

# IKC Hogehilweg 10, Amsterdam

Ruimtelijke onderbouw



# colofon

titel rapport  
IKC Hogehilweg 10,  
Amsterdam

datum  
13 november 2023

projectnummer  
P04750

opdrachtgever  
Versluisgroep BV

BRO projectleider



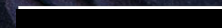
bron Kaft  
[redacted] + part-  
ners architecten

BRO  
Vestiging Amsterdam  
Sarphati Plaza  
Rijnspoorplein 38  
1018 TX Amsterdam  
T +31 (0)20 506 19 99  
E info@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.”*



# Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>   | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding   | 4         |
| 1.2 Plangebied   | 4         |
| 1.3 Vigerende bestemmingsplannen                               | 5         |
| 1.4 Leeswijzer   | 6         |
| <b>2 Planbeschrijving</b>                                      | <b>7</b>  |
| 2.1 Huidige situatie   | 7         |
| 2.2 Toekomstige situatie                                       | 8         |
| 2.2.1 Bebouwing  | 9         |
| 2.2.2 Programma  | 10        |
| 2.2.3 Ontsluiting en parkeren                                  | 11        |
| 2.2.4 Duurzaamheidsambities                                    | 12        |
| <b>3 Beleidskader</b>  | <b>13</b> |
| 3.1 Rijksbeleid  | 13        |
| 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)                          | 13        |
| 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking                     | 14        |
| 3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol                       | 15        |
| 3.2 Provinciaal beleid   | 16        |
| 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050                        | 16        |
| 3.2.2 Omgevingsverordening NH2020                              | 17        |
| 3.3 Regionaal beleid   | 17        |
| 3.3.1 Metropoolregio Amsterdam                                 | 17        |
| 3.3.2 Visie Noordzeekanaalgebied                               | 18        |
| 3.4 Gemeentelijk beleid  | 18        |
| 3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050                            | 18        |
| 3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam                                    | 19        |
| 3.4.3 Koers 2025 en Ruimte voor de economie van morgen         | 20        |
| 3.4.4 Agenda duurzaamheid                                      | 20        |
| 3.4.5 Kantorenstrategie 'Het juiste kantoor op de juiste plek' | 21        |
| <b>4 Omgevingsaspecten</b>                                     | <b>22</b> |
| 4.1 Verkeer en parkeren  | 22        |

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 4.1.1 Toetsingskader            | 22 |
| 4.1.2 Onderzoek                 | 22 |
| 4.1.3 Conclusie                 | 23 |
| 4.2 Geluid weg- en spoorlawaai  | 23 |
| 4.2.1 Toetsingskader            | 23 |
| 4.2.2 Onderzoek                 | 23 |
| 4.2.3 Conclusie                 | 23 |
| 4.3 Luchtkwaliteit              | 23 |
| 4.3.1 Toetsingskader            | 23 |
| 4.3.2 Onderzoek                 | 24 |
| 4.3.3 Conclusie                 | 24 |
| 4.4 Bedrijven en milieuzonering | 24 |
| 4.4.1 Toetsingskader            | 24 |
| 4.4.2 Onderzoek                 | 25 |
| 4.4.3 Conclusie                 | 27 |
| 4.5 Kabels en leidingen         | 27 |
| 4.6 Externe veiligheid          | 27 |
| 4.6.1 Toetsingskader            | 27 |
| 4.6.2 Onderzoek                 | 27 |
| 4.6.3 Conclusie                 | 29 |
| 4.7 Ecologie                    | 29 |
| 4.7.1 Toetsingskader            | 29 |
| 4.7.2 Onderzoek                 | 30 |
| 4.7.3 Conclusie                 | 31 |
| 4.8 Bodem                       | 31 |
| 4.8.1 Toetsingskader            | 31 |
| 4.8.2 Onderzoek                 | 31 |
| 4.8.3 Conclusie                 | 31 |
| 4.9 Water                       | 31 |
| 4.9.1 Toetsingskader            | 31 |
| 4.9.2 Onderzoek                 | 32 |
| 4.9.3 Conclusie                 | 33 |
| 4.10 Archeologie                | 33 |
| 4.10.1 Toetsingskader           | 33 |
| 4.10.2 Onderzoek                | 33 |
| 4.10.3 Conclusie                | 33 |

|   |           |
|---|-----------|
| 4.11 Cultuurhistorie  | 33        |
| 4.11.1 Toetsingskader                                       | 33        |
| 4.11.2 Onderzoek  | 33        |
| 4.11.3 Conclusie  | 34        |
| 4.12 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling | 34        |
| <b>5 Uitvoerbaarheid</b>                                    | <b>35</b> |
| 5.1 Economische uitvoerbaarheid                             | 35        |
| 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                        | 35        |
| 5.2.1 Tervisielegging                                       | 35        |
| 5.2.2 Beroep / hoger beroep                                 | 35        |

#### **SEPARATE BIJLAGEN**

**Bijlage 1: Ladder voor Duurzame Verstedelijking**

**Bijlage 2: Akoestisch onderzoek (spoor)wegverkeerslawaaï**

**Bijlage 3: Akoestisch onderzoek industrielawaai**

**Bijlage 4: Quickscan Flora en Fauna**

**Bijlage 5: Vooronderzoek bodem**

**Bijlage 6: Waterparagraaf**

**Bijlage 7: Windhinderonderzoek**

**Bijlage 8: Stikstofdepositieonderzoek**

**Bijlage 9: M.e.r.-aanmeldnotitie**

**Bijlage 10: Verkeersonderzoek**

**Bijlage 11: Memo grondwaterneutraliteit**

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In Amsterdam Zuidoost is een gebiedsontwikkeling in gang gezet, genaamd Amstel III. De oude kantoorgebouwen in Amstel III maken plaats voor een groene gemengde stadswijk waarin wonen, werken en vrijetijdsvoorzieningen een plek moeten krijgen.

In het functionele programma voor de wijk is onder andere de realisatie van een nieuw Integraal Kind Centrum (IKC) opgenomen. In een IKC zijn onderwijs, kinderopvang, peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang gebundeld.

Stichting Zonova is voornemens dit IKC -inclusief gymzaal- te realiseren aan de Hogehilweg 10 te Amsterdam. Op het perceel stond voorheen een kantoorgebouw welke medio 2022 is gesloopt.

De nieuwbouw wijkt zowel af van de bouwregels als 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

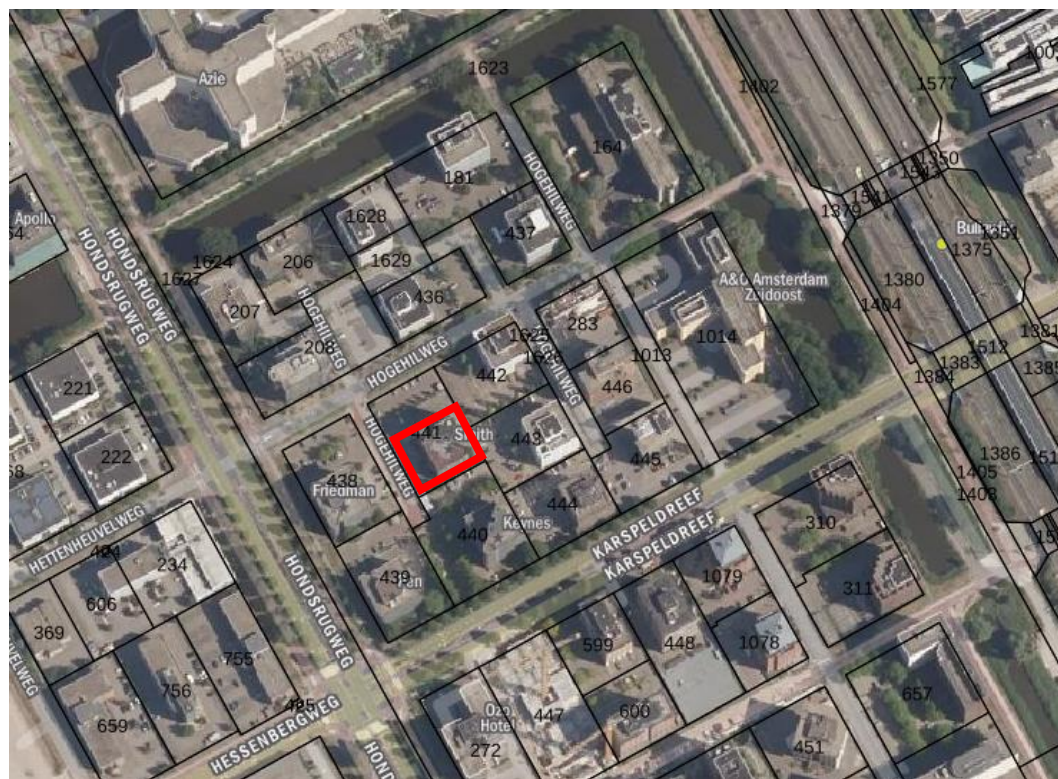
Het projectgebied betreft de locatie Hogehilweg 10 te Amsterdam. Deze locatie is gelegen in stadsdeel Zuidoost in de wijk 'Amstel III'. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de parkeerplaats die bij het voormalige kantoorpand hoorde. Aan alle overige zijden staan andere gebouwen met een gemengde bestemming. Op circa 450 meter ten noordoosten van de locatie ligt station Amsterdam Bijlmer Arena, met de Arena Boulevard en Johan Cruijff Arena. De



