

Hessenbergweg 109-119 te Amsterdam

Ruimtelijke onderbouwing
Definitief



titel rapport
**Hessenbergweg 109-
119 te Amsterdam**

datum
21 april 2023

projectnummer
P03470

opdrachtgever
Hessenbergweg109 BV

BRO projectleider
TSc

bron Kaft
OZ Architecten

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om in te leven



*“Het doel van wetten is niet om af te schaffen of te beperken,
maar om vrijheid te behouden en te vergroten.”
“Als we anderen de ruimte niet gunnen zullen we zelf steeds
meer opgesloten raken.”*

Prof. Hans Galjaard

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4		
1.1 Aanleiding	4		
1.2 Plangebied	4		
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5		
1.4 Leeswijzer	6		
2 Planbeschrijving	7		
2.1 Huidige situatie	7		
2.2 Toekomstige situatie	8		
2.2.1 Bebouwing	8		
2.2.2 Programma	9		
2.2.3 Ontsluiting en parkeren	10		
2.2.4 Duurzaamheidsambities	11		
3 Beleidskader	12		
3.1 Rijksbeleid	12		
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	12		
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	13		
3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol	17		
3.2 Provinciaal beleid	18		
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	18		
3.2.2 Omgevingsverordening NH2020	19		
3.3 Regionaal beleid	19		
3.3.1 Metropoolregio Amsterdam	19		
3.3.2 Visie Noordzeekanaalgebied	20		
3.4 Gemeentelijk beleid	20		
3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050	20		
3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam	20		
3.4.3 Koers 2025 en Ruimte voor de economie van morgen	24		
3.4.4 Agenda duurzaamheid	24		
3.4.5 Kantorenstrategie 'Het juiste kantoor op de juiste plek'	24		
3.4.6 Woonagenda 2025 (2017)	25		
3.4.7 Spelregels voor Woningbouwprogrammering	25		
		3.4.8 Actieplan Meer Middeldure Huur 2017-2025	26
		3.4.9 Beleidsaanpassingen over betaalbare woningen	26
		3.4.10 Beleidsregels nieuwbouw koopwoningen voor eigenaar-bewoners	
		Amsterdam	27
		3.4.11 Detailhandelsbeleid 2018-2022 (2017)	27
		3.4.12 Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, Bullewijk en	
		Paasheuvelgebied 2021-2024	28
4 Omgevingsaspecten	30		
4.1 Verkeer en parkeren	30		
4.1.1 Toetsingskader	30		
4.1.2 Onderzoek	30		
4.1.3 Conclusie	32		
4.2 Geluid weg- en spoorlawaaai	32		
4.2.1 Toetsingskader	32		
4.2.2 Onderzoek	32		
4.2.3 Conclusie	33		
4.3 Luchtkwaliteit	33		
4.3.1 Toetsingskader	33		
4.3.2 Onderzoek	34		
4.3.3 Conclusie	34		
4.4 Bedrijven en milieuzonering	34		
4.4.1 Toetsingskader	34		
4.4.2 Onderzoek	35		
4.4.3 Conclusie	38		
4.5 Kabels en leidingen	38		
4.6 Externe veiligheid	38		
4.6.1 Toetsingskader	38		
4.6.2 Onderzoek	39		
4.6.3 Conclusie	41		
4.7 Ecologie	41		
4.7.1 Toetsingskader	41		
4.7.2 Onderzoek	42		
4.7.3 Conclusie	43		
4.8 Bodem	43		
4.8.1 Toetsingskader	43		

4.8.2 Onderzoek	44
4.8.3 Conclusie	44
4.9 Water	44
4.9.1 Toetsingskader	44
4.9.2 Onderzoek	45
4.9.3 Conclusie	46
4.10 Archeologie	46
4.10.1 Toetsingskader	46
4.10.2 Onderzoek	46
4.10.3 Conclusie	46
4.11 Cultuurhistorie	46
4.11.1 Toetsingskader	46
4.11.2 Onderzoek	46
4.11.3 Conclusie	46
4.12 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling	47
5 Uitvoerbaarheid	48
5.1 Economische uitvoerbaarheid	48
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
5.2.1 Tervisielegging	48
5.2.2 Beroep / hoger beroep	48

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Ladderonderbouwing
Bijlage 2: HER (wind en bezonning)
Bijlage 3: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Bijlage 4: Verkeersonderzoek
Bijlage 5: Quickscan bedrijven en milieuzonering
Bijlage 6: Akoestisch onderzoek industrielawaai
Bijlage 7: Quickscan flora en fauna
Bijlage 8: Vervolgonderzoek vleermuizen
Bijlage 9: Stikstofonderzoek
Bijlage 10: Waterparagraaf
Bijlage 11: Bodemonderzoek
Bijlage 12: Aanmeldnotitie MER
Bijlage 13: LIB-besluit
Bijlage 14: Aanvullende notitie akoestiek TAVGA
Bijlage 15: Akoestisch onderzoek kindcentrum Hessenbergweg
Bijlage 16: Geohydrologisch onderzoek
Bijlage 17: Ontheffing Wet natuurbescherming

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om de locatie Hessenbergweg 109-119 in Amsterdam te herontwikkelen. Het huidige gebouw op deze locatie kent een kantoorfunctie. De bebouwing zal worden gesloopt en plaatsmaken voor nieuwbouw. In het nieuwe gebouw is ruimte voor kantoren en woningen, maar ook een supermarkt, een kinderdagverblijf en een kleine commerciële ruimte (in de vorm van een zakelijke dienstverlening).

De nieuwbouw wijkt zowel af van de bouwregels als (deels) van de gebruiksregels die op deze locatie gelden volgens de geldende bestemmingsplannen. Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet daarom afgeweken worden van het planologische regime.

1.2 Plangebied

Het projectgebied betreft de locatie Hessenbergweg 109-119 te Amsterdam. Deze locatie is gelegen in stadsdeel Zuid-Oost in de wijk 'Amstel III'. Aan de oostzijde van het plangebied loopt de Hondsrugweg. Aan de zuidzijde loopt de Hessenbergweg die de ontsluiting van het perceel vormt. Ten oosten en noorden van het plangebied staan andere gebouwen met een gemengde bestemming. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuren 1 en 2.

Het perceel staat kadastraal bekend als sectie M nummer 755. De oppervlakte van het perceel bedraagt 3.191 m². De begrenzing van het plangebied en een luchtfoto van de omgeving is weergegeven in figuur 3.



Figuur 1: Ligging plangebied in Amsterdam (bron: pdok.nl)



Figuur 2: Ligging plangebied in wijk Amstel III (bron: pdok.nl)



Figuur 3: Luchtfoto met begrenzing plangebied (rood omrand) (bron: pdok.nl)

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Amstel III Oost

Voor dit plangebied geldt onder meer het bestemmingsplan 'Amstel III Oost' (vastgesteld op 11 september 2013). Een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan is weergegeven in figuur 4.

Gebruik

In het geldende bestemmingsplan is voor het plangebied de bestemming 'Gemengd' opgenomen. Binnen deze bestemming 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 gewenste woningen en de supermarkt zijn niet toegestaan binnen deze bestemming. De kleine commerciële ruimte (zakelijke dienstverlening) past wel binnen de bestemmingsomschrijving aangezien deze binnen de bestemmingsomschrijving van horeca past. Voor deze functie zou dus niet afgeweken hoeven worden van het bestemmingsplan. Het kinderdagverblijf is niet direct toegestaan, aangezien in artikel 6.3 onder h is opgenomen dat geluidsgevoelige functies niet zijn toegestaan. Hoewel kantoren wel zijn toegestaan in het plangebied, zijn deze in brutovloeroppervlak begrensd. Deze oppervlaktebegrenzing is bepaald op het huidige feitelijk aanwezige oppervlak aan kantoor. Bij de sloop en nieuw-

bouw zullen de vierkante meters aan kantoor dit maximumoppervlak overschrijden. De functies 'wonen', 'kantoren', 'kinderdagverblijf' en 'supermarkt' passen dus niet in het geldende bestemmingsplan. Hiervoor moet van het bestemmingsplan afgeweken worden.

Maatvoering

In het geldende bestemmingsplan is voor het plangebied een maximum bebouwingspercentage opgenomen, namelijk 30%. Met de nieuwbouw zal dit percentage worden overschreden, aangezien vrijwel het gehele perceel bebouwd zal

worden. Naast het bebouwingsoppervlak is in het plangebied ook een maximale bouwhoogte vastgelegd in het geldende bestemmingsplan, namelijk 15 meter. De gewenste nieuwbouw krijgt echter een hoogte van circa 73 meter (exclusief ondergeschikte bouwdelen). Om deze reden moet zowel afgeweken worden van de gebruiksregels als de bouwregels van het geldend bestemmingsplan. Om af te wijken van het bestemmingsplan is een uitgebreide omgevingsvergunning noodzakelijk. Onderhavige ruimtelijke onderbouw is een onderdeel van deze omgevingsvergunning.



Figuur 4: Uitsnede geldend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Er wordt afgeweken van het bestemmingsplan met een omgevingsvergunning ex art. 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. Hiervoor is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Deze voldoet aan de vereisten van art. 5.20 Bor jo. art. 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1 lid 1 Bro.

Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Het plan is daarnaast in strijd met het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders” (vastgesteld op 7 oktober 2021). Voor de locatie geldt op grond van het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding “overige zone 1”, op grond waarvan het verboden is kelders te bouwen. Er geldt geen binnenplanse afwijkmogelijkheid. De aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan en ziet op de buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders”. Ten aanzien van de kelder is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in de bijlagen.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggend plan. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De locatie is gelegen aan het adres Hessenbergweg 109-119 te Amsterdam. In de omgeving van de projectlocatie zijn met name bedrijven en kantoren aanwezig, alsmede openbaar gebied zoals wegen, paden, verblijfsgebied, groen en water. Het gebied wordt gunstig ontsloten door wegen, twee metrolijnen, buslijnen en spoorverbindingen richting Noord-Holland, Utrecht, en Schiphol.

De omgeving wordt gekenmerkt door een efficiënt raamwerk van verkeersroutes en watergangen, eveneens een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit. In figuur 5 zijn deze structuren goed herkenbaar.

In de huidige situatie staat een kantoorgebouw in het plangebied. Het gebouw heeft een bruto vloeroppervlak van circa 2.200 m² en een bouwhoogte van circa 14-15 meter. Het huidige gebouw is gesitueerd aan de oostzijde van het terrein. In het westelijke deel is ruimte voor parkeren. Het terrein wordt in de huidige situatie ontsloten via de Hessenbergweg.

In figuren 6 en 7 zijn aanzichten op de huidige bebouwing weergegeven.



Figuur 5: Vogelvluchtaanzicht op plangebied in huidige situatie (vanuit zuiden) (bron: maps.google.nl)



Figuur 6: Aanzicht gebouw vanuit zuiden (bron: Google Streetview)



Figuur 7: Aanzicht gebouw vanuit oosten (bron: Google Streetview)

2.2 Toekomstige situatie

In lijn met het Ontwikkelperspectief Amstel III wordt het projectgebied getransformeerd van een monofunctioneel kantorenperceel tot een gemengd stuk stad-dorp: een levendige en multifunctionele wijk met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt bij deze transformatie is het creëren van een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. De bebouwing gaat bestaan uit een samengesteld volume van kantoren, woningen, voorzieningen en parkeren.

2.2.1 Bebouwing

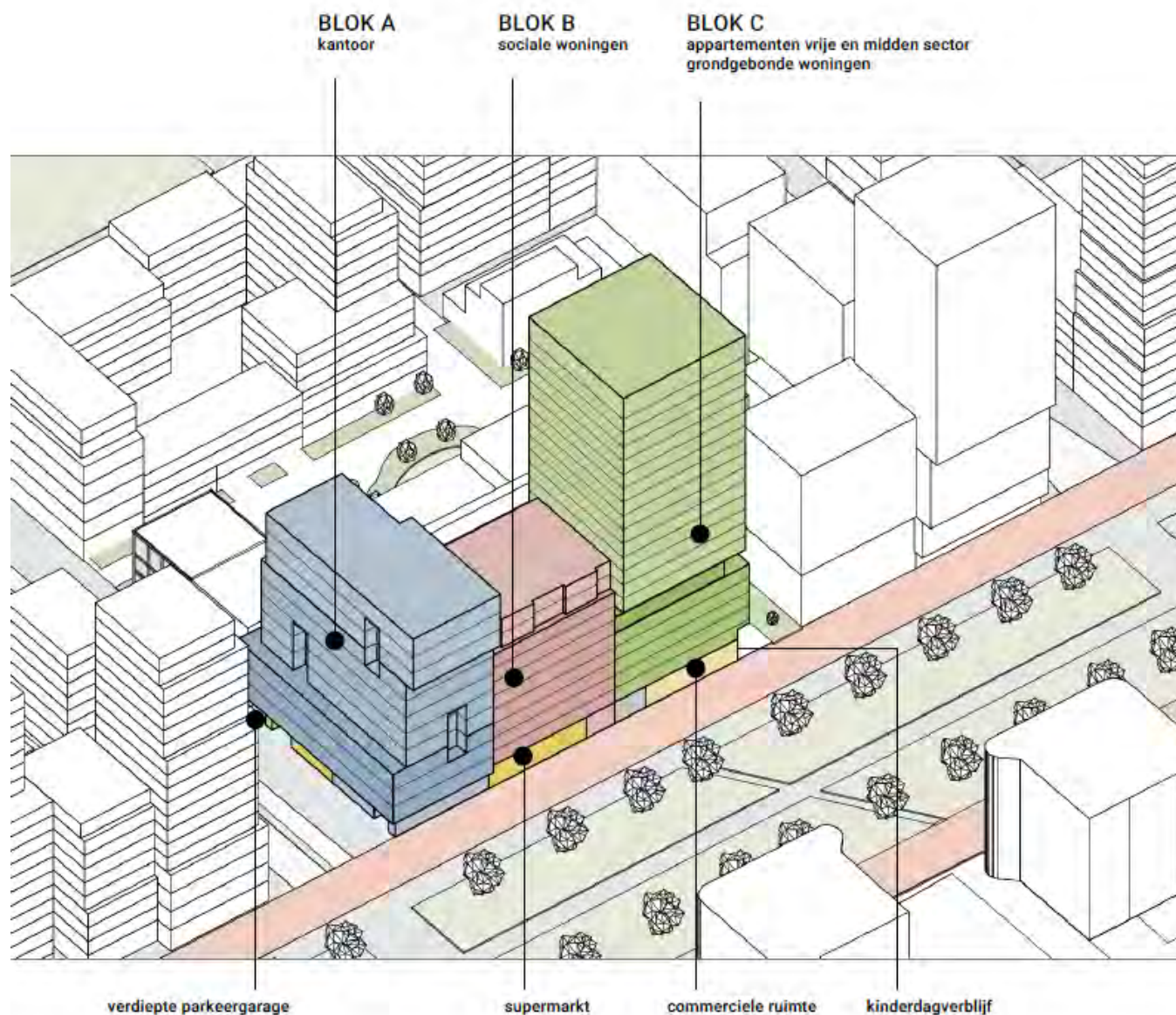
Het toekomstige gebouw is gelegen op de hoek Hessenbergweg-Hondsrugweg. De massa van het gebouw is onderverdeeld in 3 blokken. In figuur 8 is een impressie weergegeven van de toekomstige bebouwing.

De blokken worden geaccentueerd door dubbele horizontale banden en overstekken/setbacks. De massa's worden gedragen door een transparante plint. De overstekken en setbacks die de driedeling veroorzaken komen voort uit het stedenbouwkundige weefsel. Het gebouw laat zich kenmerken door een verticaal grid dat rondom het gebouw op de gevels is geprojecteerd. Door de verticale lamellen verandert de gevel optisch van een open, transparante en lichte gevel naar een gesloten gevel.

De nieuwbouw krijgt een hoogte van circa 73 meter (exclusief ondergeschikte bouwdelen). De lagere massa's hebben een bouwhoogte van circa 50 en 35 meter.



Figuur 8: Sfeerimpressie toekomstige bebouwing (bron: OZ Architecten)



Figuur 9: Globale weergave bebouwing met differentiatie bouwblokken en programma (bron: OZ Architecten)

2.2.2 Programma

Het voornemen is om de locatie Hessenbergweg 109-119 te herontwikkelen en een supermarkt, woningen, kinderdagverblijf en kantoren te realiseren, verdeeld over drie blokken (figuur 9).

Er worden ca. 240 woningen gerealiseerd, waaronder sociale woningen en vrije midden/dure sector appartementen (huur en eventueel koop). Het aandeel sociale woningen zal ca. 30% bedragen. De appartementen hebben verschillende groottes, variërend van ca. 25 m² (studio's) tot 60 m² (twee-kamerappartement) voor de sociale woningen en ca. 45 m² tot 115 m² voor de midden en vrije sector woningen.

Er wordt een supermarkt mogelijk gemaakt van maximaal 1.500 m² bvo in de plint van het gebouw.

Het programma kantoren bevindt zich in blok A met maximaal 8.740 m² bvo.

In het noorden (Blok C) van het gebouw wordt op de begane grond en eerste verdieping een kinderdagverblijf mogelijk gemaakt. Het kinderdagverblijf heeft een oppervlakte van maximaal 500 m² bvo. Het kinderdagverblijf krijgt een tijdelijke buitenruimte aan de noordzijde (circa 110 m²). Ook is hier op de begane grond een kleine commerciële ruimte voorzien in de vorm van een zakelijke dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 60 m² bvo.

