de initiatiefnemer om economische redenen niet tot uitvoer zou kunnen komen.

5.1.3 Planschade

Artikel 6.1 van de Wro biedt de grondslag voor de vergoeding van zogenoemde 'planschade'. Deze vergoeding wordt in beginsel toegekend door het besluitvormend orgaan aan degene die waardevermindering van onroerend goed ondervindt door het besluit om van het bestemmingsplan af te wijken. Artikel 6.4 onder a van de Wro bepaalt dat de gemeente de mogelijkheid heeft om een met een initiatiefnemer van een plan (degene die om het besluit om van het bestemmingsplan af te wijken verzoekt) een overeenkomst te sluiten. In de anterieure overeenkomst is opgenomen dat eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemer is. Hiermee is het risico op planschade voor de gemeente afgedekt.

5.1.4 Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Plan(vormings)proces

De ruimtelijke onderbouwing wordt gelijktijdig met de omgevingsvergunning voor de activiteit 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' ter inzage gelegd. Gedurende de ter inzage termijn wordt eenieder in de mogelijkheid gesteld schriftelijke en/of mondelinge zienswijzen te geven op het ontwerp van de omgevingsvergunning.

5.2.2 Verklaring van geen bedenkingen

Naast het bevoegd gezag (in dit geval het college van Burgemeester en wethouders) kunnen ook andere overheidsorganen een rol hebben bij de besluitvorming over een vergunningsaanvraag. Bij besluit van 10 september 2010, nr. 170/353, heeft de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen gegeven voor specifiek aangegeven categorieën van gevallen. Voor de volgende gevallen/projecten is hierdoor geen verklaring geen bedenking meer vereist:

- aanvragen die niet in strijd zijn met de in de Structuurvisie Amsterdam genoemde kernpunten van beleid (te weten: hoofdgroenstructuur, hoofdwaterstructuur, reserveringen hoofdinfrastructuur, hoogbouwplannen en grootschalige reclamemasten) en;
- aanvragen die niet in strijd zijn met de kantoorstrategie van Amsterdam dan wel het Locatiebeleid Amsterdam en;
- aanvragen die geen betrekking hebben op een activiteit die aangewezen is bij artikel 7.2 eerste lid, onder b van de Wet milieubeheer voor zover beoordeeld is dat er geen milieueffectrapportage opgesteld dient te worden.

Onderhavig plan valt binnen de aangewezen categorieën zoals hierboven benoemd. Er is daarom geen verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist.

5.2.3 Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht om - zo nodig - te handhaven. De rechtsbescherming is daarmee voldoende gewaarborgd.

6 Conclusie

In de voorgaande hoofdstukken is de ontwikkeling getoetst aan het relevante ruimtelijke beleid en aan de milieu- en omgevingsaspecten. Uit deze beoordeling zijn geen belemmeringen naar voren gekomen voor de uitvoerbaarheid van het plan. Geconcludeerd wordt dat vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan worden ingestemd met de realisatie van Kavel Z.

LBP|SIGHT BV



J.C (Jos) Wiegman MSc



M.I. (Meriël) Huizer MSc

Bijlage I

Kadastrale afbakening

Bijlage II

Besluit aanmeldingsnotitie

Bijlage III

Verkeersonderzoek

Bijlage IV

Parkeerberekening

Bijlage V

Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer

Bijlage VI

Akoestisch onderzoek school en memo Maatregelen geluid school

Bijlage VII

Verkennend bodem- en asbestonderzoek

Bijlage VIII

Geohydrologisch onderzoek

Bijlage IX
Stikstofonderzoek

Bijlage X

Quick scan ecologie

Bijlage XI

Nader onderzoek vleermuizen

Bijlage XII
Bezonningstudie

Bijlage XIII
Windhinderstudie

Bijlage XIV

LIB advies IL&T