Figuur 1.1: Ligging plangebied in Amsterdam (bron: pdok.nl)



Figuur 1.2: Ligging plangebied in wijk Amstel III (bron: pdok.nl)



Figuur 1.3: Luchtfoto met begrenzing plangebied (rood omrand) (bron: pdok.nl)

ligging van het plangebied is weergegeven in figuren 1.1 en 1.2.

Het perceel staat kadastraal bekend als sectie M nummer 441. De oppervlakte van het perceel bedraagt 2.825 m<sup>2</sup>, echter omvat het plangebied slechts de zuidelijke helft van dit perceel. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 1.075 m<sup>2</sup>. De begrenzing van het plangebied en een luchtfoto van de omgeving is weergegeven in figuur 1.3.

### 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 1.4.

#### 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.

Het gewenste IKC is niet rechtstreeks toegestaan binnen deze bestemming, aangezien in artikel 6.3 onder h is opgenomen dat geluidsgevoelige functies niet zijn toegestaan. Hiervoor moet van het bestemmingsplan afgeweken worden.

De locatie heeft tevens de aanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied' toegewezen gekregen. In artikel 6.5 is het volgende bepaald:

- a. Het bevoegd gezag kan het aantal m<sup>2</sup> bvo voor een functie kantoor, zoals op de verbeelding binnen de maatvoeringsvlakken "maximum vloeroppervlak; (bvo) (m<sup>2</sup>)" aangeven, op verzoek verminderen.
- b. Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen en binnen de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsbevoegdheid' de bestemming wijzigen naar wonen of een

- c. andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. daarbij gelden de volgende criteria:
  1. Het gestelde in artikel 6.2 heeft onverminderde toepassing.
  2. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden dan wel elders duurzaam verzekerd te zijn.
  3. Bij woningbouw geldt een maximum parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning, voor overige functies gelden de parkeernormen zoals aangegeven op de bij deze regels behorende parkeertabel.

Figuur 1.4: Uitsnede geldend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Het gewenste IKC kan middels deze wijzigingsbevoegdheid functioneel toegestaan worden.

#### Maatvoering

In het geldende bestemmingsplan is voor het plangebied een maximum bebouwingspercentage opgenomen, namelijk 30%. Ter plaatse van het noordelijke deel van het perceel waar het plangebied deel van uitmaakt kadastraal bekend als sectie M nummer 441) is reeds een vergunning verleend voor de realisatie van een woontoren. Het maximum bebouwingspercentage is voor die ontwikkeling reeds overschreden. Het IKC zal deze overschrijding alleen maar doen toemenen.

Naast het bebouwingsoppervlak is in het plangebied ook een maximale bouwhoogte vastgelegd in het geldende bestemmingsplan, namelijk 30 meter. De gewenste nieuwbouw krijgt een hoogte van circa 19 meter en is daarmee passend binnen deze maatvoeringseis. In verband met de overschrijding van het maximale bebouwingspercentage 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 onderbouwing is een onderdeel van deze omgevingsvergunning.

#### Conclusie

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 afwijkingsmogelijkheid. 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 memo opgesteld. 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

Het plangebied ligt in het kantoren- en bedrijvengebied Amstel III in Amsterdam Zuidoost. Amstel III wordt begrensd door de spoorlijn Amsterdam – Utrecht in het oosten en door de A2 in het westen. Aan de zuidkant grenst het gebied aan de Meibergdreef en aan de noordkant aan het Arenagebied. Het gebied werd in de jaren tachtig opgeleverd en biedt ruimte aan een groot aantal dienstverlenende bedrijven. Amstel III is 250 ha. groot en bestaat uit een kantorenzone met

720.000 m<sup>2</sup> bvo en een bedrijvenzone. Sinds 2011 heeft de gemeente Amsterdam het voornemen Amstel III te herontwikkelen van kantorengedebied naar een gemengde stadswijk.

De locatie is gelegen aan het adres Hogehilweg 10 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.



Figuur 2.1: Vogelvluhtaanzicht op plangebied in huidige situatie (vanuit zuiden) (bron: maps.google.nl)

De omgeving wordt gekenmerkt door een efficiënt raamwerk van verkeersroutes en watergangen, eveneens een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit. In figuur 2.1 zijn deze structuren goed herkenbaar.

In de voormalige situatie stond er een kantoorgebouw in het plangebied met een bouwhoogte van circa 14-15 meter. Ten noorden van het perceel is ruimte voor parkeren. In figuren 2.2 en 2.3 zijn aanzichten op de voormalige bebouwing weergegeven.



Figuur 2.2: Aanzicht gebouw vanuit noorden (bron: Google Streetview)



Figuur 2.3: Aanzicht gebouw vanuit zuiden (bron: Google Streetview)

Medio 2022 is het kantoorpand gesloopt en wordt het perceel bouwrijp gemaakt (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Aanzicht huidig perceel vanuit noorden (bron: Google Street-view)

## 2.2 Toekomstige situatie

Het plangebied is gelegen in deelgebied SPOT, midden in Amstel III. In lijn met het Ontwikkelperspectief Amstel III wordt deelgebied SPOT 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 (zie figuur 2.5 voor een sfeerimpressie).



Figuur 2.5: Sfeerimpressie toekomstige bebouwing (bron: Bureau B+B)

### 2.2.1 Bebouwing

Het toekomstige IKC is gelegen ten zuiden van de twee beoogde woontorens die aan de zuidzijde van de Hogehilweg gerealiseerd worden (zie figuur 2.6). De omliggende bebouwing biedt een variatie van bouwhoogten, de openbare ruimte wisselt in schaal, maat en karakter. In de aangrenzende gebouwen zijn op maaiveld bedrijven en horeca gehuisvest, in de hoogbouw zijn appartementen opgenomen.

De school is trapsgewijs opgebouwd in 4 bouwlagen tot een hoogte van ca. 19 meter. De dakterrassen die daardoor ontstaan worden ingericht als speelterrassen voor de kinderen. De randen zijn voorzien van plantenbakken en hebben een groene uitstraling met overhangende planten (zie figuur 2.7).

Het gebouw wordt omringd door verscheidene hoge nieuwe woontorens en bestaande gebouwen. De zonnestudie toont dat hittestress / blootstelling aan direct zonlicht een punt van aandacht is. De uitgevoerde studie naar windbelasting toont geen bijzonderheden.