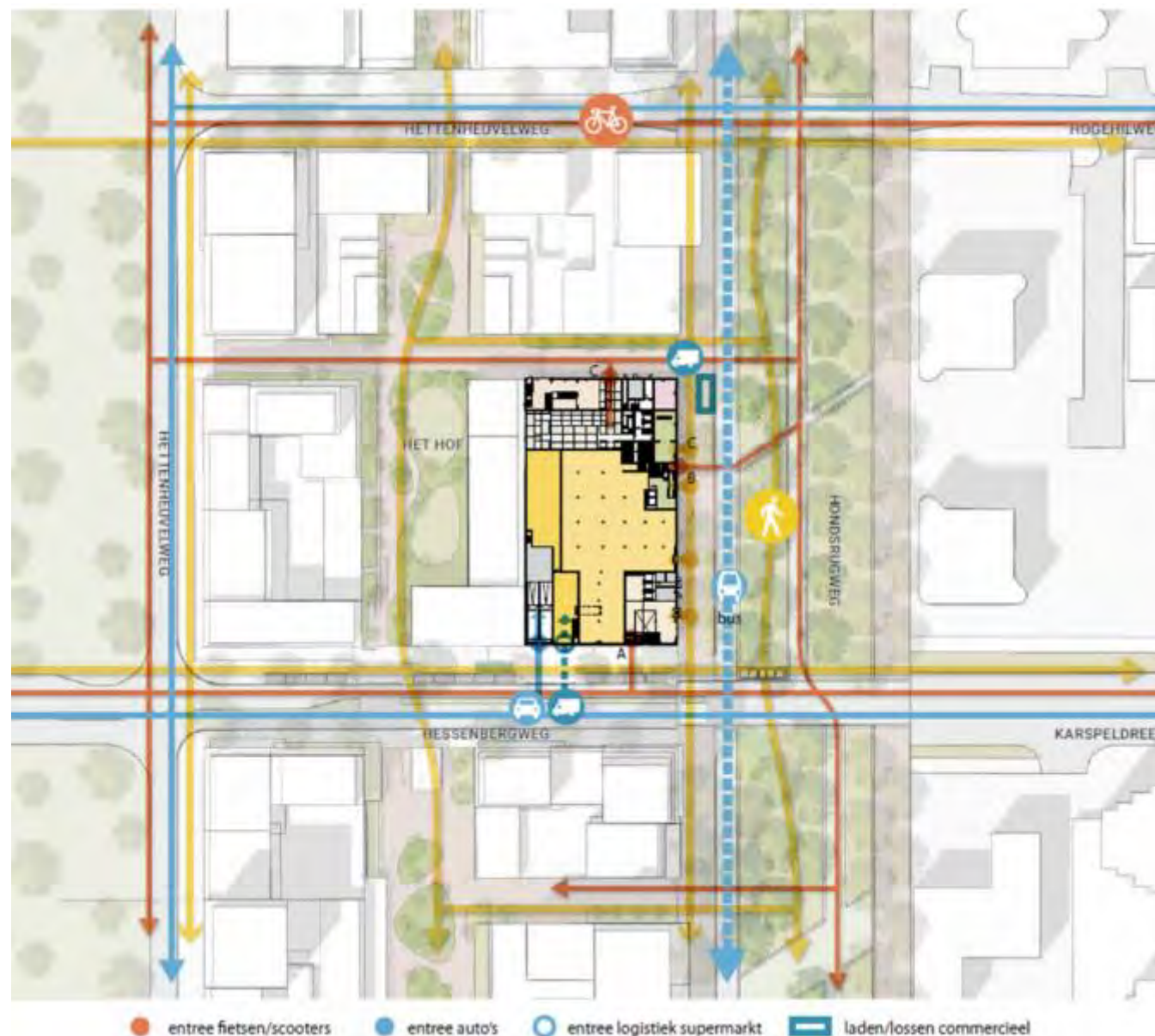
* Het Bruto-vloeroppervlakte (BVO) is het vloeroppervlak van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

Het programma is in onderstaande tabel samengevat. In het DO zijn exacte oppervlaktes opgenomen. In deze ruimtelijke onderbouwing (en voornamelijk de onderbouwingen) is vaak uitgegaan van hogere maximale aantallen. Deze zijn in de tabel beschreven.

Functie	Exacte oppervlakte in DO	Maximale oppervlakte in deze ruimtelijke onderbouwing
Kantoor	8.677 m ²	8.740 m ²
Kinderdagverblijf	421 m ²	500 m ²
Supermarkt	1.500 m ²	1.500 m ²
Commerciële ruimte	52 m ²	60 m ²
Sociale woningbouw	70 st.	
Middensegment woningen	79 st.	
Vrije sector woningen	87 st.	

2.2.3 Ontsluiting en parkeren

Onder de toekomstige bebouwing wordt een (niet-openbare) parkeergarage gerealiseerd. Deze garage is gelegen onder de begane grond en is te bereiken via de ontsluiting aan de zuidwestzijde op de Hessenbergweg. Naast deze ontsluiting ligt hier ook de locatie van het laden/lossen van vrachtverkeer voor de supermarkt. Het laden/lossen voor de commerciële ruimte vindt plaats in het noordoosten van het plangebied. Op dit moment is de Hondsrugweg nog een doorgaande weg, waardoor de bevoorrading soepel kan verlopen. In de toekomst zal dit naar waarschijnlijkheid omgevormd worden tot park met slechts langzaamverkeersroutes. Op dat moment zal de locatie voor het laden en lossen verlegd moeten worden naar een te realiseren opstelplaats aan de Hessenbergweg. Vanuit de toekomstige langzaamverkeersroutes



Figuur 10: Overzicht ontsluitingswijzen en entrees (bron: OZ Architecten)

bij onder andere de Hondsrugweg is het plangebied nu al wel gemakkelijk te bereiken voor voetgangers. De entrees voor de kantoren, de woningen en de supermarkt bevinden zich dan ook aan de zijde van de Hondsrugweg. Het kinderdagverblijf is te bereiken via een nieuwe ontsluiting ten noorden van het plangebied.

Een globale weergave van de ontsluitingswijzen rondom het plangebied is weergegeven in figuur 10.

Ieder blok (A, B en C) heeft een eigen entree voor fietsers. De fietsparkeerplekken voor blok A en B bevinden zich in de parkeerkelder. Voor blok C kunnen fietsen geplaatst worden in een ruimte op de begane grond.

2.2.4 Duurzaamheidsambities

Materialen/circulariteit

- Toepassen gezonde en veilige materialen waar mogelijk.
- Toepassen cradle-to-cradle materialen of materialen met een circulaire cyclus waar mogelijk.
- Hergebruikte materialen toepassen (bijv. in toe te passen beton) in plaats van nieuwe materialen.
- Hoogwaardige isolatie.
- Luchtdicht bouwen, waardoor de behaaglijkheid wordt vergoed en energieverlies en CO₂ uitstoot worden beperkt.
- Gebouw als grondstoffenbank voor de toekomst - materialenpaspoort en droge knopen waar mogelijk.
- FSC- /PEFC hout toepassen in plaats van niet gecertificeerd hout.
- Goede engineering, zoveel mogelijk prefab onderdelen hanteren om restmaterialen en afval tot een minimum te beperken.
- Ambitie is dat voor de woningen een MPG-score van 0,7 wordt behaald, 30% onder Bouwbesluit niveau.

Biodiversiteit en natuurinclusief

- Klimaatadaptief door toepassingen van groen op de daken, ook onder de zonnepanelen.
- Rijke groene inrichting in binnentuin.
- Enkele bomen voor verkoelend effect, in de zomer blad en schaduw, in de winter lichtinval.
- Actieve koeling en verdamping.
- Rijke vegetatie in het daklandschap.
- Grote collectieve daktuin.
- Zo min mogelijk verharding.
- Toepassingen vogelhuisjes, nestkastjes en bijenhotel.

- In het kader van BREEAM-credit LE4 zal een ecooloog worden ingeschakeld om de ecologische maatregelen te adviseren.

Watercyclus

- Waterbesparende maatregelen bij toiletten en douches.
- Opvang hemelwater op daken voor bewatering planten.
- Waterberging op daklandschap (er wordt voldaan aan de 'Rain Proof' namelijk 60 mm/24 uur).



Figuur 11: Duurzaamheid in beeld (bron: OZ Architecten)

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

De nationale overheid richt zijn in de NOVI zich op 21 verschillende nationale belangen:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;

9. zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. beperken van klimaatverandering;
11. realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
19. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landenschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
20. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. ontwikkelen van een duurzame visserij.

Doorwerking plangebied

Hoewel de NOVI geldend is voor het gehele Nederlandse grondgebied, is er geen sprake van directe doorwerking in het plangebied. Gelet op de aard en locatie van de ontwikkeling zijn er geen nationale belangen in het geding. Afwegingen met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen dienen in dat geval te worden gemaakt op gemeentelijk niveau.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan Amstel III Oost (vastgesteld op 11-09-2013). Binnen het bestemmingsplan heeft de locatie de bestemming 'Gemengd'. Met de omgevingsvergunning worden woningen, een kinderdagverblijf, een supermarkt en kantoren mogelijk gemaakt. Door de omvang van de uitbreiding en wijziging van de bestemming moet het initiatief beschouwd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Om deze reden is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen voor de kantoren, woningen en de supermarkt.

Kinderdagverblijf

Bij realisatie van maatschappelijke voorzieningen/functies, zoals een kinderdagverblijf, kan sprake zijn van een ladderplicht. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft echter alleen te worden doorlopen als sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Uit jurisprudentie blijkt het volgende:

Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een van de andere in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro genoemde stedelijke voorzieningen in de vorm van een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte kleiner dan 500 m², kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt.

Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², dient deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt.

Het kinderdagverblijf dat met deze omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt heeft een bruto vloeroppervlakte die

kleiner is dan 500 m². Het kinderdagverblijf kan daarmee niet gezien worden als stedelijke ontwikkeling in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. Om deze reden is geen ladderonderbouwing opgesteld voor het kinderdagverblijf. Wel moet er een bepaalde behoefte zijn aan het kinderdagverblijf. In dit geval is sprake van een gebiedsontwikkeling in Amstel III. Hierbij worden verschillende percelen herontwikkeld, waarbij de statische kantoorgebouwen ruimte maken voor woningen en andere voorzieningen. Deze toevoeging aan woningen gaat gepaard met behoefte aan verschillende voorzieningen. Hier is een kinderdagverblijf ook onderdeel van. Het toevoegen van de woningen in dit gebied zorgt voor meer behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijker woonmilieu. Dit is in lijn met het ontwikkelperspectief.

De ladderonderbouwingen zijn opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hier wordt dan ook naar verwezen. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Voorziet het initiatief in een (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte en is er sprake van duurzaam ruimtegebruik binnen het verzorgingsgebied?

Hieronder worden de belangrijkste resultaten/conclusies uit de ladderonderbouwing beschreven.

Behoeftewoningen

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Voor de onderbouwing van de woonbehoefte is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Hiervoor kijken we naar de regio-

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

nale woningmarkt, die gedefinieerd wordt op basis van verhuisbewegingen. In dit behoefteonderzoek gaat het om het primaire verzorgingsgebied gemeente Amsterdam en het secundaire verzorgingsgebied de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Kwantitatieve behoefte

De beoogde ontwikkeling, die voorziet in het toevoegen van ca. 240 appartementen, voldoet aan een kwantitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied:

- De bevolking en het aantal huishoudens binnen de gemeente Amsterdam en de MRA nemen de komende jaren aanzienlijk toe. Dit leidt tot een groeiende behoefte aan woningen de komende jaren. De verwachting is dat de vraag naar Amsterdamse woningen slechts tijdelijke verlaagt door de coronacrisis en dat de structurele krapte aanhoudt.
- Binnen de gemeente Amsterdam is tot 2030 een woningbehoefte van 56.200 woningen. Hiertegenover staat een harde plancapaciteit van 44.000 woningen. Dit resulteert in een concrete behoefte die nog ingevuld kan worden met nieuwe plannen van ruim 12.000 woningen in Amsterdam. In de gehele metropoolregio is sprake van een behoefte die nog niet ingevuld is met harde plannen van ruim 43.000 woningen.
- Bovendien is het vanwege de huidige druk op de woningmarkt wenselijk dat er de komende jaren meer wordt gebouwd dan de verwachte groei van de woningbehoefte. Mede omdat de nieuwbouwproductie de afgelopen jaren achter bleef bij de groei van de bevolking. Daarom wordt ingezet op het wegnemen van belemmeringen bij harde plannen, het hard maken van zachte plannen en plannen naar voren halen (in regio's met een tekort op de korte of middellange termijn).

- Met het realiseren van ca. 240 woningen voorziet het initiatief aan de Hessenbergweg 109 in een kwantitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied. De 240 woningen kunnen redelijkerwijs worden ingepast in de bestaande plancapaciteit. Bovendien draagt het initiatief bij aan de versnellingsopgave woningbouw in de MRA.

Kwalitatieve behoefte

De beoogde ontwikkeling aan de Hessenbergweg 109 waar bij ca. 240 appartementen in een stedelijke setting worden gerealiseerd, geeft invulling aan een kwalitatieve behoefte:

- In de MRA blijkt behoefte te zijn aan sociale huurwoningen en ook in de gemeente Amsterdam is het bijbouwen van woningen in het sociale segment essentieel. De gemeente Amsterdam signaleert nu en in de toekomst een tekort aan gereguleerde woningen en de toegankelijkheid van de woningmarkt voor lage en middeninkomens is een groeiend probleem. Het initiatief geeft invulling aan deze behoefte door ca. 30% van het woonprogramma te realiseren in het sociale segment.
- Daarnaast blijkt in de MRA behoefte te zijn aan middeldure huurwoningen. Dit is een woonsegment dat op dit moment nog grotendeels ontbreekt. Dit marktsegment is erg belangrijk voor het functioneren van de woningmarkt; starters op de woningmarkt een plek geven en een alternatief bieden in de duurdere delen van de regio waar het gat tussen sociale huur en de koopsector erg groot is. Het initiatief zet in op het realiseren van middeldure huurwoningen en voorziet daarmee in een kwalitatieve behoefte. De middeldure woningen vormen bovendien het grootste deel van het woonprogramma.
- Een kernafpraak in de MRA is om voldoende woningen in alle segmenten te realiseren, met in het bijzonder vol-

doende betaalbare woningen voor lagere én middeninkomens, verspreid over de regio. Dure huurwoningen zijn nauwelijks gewenst, zo blijkt uit het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (2019)'. Het aanbod is groter dan de vraag. Daarentegen is er wel behoefte aan duurdere koopwoningen, vooral door vraag van mensen die al een huis hebben (de 'doorstromers'). Het aanbod van dure koopwoningen blijft ver achter bij de vraag. Het initiatief aan de Hessenbergweg 109 speelt hierop in door vrije sector woningen te realiseren.

Behoeftesupermarkt

Ruimtelijk verzorgingsgebied

De beoogde supermarkt wordt voorzien in een nog te ontwikkelen woongebied: Amstel III. Als primair verzorgingsgebied voor het initiatief aan de Hessenbergweg 109 wordt het volledige woningbouwprogramma binnen de planlocatie Amstel III meegenomen. In de berekening gaan wij uit van een bandbreedte van 7.500 tot 10.000 inwoners.

Kwantitatieve behoefte

De beoogde supermarkt aan de Hessenbergweg voorziet in een kwantitatieve behoefte. Er is nog geen dagelijks aanbod c.q. supermarkt aanwezig binnen het verzorgingsgebied. Dit terwijl er, afhankelijk van het uiteindelijke aantal inwoners en de koopkrachtbinding, behoefte is aan maximaal circa 1.500 tot 2.000 m² wvo aan dagelijkse detailhandel in Amstel III. Het beoogde winkelvloeroppervlak van de supermarkt aan de Hessenbergweg 109 (circa 1.200 m² wvo²) past daarmee binnen de gegeven bandbreedte en vervult een kwantitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied. Vanwege het aanbod in de omliggende winkelgebieden is 'eigen' dagelijks aanbod voor de bewoners van Amstel III gewenst, maar niet veel meer dan dat. Zo liggen bijvoorbeeld de Amsterdam

² Verhouding BVO:WVO van 100:80.

Arena Boulevard en Amsterdamsepoort op relatief korte afstand met een ruim aanbod in niet-dagelijkse detailhandel en leisure. Als aanvulling op de supermarkt is in Amstel III behoefte aan kleinschalig dagelijks aanbod zoals een drogisterij en versspeciaalzaken (bakker, slager, etc.). Zo ontstaat een kleiner buurtcentrum (het laagste type winkelgebied in het beleid van Amsterdam) met één supermarkt, enkele aanvullende winkels en bijv. een enkele dienstverlener. Met blurring van functies / mengvormen met horeca en dienstverlening kan worden ingespeeld op de behoefte aan beleving, lokaliteit en flexibiliteit.

De hiervoor aangegeven distributieve ruimte is het resultaat van berekeningen die gebaseerd zijn op meerdere aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen en op voorhand kunnen die nooit exact voorspeld worden. De bevolkingsontwikkeling kan anders gaan, bestedingen kunnen sterk gaan stijgen of juist gaan dalen en koopstromen kunnen toch iets anders lopen dan verwacht. De uitkomsten van de berekeningen mogen daarom nooit als normatief gezien worden, maar als indicatief.

Aan de kwalitatieve aspecten bij winkelontwikkelingen dient meer waarde gehecht te worden dan aan de kwantitatieve distributieve mogelijkheden. In de ruimtelijke ordening dient op basis van ruimtelijk relevante argumenten beoordeeld te worden of het consumentenbelang op de langere termijn wordt gediend (geen duurzame ontwrichting); het gaat niet om een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven.

Effecten

Gezien het gebrek aan dagelijks aanbod in het primaire verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling zijn er geen omzeteffecten te verwachten als gevolg van de supermarkt

aan de Hessenbergweg 109. Buiten het primaire verzorgingsgebied ligt aanbod met een duidelijk eigen verzorgingsgebied waardoor hier eveneens geen onaanvaardbare omzeteffecten te verwachten zijn.

Het is niet de verwachting dat de ontwikkeling van een supermarkt aan de Hessenbergweg 109 in Amstel III onaanvaardbare effecten heeft op het bestaande winkelaanbod, de detailhandelsstructuur, de consumentenverzorging en de leegstand.