Figuur 2.6: Plattegrond bouwvolume ten opzichte van omgeving (bron: Rudy Uytenhaak + partners architecten)



Figuur 2.7: Opbouw bouwvolume (bron: Rudy Uytenhaak + partners architecten)

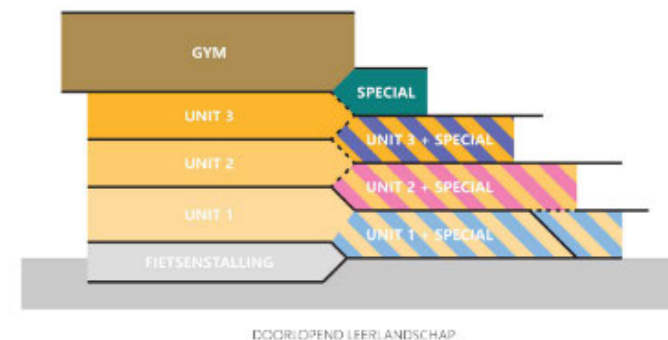
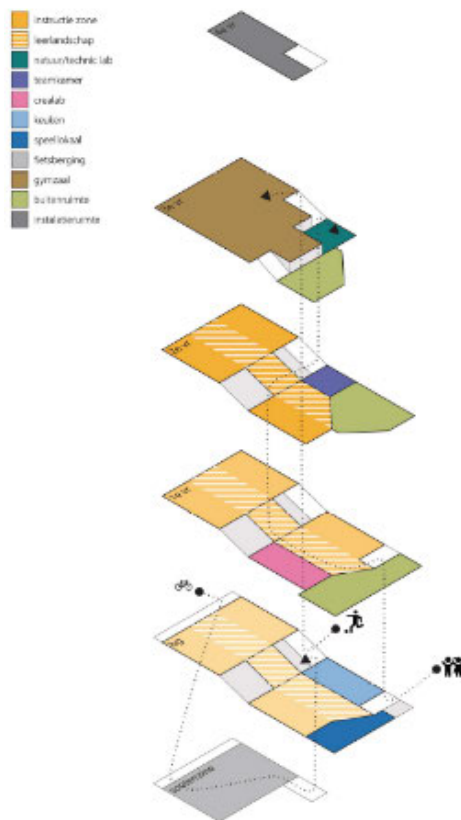
### 2.2.2 Programma

In het beoogde Integraal Kind Centrum (IKC) zijn onderwijs, kinderopvang, peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang gebundeld.

In het gebouw zal met name basisonderwijs gevestigd zijn, maar er zullen ook verschillende soorten kinderopvang en een gymzaal aanwezig zijn. Er wordt uitgegaan van een schoolgebouw geschikt voor 450 leerlingen, inclusief een gymvoorziening en twee groepen VVE (voor- en vroeg-schoolse educatie). Onder andere op basis van de onderwijsverordening van de gemeente Amsterdam komt dit neer op 3.037 m<sup>2</sup> BVO, exclusief buitenruimte en fietsenstalling (tabel 2.1).

Tabel 2.1 Programma IKC (Programma van eisen, 26 mei 2021)

| Onderdeel                     | Omvang (m <sup>2</sup> bvo) |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Basisonderwijs 450 leerlingen | 2.255                       |
| Gymzaal                       | 552                         |
| VVE                           | 230                         |
| <b>Totaal</b>                 | <b>3.037</b>                |



Figuur 2.7: Programma (bron: Rudy Uytenhaak + partners architecten)

### 2.2.3 Ontsluiting en parkeren

Wat verkeer betreft staat veiligheid voorop. Ouders en kinderen zullen vooral vanuit het autoluwe gebied (noordzijde) de school benaderen. De entreezijde van de school is beoogd aan de zijde van het schoolplein (noordzijde). Kiss & ride zal plaatsvinden op de Hogehilweg, vanwaar de leerlingen naar school kunnen lopen. De school omvat eveneens een sportzaal, deze zal voor gebruik door derden een separate toegang krijgen.

#### Fietsen

De fietsparkeerplaatsen van het IKC dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Deze zullen daarom in het souterrain gerealiseerd worden. Hier zijn 24 fietsparkeerplaatsen voor docenten en 140 voor de leerlingen. Op maaiveld zijn er nog 3 scooterparkeerplaatsen beoogd.

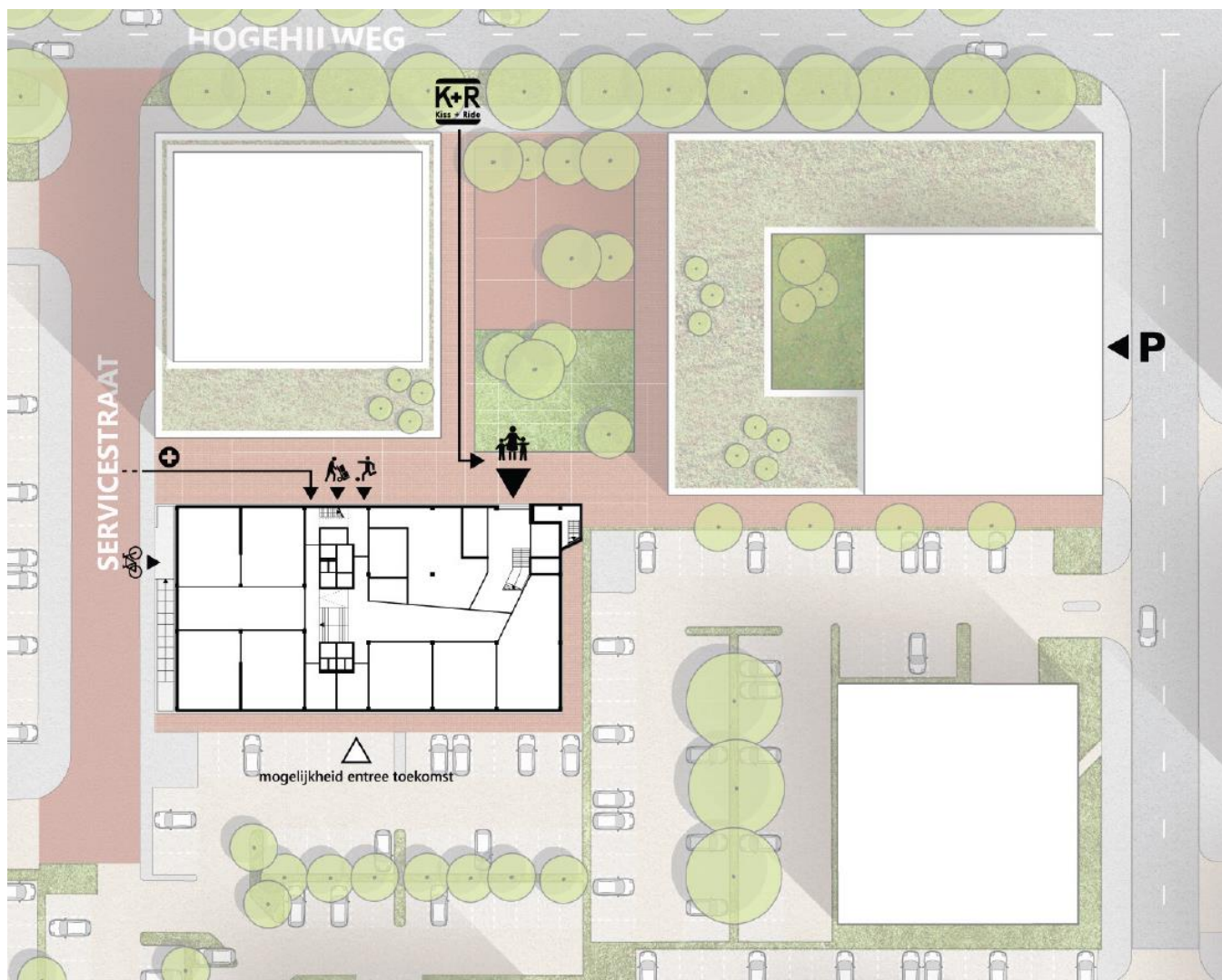
#### Auto

De gemeente Amsterdam heeft gesteld dat er geen voorzieningen voor auto's worden aangelegd. Halen en brengen kan dan alleen aan de Hogehilweg. Bezoekers en personeel zal elders moeten parkeren of te voet/ per fiets of met het openbaar vervoer komen.