- *Versterking detailhandelsstructuur:* met de realisatie van een supermarkt aan de Hessenbergweg 109 is niet de verwachting dat overig dagelijks aanbod c.q. supermarkten in de omgeving dusdanig onder druk komen te staan dat zij verdwijnen. De supermarkt is een goede toevoeging op de bestaande detailhandelsstructuur met het oog op de consumentenverzorging (vanuit zowel behoefte als beleid). In Amstel III is nog geen dagelijkse detailhandel aanwezig, maar dit is wel nodig om van het gebied een aantrekkelijk woon- en werkgebied te maken.
- *Versterking consumentenverzorging:* bewoners in Amstel III hebben niet de beschikking over boodschappen-aanbod c.q. een moderne supermarkt binnen 750 meter loopafstand van de woning. Het is essentieel dat dit aanbod wordt toegevoegd aan het plangebied, aangezien binnen nu en 2027 hier ca. 7.500 tot 10.000 bewoners zullen wonen. Zij hebben ook behoefte aan dagelijks aanbod in de eigen buurt. De vestiging van een supermarkt aan de Hessenbergweg 109 voorziet daarmee in dagelijks aanbod voor de toekomstige bewoners. De locatie ligt centraal in het gebied Amstel III waardoor een groot deel van de bewoners de supermarkt kan bereiken. De toevoeging van de supermarkt heeft daarmee een positief effect op de consumentenverzorging.

- *Leegstand:* de leegstand in de twee aangrenzende winkelgebieden is relatief hoog, zowel in aantal verkooppunten als in omvang. Het aanbod binnen de dagelijkse sector in de Amsterdamse Poort voorziet de Bijlmer van een volwaardig supermarktaanbod; de supermarkt zoals beoogd in het planinitiatief richt zich op de toekomstige bewoners in Amstel III c.q. een nieuw te vestigen doelgroep in het gebied. Hoewel het niet uit te sluiten is dat de bestaande supermarkten enige omzeteffecten onder vinden is het niet te verwachten dat de leegstand hierdoor toeneemt. De vestiging van de supermarkt brengt daarom geen onaanvaardbare effecten op de leegstand met zich mee.
- *Woon-, leef- en ondernemersklimaat:* Mede op basis van het bovenstaande zijn onaanvaardbare effecten op het woon- en leefklimaat niet te verwachten. Per saldo draagt het initiatief juist positief bij aan het woon- en leefklimaat, omdat de dagelijkse sector in het plangebied wordt versterkt en daarmee de leefbaarheid en consumentenverzorging van het toekomstige woonklimaat verbeterd wordt.

Behoeftes kantoren

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Voor de onderbouwing van de behoefte in het kader van de Ladder is vooraf het ruimtelijk verzorgingsgebied afgebakend, om zo de behoefte aan het initiatief in beeld te kunnen brengen. Als ruimtelijk verzorgingsgebied is primair de gemeente Amsterdam en secundair de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aangehouden.

Kwantitatieve behoefte

Het initiatief aan de Hessenbergweg voorziet in een kwantitatieve behoefte:

- Op basis van Plabeka geldt voor de Metropoolregio Amsterdam een tekort van 190.300 m² aan kantoorruimte op kantorenlocaties tot 2030.
- Voor de gemeente Amsterdam geldt op basis van de Plabeka cijfers tevens een (substantieel) tekort aan kantoorruimte op kantorenlocaties. Uitgaand van het hoog scenario (conform de afspraken in Plabeka 3.1) is er in Amsterdam een restbehoefte van 1.065.000 m² aan kantoorruimte tot 2030. Wanneer omwille van de gevolgen van Corona wordt uitgegaan van het lage scenario, bestaat er een restbehoefte van circa 210.650 m² aan kantoorruimte tot 2030.
- Op basis van het Kantorenplan 2019-2026 is er in de gemeente Amsterdam een netto uitbreidingsvraag van 125.000 m² per jaar in de periode tot 2026. Door de (tijdelijke) krimp in de groei van de werkgelegenheid, wordt verwacht dat de uitbreidingsvraag zich meer ontwikkelt in lijn met het lage scenario van de Plabeka vraagruiming. Ook in dat geval is er voldoende uitbreidingsruimte voor het initiatief beschikbaar.
- Aanvullend staat in het kantorenplan een vervangingsopgave aangegeven van 80.000 m² in Amstel III. Verrekend met de huidige (harde) planvoorraad, resteert er een vervangingsopgave van 45.000 m² aan kantoorruimte in Amstel III.

Kwalitatieve behoefte

- De klassieke scheiding tussen wonen en werken vertraagt; deze functies gaan zich steeds meer mengen. Amsterdam staat daarnaast voor de opgave om het forse woningtekort het hoofd te bieden en tevens voldoende ruimte te houden voor de (nieuwe) economie.

Deze opgave vult de gemeente in door verdichting binnen het stedelijk weefsel en transformatie van monofunctionele werklocaties naar gemengde (hoogstedelijke) woon-werkmilieus. Dit sluit aan op de behoefte van de moderne kantoorgebruiker, welke in groeiende mate op zoek is naar locaties waar naast werken tevens gewoond en gerecreëerd kan worden. Het planinitiatief voorziet in een dergelijke locatie. Het initiatief zelf biedt een verscheidenheid aan functies, maar maakt daarnaast ook deel uit van Amstel III; een grootschalige transformatie van een monofunctioneel kantoorgebied naar een gemengd woon-werkgebied.

- Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor de moderne kantoorgebruiker. Al langere tijd zijn goed bereikbare multifunctionele locaties (vooral in de G4) in toenemende mate populair. Deze ontwikkeling wordt daarnaast versterkt door de afname van de reisbereidheid (minder en minder ver) door toedoen van corona. De verwachting is daarom dat zowel op de 'reguliere' als op de flexkantorenmarkt een toenemende vraag ontstaat naar dergelijke locaties. Door de directe ligging aan station Bullewijk, de nabijheid van diverse bushaltes, uitvalswegen en station Bijlmer-ArenA, mag gesteld worden dat het planinitiatief voorziet in kantoorruimte op een knooppunt locatie.
- Het planinitiatief kent daarnaast een flexibel karakter. Het biedt de mogelijkheid voor huisvesting van zowel multi- als single-tenant gebruikers, in een moderne kantooromgeving en met stedelijke voorzieningen in de directe omgeving. De flexibiliteit gecombineerd met de moderne randvoorwaarden maakt dat de ontwikkeling kan inspelen op de marktontwikkelingen. Dit heeft tevens een positief effect op de toekomstbestendigheid. Het planinitiatief kan in dat kader voorzien in de vraag naar grootschalige kantoorlocaties en bedrijven, maar

ook naar kleinschalige kantoorruimte in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw.

Geen onaanvaardbare effecten

Het is niet te verwachten dat er onaanvaardbare effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat optreden als gevolg van de herontwikkeling van Hessenbergweg 109. Per saldo heeft de ontwikkeling een positief effect op het woon-, leef- en ondernemersklimaat binnen Amstel III en de nabije omgeving.

- De beoogde supermarkt aan de Hessenbergweg 109 resulteert in een toevoeging op de bestaande detailhandelsstructuur met het oog op de consumentenverzorging (vanuit zowel behoefte als beleid). Per saldo draagt het initiatief positief bij aan het woon- en leefklimaat, omdat de dagelijkse sector in het plangebied wordt versterkt en daarmee de leefbaarheid en consumentenverzorging van het toekomstige woonklimaat verbeterd wordt. De toekomstige bevolking in Amstel III heeft behoefte aan dagelijks aanbod in de eigen buurt. De locatie van het initiatief ligt centraal in Amstel III waardoor een groot deel van de (toekomstige) bewoners de supermarkt kan bereiken. Hoewel het niet uit te sluiten is dat de bestaande supermarkten enige omzetteffekten ondervinden is het niet te verwachten dat overig aanbod dusdanig onder druk komt te staan dat dit aanbod verdwijnt. De beoogde supermarkt richt zich immers op een nieuw te vestigen doelgroep in het gebied. De vestiging van de supermarkt brengt daarom geen onaanvaardbare effecten op de leegstand met zich mee.
- Het is niet de verwachting dat er als gevolg van het realiseren van ca. 240 woningen aan de Hessenbergweg 109 onaanvaardbare effecten zullen optreden. De woningbehoefte is immers dusdanig groot dat ook na het realiseren van het planinitiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Daarnaast

draagt het realiseren van woningen bij aan het creëren van een levendig woon- en leefklimaat in Amstel III.

- De beoogde ontwikkeling van ruim 6.500 m² bvo extra kantoorruimte zal naar verwachting geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten hebben op de kantorenmarkt in het verzorgingsgebied. Enerzijds is de kwantitatieve behoefte dermate groot dat er ook na de ontwikkeling van het planinitiatief ruim voldoende behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe kantoorruimte. Anderzijds is er vanuit kwalitatief oogpunt een groeiende behoefte aan goed bereikbare en multifunctionele kantoorlocaties in de G4, zoals het geval bij het planinitiatief. Doordat dergelijke locaties schaars zijn is nieuwbouw noodzakelijk om in deze vraag te kunnen voorzien.

Binnen bestaand stedelijk gebied

Aangezien de ontwikkeling aan de Hessenbergweg 109 plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied is geen aanvullende motivatie nodig ten aanzien van dit punt.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stelt eisen aan bebouwing, activiteiten en functies in de buurt van luchthaven Schiphol. Naarmate de afstand tot de luchthaven groter wordt, neemt de zwaarte van de eisen af. De beperkingen zijn bedoeld om te voorkomen dat objecten of gebruiksfuncties ontwikkeld worden die het vliegverkeer belemmeren, in gevaar brengen of zelf te veel risico's ondervinden als gevolg van het vliegverkeer.

In het LIB worden vijf zones (LIB 1 t/m 5) onderscheiden waar beperkingen gelden voor bebouwing, activiteiten en gebruiksfuncties. In het kader van externe veiligheid wordt zowel rekening gehouden met het individuele risico, dus de

kans dat een persoon op de grond komt te overlijden als gevolg van een vliegtuigongeluk, als met het risico op meerdere dodelijke slachtoffers op de grond door vliegtuigongelukken.

Wet luchtvaart

Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op basis van de Wet Luchtvaart.

Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die nodig zijn om de uitvoering van het ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchthaven te verzeke-

ren. Het besluit werkt door in gemeentelijke bestemmingsplannen. De handhaving kan plaatsvinden op de wijze als voor die plannen is voorzien.

Doorwerking plangebied

In figuur 12 zijn de betreffende gebieden weergegeven. Conform het LIB ligt het plangebied buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol. Uit de webapplicatie LIB Schiphol blijkt dat de toekomstige bebouwing met een bouwhoogte van circa 73 meter (exclusief ondergeschikte bouwdelen) de toetshoogte in verband met de radar doorsnijdt. De maximale bouwhoogte inclusief ondergeschikte bouwdelen



Figuur 12: Kaart Luchthavenindelingbesluit Schiphol (plangebied rood omcirkeld) (bron: LIB)

(zoals installaties en antennes) zal de maximale hoogte van 76 meter + NAP niet overschrijden. Ter plaatse van het plangebied bedraagt deze toetshoogte namelijk 63 m +NAP.

Het volgende wordt hierover gezegd:

In het LIB zijn toetsvlakken opgenomen voor de bescherming van de correcte werking van de luchtverkeersapparatuur waaronder voor de radar. Radarapparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (bijvoorbeeld gebouwen, windturbines, bomen e.d.) als mobiel (bijvoorbeeld bouwkransen, heistellingen e.d.) kunnen de signalen en daarmee de correcte werking van de apparatuur verstoren. De verstoring kan zich manifesteren in de vorm van reflecties, afwijkingen in de gemeten positie en verminderde detectie van vliegtuigen. De mate van verstoring is sterk afhankelijk van de hoogte, de vorm en de plaats van eventuele obstakels. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die diverse communicatie-, navigatie- en surveillance- (CNS) apparatuur op en rondom Schiphol beheert, toetst op verzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of een toetsvlak doorsnijdend object leidt tot verstoring van de radarapparatuur en brengt hierover advies uit aan de ILT die de aanvraag beoordeelt. Doorsnijding van een radartoetsvlak is toegestaan, mits uit een advies van de ILT blijkt dat, met het oog op veilig luchtverkeer, het object geen belemmering vormt voor het correct functioneren van de radarapparatuur. Projecten moeten een redelijke mate van (detail)uitwerking kennen voordat ze getoetst kunnen worden. De gemeenten hoeven voor plannen die enkel het toetsvlak voor radar doorsnijden, geen verklaring van geen bezwaar (vvgb) aan te vragen. In die gevallen is de gemeente wel verplicht deze plannen zelf actief bekend te maken bij de ILT door hierover advies aan te vragen. Deze plannen kunnen zowel bouwplan-

nen betreffen als bestemmingsplannen inclusief een wijzigingsplan, een uitwerkingsplan, of een binnenplanse afwijking.

Om deze reden is een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport voor dit plan aangevraagd. Het is advies is inmiddels uitgebracht (zie bijlage 14). De conclusie is dat het object geen belemmering vormt voor het correct functioneren van de radarapparatuur van luchtverkeer.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

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

De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kunnen we voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau houden. Dit betekent dat in Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd; de ruimte voor economische ontwikkeling wordt altijd in samenhang met dit uitgangspunt beschouwd. Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van onze inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen om onze provincie sociaal-inclusief te houden. Maar ook om de grote investeringen op te brengen die nodig zijn voor onder meer de transitie naar een duurzame energiehuishouding, de overgang naar een circulaire economie en het behoud van ons karakteristieke landschap.

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

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

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

Doorwerking plangebied

In de Omgevingsvisie wordt besproken dat er een goede balans dient te zijn tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. In hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing is beschreven dat onderhavige ontwikkeling vanuit milieutechnisch oogpunt aanvaardbaar is. Het realiseren van een gemengde omgeving waarin wonen en werken mogelijk wordt gemaakt sluit aan bij de visie en kenmerken van het gebied. Met het plan wordt invulling gegeven aan de differentiering van functies in het gebied en tevens aan de ontwikkeling van een samenhangend metropolitaan systeem door binnenstedelijke verdichting. Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling in lijn is met de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en

de Wegenverordening. De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. We zoeken naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

Doorwerking projectgebied

Het hele projectgebied van dit plan ligt in het bestaand stedelijk gebied. De herontwikkeling van het terrein naar een woon-werk omgeving met voorzieningen past binnen de kaders van de Omgevingsverordening. Ruimtelijke plannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen. Conform het gemeentelijk beleid (Agenda duurzaamheid, zie paragraaf 3.4.4.) voldoet het ontwerp aan de duurzaamheidseisen die de gemeente Amsterdam stelt.

Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling in lijn is met de Omgevingsverordening NH2020.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

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

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

Doorwerking projectgebied

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

3.3.2 Visie Noordzeekanaalgebied

De gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad), de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben samen de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Het doel van de visie is dit specifieke gebied een bijdrage te laten leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wonen, werken, natuur en recreëren dienen daarvoor op een goede manier samen te (blijven) gaan. De visie bevat beslissingen voor de korte en langere termijn. Het vormgeven aan de ambities van de MRA leidt tot uitdagingen op het gebied van economie, verstedelijking/ woningbouw, bereikbaarheid, ecologie, natuur en landschap, duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Een belangrijke basis binnen de MRA wordt gelegd door:

- goede bereikbaarheid mede door luchthaven met grote hoeveelheid bestemmingen en moderne zeehaven;
- internetknooppunt;
- kenniseconomie;
- zakelijke dienstverlening;
- aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Doorwerking projectgebied

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

3.4 Gemeentelijk beleid**3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050**

Vanuit de eerdere structuurvisie van Amsterdam “Structuurvisie 2040” heeft de Gemeente Amsterdam de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 opgesteld waarin vijf strategische keuzes worden gemaakt:

1. meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven;
2. groeien binnen de grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad;
3. duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
4. rigoureuze vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.

5. samen stad maken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdamse rs, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Doorwerking projectgebied

De ontwikkeling in het gebied Amstel III is specifiek benoemd in de Omgevingsvisie 2050:

“Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan als gebiedsspecifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan en aanvullend op ArenApoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.”

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

3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

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

dig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

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

Doorwerking plangebied

In de omgeving van het plangebied komen voornamelijk gebouwen voor met een hoogte van 10 tot 30 meter. De bebouwing van dit plan is circa 73 meter (exclusief ondergeschikte bouwdelen). Er is derhalve sprake van hoogbouw. Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de impact op het stedelijk landschap is verplicht wanneer er sprake is van hoogbouw initiatieven vanaf 60 meter of hoger, met uitzondering van de stimuleringsgebieden. Deze stimuleringsgebieden zijn opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Het plangebied maakt onderdeel uit van een van deze stimuleringsgebieden. Om deze reden is conform de structuurvisie een onderbouwing van de landschappelijke effecten niet noodzakelijk. Daarnaast is in de structuurvisie beschreven dat het niet mogelijk is om algemene criteria vast te stellen om effecten van een hoogbouwplan te meten en te beoordelen. Dit is per project en locatie afhankelijk. Om niettemin invulling te geven aan een de aspecten in het kader van hoogbouw is een windhinderonderzoek uitgevoerd en een bezonningsstudie. Daarnaast is in paragraaf 3.1.3 aandacht besteed aan de effecten in het kader van het LIB Schiphol. Hierna wordt daarnaast nog aandacht besteed aan de stedenbouwkundige uitgangspunten en onderbouwing van het plan.

Stedenbouw

Er is voor het gebied een Deelgebiedsvisie opgesteld door West 8. In deze visie wordt gevraagd naar geparceerde

bouwblokken, waarbij de individuele gebouwen binnen het bouwvlak afleesbaar moeten zijn. In de visie is langs de Hondsrugweg ruimte voorzien voor hogere bouwmassa's. Daarachter, parallel aan de Hondsrugweg, voorziet de visie in een nieuwe, groene as door het gebied waar lagere bebouwing omheen wordt gepositioneerd.

Het Hessenbergweggebied zal zich in fasen ontwikkelen tot een dynamisch stedelijk gebied aan het Hondsrugpark met ca. 2000 - 2500 nieuwe woningen in een keur aan verschillende woningtypes, stedelijke en maatschappelijke voorzieningen in hoge plinten aan de straat inclusief een school, kerk en een supermarkt en 40.000 m² werkruimte. Hessenbergweg 109-119 vormt een onderdeel van deze grootschalige ontwikkeling.