#### Openbaar vervoer

Het IKC is gelegen op korte afstand van metrostation Bullewijk (350 meter). Ook het treinstation Amsterdam Bijlmer Arena is relatief korte afstand gelegen (1 km). Over de Hondsrugweg ligt een buslijn. Hiermee is het plangebied goed ontsloten met het openbaar vervoer.

Een globale weergave van de ontsluitingswijzen rondom het plangebied is weergegeven in figuur 2.8.



Figuur 2.8: Overzicht ontsluitingswijzen en entrees (bron: Rudy Uytengaak + partners architecten)

#### 2.2.4 Duurzaamheidsambities

In het project zijn veel plekken met groen, beplanting en mogelijkheden voor biodiversiteit. Het ontwerp van de daken, terrassen en plantenbakken wordt verzorgd door landschapsarchitect B+B. Het dak van de gymzaal vullen we in met PV panelen, retentiedak en een bruindak. Het dak van de berging en het dak van de fietsenstalling krijgen een groendak. Het dak van de gymzaal krijgt een retentiedak. Het water van de speelterrassen wordt opgevangen in een bassin in de kelder, waardoor het water vertraagd wordt afgevoerd.

Bij alle materiaalkeuzes wordt rekening gehouden met losmaakbaarheid, levensduur en milieu-impact van de materialen. De basis van het gebouw is een flexibel indeelbare kolomstructuur met kanaalplaten. Door alle techniek en faciliteiten zoals sanitair in de middenbeuk te plaatsen is de ruimte eromheen vrij indeelbaar en flexibel voor toekomstige veranderingen in het programma. De kanaalplaten worden niet voorzien van druklagen, zodat deze in de toekomst voor een groot deel herwinbaar zijn. De gevel bestaat uit aluminium kozijnen en keramische banden, die door het ophangstelsel in zijn geheel demontabel zijn. De keramische elementen hebben een beperkte dikte, waardoor er weinig energie en materiaal verloren gaat. Bovendien veroudert het materiaal bijna niet.

## 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 enkelvoudige 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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>1</sup>

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 wordt een IKC mogelijk gemaakt. Door de aard en omvang van de ontwikkeling moet het initiatief beschouwd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Om deze reden is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Deze onderbouwing is opgenomen in de bijlagen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

#### *Passend binnen behoefte van het ruimtelijk verzorgingsgebied*

Voor de onderbouwing van de behoefte is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Voor onderwijsvoorzieningen is het verzorgingsgebied het gebied waarbinnen de school zijn (voornaamste) gebruikers vindt. In het geval van het IKC aan de Hogehilweg in Amsterdam is het verzorgingsgebied het gebied Amstel III.

Op basis van de verwachte vraag en aanbod in Amstel III en trends en ontwikkelingen wordt geconcludeerd dat met dit initiatief wordt voorzien in een behoefte:

- Doordat Amstel III de komende jaren verandert van kantorengedebied naar woon-werkgebied zal het aantal inwoners, en met name het aantal kinderen, in Amstel III enorm toenemen. Op dit moment wonen er nauwelijks kinderen in de wijk, maar naar verwachting zullen er in 2030 circa 757 kinderen t/m 3 jaar wonen en circa 1.026 kinderen van 4 t/m 12 jaar. Deze enorme toename

vraagt ook om voldoende voorzieningen voor onderwijs en kinderopvang.

- Op dit moment is er geen enkele basisschool in het gebied Amstel III, en staan er 2 gepland om te openen in 2023 en 2024. Volgens de Amsterdamse referentienorm voor gemengd stedelijke woonmilieus is er bij 10.000 woningen een behoefte aan 6 á 7 basisscholen. Dit geeft nog een restbehoefte van 4 á 5 basisscholen. Dat betekent dat het initiatief in een kwantitatieve behoefte voorziet binnen het verzorgingsgebied.
- Ook zijn er in de directe omgeving geen kinderdagverblijven en buitenschoolse opvangen te vinden. De dichtstbijzijnde liggen aan de andere kant van het spoor en water (fysieke barrière). Bij de Amsterdamse referentienorm voor basisonderwijs wordt al rekening gehouden met een integrale vestiging van primair onderwijs met KDV en BSO. Los daarvan zou op basis van het aantal kinderen in 2030 behoefte zijn aan circa 7 KDV's en 5 á 6 BSO's in Amstel III (o.b.v. algemene kengetallen).
- Het initiatief speelt ook nadrukkelijk in op de kwalitatieve behoefte. Vanuit de trends, maar ook uit beleid voor Amsterdam Zuidoost, blijkt dat steeds meer kinderen intensievere begeleiding nodig hebben. Het type onderwijs en kinderopvang dat het beoogde IKC zal bieden zorgt ervoor dat elk kind de kans krijgt om zich te ontwikkelen op eigen tempo en manier: kansgelijkheid in het onderwijs. Een nieuw, modern schoolgebouw kan bovendien inspelen op de behoefte op het gebied van gezondheid, duurzaamheid en flexibele inzetbaarheid van ruimte.

<sup>1</sup> 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).



De realisatie van een IKC aan de Hogehilweg in het gebied Amstel III past ook binnen de vigerende beleidskaders:

- Ten behoeve van de leefbaarheid bij woningbouwontwikkelingen dienen gelijktijdig de bijbehorende voorzieningen te worden ontwikkeld. Gedurende de woningbouwontwikkelingen in Amstel III moet ook de realisatie van voorzieningen zoals scholen gaan beginnen.
- In de wijk Zuidoost zijn kansenongelijkheid en leefbaarheid twee centrale opgaven, welke voor een deel aangepakt worden met onderwijs, waar dit initiatief dus ook invulling aan geeft:
  - Het IKC biedt naast basisonderwijs ook opvang voor kinderen van 0-4 jaar.
  - Doordat dit IKC op meerdere manieren passende methoden van onderwijs en kinderopvang biedt, krijgt elk kind hier de kans om zich te ontwikkelen op eigen tempo en manier.
  - Met de realisatie van een IKC in de wijk wordt onderwijs en kinderopvang laagdrempelig en bruikbaar in brede zin: van 0-12 jaar, van 07:00 tot 19:00.
  - Het schoolplein en gymzaal biedt mogelijkheden voor schoolactiviteiten en activiteiten voor de buurt, waarbij het schoolplein ook als buurtplein fungeert.
- Ook ligt het initiatief in lijn met de ambities van het integraal huisvestingsplan, aangezien het IKC gerealiseerd wordt vanwege een stijgende behoefte door de woningbouw in Amstel III. Hierbij wordt voor een soepele overgang gezorgd tussen kinderopvang en basisonderwijs voor alle kinderen van 0-12 jaar.
- Tot slot wordt bij dit IKC aandacht besteed aan de samenwerking van kinderen en ouders met verschillende achtergronden. Hierbij kan op meerdere manieren geschakeld worden tussen de meest passende manieren van onderwijs voor het kind.

#### *Geen onaanvaardbare leegstandseffecten*

Het is niet te verwachten dat de ontwikkeling van dit IKC zal leiden tot onaanvaardbare leegstand. Het aantal woningen dat in de komende 5 jaar in Amstel III zal worden gerealiseerd is dermate groot dat er na realisatie van dit initiatief, en de twee reeds geplande basisscholen, een behoefte zal blijven bestaan voor basisscholen in het gebied. Daarmee zijn de effecten van de ontwikkeling per saldo positief en is er géén sprake van onaanvaardbare, structurele leegstand met negatieve effecten op het woon, leef- en ondernemersklimaat.

#### *Gesitueerd binnen bestaand stedelijk gebied*

Voor de onderbouw via de Ladder is relevant of de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt binnen of buiten het bestaand stedelijk gebied. In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangegevoerd: *'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'*.

Bovenstaand is ook het geval op de planlocatie. De huidige bestemming betreft immers 'Gemengd', wat gezien moet worden als een 'stedelijke' bestemming. Tevens heeft de omliggende bebouwing de bestemming 'Gemengd'. De planlocatie kan vanwege deze bestaande stedelijke bestemming als bestaand stedelijk gebied worden aangemerkt. Dit maakt een verder motivering op dit punt niet nodig.

### **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.

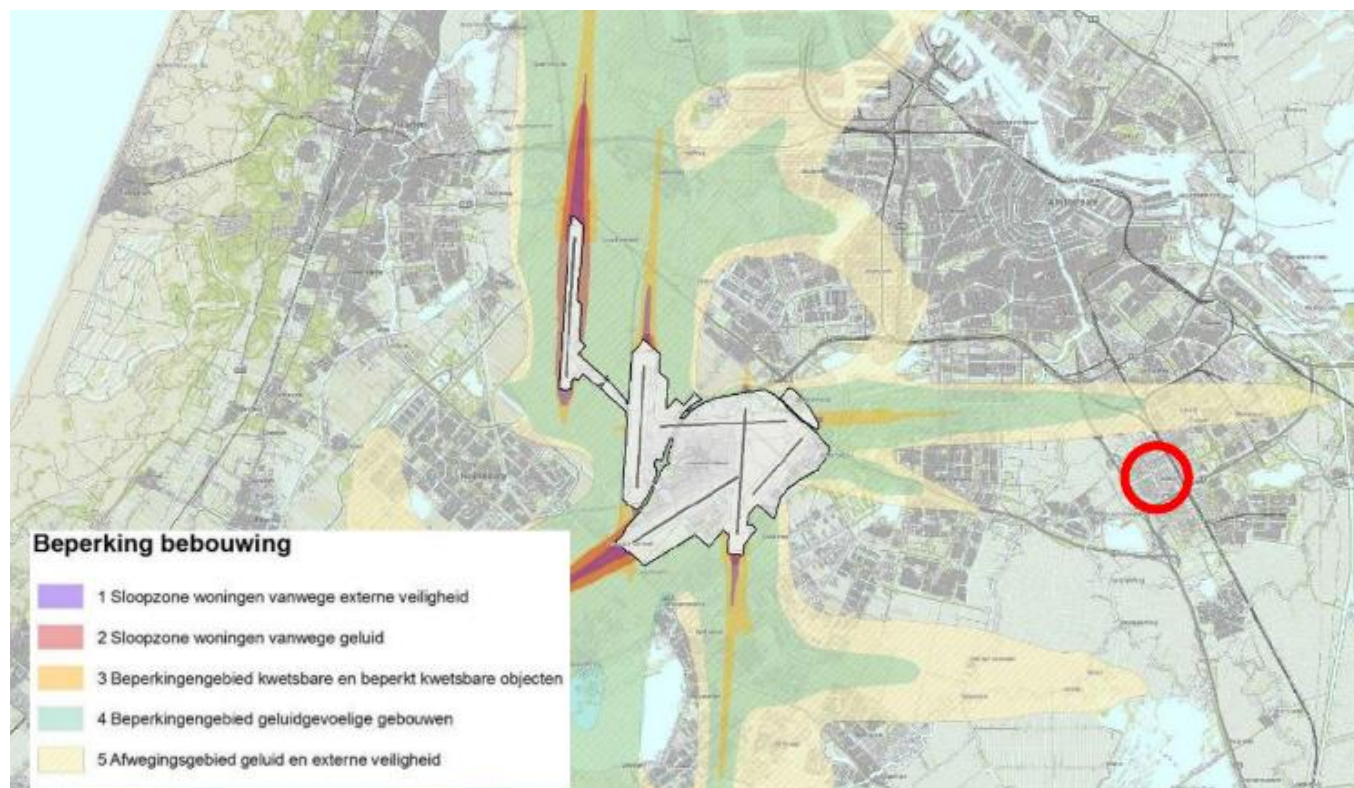
In het LIB worden vijf zones (LIB 1 t/m 5) onderscheiden waar beperkingen gelden voor bebouwing, activiteiten en gebruiksfuncties. In het kader van externe veiligheid wordt zowel rekening gehouden met het individuele risico, dus de kans dat een persoon op de grond komt te overlijden als gevolg van een 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 verzekeren. Het besluit werkt door in gemeentelijke bestemmingsplannen. De handhaving kan plaatsvinden op de wijze als voor die plannen is voorzien.

#### Doorwerking plangebied

In figuur 3.1 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 19 meter de toetshoogtes niet overschrijdt.



Figuur 3.1: Luchthavenindelingbesluit Schiphol (plangebied rood omcirkeld) (bron: LIB)

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

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

De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kunnen we voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau houden. Dit betekent dat in Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd; de ruimte voor economische ontwikkeling wordt altijd in samenhang met dit uitgangspunt beschouwd. Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van onze inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen om onze provincie

sociaal-inclusief te houden. Maar ook om de grote investeringen op te brengen die nodig zijn voor onder meer de transitie naar een duurzame energiehuishouding, de overgang naar een circulaire economie en het behoud van ons karakteristieke landschap.

Deze visie laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik

van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetsen we vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe we omgaan met opgaven die op onze samenleving afkomen en die we willen faciliteren. Dat doen we door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

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

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver. Van de kansen die onze kusten bieden voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling in Dynamisch schiereiland tot de economische mogelijkheden die de transitie naar duurzame energie bieden voor de 'draaischijven' Den Helder en NZKG. De be-

wegingen verbinden deze economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het metropolitaine landschap nadrukkelijk onderdeel te maken van het gehele metropolitaine systeem, inclusief de verstedelijking, alsook om de agrifoodsector te ondersteunen als partner om de biodiversiteit te vergroten.

#### Doorwerking 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 metropolitain 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 IKC, als onderdeel van 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. Het

IKC maakt deel uit van deze transformatie. 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. Het IKC maakt deel uit van deze mix.

### 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 hoofdoelen 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 Amsterdammers, 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.

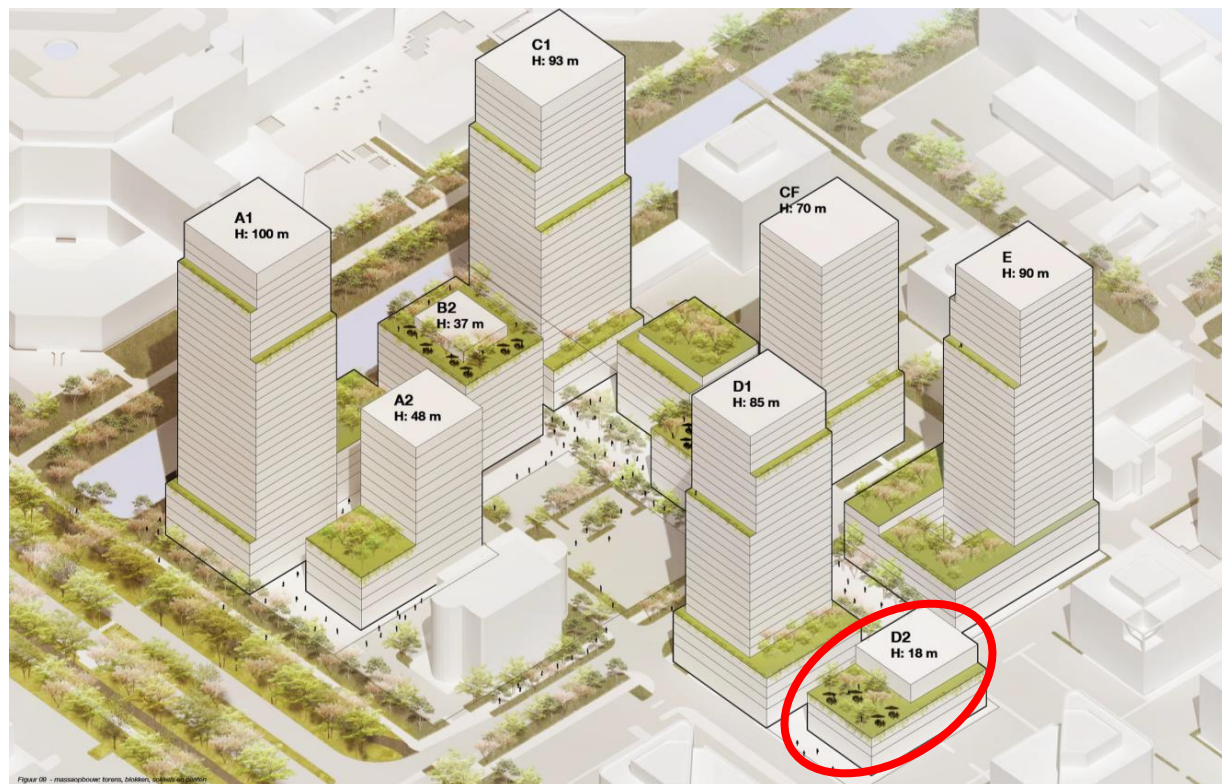
### 3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

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 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

Het plangebied is gelegen in deelgebied SPOT, onderdeel van Amstel III. Deelgebied SPOT wordt 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. Binnen het gebied worden daarom meerdere hoge bouwvolumes gerealiseerd (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Indicatieve verbeelding omliggende bebouwing (Bron: Stichting Zonova)

Het IKC zelf krijgt een hoogte van 20,3 meter, waarmee het bouwvolume zelf niet is aan te merken als hoogbouw. De beoogde hoogbouw in de directe omgeving van het IKC heeft echter wel zijn impact op het windklimaat op maaiveldniveau. Er is daarom een windhinderstudie uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen.