Het plan is opgedeeld in 3 aaneengeschaalde hoofdvolumes: het kantoor, een woonblok en een woontoren. De alzijdige plint is in alle drie de blokken zoveel mogelijk geactiveerd met (hoofd)entrees, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en toegang tot de supermarkt. Aan de noordwestzijde ligt aan de tussenstraat een 2-laags kinderdagverblijf. Vanaf de eerste verdieping zijn er drie gebouwen met ieder een eigen ontsluiting, twee van de gebouwen met woningen en één met kantoren. Op het dak van de supermarkt is een binnentuin ontworpen, die vanuit elk van de gebouwen bereikbaar is.

Het ontwerp is afgestemd op de ontwerpuitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan. Mede door het verkleinen van de korrel (meerdere panden), het leesbaar maken van het programma, de setbacks en overstekken en variërende opbouw van volumes. Hierna wordt per blok ingegaan op de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Blok A

De massa van het gebouw is onderverdeeld in 3 blokken. Geaccentueerd door dubbele horizontale banden en overstekken en setbacks. De massa's worden gedragen door een transparante plint. De overstekken en setbacks die de driedeling veroorzaken komen voort uit het stedenbouwkundige weefsel. De setbacks in de gevel maken tevens terrassen mogelijk op verschillende kantoorverdiepingen.

Het gebouw laat zich kenmerken door een verticaal grid dat rondom het gebouw op de gevels is geprojecteerd. Om de gevel meer plasticiteit te geven zijn de openingen opgedeeld met banden en terugliggende panelen. Een verfijning door middel van te openen gevelroosters versterkt de verticaliteit.

Door op een aantal karakteristieke plaatsen grote gevelopeningen en kaders te maken wordt er een verbinding gemaakt tussen de korrelgrootte van de massa's en de gevelritmiek. Daarnaast wordt de expressiviteit en het karakter van het gebouw vergroot.

Blok B

Het middelste blok van het ensemble aan de Hessenbergweg, tussen het kantoorgebouw en de woontoren C. De massa is opgedeeld in drie delen. Een hoge uitnodigende plint over 2 lagen, de hoofdmassa met een klein overstek en uitzicht naar het park en de bovenste lagen met een setback waardoor er mooie terrassen ontstaan aan het park.

De gevel bestaat uit een grid van baksteen, met een subtiële verfijning, waar op verschillende manieren invulling aan gegeven wordt. Een ritme van balkons aan de zonnige binnentuin, franse balkons aan de parkzijde en kozijnen met draaiende delen.

Blok C

De hoeksteen in het ensemble waar het Hondsrugpark en de steeg samenkomen en vormt daarbij een hoogtepunt. Blok C kent een lichte kleurstelling als contrast met blok B en blok A. Het omvat een grote verscheidenheid aan woonprogramma, variërend van 2-kamer, 3-kamerappartementen en penthouses in de kroon. De publieke plint activeert het Hondsrugpark met een zakelijke dienstverlening. Een kinderdagverblijf over 2 verdiepingen schept leven en karakter aan de steeg. De dubbelhoge entree van het woongebouw vormt een fysieke en visuele verbinding tussen de Hondsrugweg en de verhoogde binnentuin door middel van een 'grand stair'. Rondom deze trapverbinding zijn collectieve ruimtes voorzien voor de bewoners.

Het ontwerp zoekt het spanningsveld op tussen het grootste-deel van het Hondsrugpark, de kleinschalige steeg en binnentuin. De tweelaagse insnoering tussen onderbouw en toren vormt een setback aan de steeg waar de wind wordt opgevangen en weggeleid van het straatniveau. Deze insnoering zorgt voor een gebouw met verschillende schaalniveaus wat de basis legt voor een rijke stedelijke wand. Over de 3 delen wordt 1 palet van materialen gebruikt wat het geheel samenhoudt: licht gemêleerd keramische tegel, bronskleurig geanodiseerd aluminium en glas.

De sokkel zoekt de menselijke schaal op door een rijke detaillering van metselwerk, plantenbakken en nissen/erkers. De insnoering markeert als tussenlaag een karakteristieke woonlaag met een sterke identiteit in samenhang met een constructief vakwerk. De toren heeft een streng grid die zijn slanke silhouet in het stedelijk straatbeeld accentueert. De verticaal, symmetrisch geplaatste balkons in de toren zijn in balans met de nieuwe stedelijke wanden aan het toekomstige Hondsrugpark, waar eenvoud, rust en symmetrie beoogd worden.

Het project sluit op deze manier met haar vormgeving, maatvoering en positionering van de gebouwen aan bij de stedenbouwkundige visie voor het gebied. R&D heeft het plan stedenbouwkundig akkoord en positief bevonden.

Wind

Om de effecten van de hoogbouw te bepalen is een onderzoek naar windhinder en naar bezonning uitgevoerd. Het windhinderonderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna wordt de belangrijkste conclusie beschreven. Voor de analyse is de Nederlandse norm "NEN 8100:2006: Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving" gebruikt. Hierbij is een geometrisch model van het gebouw en zijn omgeving opgesteld. Een rekengrid met hoge resolutie is rond deze geometrie opgetrokken als basis voor Computational Fluid Dynamics (CFD)-simulaties van de windstroming. In totaal zijn 24 simulaties uitgevoerd voor 12 corresponderende windrichtingen en 2 situaties.

De resultaten laten zien dat met inachtneming van het gepresenteerde nieuwe ontwerp het windklimaat licht is verbeterd (vergeleken met het ontwerp gepresenteerd in AFR - 7981 d.d. 08/06/2020). De verbeteringen bevinden zich in de buurt van het oostehoek en langs het steegje in noordwestelijke richting. In deze gevallen zijn windhinderklasse D regio's C geworden.

Omdat de winderklasse C/D-gebieden voornamelijk worden waargenomen in de buurt van zuidhoek en oosthoek, wordt het windklimaat aan het overgrote deel van de omliggende trottoirs gekenmerkt door windhinderklasse A. Dit biedt ruimte voor langdurig verblijf, het plaatsen van entreezones en comfortabel slenteren.

Bezonning

Voor bezonning bestaat geen wettelijke normen. Uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (in samenhang gelezen met de Structuurvisie 2040 Amsterdam) dienen bij hoogbouw de effecten te worden onderzocht op bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten. In dit verband dienen volgens het beleid metingen te worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, welke metingen vervolgens op kaarten inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Gelet hierop is een bezonningsstudie uitgevoerd om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de hoogbouw op schaduwwerking en bezonning. De studie is opgenomen in de bijlagen. Hoewel dit niet uit het relevante beleid volgt, is bij de bezonningsstudie tevens gerekend met de 'lichte' TNO-norm (een gebruikelijke wijze om de bezonning bij woningen te toetsen). De 'lichte' TNO-norm houdt in dat de gevel van een woning (noordgevels logischerwijs uitgesloten) ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag heeft, in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende acht maanden), gemeten ter hoogte van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

Effecten voor de omgeving

Door de hoge dichtheid van het stedenbouwkundige plan worden er door de torens lange schaduwen geworpen in de maanden dat de zon laag staat. De ontwikkeling, gelegen aan de zuidwestzijde van het Hondsrugpark, werpt in voornamelijk in de namiddag en avond een schaduw op het park zoals de ontwikkelingen aan de overzijde dat doen in de ochtend. De binnentuin in de ontwikkeling heeft een gunstige oriëntatie die bijna de gehele dag zon heeft. De schaduwwerking van de ontwikkeling op naastgelegen ontwikkelingen (ten noorden) zal voornamelijk in de ochtend zijn. De zon draait in de loop van de ochtend meer op de zuidzijde van onze ontwikkeling waardoor de schaduw al snel van de

naastgelegen blok valt. Overige gebouwen in de omgeving kennen geen woonfunctie, maar kantoren of andere bedrijvigheid. Hinder vanuit schaduwwerking voor dergelijke bebouwing is minder relevant dan bij woningen. Wel kan gezegd worden dat gezien de ligging van de andere kantoorgebouwen in de omgeving ten opzichte van de nieuwbouw op de locatie (kantoorgebouwen liggen in oosten, westen en zuiden) er voldoende bezonning is op de gevels van de panden na realisatie van de nieuwbouw. De nieuwbouw heeft geen onevenredig negatief effect op de bezonningssituatie bij omliggende bebouwing. Eventuele toekomstige nieuwbouw van woningen in de omgeving gaat gepaard met een goede ruimtelijke ordening.

Effecten voor de woningen in de nieuwbouw zelf

Uit het bezonningsonderzoek volgt dat op vrijwel alle gevels van de woningen wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Bij 26 van de 236 woningen ter hoogte van de noordoostgevel wordt evenwel niet altijd de twee zonuren in de meetperiode (19 februari – 21 oktober) gehaald:

- op 19 februari hebben 4 van de 236 woningen minder dan 2 uur (1 uur en 10 minuten) zon
- op 21 februari hebben daarnaast 20 van de 236 woningen minder dan 2 uur (1 uur en 30 minuten) zon
- op 11 september hebben nog 2 van de 236 woningen minder dan 2 uur zon
- op 11 oktober hebben nog 10 van de 236 woningen minder dan 2 uur zon
- Alle woningen voldoen aan de lichte TNO norm van 2 zonuren in de periode van 11 maart – 24 augustus (5,5 maand)

Het is overigens een feit dat bij deze woningen hoe dan ook de zon slechts op korte momenten in het jaar op de gevel zal staan, omdat deze nu eenmaal op het noordoosten zijn gericht. Daarbij geldt verder dat de schaduwwerking voor het

overgrote deel plaatsvindt bij het middenblok (blok B). De overstek in blok A (welke de schaduw aan de Noordoostgevel veroorzaakt) komt voort uit de gemeentelijke deelgebiedsvisie om overstekken en setbacks te maken in de gebouwen, zodat een gewijzigd ontwerp geen oplossing is. De zelfde argumentatie behoort bij de woningen in het middenblok (blok B) die terug liggen en daardoor langer in de schaduw van blok A liggen.

Op andere wijze is ervoor gezorgd dat ook bij de betreffende woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als het gaat om bezonning:

- de woningen in het middenblok (Blok B) beschikken over een frans balkon, waardoor de beschikbare zonuren optimaal kunnen worden benut.
- in de onderbouw van de toren (blok C) beschikken 8 van de 9 de woningen met beperkt aantal zonuren ook over een loggia óf frans balkon, waardoor de beschikbare zonuren optimaal kunnen worden benut. Dit draagt bij aan een fijn (aanvaardbaar) woon en leefklimaat waar de TNO norm in beginsel voor is opgesteld.
- de woningen met een beperkter aantal zonuren in blok C beschikken ook over een hoog percentage gevelopeningen. De gemiddelde open dicht verhouding voor deze woningen is 70/30.
- er wordt voor alle bewoners een private daktuin gerealiseerd, aan de westzijde van het gebouw. Hier kan te allen tijden genoten worden van de beschikbare zonuren. Zo kunnen door de bewoners van alle woningen de beschikbare zonuren optimaal worden benut. Hiernaast is er na realisatie van het Hondsrugpark een grote groen ruimte direct aan de ontwikkeling gelegen.

Aanvulling wind en bezonning

Na uitvoering van eerdergenoemd windhinderonderzoek en bezonningssstudie werd bekend dat 740 m² BVO extra kantoorruimte wordt gerealiseerd middels een extra bouwlaag in bouwvolume A. De optopping van bouwvolume A behelst een verhoging van 1 meter ten opzichte van de uitgangspunten die gehanteerd zijn in de windhinderstudie en bezonningssstudie. De wijzigingen in het bouwvolume zijn echter dermate klein en/of zijn gelegen op minder kritische locaties, waardoor het windklimaat of de schaduwwerking/bezonning hierdoor niet significant en negatief beïnvloed wordt. De conclusies uit de rapportages (d.d. 20 juni 2020 en 5 augustus 2020) en de later opgestelde oplegnotitie t.a.v. wind kunnen dan ook aangehouden worden.

Kinderdagverblijf

In het windonderzoek en de bezonningssstudie was het kinderdagverblijf niet meegenomen. Voor het onderdeel wind is door Actiflow een aanvullende oplegnotitie opgesteld ten aanzien van het kinderdagverblijf. Hierin wordt geconcludeerd dat op basis van de resultaten en de verwachte invloed van de wijzigingen in de geometrie, kan gesteld worden dat het windklimaat op de genoemde speelplaats als 'goed' kan worden gekwalificeerd. In de genoemde studie was het windklimaat op de locatie van de speelplaats uitsluitend de meest optimale windhinderklasse 'A'. Verwacht wordt dat dit onder invloed van de wijzigingen in geometrie niet significant zal veranderen. In het kader van het onderdeel bezonning kan gezegd worden dat het kinderdagverblijf gezien de omgeving en ligging verwaarloosbaar is ten opzichte van de rest van de nieuwbouw. Het kinderdagverblijf heeft dan ook geen verdere invloed op bezonning.

3.4.3 Koers 2025 en Ruimte voor de economie van morgen

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

Doorwerking plangebied

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

3.4.4 Agenda duurzaamheid

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

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

2030

- Streeft naar een volledige uitstootvrije stad
- Heeft een duurzame eigen organisatie
- Wekt 80% van de elektriciteit die huishoudens gebruiken op uit zonne- en windenergie
- Gebruiken we 50% minder nieuwe grondstoffen
- Stoot 55% minder CO₂ uit in vergelijking met 1990

2040

- Is aardgasvrij

2050

- Is klimaatadaptief
- Heeft alle geschikte daken ingezet voor de opwek van zonne-energie
- Is klimaatneutraal
- Is circulair

Doorwerking plangebied

Voor de duurzaamheidsambities van dit plan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.4. Geconcludeerd wordt dat het plan aansluit bij de gemeentelijke Agenda Duurzaamheid.

3.4.5 Kantorenstrategie 'Het juiste kantoor op de juiste plek'

Op 29 november 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: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en 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 daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waarvoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn. Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands-aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar.

Kantorenplan 2019-2026

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

ven. Het doel van het nieuwe kantorenplan is een toekomstbestendige en gezonde kantorenmarkt met kwalitatieve woon-werkmilieus.

De volgende uitgangspunten zijn in het plan opgenomen:

- 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.

Monitor Kantoren Amsterdam (s.v.z. 1 januari 2021)

Met het Kantorenplan 2019-2026 (d.d. 24 september 2019) wordt gestuurd op een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt. In de coronacrisis is monitoring door de kantorenmarkt nauwgezet te volgen nog belangrijker. Aan de hand van het kantorenplan vindt sturing plaats op nieuwe kantoorplannen. In de Monitor Kantoren Amsterdam worden vijf onderwerpen besproken:

1. Bouwen voor de vraag
2. Faciliteren van eindgebruikers
3. Toekomstbestendige en duurzame kantoren
4. Samenwerking met de regio
5. Monitoring van de leegstand

In stadsdeel Zuidoost is een kantorenvorraad aanwezig van 1.090.000 m² vvo (121 kantoren). De locatie Amstel III kent in totaal 540.000 m² vvo aan kantoren. De meeste leegstaande kantoorruimte in kantoren ≥ 500 m² vvo was daarnaast begin 2021 te vinden in Amstel III, Schinkelkwartier en Sloterdijk. Over de uitbreiding aan kantoren bij Amstel III wordt het volgende beschreven:

De onttrekkingen lijken na 2021 minder te worden. Echter zijn er in de transformatiegebieden veel definitieve onttrekkingen (transformatie) en tijdelijke onttrekkingen (herontwikkeling, verdichting en sloop-nieuwbouw) in voorbereiding om gemengde woon-werkwijken te realiseren, zoals in Amstel III. Deze onttrekkingen worden in de monitor pas opgenomen op het moment dat hier concrete afspraken over zijn.

In 2020 zijn weinig vierkante meters toegevoegd aan de netto kantoorvoorraad.

Doorwerking plangebied

Voorliggend project is volledig in lijn met de kantorenstrategie, omdat een monofunctionele kantoorlocatie wordt getransformeerd tot een centrumstedelijk woonmilieu dat kenmerkt wordt door een mix van wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Bovendien worden er vierkante meters kantoorruimten toegevoegd, om tegemoet te komen aan de marktvraag. De locatie aan de Hessenbergweg wordt in de monitor nog niet beschreven als een op te leveren / te onttrekken kantoorlocatie. Wel sluit het plan aan op de beschreven uitbreidingsvraag van 125.000 m² aan kantoren per jaar. In de Monitor Kantoren Amsterdam worden daarnaast geen uitgangspunten beschreven waarmee dit project in strijd is.

3.4.6 Woonagenda 2025 (2017)

Het woonbeleid binnen de gemeente Amsterdam is vastgelegd in de Woonagenda 2025. De woonagenda heeft als uitgangspunt voldoende, betaalbare en goede woningen. Twee belangrijke thema's zijn gereguleerde huur en middeldure (vrije sector). Op basis van prognoses verwacht de gemeente dat in 2025 sprake is van de grootste tekorten binnen de gereguleerde huur en middeldure huur.

Bovenal wil Amsterdam een gemengde stad zijn: het centrum is niet exclusief voor de rijken en de gebieden buiten de ring zijn niet alleen voor degenen die het financieel minder breed

hebben. Om scheefgroei te voorkomen, werkt de gemeente naar een gemengde stad. De stad is verdeeld in 22(+1) gebieden en elk gebied moet beschikken over zowel betaalbare, als middeldure en dure woningen zijn, zowel huur als koop. De meest in het oog springende actie uit de woonagenda om toe te werken naar een gemengde stad betreft de woningbouwprogrammering 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop), 20% duur (huur en koop). Dit betreft plannen waarvoor nog geen investeringsbesluit is vastgesteld en geen contracten zijn gesloten of anderszins juridische en financiële verplichten zijn aangegaan.

Doorwerking plangebied

Zoals uit paragraaf 3.1.2. blijkt is er een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte is aan de woningen op deze locatie. Hier wordt dan ook naar verwezen. Het plan is in lijn met de gemeentelijke Woonagenda 2025. Ten aanzien van de spelregels voor de woningbouwprogrammering van Amsterdam wordt verwezen naar volgende paragraaf.

3.4.7 Spelregels voor Woningbouwprogrammering

De gemeente Amsterdam heeft verschillende spelregels opgesteld ten aanzien van woningbouwprogrammering. Deze spelregels voor het programmeren van woningbouw zijn gemaakt om uitvoering te geven aan het nieuwe stedelijke uitgangspunt woningbouwprogrammering. Dit is 40% sociale huur, 40% middeldure en 20% dure huur en koop. De spelregels zijn gewenst om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten.

Doorwerking plangebied

Bij nieuwe ruimtelijke plannen wordt als beleidsregel 40-40-20 gehanteerd: 40% gereguleerde huur, 40% middeldure (huur en koop) en 20% duur (huur en koop). Bij kleine loca-

ties (<800 woningen) zet de gemeente uitsluitend in op middeldure huurwoningen (geen middeldure koop). Voor Amstel III geldt als uitgangspunt dat aan de 40-40-20 regel op gebiedsniveau moet worden voldaan. Het initiatief zet in op 30% sociale woningen en 70% midden en vrije sector woningen. Op gebiedsniveau zal aandacht zijn voor het creëren van de beoogde balans van 40-40-20. In de spelregels is daarnaast onder spelregel 8 bijvoorbeeld het volgende beschreven ten aanzien van het afwijken van de 40-40-20 regeling.

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het stedelijke uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden. De mate van menging van de woningvoorraad in de directe omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van het financiële effect op de grondexploitatie geven nadere richting aan het formuleren en afwegen van het te realiseren programma.

In dit geval wordt op de transformatielocatie dus afgeweken van de 40-40-20 regeling. Met behulp van spelregel 8 is dit te verantwoorden, gezien de specifieke omstandigheden van dit project en afspraken met de gemeente Amsterdam. Concreet kan worden gezegd dat het plan voorziet in een gemengd woonprogramma dat aansluit bij de wensen.

3.4.8 Actieplan Meer Middeldure Huur 2017-2025

In Amsterdam zijn relatief weinig middeldure huurwoningen, in 2015 was 5,6% van de woningvoorraad een middeldure huurwoning. De vraag naar middeldure huurwoningen is de afgelopen jaren enorm toegenomen. De oorzaken hiervan zijn divers: huishoudens met een middeninkomen kunnen niet meer terecht in de sociale voorraad en flexibilisering van de arbeidsmarkt betekent dat minder huishoudens een wo-

ning kunnen kopen. Ook de grote prijsstijgingen in de koopsector hebben tot gevolg dat meer huishoudens zijn aangewezen op een middeldure huurwoning. De verwachting is bovendien dat de vraag naar deze huurwoningen de komende jaren verder zal toenemen. Dit is in het Actieplan Meer Middeldure Huur nader beschreven.

Doorwerking plangebied

Er worden ca. 240 woningen gerealiseerd worden. Dit zijn vrije midden/dure sector appartementen en in Blok B ook sociale woningen. Het aandeel sociale woningen zal ca. 30% bedragen, de rest zijn midden en dure vrije sector woningen (huur en koop). Er wordt dus ruim ingezet op de realisatie van middeldure huur. Het plan sluit in algemeenheid aan bij de ambities zoals beschreven in het Actieplan Meer Middeldure Huur. Er is daarnaast een goedkeuring van de directeur Grond & Ontwikkeling ten aanzien van hetgeen waarvan wordt afgeweken van het Actieplan Meer Middeldure Huur.

3.4.9 Beleidsaanpassingen over betaalbare woningen

In september 2020 zijn enkele beleidsaanpassingen doorgevoerd ten aanzien van betaalbare woningen in Amsterdam. Deze zijn hieronder beschreven.

In de herijking van het Actieplan Middeldure huur wordt o.a. opgenomen dat voor nieuw uit te geven middeldure huurwoningen en middeldure huurwoningen die als gevolg van transformatie worden gerealiseerd de volgende voorwaarden gelden over de eerste 25 jaar na erfpachttuitgifte:

- a. Tijdens de eerste 20 jaar geldt een jaarlijkse huurverhoging van maximaal CPI+1%-punt en geldt bij wederverhuur voor de nieuwe huurder dezelfde huur als die van toepassing zou zijn geweest als de vorige huurder het huurcontract had gecontinueerd.

- b. Na 20 jaar blijft voor zittende huurders nog 5 jaar lang gelden dat de huur met maximaal CPI+1%-punt verhoogd wordt.
- c. Na 20 jaar gelden na mutatie voor nieuwe huurders de afspraken die verhuurder en huurder overeenkomen over de hoogte van de huur en de huurverhoging.
- d. Na 25 jaar mogen de woningen zonder erfpachtbijbetaling desgewenst vrij van restricties ten aanzien van hoogte van de huur en maximale huurverhoging verhuurd dan wel individueel verkocht worden.
- e. Bij de bepaling van de residuele grondwaarde wordt rekening gehouden met voorwaarden a tot en met d.

Voor nieuw gerealiseerde private sociale huurwoningen en private sociale huurwoningen die als gevolg van transformatie worden gerealiseerd gelden de volgende voorwaarden na erfpachttuitgifte:

- a. Een uitpandtermijn van 25 jaar in plaats van 15 jaar.
- b. Gedurende de uitpandtermijn een gereguleerde huurprijs conform landelijke regelgeving.
- c. Bij de bepaling van de residuele grondwaarde wordt rekening gehouden met voorwaarden a en b.

Voor de Spelregels voor woningbouwprogrammering en het Stedelijk kader voor particuliere transformaties gelden de volgende aanvullingen:

1. Indien de reguliere sociale huurwoningen in een transformatieproject door corporaties worden afgenomen dan gelden, in plaats van de reguliere programmatische verdeling van 40-40-20, de volgende programmatische voorwaarden:
 - a. Minimaal 30% sociale huurwoningen.
 - b. Minimaal 40% middensegment.
 - c. Partijen hebben de vrijheid om zelf een corporatie te kiezen waaraan de sociale woningen verkocht worden

2. Indien aantoonbaar geen corporatie gevonden wordt die de sociale huurwoningen gaat afnemen, dan kan er gekozen worden voor een alternatieve programmatische verdeling (naar 0-80-20 of 0-100-0) onder voorwaarde dat er door de gemeente aan te wijzen maatschappelijke beroepsgroepen gehuisvest worden.
3. Bij projecten kleiner dan 30 woningen kan afgeweken worden van het stedelijke uitgangspunt 40-40-20 bij particuliere transformaties indien het gebouw een dusdanige geringe omvang heeft dat de beoogde menging vanuit beheersoogpunt niet wenselijk is.
4. Verzoeken voor een alternatieve programmatische verdeling dienen vooraf ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de directeur Grond & Ontwikkeling van de gemeente Amsterdam.

Voor de beleidsregels voor selectieprocessen bij gronduitgifte in gebiedsontwikkeling geldt voor middeldure huurwoningen de aanvulling dat de wijze van projectfinanciering onderdeel zal uitmaken van de tenderuitvraag, wat inhoudt dat partijen die een tendervoorstel indienen aannemelijk dienen te maken dat hun voorstel op een solide wijze gefinancierd kan worden.

Doorwerking plangebied

Het plan is niet in strijd met een van de gewijzigde beleidsregelingen. Daarnaast worden meer mogelijkheden geboden door de afwijking ten aanzien van de 40-40-20 regeling. Beschreven wordt namelijk dat indien de reguliere sociale huurwoningen in een transformatieproject door corporaties worden afgenomen, dat in plaats van de reguliere programmatische verdeling van 40-40-20, de volgende programmatische voorwaarden gelden:

- Minimaal 30% sociale huurwoningen.
- Minimaal 40% middensegment.

- Partijen hebben de vrijheid om zelf een corporatie te kiezen waaraan de sociale woningen verkocht worden.

3.4.10 Beleidsregels nieuwbouw koopwoningen voor eigenaar-bewoners Amsterdam.

Het college heeft het beleid "Nieuwbouw koopwoningen voor eigenaar-bewoners" vastgesteld. Aanleiding hiervoor is dat koopwoningen steeds vaker worden gekocht om te verhuren. Hierdoor zijn er voor gewone huizenkopers minder woningen beschikbaar. Het college vindt dit een slechte ontwikkeling en wil daarom een zelfbewoningsplicht instellen voor alle nieuwbouw koopwoningen in Amsterdam. Onder andere het volgende wordt beschreven.

Het tegengaan van de verhuur van nieuwbouw koopwoningen wordt juridisch mogelijk gemaakt door een algeheel verbod op verhuur op te nemen in de bijzondere bepalingen van het erfpachtrecht en dit heeft een werking voor onbepaalde tijd. Het is een privaatrechtelijke afspraak tussen de erfpachter en de gemeente die alleen gewijzigd kan worden als de erfpachter de gemeente daar om verzoekt en de gemeente daar (al dan niet onder voorwaarden) mee instemt. Het verhuurverbod is alleen mogelijk op grond die de gemeente Amsterdam in erfpacht uitgeeft en bij transformatie. Het kan hierbij zowel gaan om nieuwbouw als bestaande bouw waarvan de erfpachter de gemeente verzoekt om de bestemming te wijzigen. Op bestaande erfpachtcontracten kan geen invloed worden uitgeoefend.

Doorwerking plangebied

De uitgangspunten ten aanzien van de beleidsregel nieuwbouw koopwoningen voor eigenaar-bewoners Amsterdam zal privaatrechtelijk geregeld worden. Ongewenste marktpraktijken van verhuur van de woningen worden daarmee voorkomen.

Daarnaast is in het document Actualisatie Investeringsbesluit 2021-2024 en de afspraken in de Afsprakenbrief de gewenste woningbouwontwikkeling in Amstel III verder beschreven. Hierbij wordt aangesloten.

3.4.11 Detailhandelsbeleid 2018-2022 (2017)

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers. Voor de detailhandel heeft Amsterdam twee hoofddoelstellingen:

- Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners. Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
 - Behoud, vernieuwing of uitbreiding van supermarkten als belangrijke trekkers is mogelijk in kansrijke winkelgebieden. Vestiging van nieuwe supermarkten of echt substantiële uitbreiding van supermarkten in kansrijke wijk- of stadsdeelcentra is denkbaar wanneer sprake is van aanzienlijke verdichting, dus bouw van extra woningen met bewoners die boodschappen doen. Van belang is dat deze ruimtelijk inpasbaar zijn en dus geen onnodige overlast of druk veroorzaken op het woon- en leefklimaat in de buurt.
 - In een gebied met meer dan 4.000 nieuwe woningen dan wel meer dan 8.000 nieuwe bewoners is toevoeging van een supermarkt mogelijk. Tot 10.000 bewoners: ruimte voor een buurtcentrum. Bij meer dan 10.000 bewoners: ruimte voor een wijkwinkelcentrum.
 - In gebieden die meer dan 750 meter afliggen van een supermarkt, wordt mogelijk ruimte geboden aan een gemakssupermarkt van maximaal 300 m² winkelvloeroppervlak.

Toekomstbeeld Bullewijk en Paasheuvelweggebied

Het ruimtelijk perspectief voor de transformatie is in samenspraak met zittende kaveleigenaren en hun vastgoedontwikkelaars ontwikkeld. Zoals gezegd wordt Amstel III geleidelijk aan een hoogstedelijke woon/werkwijk. Maar elke buurt krijgt wel een eigen karakter, met een duidelijk onderscheid tussen plekken met 'rust, ruis en reuring'. Een paar ruimtelijke highlights:

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

- Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt.

Doorwerking plangebied

Zoals uit paragraaf 3.1.2. blijkt is er een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte is aan de supermarkt op deze locatie. Hier wordt dan ook naar verwezen. Het plan is in lijn met de gemeentelijke Detailhandelsbeleid 2018-2022.

3.4.12 Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, Bullewijk en Paasheuvelgebied 2021-2024

In december 2017 heeft de gemeente Amsterdam de Ontwikkelstrategie Amstel III vastgesteld. Hierin is het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III beschreven. Het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief vertolkt de visie op Amstel III in 2030-2040.

Beschreven wordt dat tot 2027 er minimaal 5.000 woningen gerealiseerd zullen worden, gedifferentieerd in grootte en prijs. In de periode 2027-2040 kunnen nog eens circa 10.000 woningen in het gebied worden gerealiseerd.

In maart 2021 heeft een actualisatie plaatsgevonden, genaamd "Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, Bullewijk en Paasheuvelweggebied, 2021-2024". Hierin staat het ontwikkelperspectief beschreven voor de periode tot 2024. Het toekomstbeeld van Bullewijk en Paasheuvelweggebied is beschreven in het kader hierna. Het Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelperspectief Amstel III is geactualiseerd met "Actualisering Investeringsbesluit Amstel III 2021-2024".

Doorwerking projectgebied

Het plangebied is gelegen in het gebied "Bullewijk". Hier zijn naast woningen en kantoren ook voorzieningen, horeca of winkels gewenst in de gebouwplinten. Hieraan wordt invulling gegeven met dit plan. In de Actualisering Investeringsbesluit Amstel III wordt ook het gewenste eindbeeld beschreven ten aanzien van het woningprogramma van Amstel III tot 2040. Het gaat hierbij om in totaal 15.000 woningen, verdeeld over sociale huur, middeldure en dure huur en middeldure en dure koop. De woningen in dit plan zullen bijdragen aan deze behoefte. Qua kantoren wordt het deelgebied Bullewijk beschreven als "een intensieve mix van stedelijk georiënteerde bewoners, voorzieningen en kantoren die minder georiënteerd zijn op de medische sector". Het plan zorgt voor de transformatie van een bestaand statisch kantoorgebouw.

Het vloeroppervlak aan kantoor zal hiermee toenemen. De woningen en commerciële functies (in de vorm van een zakelijke dienstverlening) in het plan zorgen echter voor een diverse en levendige locatie, wat aansluit bij de wensen voor dit gebied, zoals beschreven in de Ontwikkelstrategie. Zoals

in het toekomstbeeld is beschreven is er op verschillende locaties in Amstel 3 ruimte voor detailhandel.

De gewenste supermarkt sluit aan op de uitgangspunten zoals beschreven in het Ruimtelijk Programmatisch Ontwikkelperspectief (RPO).

4 Omgevingsaspecten

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

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Toetsingskader

Een toevoeging of wijziging van functies zorgt vaak voor een verandering van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte van een gebied. In dit geval wordt een verscheidenheid aan functies gerealiseerd op een perceel dat momenteel enkel in gebruik is voor kantoordoeleinden.

4.1.2 Onderzoek

Autoparkeren

Met dit plan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Om te bepalen wat de parkeerbehoefte van deze functies is, is gekeken naar de parkeernormen van de gemeente Amsterdam (Nota Parkeernormen Auto, 29 november 2017). Een overzicht van het programma en de bijbehorende parkeernormen uit het gemeentelijk parkeerbeleid is weergegeven in figuur 13. Hieruit blijkt dat de normatieve behoefte van de bewoners 45 parkeerplaatsen bedraagt en van de bezoekers 24 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans						Auto			
Functie	Aantal		P-kencijfer	per		Normatieve parkeerbehoefte			
						aantal parkeer- plaatsen	vast	bezoek	
Wonen									
Appartement sociaal < 60 blok B	49	stuks	0,00	1	stuk	0	0		
Appartement midden < 60 - blok B sociaal	21	stuks	0,00	1	stuk	0	0		
Appartement midden > 60 - blok B sociaal	20	stuks	0,00	1	stuk	0	0		
Appartement midden < 60 - blok C	13	stuks	0,00	1	stuk	0	0		
Appartement midden > 60 - blok C	46	stuks	0,00	1	stuk	0	0		
Appartement vrije sector < 60	0	stuks	0,30	1	stuk	0	0		
Appartement vrije sector > 60	87	stuks	0,60	1	stuk	52	52		
Aantal woningen	236	stuks				52	52		
Visite woningen	236		0,10	1	stuk	24			24
Overig									
Kantoor *	8.740	m2 bvo	0,00	125	m2 bvo	0	0	5%	0
Supermarkt	1.500	m2 bvo	1,00	100	m2 bvo	2	2	89%	0
Kinderdagverblijf	410	m2 bvo	0,90	100	m2 bvo	4	4	0%	0
Commerciële ruimte blok C	52	m2 bvo	1,10	100	m2 bvo	1	1	20%	0
Totaal						83	59		24

Functie	Normatieve P-behoefte	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag	maximaal
Wonen										
Bewoners blok B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bewoners blok C	52	26	26	47	42	52	31	42	37	
Bezoekers	24	2	5	19	17	0	14	19	17	
Overig										
Kantoor *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Supermarkt	2	0	1	1	1	0	2	1	0	
Kinderdagverblijf	4	4	4	0	0	0	0	0	0	
Commerciële ruimte blok C	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	83	33	36	67	60	52	47	61	53	67
Parkeercapaciteit H109	87	87	87	87	87	87	87	87	87	
Overschot/tekort		54	51	20	27	35	40	26	34	20

* metrage inclusief kelderruimte waaronder technische ruimtes en stallingsruimte fietsen

Figuur 13: Parkeerbehoefte berekening auto (bron: SPARK)

De parkeerbehoefte die verband houdt met het plan bedraagt op basis van de gemeentelijke beleidsregels - zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto van de gemeente Amsterdam - normatief 76 parkeerplaatsen. Bij toepassing van dubbelgebruik bedraagt de maximale gelijktijdige parkeerbehoefte 60 plaatsen op de maatgevende werkdagavond. Op de locatie worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor het plan ruimschoots voldoet aan de beleidsregels. Na realisatie zal de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen voor zowel bewoners, hun visite en de vaste gebruikers van de overige functies gegarandeerd worden. Er zal daarnaast niet sprake zijn van een openbare parkeergarage. Hierdoor is geborgd dat de parkeerplaatsen ook voor de gebruikers van het pand gebruikt worden.

Bij het bepalen van de parkeernormen is uitgegaan van ligging in zeer sterk stedelijk (kencijfer CBS). Daarnaast is uitgegaan de ligging 'schil'. De nota parkeernormen geeft geen heldere gebiedsindeling. In de eerdere fase is van de schil uitgegaan, gezien het gebied verkleurt van 'rest bebouwde kom' naar een hogere dichtheid.