In het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Windluwe condities heersen rond het schoolgebouw, welke gekenmerkt worden door windhinderklasse A en B. Deze condities lenen zich uitstekend voor alle voetgangersactiviteiten (doorlopen, slenteren en langdurig

zitten). Daarnaast bevinden de hoofdentree en de entree voor de fietsenstalling zich in bovengenoemde windluwe condities, wat resulteert in een comfortabel gebruik;

- Windrijkere condities treden lokaal op in de doorgang tussen Toren D (Kavel Z) en het schoolgebouw, en ter plaatse van de zuidwestelijke gebouwhoek van het schoolgebouw. Deze condities worden gekenmerkt door windhinderklasse C en lenen zich uitsluitend nog voor de activiteiten slenteren en doorlopen. Deze activiteiten komen overeen met het gewenste gebruik van de openbare buitenruimten rondom het schoolgebouw;
- In de noordwestelijke gevel bevindt zich een entree welke in bovengenoemde windrijkere condities ligt. Deze entree wordt gebruikt voor calamiteiten, het lossen van goederen en biedt toegang tot de gymzaal in de avonden en weekend. De zone met klasse C bevindt zich 2% boven de grenswaarde van klasse B, wat resulteert in het gegeven dat lokaal aan de entree het circa 2% van het jaar lokaal harder zal waaien dan gewenst. Dit in combinatie met het beperkte gebruik van de entree op jaarlijkse basis komt dit dermate gering voor dat klasse C acceptabel is bij de entree. Er geldt geen risico op windgevaar in de openbare buitenruimte;
- Op de private buitenruimten geldt een sterk windluw klimaat, welke gekenmerkt wordt door windhinderklasse A met enkele zones klasse B. Deze condities lenen zich uitstekend voor alle voetgangersactiviteiten waardoor de private buitenruimten comfortabel geacht worden als speelplaats voor de leerlingen;
- Daarnaast geldt er geen windgevaar op de private buitenruimten.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat het windklimaat rondom het IKC De Metropool acceptabel is en voldoet aan de richtlijnen van de Gemeente

Amsterdam voor Amstel III. Uitzondering hierop is de genoemde entree voor calamiteiten en goederen/ de avond- en weekendentree. De overschrijding komt hier echter dermate weinig voor, dat dit acceptabel wordt geacht.

### 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 bereedeneerde 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, waardoor 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. 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 marktvrage;
- toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

**Doorwerking plangebied**

In de ontwikkelstrategie van Amstel III is opgenomen dat het kantoorvolume in het gebied in principe gelijk moet blijven. Tijdelijk zal dit voor een lager kantoorvolume zorgen door de kantoren die worden gesloopt, met het voordeel dat hiervoor nieuwe, duurzame gebouwen terugkomen

Voorliggend project is in lijn met de kantorenstrategie, omdat een monofunctionele kantoorlocatie wordt getransformeerd tot een centrumstedelijk woonmilieu dat gekenmerkt wordt door een mix van wonen, werken en stedelijke (maatschappelijke) voorzieningen, zoals het beoogde IKC. Door de herontwikkeling zullen weliswaar kantoorruimtes komen te vervallen, maar elders in het gebied zal middels verdichting worden ingezet op het mogelijk maken van nieuwe kantoorruimtes. Gebiedsbreed zal aandacht moeten blijven bestaan dat het oppervlakte aan kantoorruimtes gelijk blijft.

## 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 er een Integraal Kind Centrum gerealiseerd op een perceel dat momenteel enkel in gebruik is voor kantoordoeleinden.

#### 4.1.2 Onderzoek

##### Autoparkeren

Met dit plan wordt een integraal kindcentrum 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).

Scholen op basis van 2 leerlijnen (17 groepen) die gesitueerd zijn buiten de ring (A10) hebben op basis van de beleidsuitgangspunten recht op 8 maatschappelijke parkeervergunningen. Omdat er in dit gebied gekozen is om géén vergunningen

uit te geven voor maaiveld parkeren, zal er hier een gelijkwaardig alternatief geboden moeten worden vanuit de gemeente. Parkeren op eigen terrein is niet haalbaar. Vanuit de Gemeente Amsterdam afdeling Maatschappelijke Voorzieningen is een intentieverklaring opgesteld waarin wordt gesteld dat er parkeerplaatsen geregeld worden voor de werknemers in de parkeergarages van de gemeente Amsterdam. Deze intentieverklaring is toegevoegd aan de omgevingsstukken.

##### Fietsparkeren

Over de Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 een positief besluit genomen door het college van B&W en is deze op 14 maart 2018 vastgesteld in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren.

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn in tabel 3.7 normen voor aantal fietsparkeerplekken voor leerlingen bij basisscholen vastgesteld. Het minimale aantal fietsparkeerplekken is gesteld op 2-5 parkeerplekken per 10 leerlingen afhankelijk van het fietsgebruik van de leerlingen. Er wordt daarom rekening gehouden met minimaal 3,5 parkeerplek per 10 leerlingen, tenzij wordt verwacht dat meer fietsparkeerplekken nodig zijn bijvoorbeeld omdat de omgeving van de school autoluw is. Voor een alles-in-één-school met 400 leerlingen is daarom voor minimaal 140 fietsen parkeerruimte nodig (leerlingen). Vanwege de autoluwheid in dit gebied is er gekozen voor 140 fietsparkeerplekken + 24 fietsparkeerplaatsen voor docenten en overig personeel.

Het Parkeerbeleid in de gemeente Amsterdam is er op gericht om het fietsparkeren op te lossen op eigen terrein. Voorwaarde daarbij is dat er voldoende terrein geleverd wordt

(anders dan footprint schoolgebouw en minimale afmeting schoolplein) om het fietsparkeren goed te kunnen faciliteren. In het geval van IKC Hogehilweg is dit niet mogelijk gebleken. Om die reden is er in overleg met Projectteam Spot van de gemeente besloten voor een parkeeroplossing (voor fietsen) te kiezen onder het gebouw en om deze aanvullend te bekostigen.

##### Verkeer

Er is door de gemeente Amsterdam een verkeersonderzoek uitgevoerd voor dit project. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.

##### *Verkeersproductie*

Het te ontwikkelen plan genereert op etmaalbasis iets meer autoverkeer (circa 30 extra vertrekken en aankomsten per etmaal) ten opzichte van de autonome situatie 2033. Het totaal aantal verplaatsingen (auto, fiets en OV) ligt 360 hoger dan in de autonome situatie.

##### *Effecten op het netwerk*

Door de minimale verandering in verkeersproductie zijn de effecten op het netwerk verwaarloosbaar. Percentueel gezien zijn de veranderingen ten opzichte van de autonome situatie in 2033 verwaarloosbaar.

##### *Kruispuntbelastingen*

Door het extra verkeer van en naar het plangebied blijft de belasting op de kruispunten circa gelijk. Veel van deze kruispunten zijn al op maximale capaciteit, maar vallen volgens het model nog binnen de normen. Door het geringe planeffect is dit niet de oorzaak van de hoge belastingen, maar is dat toe te schrijven aan de groei van het verkeer door alle ontwikkelingen in en rondom het gebied.



### 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

Het plangebied ligt op een afstand van circa 260 meter van een spoorlijn (Amsterdam –Utrecht). Deze spoorlijn is opgenomen in het Geluidregister Spoor. Op basis van het vastge-

stelde geluidproductieplafond (maximaal 68 dB) is de geluidzone 600 meter van het spoor. Het plangebied ligt binnen deze zone.

Het plangebied ligt bovendien binnen de geluidszone van de Hogehilweg/Hettenheuvelweg (vanaf hier: Hogehilweg, 50 km/u), de Hondsrugweg (50 km/u), de Karspeldreef/Hessenbergweg (vanaf hier: Karspeldreef, 50 km/u), de Hullenbergweg (50 km/u), de Holterbergweg (50 km/u) en de Rijksweg A9 (100 km/u).

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van de metrolijn die parallel aan het spoor loopt.

In verband met de ligging binnen diverse geluidszones is een akoestisch onderzoek (spoor)wegverkeerslawaai uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen van onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

#### *Spoorlijn*

De geluidbelasting afkomstig van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht bedraagt op zijn hoogst 41 dB ter plaatse van het toetspunt op de 2e verdieping op de zuidgevel. De voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt nergens overschreden. Het volgen van een hogere waardeprocedure voor de spoorlijn Amsterdam – Utrecht is niet aan de orde.

#### *Wegen*

De geluidbelasting bedraagt op zijn hoogst 46 dB ter plaatse van het toetspunt op de 2<sup>e</sup> verdieping op de westgevel vanwege de Hondsrugweg en 46 dB ter plaatse van het toetspunt op de 2<sup>e</sup> verdieping op de zuidgevel vanwege de Karspeldreef. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden. Een hogere waarde voor wegverkeerslawaai is niet aan de orde.

#### *Cumulatie*

Aangezien voor geen van de geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is cumulatie op basis van de wet Wgh niet nader onderzocht. Wel is in het kader van de benodigde gevelwering en het woon- en leefklimaat de geluidbelasting van weg- en railverkeerslawaai gecumuleerd.

De geluidsbelasting van alle wegen bedraagt maximaal 55 dB. De geluidbelasting van alle bronnen samen (wegverkeer en railverkeer) bedraagt ook maximaal 55 dB.

De gecumuleerde geluidbelasting van weg- en railverkeer bedraagt ten hoogste 55 dB ter plaatse van de westgevel (2e etage). De vereiste karakteristieke geluidwering  $G_{a;k}$  bedraagt dan maximaal  $55 - 33 = 22$  dB. Een dergelijke gevelwering wordt in de praktijk bij nieuwbouw vrijwel altijd behaald. Nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels is niet nodig.

### 4.2.3 Conclusie

Omdat de voorkeursgrenswaarden van 55 dB voor railverkeer en 48 dB voor wegverkeer niet worden overschreden is het niet nodig om een hogere waarde aan te vragen. Toetsing aan het hogere-waardenbeleid van de gemeente Amsterdam is niet aan de orde. Het aspect (spoor)wegverkeerslawaai zorgt niet voor belemmeringen.

## 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).

#### 4.3.2 Onderzoek

In paragraaf 4.1 is aangetoond dat het plan een verkeersaan-trekkende werking heeft van 30 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een toename van de hoeveelheid stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Middels de NIBM-tool kan worden berekend of deze toename al dan niet in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Hiernaast is de NIBM berekening weergegeven.

#### als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

| Jaar van planrealisatie  |                                       | 2024 |
|--|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan  |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)   |                                       | 30   |
| Aandeel vrachtverkeer  |                                       | 5,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer  | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,03 |
|  | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,01 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                       |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>   |                                       |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig</b> |                                       |      |

Figuur 4.1: Uitkomst NIBM-tool

Zoals de bovenstaande berekening laat zien, is de toename van het aantal verkeersbewegingen 'niet in betekende mate' van invloed op de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

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 <sub>2</sub><br>µg/m <sup>3</sup> | PM <sub>10</sub><br>µg/m <sup>3</sup> | PM <sub>10</sub> overschrij-<br>dingsdagen | PM <sub>2.5</sub><br>µg/m <sup>3</sup> | Jaar |
|-------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|--|------|
| 16015730    | 14,2                                 | 15,0                                  | 6,0  | 7,5                                    | 2030 |
| 1091555     | 14,1                                 | 14,6                                  | 6,0  | 7,2                                    | 2030 |
| 1091556     | 14,1                                 | 14,6                                  | 6,0  | 7,2                                    | 2030 |
| 1093259     | 13,7                                 | 14,5                                  | 6,0  | 7,2                                    | 2030 |
| <b>Norm</b> | <b>40</b>                            | <b>40</b>                             | <b>35</b>                                  | <b>25</b>                              |      |

In het Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen is beschreven wat de richtlijnen zijn voor gevoelige bestemmingen. Een IKC 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 kunnen de Hondsrugweg en de Karspeldreef als een drukke weg gezien worden. Het IKC ligt echter op een grotere afstand van 50 meter van deze wegen. De Hondsrugweg wordt bovendien in de nabije toekomst herontwikkeld tot langzaamverkeersroute. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede. Geconcludeerd kan worden dat er bij het IKC 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

#### *Milieuhinder van de omgeving op het plangebied*

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

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

Binnen een straal van 10 meter om het plangebied bevinden zich enkele adressen die relevant zijn en waar niet voldaan kan worden aan de richtafstand van 10 meter. Relevant voor de ontwikkeling van het IKC zijn met name de naastgelegen percelen aan de Hogehilweg 12 en 8. Omdat bedrijfsactiviteiten in theorie op het gehele perceel uitgevoerd kunnen worden, en de richtafstand gemeten moet worden tot aan de uiterste grens waar bouwwerken ten behoeve van het IKC kunnen staan, kan hier een knelpunt ontstaan. Voor deze adressen is daarom een nadere beoordeling vereist.

Opgemerkt wordt dat het kantoorpand gelegen aan de Hogehilweg 14 niet nader beoordeeld is. Ter plaatse van dit perceel is reeds een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van woningbouw (Kavel Z).

De overige percelen Hogehilweg 4, 6, en 16 liggen op meer dan 10 meter afstand van het beoogde IKC en zijn ook niet nader beoordeeld.

Uit de nadere beoordeling blijkt dat zowel op de Hogehilweg 12 als 8 enkel een kantoorverzamelgebouw aanwezig is. Een kantoorverzamelgebouw behoort tot milieucategorie 1, met een bijbehorende richtafstand van 0 meter na aftrek van één afstandstap conform VNG-systematiek. Voor de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten wordt hiermee voldaan aan de richtafstand en kan het IKC in principe naast de bedrijfsactiviteiten gerealiseerd worden.

Op het dak van de kantoorpanden staan verschillende installaties. De afstand van de perceelsgrens van Hogehilweg 12 tot aan de gevels van het beoogde IKC is ca. 1 meter. De afstand van de installaties op het dak van het bedrijfsverzamelgebouw tot de gevels van het IKC is echter ten minste 34 meter.

De afstand van de perceelsgrens van Hogehilweg 12 tot aan de gevels van het beoogde IKC is ca. 2 meter. De afstand van de installaties op het dak van het bedrijfsverzamelgebouw tot de gevels van het IKC is echter ten minste 45 meter.

Gelet op deze afstanden is het aannemelijk dat er aan het langtijdgemiddelde geluidniveau op de oost- en zuidgevel van het IKC wordt voldaan gedurende de dag-, avond- en nachtperiode aan de waarden die zijn gegeven in de VNG-

brochure. Deze waarden komen overeen met de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit 2.17. De aanwezige installaties zorgen voor het IKC gelet op de afstand van de installaties tot de nieuwbouw, naar verwachting voor geen belemmeringen. Ook worden de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

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

#### *Milieuhinder IKC op omgeving*

Een IKC is naast een milieugevoelige bestemming ook een milieubelemmerende bestemming. Direct ten noorden van het plangebied zijn twee woontorens voorzien, welke reeds vergund zijn (Kavel Z).