Bezoekers zullen moeten worden aangemeld waardoor er toegang tot de parkeergarage gegeven kan worden. Het exacte systeem hiervoor zal nader worden bepaald, bijvoorbeeld nummerbordherkenning of bezoekerspas in combinatie met speedgates.

Fietsparkeren

Er moeten daarnaast voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd worden. Deze parkeervoorzieningen moeten in beginsel op eigen terrein (al dan niet inpandig) worden opgelost.

Parkeerbalans		fiets					
Functie	Aantal	P-kencijfer	per	totaal	binnen	buiten	
<u>Wonen</u>							
woningen Blok B < 50 m2	38	stuks	2,00	1	stuk	76	76
woningen Blok B 50 - 75 m2	52	stuks	3,00	1	stuk	156	156
woningen Blok B 75 - 100 m2	0	stuks	4,00	1	stuk	0	0
woningen Blok B 100 - 125 m2	0	stuks	5,00	1	stuk	0	0
woningen Blok C < 50 m2	42	stuks	2,00	1	stuk	84	84
woningen Blok C 50 - 75 m2	48	stuks	3,00	1	stuk	144	144
woningen Blok C 75 - 100 m2	52	stuks	4,00	1	stuk	208	208
woningen Blok C 100 - 125 m2	4	stuks	5,00	1	stuk	20	20
Aantal woningen	236	stuks				688	
Visite woningen	236		0,50	1	stuk	118	118
<u>Overig</u>							
Kantoor *	8.740	m2 bvo	1,45	100	m2 bvo	127	127
Supermarkt	1.500	m2 bvo	2,20	100	m2 bvo	33	33
Kinderdagverblijf	410	m2 bvo	0,60	100	m2 bvo	3	3
Commerciële ruimte blok C	52	m2 bvo	1,45	100	m2 bvo	1	1
Totaal						970	815 155

* metrage inclusief kelderruimte waaronder technische ruimtes en stallingsruimte fietsen

Figuur 14: Parkeerbehoefte berekening fiets (bron: SPARK)

Voor het bepalen van de parkeereis op de locatie gelden de parkeernormen voor zone 3, zoals opgenomen in paragrafen 3.2, 3.3 en 4.1 van de Nota.

De parkeerbehoefte voor fietsers is in figuur 14 inzichtelijk gemaakt. In het plan zijn voldoende fietsparkeerplekken voorzien. Er worden minimaal 815 fietsparkeerplaatsen inpandig gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de fietsparkeerbehoefte van de bewoners van de woningen en de gebruikers van de kantoorruimten. De 155 fietsparkeerplaatsen voor de overige gebruikers worden niet inpandig opgelost.

Hiervoor wordt in samenspraak met de gemeente Amsterdam buiten een oplossing voor gevonden. Hiermee is geborgd dat voldoende ruimte is voor fietsparkeren.

Verkeer

Er is door de gemeente Amsterdam een verkeersonderzoek uitgevoerd voor dit project³. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven. In de modelzone van het project Hessenbergweg 109-119 zijn 2.190 autoverplaatsingen per etmaal, in de situatie

³ In het verkeersonderzoek is uitgegaan van een programma dat iets afwijkt van het programma zoals beschreven in paragraaf 2.2.2. van deze ruimtelijke onderbouwing. Na interne afstemming met de gemeente blijkt dat de minimale afwijking van het programma niet leidt tot een andere conclusie ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk.

2024 met het plan. Dit is een toename van 1.080 autoverplaatsingen per etmaal ten opzichte van de situatie zonder ontwikkelingen op de projectlocatie, waar 1.110 ritten per etmaal werden gerealiseerd. De Hessenbergweg, Karspeldreef en Holterbergweg zijn de belangrijkste wegen voor verkeer van en naar de projectlocaties. Het verkeer dat door de nieuwe ontwikkeling van Hessenbergweg 109-119 wordt gegenereerd, gebruikt die routes als de voorkeursroute. De voorgenomen ontwikkeling op de locatie Hessenbergweg 109-119 leidt niet tot nieuwe knelpunten of tot een verslechtering van bestaande knelpunten. Wél is de situatie zo dat in de autonome situatie zonder ontwikkelingen aan de Hessenbergweg 109-119 er een aantal kruisingen zijn die bijna maximaal belast worden. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Aanvulling verkeer

In 2021 is het verkeersonderzoek met nummer 200483 uitgevoerd naar deze planontwikkeling. Na uitvoering van dit onderzoek werd bekend dat 740 m² BVO extra kantoorruimte wordt gerealiseerd. Team Onderzoek & Kennis van de Gemeente Amsterdam heeft bekeken wat de effecten hiervan zijn op het uitgevoerde verkeersonderzoek en of er gewijzigde conclusies ontstaan. Het volgende wordt door hen geconcludeerd:

In het verkeersonderzoek 200483 is uitgegaan van 430 inwoners en 419 arbeidsplaatsen. Er komt nu 740 m² BVO kantoor bij. Dit genereert 37 arbeidsplaatsen. Deze arbeidsplaatsen zullen ongeveer 40 verplaatsingen extra opleveren. Dit betekent dat de totale extra verkeersaantrekkende werking van het plan uitkomt op 1.120 (1.080 + 40) autoverplaatsingen per etmaal.

Wanneer de 40 extra verplaatsingen (vanwege de 740 m² extra kantoor) bij de 2.190 verplaatsingen per etmaal uit de

modelzone met Hessenbergweg 109-119 wordt, ontstaat een verkeersgeneratie van 2.230 mvt/etmaal.

Er waren 4 kruispunten met een afwikkelingsproblematiek op één stroom, maar gemiddeld genomen konden deze kruispunten het verkeer verwerken. Echter heeft de Holterbergweg-Laarderhoogtweg in de avondspits ook een hoge gemiddelde kruispuntbelasting: 0.88. Met 40 extra verplaatsingen gaat de gemiddelde kruispuntbelasting net niet over de grenswaarde van 0.9 heen, en kan het kruispunt ook het extra verkeer afwikkelen. Het plan hoeft daarom niet opnieuw doorgerekend te worden.

4.1.3 Conclusie

De onderdelen verkeer en parkeren zorgen niet voor knelpunten.

4.2 Geluid weg- en spoorlawaai

4.2.1 Toetsingskader

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

Geluidbelastingen moeten worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Wgh) voor wat betreft wegverkeerslawaai en het Besluit geluidhinder (Bgh) voor wat betreft railverkeerslawaai, te weten:

Wegverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1 Wgh);

- maximale ontheffingswaarde stedelijke wegen: 63 dB (art. 83, lid 2 Wgh);
- maximale ontheffingswaarde autosnelweg: 53 dB (art. 83, lid 1 Wgh).

Railverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 55 dB (art. 4.9, lid 1 Bgh);
- maximale ontheffingswaarde: 68 dB (art. 4.10 Bgh).

4.2.2 Onderzoek

Er is door DGMR een akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeer uitgevoerd voor het plan. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven. Voor het onderdeel industrielawaai wordt verwezen naar paragraaf 4.4 “Bedrijven en milieuzonering”.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor het railverkeer en een aantal wegen de geluidsbelastingen voldoen aan de voorkeurswaarden. Bij een gedeelte van de wegen liggen de geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarden. Echter voor alle wegen voldoen de geluidsbelastingen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

In het onderzoek zijn maatregelen beschouwd bij de bron en in de overdracht. Deze maatregelen stuiten op stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeer- en vervoerskundige bezwaren.

De hoogste geluidsbelastingen en overschrijdingen van de voorkeurswaarde op de gevel zijn vanwege de Hondsrugweg. Echter, in de toekomst vervalt deze weg volledig.

Hogere waarden zijn nodig. In het onderzoek staan de vast te stellen waarden per gebouw en per weg (inclusief Hondsrugweg). Het Amsterdams geluidbeleid (Amsterdams Geluid-

beleid 2016 Hogere waarde Wet geluidhinder (zoals gewijzigd vastgesteld door B&W op 5 maart 2019)) stelt als voorwaarde hierbij dat de geluidsbelasting op de gevels van de woning de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde niet overschrijdt en een stille zijde aanwezig is.

Het plan omvat appartementen, die grotendeels over één zijde beschikken waar de geluidsbelasting over de gehele gevel vergelijkbaar is. Bij de gevels waarop de geluidsbelasting de voorkeurswaarde overschrijdt zijn gebouwgebonden maatregelen nodig om de geluidsbelasting te verminderen. Bij de woningen is deze overschrijding maximaal 8dB (door de Hondsrugweg). De overschrijding van deze weg bij het kinderdagverblijf is 2 dB. Bij het ontwerp moet hier rekening mee gehouden worden.

Door DGMR is bovendien een notitie opgesteld (7 juni 2021), waarin de opmerkingen die de TAVGA die zijn vastgelegd in een verslag van 8 april 2021 op het geluidsrapport worden behandeld (zie bijlagen). Volgens het ontwerpteam wordt met deze aanvullende notitie invulling gegeven aan de opmerkingen van het TAVGA van het eerste overleg. De resultaten uit de notitie van 8 april 2021 zijn ook verwerkt in het akoestisch onderzoek weg- en railverkeer van 13 augustus 2021.

Bij de uitwerking wordt uitgegaan van bouwkundige voorzieningen die getroffen moeten worden om een geluidluwe gevel te maken, waarbij de Hondsrugweg als geluidsbron aanwezig is. Dit betekent over de gehele voorgevel het toepassen van spuiluiken met glazen borstwering, geluiddempende lamellenroosters en spuiluiken met absorberende plafonds. De mogelijkheid van 3 dB aftrek is niet meegenomen voor het bepalen van de bouwkundige voorzieningen. Daarnaast hebben alle bewoners aan de andere zijde van het gebouw een geluidluwe gemeenschappelijke binnentuin ter beschikking.

Toegelicht is dat het geluiddempend lamellenrooster past binnen het geluidbeleid en ook goed te onderhouden is. De lamellenroosters worden toegepast bij 17 van de 236 woningen (7%).

Nadere toelichting is opgenomen aangaande de buitenruimtes van het kinderdagverblijf en de toekomstige school.

- Er zijn voor de woningen boven het kinderdagverblijf enkele optimalisaties doorgevoerd waardoor potentieel geluidsoverlast wordt beperkt.
- In de toekomst zullen in goed overleg met de ontwikkelaar van de school passende maatregelen worden genomen.

Ten aanzien van het kinderdagverblijf is nog een aanvullende notitie opgesteld (21 april 2023). Het gaat hierbij om de geluidseffecten van het kinderdagverblijf ten opzichte van de omliggende en bovenliggende woningen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 'Bedrijven en milieuzonering' en de notitie in de bijlagen.

Het plan is daarnaast door TAVGA behandeld. Er is door hen positief geadviseerd op het plan.

Aanvulling geluid:

Na uitvoering van het akoestisch onderzoek werd bekend dat 740 m² BVO extra kantoorruimte wordt gerealiseerd. Dit heeft de volgende consequenties gehad op bouwvolume A:

- iets hoger (1m)
- iets smaller aan de achterkant
- Eerste 4 lagen iets langer, lees richting de toekomstige school

Deze wijzigingen zijn marginaal ten opzichte van het totaalvolume.

Maatgevend is de geluidsbelasting op de appartementen in B en C. Blok A heeft een afschermende werking voor de geluidsbelasting afkomstig van de Hessenbergweg en de snelweg A9. Voor de Hessenbergweg zal dit niet leiden tot verschillen omdat de Hessenbergweg direct grenst aan blok A en daardoor al voor een maximale afscherming zorgt. Voor de snelweg A9 geldt dat een hoger gebouw zorgt voor meer afscherming, echter zal dit marginaal positief / geen effect hebben op de geluidsbelasting van de achterliggende woningen van B en C. De conclusies van het akoestisch onderzoek zullen daarom niet wijzigen.

4.2.3 Conclusie

Na het toepassen van de diverse bouwkundige voorzieningen zal er sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat in de woningen. Er zullen hogere waarden vastgesteld moeten worden. Deze procedure loopt separaat aan de omgevingsvergunningprocedure.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd.

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2 µg/m³).

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1120
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,08
PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

4.3.2 Onderzoek

Met dit initiatief worden circa 240 woningen gerealiseerd. Woningbouwplannen met minder dan 1.500 eenheden (woningen) vallen in beginsel onder de regeling NIBM. Het extra verkeer vanwege de woningen is nog in de NIBM-tool inge-

vuld. Hiervoor is de berekende verkeersaantrekkende werking van 1.120 autoverplaatsingen per etmaal voor het gehele planvoornemen als uitgangspunt gehanteerd. Het resultaat is hierna weergegeven. Het verkeer van de overige functies in het gebouw is verwaarloosbaar tegenover het verkeer van de woningen. Er is 5% aangehouden voor het vrachtverkeer. Dit wordt gevormd door het laden en lossen ten behoeve van de supermarkt. Deze bewegingen zullen maximaal 5% van het totale verkeer veroorzaken. Een luchtkwaliteitsonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Daarnaast moet ook gekeken worden naar de achtergrondwaarden ten aanzien van de luchtkwaliteit. Middels de NSL-monitoringstool is bepaald wat de achtergrondwaarden zijn ten aanzien van stikstof en fijnstof. In navolgende tabel zijn deze gegevens weergegeven. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit bij het plangebied geen invloed heeft op het woon- en leefklimaat.

Id	NO ₂ µg/m ³	PM ₁₀ µg/m ³	PM ₁₀ overschrij- dingsdagen	PM _{2.5} µg/m ³	Jaar
1091555	23.2	18.1	6.4	10.6	2020
1091556	23.2	18.1	6.4	10.6	2020
1095736	23.2	18.1	6.4	10.6	2020
1095737	23.3	18.2	6.4	10.6	2020
Norm	40	40	35	25	

In het Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen is beschreven wat de richtlijnen zijn voor gevoelige bestemmingen. Een kinderdagverblijf is een gevoelige bestemming. In de regeling wordt beschreven dat gezondheidsschade ook kan optreden als er geen sprake is van een normoverschrijding. Daarom wordt bestuursorganen aangeraden terughoudend te zijn met het

besluiten tot en realiseren van gevoelige bestemmingen binnen de genoemde zones langs wegen, ook daar waar de normen niet worden overschreden. Deze zones bedragen 50 meter vanaf de rand van de weg. In dit geval kan de Hessenbergweg/Karspeldreef als een drukke weg gezien worden. Het kinderdagverblijf is echter gelegen aan de noordzijde van de bebouwing en ligt daarmee buiten 50 meter van deze wegen. De Hondsrugweg is ook relatief druk. Deze weg wordt echter in de nabije toekomst herontwikkeld tot langzaamverkeersroute. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede. Geconcludeerd kan worden dat er bij het kinderdagverblijf geen verhoogde gezondheidsrisico's ontstaan vanwege luchtkwaliteit.

4.3.3 Conclusie

Het onderdeel 'luchtkwaliteit' zorgt niet voor belemmeringen.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen

een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

4.4.2 Onderzoek

Kantoren en supermarkten hebben de milieucategorie 1. Hiervoor geldt een richtafstand van 0 meter in het gemengd gebied. Hieraan wordt voldaan. Een kinderdagverblijf heeft de milieucategorie 2, met richtafstand van 10 meter. Deze richtafstand wordt gevormd door het aspect geluid. Om deze reden is in het akoestisch onderzoek aandacht besteed aan de geluidseffecten van het kinderdagverblijf. Hierna wordt ingegaan op de effecten van de functies in het plangebied.

Quickscan bedrijven en milieuzonering

Er is door Kragten een quickscan bedrijven en milieuzonering uitgevoerd. Hiervoor wordt verwezen naar de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste resultaten beschreven.

Middels de beoordeling is inzichtelijk gemaakt met welke richtafstanden bij de invulling van het plan rekening moet worden gehouden. Op basis van de functies in de omgeving is sprake van een gemengd gebied. Uitgaande van de maximaal planologische mogelijkheden van de omliggende bestemmingen reiken de richtafstanden van de bestaande bedrijvigheid aan de noordzijde van het plangebied tot over (een deel van) het plangebied. In de maximaal planologische situatie is derhalve niet zonder meer sprake van voldoende ruimtelijke scheiding tussen de bestaande bedrijvigheid en beoogde nieuwe woningen binnen dit deel van het plangebied en daardoor een goed woon- en leefklimaat.

In de feitelijke situatie, waarbij uitsluitend een bedrijf (in casu een kantoor) in categorie A van bijlage 4 van de VNG-brochure aanwezig is, geldt dat dit bedrijf weinig milieubelastend is. De nieuwbouw wordt bouwkundig afgescheiden gerealiseerd van het kantoorgebouw (een randvoorwaarde voor de zwaardere categorie B bij functiemenging) waardoor er geen relevante milieuhinder te verwachten is. Ook zal het bedrijf niet in haar bedrijfsvoering worden beperkt.

Geconcludeerd wordt dat in de feitelijke situatie, waarbij wordt uitgegaan van de daadwerkelijk aanwezige functies, op basis van de VNG-publicatie, sprake is van een goede ruimtelijke ordening en daarmee een goed woon- en leefklimaat binnen de woonbestemmingen van het plangebied.

Ten westen van het plangebied (aangrenzend aan het perceel van het projectgebied) ligt de gemengde bestemming, waarbinnen functies tot en met categorie 2 zijn toegestaan.

Feitelijk zal sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat aangezien hier alleen een kantoor gevestigd is. Bij een eventuele toekomstige invulling van het aangrenzende gebouw van een andere functie zal rekening gehouden moeten worden met de nieuwbouw van de woningen die ten noorden van het projectgebied zijn vergund (Hettenheuvelweg 50). Deze woningen worden ook aangrenzend aan de gemengde bestemming gerealiseerd. Hierdoor wordt een eventuele toekomstige invulling van het gebouw met een functie uit milieucategorie 2 (richtafstand van 10 meter) al beperkt. Ook als de maximale planologische mogelijkheden ingevuld worden, zou dus geen bedrijf gerealiseerd kunnen worden met een richtafstand die over het plangebied reikt. Daarnaast kan dit worden aangevuld met het feit dat de bebouwing uit het plangebied op meer dan 10 meter van de naastgelegen bebouwing wordt gerealiseerd. Er geldt daarnaast op dat perceel een maximaal bebouwingspercentage van 20%. De huidige bebouwing kan dus niet verder worden uitgebreid richting het plangebied. Er is een goed woon- en leefklimaat in het projectgebied geborgd.

Voor de mogelijke bedrijvigheid binnen het plangebied is sprake van aanpandige en/of bovenwoningen. Bij de realisatie van het plan moet worden voldaan aan het Bouwbesluit 2012 en, voor wat betreft de bedrijvigheid, aan het Activiteitenbesluit milieubeheer. De bedrijvigheid binnen het plan wordt hierdoor reeds begrensd in haar interne (geluid)belasting naar de nieuwe binnenplanse woningen. De milieutechnische invloed van de nieuwe supermarkt op de gevels van de nieuwe en bestaande woningen in de omgeving is echter mogelijk relevant. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarom een onderzoek naar de optredende geluidsniveaus ter plaatse van gevels van woningen uitgevoerd.

Kinderdagverblijf en kantoren

Bij de toekomstige nieuwbouw worden naast woningen ook kantoren en een kinderdagverblijf mogelijk gemaakt. Beoordeeld moet worden wat de effecten van deze functies zijn op het woon- en leefklimaat bij de woningen (binnen het plangebied en in de omgeving).

Kantoren vallen onder milieucategorie 1 van de VNG-brochure. In een gemengd gebied kennen deze functies geen richtafstand. Daarnaast zijn de eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven toereikend. De kantoren kunnen daarom aangrenzend aan woningen (0 meter afstand) gerealiseerd worden. Door aan de eisen van het Bouwbesluit te voldoen is geborgd dat de kantoren geen invloed hebben op het woon- en leefklimaat bij aangrenzende woningen.

Een kinderdagverblijf is een inrichting die valt onder de werking van het Activiteitenbesluit. Het stemgeluid van spelende kinderen op de buitenspeelruimte van een kinderdagverblijf wordt beoordeeld aan de hand van de 'handreiking Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (VNG-handreiking). Aan de hand hiervan kan worden beoordeeld dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit wordt bekeken aan de hand van 4 stappen:

1. In stap 1 wordt gekeken naar de richtafstand. Als hieraan wordt voldaan is de functie inpasbaar en kan verdere toetsing achterwege blijven. Een kinderdagverblijf valt onder milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter. Aangezien het kinderdagverblijf in de plint van het gebouw wordt gerealiseerd wordt hiermee niet voldaan aan stap 1.
2. Vanaf stap 2 VNG-handreiking is een akoestisch onderzoek noodzakelijk en geldt per stap een zwaardere motiveringsplicht. Er is door DGMR onderzoek gedaan naar het geluid van het kinderdagverblijf, zie bijlage 14 t/m 15.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat niet voldaan kan worden aan de bij stap 2 geldende maximale waarden van:

- 50 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal(piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

3. Indien stap 2 niet teorekend is gelden in stap 3 de volgende maximale waarden:

- 55 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal(piekgeluiden);
- 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Bij 14 woningen in de plint wordt een frans balkon toegepast met daarachter een spuiluk, hetgeen een reductie oplevert van 8 dB waardoor wordt voldaan aan de maximale richtwaarde van stap 3. In de toren zijn 19 woningen met een overschrijding waarvan 2 zijn uitgevoerd met een frans balkon, 15 met een spuiluk achter een balkon en 2 woningen die een ander gevel hebben met een voldoende lage geluidsbelasting. Voor 4 woningen gelegen boven het kinderdagverblijf en 8 woningen aan de Hettenheuvelweg 50 kan niet aan de maximale geluidbelasting van stap 3 worden voldaan, maar deze woningen hebben wel een andere gevel met voldoende lage geluidsbelasting. De maximale geluidbelasting wordt voor deze woningen met 1 dB(A) tot 9 dB(A) overschreden. Als niet voldaan wordt aan stap 3 VNG-handreiking is inpassing van het kinderdagverblijf doorgaans niet mogelijk.

4. De VNG-handreiking geeft echter aan in stap 4 dat het bevoegd bezag, in dit geval het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost, de bevoegdheid heeft om hier na grondig onderzoek en alle belangen afwegende gemotiveerd vanaf te wijken en alsnog mee te werken aan inpassing van een kinderdagverblijf in de omgeving.

Het is inherent aan een stedelijke omgeving dat bij functiemenging milieubelastende en milieugevoelige functies elkaar wederzijds beïnvloeden. In dit geval betreft het een kinderdagverblijf met een beperkte tijdelijke buitenspeelruimte in de toekomstige Hakusteeg. De buitenruimte is een strook van 120 m² (6 meter breed en 20 meter lang) en het ligt aan de plint van het kinderdagverblijf. De tijdelijke buitenspeelruimte zal in de toekomst worden verplaatst naar de buitenspeelruimte op de naastgelegen kavel aan de Hessenbergweg 95. Dit kavel is recent door de gemeente aangekocht voor de realisatie van een basisschool. De buitenspeelruimte van het kinderdagverblijf gaat onderdeel uitmaken van de buitenspeelruimte van de basisschool. De tijdelijke buitenspeelruimte zal daarna worden ingericht als openbare ruimte voor voetgangers en fietsers en aansluiten bij de bestaande openbare ruimte van de Hakusteeg. Door de verplaatsing van de tijdelijke buitenruimte zullen de woningen aan de Hakusteeg geluidsluw worden.



Figuur 15: Artist impression speelplaats en woningbouwcomplex

Gezien de verdichtingsopgave die er ligt voor Amstel III is het kinderdagverblijf een zeer wenselijke en noodzakelijke voorziening. Het is van maatschappelijk belang dat er in deze omgeving een kinderdagverblijf wordt gerealiseerd voor de nieuwe bewoners om te kunnen voldoen aan de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen, welke is vastgesteld op 9 januari 2018 door het college van B&W. Tevens vloeit dit voort uit het Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, vastgesteld door de raad 22 april 2021.

Uit onderzoek van Peutz naar de aanvaardbaarheid van maximale geluidsniveaus dat in het kader van de Omgevingswet is uitgevoerd blijkt dat grenswaarden voor maximale geluidsniveaus vooral bescherming moeten bieden tegen slaapverstoring. Maximale geluidsniveaus die ontstaan in de dagperiode, kunnen daarom als aanvaardbaar worden beschouwd. Het kinderdagverblijf is uitsluitend van maandag tot en met vrijdag in de dagperiode geopend. Buiten de openingstijden van het kinderdagverblijf vindt er geen overschrijding van het maximale geluidsniveau plaats en zijn de gevels van de woningen geluidsluw. Ze voldoen dan ruimschoots aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De woningen beschikken tevens over een geluidsluwe buitenruimte door een afgeschermd balkon.

Langs de randen van de tijdelijke buitenspeelruimte worden groenstroken gerealiseerd. Deze absorberende bodemgebieden beperken de reflecties van het stemgeluid naar de nieuwe woningen, waardoor het feitelijk optredende geluidsniveau lager is. De tijdelijke buitenspeelruimte zal deels worden voorzien van een absorberende ondergrond (bijvoorbeeld rubber tegels) waardoor de geluidsbelasting met nog 1 tot 2 dB zal worden verlaagd.



Figuur 16: Situatietekening met positie buitenruimte KDV, gezamenlijke buitenruimte en toekomstige school

Gezien de tijdelijkheid van de buitenspeelplaats, de beperkte overschrijding in uitsluitend de dagperiode en het maatschappelijk belang van het kinderdagverblijf en het belang van woningbouw is in dit geval sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Supermarkt

Er is door Kragten een akoestisch onderzoek naar industrielawaai uitgevoerd vanwege de supermarkt op de begane grond. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Het doel van dit akoestisch onderzoek is het inzichtelijk maken van de geluidimmissie ter plaatse van in de omgeving gelegen c.q. te realiseren woningen, ten gevolge van de activiteiten die bij de supermarkt plaatsvinden. Hiertoe is de geluiduitstraling van de inrichting berekend op basis van de representatieve bedrijfssituatie en (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen. Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai uit 1999. De beoordeling van de rekenresultaten heeft plaatsgevonden conform het gestelde in de VNG-publicatie “bedrijven en milieuzonering” en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidimmissie in de representatieve bedrijfssituatie, zowel voor het langtijd-gemiddeld beoordelingsniveau als het maximaal geluidniveau, de richtwaarde uit de VNG-publicatie respecteert en voldoet aan de normstelling conform het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hiermee kan worden gesteld dat sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen in het plan en de woningen in de omgeving ten aanzien van het geluid van de supermarkt. Aanvullende maatregelen worden niet noodzakelijk geacht.

Laden en lossen

In het akoestisch onderzoek industrielawaai is de rijroute van het vrachtverkeer ten behoeve van het laden en lossen ingevoerd. Hierbij is beschreven dat de activiteit van het laden en lossen inpandig plaatsvindt. Na verdere vorderingen in de planvorming blijkt dat het laden en lossen ook buiten plaats kan vinden, bij de laad- en losplek aan de Hessenbergweg. Hierdoor hoeft het vrachtverkeer niet meer achteruit het pand

in te draaien, maar kan dan bijvoorbeeld aan de zijkant van de weg stilstaan. Akoestisch gezien leidt dit niet tot verdere belemmeringen gezien de afstand van de laad- en losplek tot omliggende woningen en de woningen in het plangebied. Deze locatie is namelijk gelegen aan de zuidzijde, bij Blok A (het kantoorblok). De woningen in de omgeving liggen op ruime afstand (buiten de richtafstand van een supermarkt). Daarnaast is de geluidsbron van een vrachtwagen op dezelfde locatie al ingevoerd in het akoestisch onderzoek industrielawaai. Geconcludeerd kan worden dat deze (mogelijke) wijziging niet tot akoestische belemmeringen zal leiden.

4.4.3 Conclusie

De onderdelen ‘bedrijven en milieuzonering’ en ‘industrielawaai’ zorgen niet voor belemmeringen. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.5 Kabels en leidingen

Ter plaatse van het plangebied lopen geen planologisch relevante kabels of leidingen. Eventuele risicovolle buisleidingen in de omgeving worden behandeld in de volgende paragraaf.

Het aspect ‘kabels en leidingen’ zorgt dan ook niet voor belemmeringen.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen. De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico.

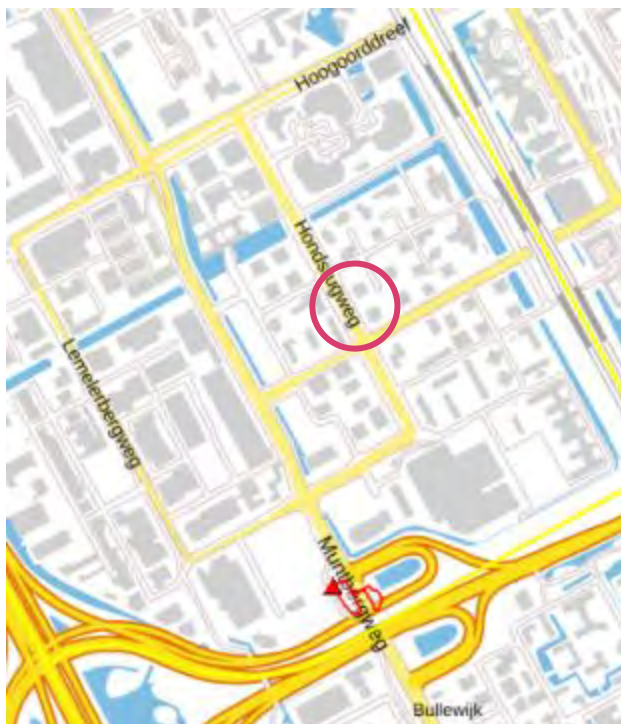
Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag.

Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermde individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.



Figuur 15: Risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie (gele lijnen wegen/spoorlijn + rood pictogram bij LPG tankstation) (bron: risicokaart.nl)

4.6.2 Onderzoek

Quickscan externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied liggen een aantal risicobronnen. Het gaat om de Rijksweg A9, de Rijksweg A2, een spoor (Breukelen – Duivendrecht) en een LPG tankstation. Figuur 15 toont deze risicobronnen in de omgeving van de ontwikkellocatie. Ten zuiden van het plangebied staat nog een gasverdeelstation (met enkele leidingen). Deze is niet opgenomen op zowel de risicokaart als het geldende bestemmingsplan. Het gasverdeelstation wordt niet gezien als een BEVI inrichting. Het gasverdeelstation kan wel gehandhaafd blijven met dit plan. Wanneer het station eventueel verplaatst moet worden, wordt gezorgd dat de nieuwbouw buiten de aan te houden risicoafstand wordt gerealiseerd.

LPG tankstation

Aan het adres Muntbergweg 20 te Amsterdam bevindt zich een LPG tankstation (Shell station Muntbergweg). Bij dit tankstation bevinden zich twee afleverinstallaties, één vulpunt en één reservoir (LPG). Voor de afleverinstallaties geldt een PR-contour van 15 meter. Het plan ligt hier ruim buiten. Voor het vulpunt geldt een PR-contour van 40 meter en voor het LPG-reservoir een PR-contour van 25 meter. Het plangebied ligt hier buiten. Voor zowel het vulpunt als het LPG-reservoir geldt daarnaast een invloedsgebied voor de verantwoording van het groepsrisico van 150 meter.

Het plangebied ligt op circa 470 meter van het tankstation en daarmee buiten dit invloedsgebied. Een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk.

Rijksweg A9

De Rijksweg A9 (wegvak N20 – Knp. Holendrecht 1 – afrit 1 (S113 Gaasperplas) loopt ten zuiden van het plangebied. Over dit deel van de A9 worden stoffen vervoerd uit stofcategorieën LF1, LF2, LT1 en LT2. Het grootste invloedsgebied

wordt gevormd door de stof LT2 en bedraagt 880 meter. Het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied en ook binnen het invloedsgebied van de stof LT1 (730 meter). Het plangebied ligt namelijk op circa 560 meter van de A9. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is nodig.

Rijksweg A2

De Rijksweg A2 (wegvak N4 – Knp. Amstel – Knp. Holendrecht 1) loopt ten westen van het plangebied. Over dit deel van de A2 worden stoffen vervoerd uit stofcategorieën LF1, LF2, LT1 en LT2. Het grootste invloedsgebied wordt gevormd door de stof LT2 en bedraagt 880 meter. Het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied, maar niet binnen het invloedsgebied van de stof LT1 (730 meter). Het plangebied ligt namelijk op circa 830 meter van de A2. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is nodig.

Spoorlijn Breukelen - Duivendrecht

Ten westen van het plangebied loopt de spoorlijn tussen Breukelen en Duivendrecht (trajectnummer 30BX.3). De spoorlijn kent een PR-plafond van 1 meter, een GR 10^{-7} -plafond van 38 meter en een GR 10^{-8} -plafond van 333 meter. Het plangebied ligt hier buiten. Over de spoorlijn worden stoffen vervoerd uit categorieën A, B2, C3, D3 en D4. Het plangebied – dat op circa 450 meter van de spoorlijn ligt – ligt daarmee binnen het invloedsgebied van de stoffen A (460 meter), B2 (995 meter) en D4 (> 4 kilometer). Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is nodig.

Beperkte verantwoording groepsrisico

Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is voor dit plan nodig. Het plan ligt binnen het invloedsgebied van:

- Stof LT1 (toxische vloeistof) vanwege de Rijksweg A9;
- Stof LT2 (toxische vloeistof) vanwege de Rijksweg A9 en A2;

- Stoffen A (brandbaar gas), B2, (toxisch gas) en D4 (zeer toxische vloeistof) vanwege de spoorlijn.

Met de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen zijn getroffen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke advies-taak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam een eigen uitvoeringsbeleid externe veiligheid opgesteld.

Het Bevt geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. De adviestaak omvat de mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. Voor zover mogelijk wordt in dit hoofdstuk invulling gegeven aan de verantwoordingsplicht. De aanvullende adviezen van de regionale brandweer/ Veiligheidsregio dient de gemeente Amsterdam mee te wegen in haar besluitvorming. In artikel 7 en 8 van het Bevt is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie is sprake van een beperkte verantwoordingsplicht.

Toxisch scenario

Toxische vloeistoffen en gassen kunnen vrijkomen als de tankwagon/tankwagen met toxische stoffen het begeeft als gevolg van bijvoorbeeld een incident. Hierbij komen de toxische stoffen vrij in de vorm van een plas of een wolk. Een toxische plas zal vervolgens (gedeeltelijk) verdampen, waarbij een toxische wolk wordt gevormd. Afhankelijk van de windrichting en de weersomstandigheden kan de toxische wolk richting het plangebied drijven.

Bestrijdbaarheid/beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweernorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van brandweer Nederland. Voor de gemeente Amsterdam is er een algemeen calamiteitenplan spoorwegongevallen opgesteld (§ 3.7.3 van het gemeentelijk uitvoeringsbeleid).

Zorgnorm

De brandweernorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

Bestrijdbaarheid per scenario

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagon of -container meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeling zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestraalde tankwagon, - wagen of -container tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen binnen het plangebied is met het oog op een toxisch scenario niet relevant. Ook ten aanzien van de bereikbaarheid is bij een toxisch scenario met name de bereikbaarheid van de risicobron maatgevend. De inrichting van het plangebied heeft geen invloed op de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

Het plan betreft de realisatie van appartementen, kantoren, kinderdagverblijf en een supermarkt. Indien minder zelfredzame personen aanwezig zijn, zoals kinderen in het kinderdagverblijf, wordt er van uitgegaan dat zij met behulp van valide personen in veiligheid kunnen worden gebracht.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchtijd bijzonder kort is. In geval van een calamiteit is een vroegtijdige alarmering van levensbelang om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om op eigen kracht te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de weg en spoorweg af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door de bebouwing binnen het plangebied alsmede de andere aanwezige bebouwing tussen plangebied en de risicobron.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich buiten bevinden (PGS 3). Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op het spoor is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden. Eventueel aanwezige luchtbehandelingsinstallaties dienen met één handeling uitgeschakeld te worden.

Indien desalniettemin bij een toxische wolk wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn,

die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn. Op basis van het bestaande wegnnet kan afzijdig van de bron gevlucht worden.

Risicocommunicatie

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op het eerdergenoemde scenario). In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Vluchtroutes dienen zichtbaar en duidelijk te worden aangeduid. De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De Veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.

4.6.3 Conclusie

Het onderdeel 'externe veiligheid' zorgt niet voor belemmeringen. Voorgaande punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen voor advies te worden voorgelegd aan de regionale Brandweer danwel de Veiligheidsregio. De aanvullende adviezen van de brandweer of veiligheidsregio dient de gemeente Amsterdam mee te wegen in haar besluitvorming.

4.7 Ecologie**4.7.1 Toetsingskader**

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten

en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

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

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden.
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

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

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

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

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

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

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen,

aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

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

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

4.7.2 Onderzoek

Quickscan flora en fauna

Er is door BRO een quickscan flora en fauna uitgevoerd (d.d. 17 april 2020) voor onderhavig plangebied. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. De quickscan gaat ook in op andere locaties in deze wijk. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven van onderhavig plangebied.

Vogels

Het te slopen gebouw heeft een plat dak en ontbreekt aan geschikte invlieg openingen. Hierdoor kunnen broedlocaties van soorten als kerkuil, huismus en gierzwaluw worden uitgesloten. In de beperkte hoeveelheid opgaande beplanting binnen en rond het plangebied bevinden zich tevens geen jaar-rond beschermde nesten van vogels als buizerd, sperwer en

ransuil. Gezien de beperkte hoeveelheid groen in de omgeving zijn broedlocaties van algemene soorten binnen de plangebied ook niet te verwachten.

Vleermuizen

Het te slopen gebouw bevat geschikte rust- en verblijfplaatsen voor een vleermuissoort in de vorm van open stootvoegen en kierende dakranden naar ruimtes in de spouw. Er is geen sprake van potentieel (essentieel) foerageergebied en/of vliegroutes, gezien het ontbreken van aspecten als grote hoeveelheden opgaand groen, oppervlaktewater en lijnvormige landschapselementen. Bij de sloop van het gebouw bestaat de kans dat er één of meerdere verblijfplaatsen van een vleermuissoort verloren gaan. Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn jaarrond beschermd. Middels een vervolgonderzoek is duidelijk gemaakt of zich in de te slopen bebouwing verblijfplaatsen van een vleermuissoort bevinden. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen en behandeld onder kopje 'vervolgonderzoek vleermuis'.

Overig

Negatieve effecten en overtredingen ten aanzien van reptielen, amfibieën, vissen, vaatplanten en ongewervelde soorten zijn op voorhand uit te sluiten.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Botshol", bevindt zich op circa 4 kilometer afstand ten zuidwesten van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten. Daar de voorgenomen ontwikkeling de realisatie van een gebouw

betreft met kantoren en woningen, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is niet uit te sluiten. Om deze reden is een vervolgonderzoek naar stikstof uitgevoerd, zie kopje 'stikstofonderzoek'.

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNN. Het dichtst-bijzijnde onderdeel van het NNN ligt ongeveer 1 kilometer ten zuidwesten van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNN wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Houtopstanden

Aangezien het plangebied zich binnen de bebouwde kom bevindt is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

Vervolgonderzoek vleermuis

Er heeft een vervolgonderzoek naar vleermuizen plaatsgevonden. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Het onderzoek gaat ook in op andere locaties in deze wijk.

Vaste rust- en verblijfplaats: Bij de locatie Hessenbergweg 109 zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen.

Zomerverblijfplaats: Bij de Hessenbergweg 109 is een invliegende gewone dwergvleermuis aan de noordelijke gevel van het gebouw waargenomen.

Paarverblijfplaats: Langs de oostelijke bomenrij naast de Hessenbergweg 109-119 werd tijdens het vijfde veldbezoek

gefoerageerd en gebaltst door een gewone dwergvleermuis. Dit exemplaar vloog ook langs de muren van het gebouw. Zekerheidshalve wordt aangenomen dat het paarverblijf van deze gewone dwergvleermuis zich in het gebouw bevindt.

Foerageergebied: Bij de Hessenbergweg 109-119 werd tijdens de eerste drie veldbezoeken regelmatig door gewone dwergvleermuizen tussen de gebouwen en langs de bomenrijen naast de gebouwen gefoerageerd. Tijdens het vijfde bezoek werd eenmaal kort rond 00:20 boven de bomenrij gefoerageerd.

Vliegroute: Bij de Hessenbergweg 109-119 is een vliegroute in zuidelijke richting waargenomen langs de bomenrij naast het gebouw. Ook zijn er twee vliegroutes in oostelijke richting tussen het noordelijk gelegen gebouw en over het gebouw heen waargenomen.

Verwacht wordt dat de sloopwerkzaamheden negatieve effecten hebben op gewone en ruige dwergvleermuizen door eliminatie van zomerverblijfplaatsen en paarverblijfplaatsen. Voor de werkzaamheden aan Hessenbergweg 109-119 is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. De ontheffing is op 3 mei 2021 verleend. Deze ontheffing is opgenomen in de bijlagen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Stikstofonderzoek

In verband met de te volgen juridisch planologische procedure is het van belang om inzicht te krijgen of met onderhavige ontwikkeling sprake is van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Middels een onderzoek naar stikstofdepositie is dit onderzocht. Met ingang van 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Op grond van deze wet mogen tijdelijke gevolgen van

de tijdens de aanlegfase veroorzaakte stikstofdepositie buiten beschouwing worden gelaten. In de reeds uitgevoerde berekening is de aanlegfase nog wel opgenomen. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit deze berekeningen blijkt dat bij de aanlegfases en gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Omdat significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten, hoeft voor de ontwikkeling geen passende beoordeling opgesteld te worden. Omdat er van het project geen significant negatieve gevolgen te verwachten zijn, geldt ook geen vergunningplicht van de Wet natuurbescherming.

4.7.3 Conclusie

Het onderdeel 'flora en fauna' (zowel de soortenbescherming als de gebiedsbescherming) zorgt niet voor belemmeringen. Voor de werkzaamheden aan Hessenbergweg 109-119 is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. De ontheffing is op 3 mei 2021 verleend. Deze ontheffing is opgenomen in de bijlagen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

4.8 Bodem

4.8.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is

bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk.

4.8.2 Onderzoek

Er is door CRUX een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste resultaten en conclusies beschreven.

Grond

Bodemopbouw

De maaiveldhoogte bedraagt 3,3 m-NAP. De bodem bestaat vanaf het maaiveld tot 1,5 à 2,0 m-mv uit zand. Onder het zand zijn tot een diepte van circa 5,0 à 6,0 veen- en kleilagen aangetroffen. Hieronder is tot de maximale boordiepte van 8,0 m-mv matig grof zand aangetroffen.

Algemene kwaliteit grond

De onderzochte grond (traject 0-8,0 m-mv) is maximaal licht verontreinigd met de stoffen waarop is onderzocht.

Asbest

In de onderzochte mengmonsters is geen asbest aangetoond. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een verontreiniging met asbest.

PFAS

Er zijn in de zandige ophooglaag en het voormalig maaiveld (veen) geen overschrijdingen van de achtergrondwaarden aangetoond. Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.

Hergebruiksmogelijkheden (indicatief)

De resultaten van het onderzoek zijn indicatief getoetst aan de Regeling bodemkwaliteit, het Tijdelijk Handelingskader PFAS en de beleidsregel PFAS van de gemeente Amsterdam. Op basis van de analyseresultaten vormt PFAS geen belemmering voor hergebruik van de grond. Derhalve zijn de hergebruikswaarden op basis van de Regeling bodemkwaliteit leidend:

Zandige bovengrond

- De matig puinhoudende bovengrond (0,07-0,75 m-mv) met sporen asfalt komt niet voor hergebruik in aanmerking, vanwege de (licht) verhoogde gehalten aan minerale olie.
- De overige zandige bovengrond (0,05-0,70 m-mv) met sporen baksteen ter plaatse van het noordelijk deel voldoet aan klasse 'Industrie' en 'AW'.

Ondergrond

De zandige, venige en kleiige ondergrond (0,50-8,00 m-mv) voldoen overwegend aan de achtergrondwaarden, met uitzondering van:

- De diepe venige ondergrond (4,50-6,00 m-mv). Deze diepe venige laag komt voor hergebruik in aanmerking als klasse 'Wonen'.

Dit (indicatieve) onderzoek is niet geschikt om een definitieve uitspraak te doen over de hergebruiksmogelijkheden van de grond. Om een definitieve uitspraak te doen dient de grond conform AP04 gekeurd te worden.

Hergebruik van grond binnen het project is mogelijk zolang er wordt voldaan aan het stand-still principe (de bestaande kwaliteit van de bodem mag niet verslechteren).

Grondwater

Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Van de overige onderzochte stoffen zijn geen overschrijdingen van de achtergrondwaarden gemeten.

Veiligheidsklassen (CROW 400)

Voor de werkzaamheden aan de Hessenbergweg 109-119 zijn geen aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk ('basishygiëne' is afdoende). De te nemen maatregelen dienen door een veiligheidskundige te worden bepaald.

4.8.3 Conclusie

De bodem is maximaal licht verontreinigd. Er bestaan in milieuhygiënisch opzicht geen bezwaren voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden. Geadviseerd wordt om de bovengrond aan de noordzijde van de onderzoekslocatie en de puinhoudende bovengrond met sporen asfalt separaat te behandelen bij afvoer of een in-situ partij keuring. Geconcludeerd kan worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe gevoelige functies: wonen en kinderdagverblijf.

4.9 Water

4.9.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. De beleidskaders, van Europees tot en met lokaal niveau (Kaderrichtlijn Water, Nationaal Waterplan, Nationaal Bestuursakkoord Water, Vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeheer 21ste eeuw, Wet Ruimtelijke Ordening, Provinciaal Waterplan, Keur waterschap en gemeentelijk water- en/of rioleringsplan) waaraan wordt voldaan, staan hieronder deels samengevat.

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De grondwaterzorg is een gemeentelijke taak. Waternet voert deze taak uit voor de gemeentes. In het Omgevingsprogramma Riolerings 2022-2027 staat aangegeven hoe de gemeente Amsterdam haar gemeentelijke watertaken uitvoert en hoe zij dit in de toekomst wil blijven doen. De algemene uitgangspunten voor regenwater zijn:

- Rekening houden met het tijdelijk opvangen van extreme buien bij de inrichting van de openbare ruimte. De ambitie is om 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
- De perceeleigenaar is in principe verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater op eigen terrein.
- (Her)gebruik van regenwater heeft de voorkeur boven direct lozen in het riool.

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam. In de Omgevingsvisie staat beschreven hoe we met extreem weer om moeten gaan om te komen tot een robuustere, klimaatbestendige stad. Dit wilt zeggen dat er een slimme inrichting van verharde oppervlakken moet zijn met een ruim genoeg watersysteem of alternatieve waterbergingsvoorzieningen om wateroverlast te voorkomen. In het coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' is tevens afgesproken dat de gemeente Amsterdam de openbare ruimte sterk gaat vergroenen. De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad (regenwater opvang, beperken van de temperatuur en meer biodiversiteit in de stad).

Hemelwaterverordening

De gemeente Amsterdam heeft de Hemelwaterverordening opgesteld. Deze verordening regelt dat voor nieuwbouw in de stad een verplichting komt een voorziening te maken voor de

opvang en het verwerken van regenwater op het eigen perceel. De reden hiervoor is dat klimaat verandert en dat in de toekomst steeds vaker zwaardere buien kunnen vallen. Hierdoor kan overlast en schade ontstaan, doordat straten, kelders, woningen en gebouwen onderlopen.

Bij werkzaamheden aan de openbare ruimte richt de gemeente deze daarom meteen regenbestendig in. Maar dat is niet meer in alle gevallen afdoende en dus wordt ook het vasthouden en tijdelijk bergen van regenwater op eigen terrein steeds meer nodig. De verordening omvat een verplichting dat nieuwe bouwwerken over een hemelwaterberging beschikken waarmee ten minste 60 liter water per m² bebouwd oppervlak beschikken. Het opgevangen hemelwater mag vervolgens met maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak op het openbare riool worden geloosd.

4.9.2 Onderzoek

Er is door Aeres milieu een onderzoek uitgevoerd voor het plangebied. In deze ruimtelijke onderbouwing worden de belangrijkste conclusies vermeld, voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen.

Grondwater

Ter plaatse is geen (grond)wateroverlast bekend en door de bestaande hoogteligging is voldoende ontwatering aanwezig. Net als bestaand wordt de ingang licht verhoogd aangelegd. Onder de gehele nieuwbouw wordt een enkellaagse kelder aangelegd. Bij de ontgravingsdiepte van ca. 3,1 m-mv is geen significante barrièrewerking te verwachten. De dichte bakconstructie heeft mogelijk een lichte invloed op de grondwaterstroming en -waterstanden. Voorafgaand aan de bouw dient hiervoor een nadere onderbouwing (bemalingsadvies al dan niet in combinatie met een funderingsadvies) plaats te vinden. Tevens dienen zakkingen in de omgeving vermeden

te worden. Hiervoor dient ten tijde een watervergunning aangevraagd te worden.

Het plan is daarnaast in strijd met het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" (vastgesteld op 7 oktober 2021). Voor de locatie geldt op grond van het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding "overige zone 1", op grond waarvan het verboden is kelders te bouwen. Er geldt geen binnenplanse afwijkmogelijkheid. De aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan en ziet op de buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders". Ten aanzien van de kelder is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in de bijlagen. Met dit onderzoek is aangetoond dat – ondanks de afwijking van het verbod – wordt voldaan aan het grondwaterneutraal bouwen. Er is hierbij getoetst aan de beleidsregel 'Grondwaterneutrale Kelders' d.d. 7 september 2021 en het bijbehorende Afwegingskader.

Afvalwater en hemelwater

Het plangebied is reeds geheel verhard. Door het planvoornemen vindt derhalve geen toename aan verhard oppervlak plaats. Wel wordt het gebouw vergroot tot het gehele perceel. De toekomstige waterstromen worden net als bestaand gescheiden aangeleverd op het gemeentelijk stelsel. Door de bouw van een grotere en hogere nieuwbouw is een toename aan afvalwater te verwachten. Ingeschat bedraagt de toekomstige afvalwaterhoeveelheid ca. 30-35 m³/u. Wijzigingen aan de aansluiting van het afvalwater dient ten tijde middels een vergunning aangevraagd te worden bij de gemeente Amsterdam. Ter beperking van de hemelwaterafvoer uit het gebied en het streven naar een duurzame, klimaatbestendige herontwikkeling wordt op de 1e verdieping en centraal een groene daktuin aangelegd. Verder worden op de verdiepen groenstroken op het terras aangelegd. Eventueel kan

hemelwater hergebruikt worden in het pand maar dit is eerder beperkt toepasbaar en wordt derhalve niet geadviseerd. Door de aanleg van daktuin neemt de afvoer uit het plangebied af en is, gezien de bestaande situatie, geen toekomstige wateroverlast te verwachten. Middels deze rapportage zijn de aandachtspunten voor de verdere planuitwerking aangegeven. Geadviseerd wordt om in de bouwfase voldoende overstortmogelijkheden te voorzien om wateroverlast bij excessieve buien te vermijden. Het omliggend terrein dient zo aangelegd te worden dat excessief water kan afstromen naar het openbaar gebied.

Overig

Er vinden geen wijzigingen in het bestaande oppervlaktewaterstelsel plaats. Bij de uitwerking van het definitieve bouwplan dienen de uiteindelijke, voldoende gedimensioneerde waterstelsels opgenomen te zijn. Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Wanneer een bronnering nodig is voor de bouwwerkzaamheden of bij ingrepen op de plaatselijke waterhuishouding (lozing/infiltratie of werkzaamheden in de buurt van een watergang), moeten in het kader van de Waterwet vergunningen/meldingen aangevraagd worden bij het Waterschap middels het Omgevingsloket.

4.9.3 Conclusie

Het onderdeel 'water' zorgt niet voor belemmeringen.

4.10 Archeologie

4.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed,

waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die op 1 januari 2024 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt" uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden. Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

4.10.2 Onderzoek

Ter plaatse van het plangebied is in het geldende bestemmingsplan "Amstel III Oost" geen dubbelbestemming ten aanzien van archeologie opgenomen. Daarnaast blijkt uit de gemeentelijke kaart "Archeologische vindplaatsen en historische kaarten en bebouwing" dat er ter plaatse van het plangebied geen archeologische vindplaatsen zijn. In 2008 is door de gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het gebied Amstel III, waar het projectgebied onderdeel van uitmaakt. In het bureauonderzoek is geconcludeerd dat voor heel Amstel III een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Als gevolg van het bouwrijp maken van het gebied en grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20e eeuw, zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Daarom geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

4.10.3 Conclusie

Het onderdeel 'archeologie' zorgt niet voor belemmeringen.

4.11 Cultuurhistorie

4.11.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan.

De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

4.11.2 Onderzoek

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

4.11.3 Conclusie

Het onderdeel 'cultuurhistorie' zorgt niet voor belemmeringen.

4.12 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor activiteiten die zijn opgenomen in het Besluit m.e.r. bijlage D. Daarnaast kan er sprake zijn van direct m.e.r.-plichtige activiteiten. Dit is aan de orde voor activiteiten die voorkomen in bijlage C van het Besluit m.e.r. Voor activiteiten genoemd in bijlage D Besluit m.e.r. bepaalt het bevoegd gezag of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

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

Doorwerking plangebied

In de bijlagen is een aanmeldnotitie opgenomen met vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het volgende wordt geconcludeerd. Gezien de ligging van het plangebied binnen bestaand stedelijk gebied op een bestaand bouwperceel, de vorenstaande overwegingen en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r., kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

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

sprake is van een relatief klein schaalniveau met bijbehorende minimale effecten.

Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat deze geen belangrijke nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Wij bevelen u aan - na nadere kennisname van deze beoordeling - een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming van het project Hessenbergweg 109-119 geen milieueffectrapportage wordt vereist.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

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

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

De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht.

5.2.1 Tervisielegging

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

5.2.2 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de rechtbank en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.

www.bro.nl | info@bro.nl

Hoofdvestiging Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01