Het geluid van een school is formeel geregeld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierin zijn uitzonderingen opgenomen. Zo wordt het stemgeluid van spelende kinderen daarin niet getoetst aan de normstelling. Een school kan daardoor in de praktijk altijd voldoen aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, zodat geen belemmeringen voor een school optreden. Een school is een belangrijke functie binnen een woongebied. Daarom is het over het algemeen aanvaardbaar om hogere geluidsbelastingen dan gebruikelijk toe te laten rondom scholen. Omdat de geluiden beperkt zijn tot de dagperiode en de activiteit dus wenselijk is in een stedelijke omgeving, kunnen daarom hogere geluidsniveaus toch tot een aanvaardbare situatie leiden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. In dit onderzoek wordt de akoestische impact van het IKC op de woontorens inzichtelijk gemaakt. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat ter plaatse van de woontorens niet overal kan worden voldaan aan de richt- en grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en de maximale geluidsniveaus uit de Handreiking Bedrijven en milieuzoening (stap 2 en 3).

Om een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde woningen te waarborgen dienen er maatregelen getroffen worden.

#### *Bronmaatregelen*

Bronmaatregelen –zoals het beperken van het maximaal aantal kinderen, het beperken van de buitenspeeltijd of het realiseren van de buitenspeelplaatsen op een akoestisch gunstige positie- worden in dit stadium niet wenselijk en/of niet doelmatig geacht. In dit onderzoek wordt uitgegaan van maximaal 450 kinderen die gedurende gemiddeld elk 1 uur buiten spelen. Een halvering van de tijd óf een halvering van de kinderen zal zorgen voor een geluidreductie van 3 dB(A). Daarmee zal de overschrijding enkel worden verlaagd tot maximaal 62 dB(A).

#### *Overdrachtsmaatregelen*

De overschrijdingen vinden plaats op grote beoordelingshoogten (in ieder geval tot 25 meter hoogte). Afscherpende voorzieningen zullen een zeer beperkt effect hebben.

Afscherpende voorzieningen kunnen bijvoorbeeld gerealiseerd worden door middel van balustrades bij de speelplaatsen op de 1e, 2e en 3e etage.

Bij een hoogte van de balustrades van 1,5 meter zal een geluidreductie van circa 1 dB worden gerealiseerd. Bij een hoogte van 2,0 meter bedraagt de reductie circa 1,5 dB. De balustrades zorgen voor een (kleine) geluidreductie, maar

kunnen er niet voor zorgen dat voldaan zal worden aan de richt- en grenswaarden.

#### *Maatregelen bij ontvanger*

Geluidwerende voorzieningen bij de ontvangers kunnen uiteindelijk uitkomst bieden.

In een eerder stadium (2020) is al een globaal onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidbelastingen vanwege de boogde school. Dit onderzoek is weergegeven in het rapport 'Schoolplein Amstel III, Hogehilweg te Amsterdam' uitgevoerd door Cauberg Huygen B.V. met referentie 06716-53118-04, d.d. 10 september 2020. Destijds is wel van een andere invulling uitgegaan.

Door DGMR is vervolgens een onderzoek uitgevoerd naar de benodigde aanvullende voorzieningen (gevelmaatregelen) ter plaatse van de woontorens D1 en E. De voorzieningen zijn weergegeven in de notitie 'Maatregelen geluidsbelasting school' met kenmerk B.2017.1262.20.N001, d.d. 16 november 2020.

In voornoemde memo is de meest maatgevende ruimte onderzocht (geluidwering). Uit dit onderzoek blijkt dat de gevelwering (GA;k) circa 33-34 dB bedraagt. Deze gevelwering mag worden aangenomen voor zowel woontoren D1 als E.

De hoogst berekende waarde in het kader van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt afgerond 64 dB(A) etmaalwaarde. Een gevelwering van 64 – 35 = 29 dB is nodig om binnen in de appartementen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Uit de memo, opgesteld door DGMR op 16 november 2020, blijkt dat deze gevelwering (ruimschoots) wordt behaald.

De hoogst berekende waarde in het kader van de maximale geluidniveaus bedraagt 78 dB(A) in de dagperiode. Een geluwering van  $78 - 55 = 23$  dB is nodig om binnen in de appartementen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Uit de memo, opgesteld door DGMR op 16 november 2020, blijkt dat deze geluwering (ruimschoots) wordt behaald.

De reeds aanwezige geluwering ter plaatse van de woontoren D1 en E is (ruimschoots) voldoende om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. De berekende geluidbelastingen vormen geen knelpunt voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.4.3 Conclusie

De onderdelen 'bedrijven en milieuzonering' en 'industriela-waai' 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.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd 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.

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.

#### 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 4.2 toont deze risicobronnen in de omgeving van de ontwikkellocatie.

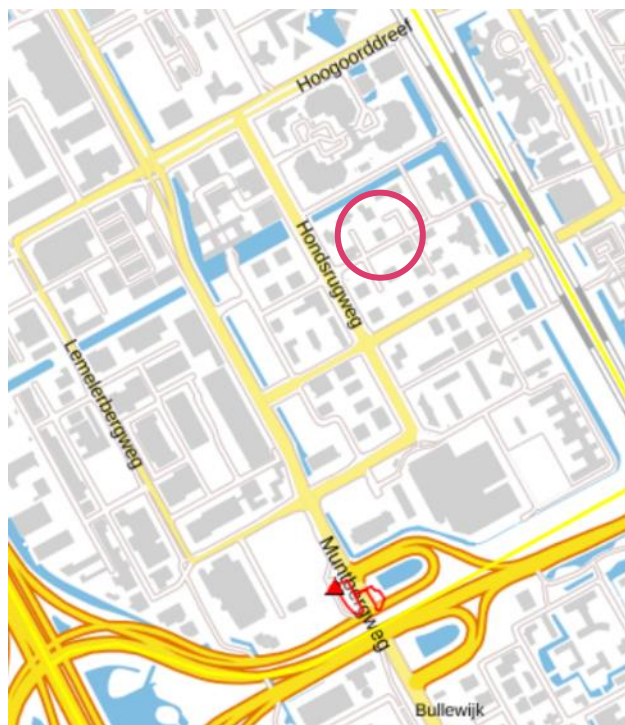
##### LPG tankstation

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 635 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, LT2 en GF3. 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 590 meter van de A9. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is nodig.



Figuur 4.2: Risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie (gele lijnen wegen/spoorlijn + rood pictogram bij LPG tankstation) (bron: risicokaart.nl)

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, LT2 en GF3. 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 oosten 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 297 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 waaraan de plannen worden getoetst.

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.

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

- Ten aanzien van toxische scenario's geldt dat de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in het gebied verbeterd kunnen worden door de aanwezige gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn. In gebouwen dient eveneens het centrale afzuigstelsel of luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden. Dit zal in het beoogde gebouw worden gerealiseerd. 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 wegennet kan afzijdig van de bron gevlucht worden;
- Ten aanzien van de brandbare gassen geldt dat de school evenwijdig aan de spoorroute gerealiseerd wordt waardoor is geborgd dat mensen vanuit de school kunnen vluchten in een richting die haaks op de spoorroute staat. In het IKC zullen kinderen verblijven van jonger dan 12 jaar. Deze kinderen worden als niet zelfredzaam beschouwd. Bij deze groepen wordt echter ervan uitgegaan dat in geval van nood de docenten de kinderen zullen begeleiden. Het plangebied is via verschillende wegen vanuit verschillende richtingen bereikbaar en dus ook te ontvluchten. Tussen het beoogde gebouw en de risicobron (spoor) bevinden zich bovendien veel bouwvolumes die een afschermdende werking hebben.
- Omdat het plangebied via verschillende wegen vanuit verschillende richtingen goed bereikbaar is, is het plangebied tevens voldoende bereikbaar voor hulpdiensten. Op grond van de eisen in het Bouwbesluit 2012 is geborgd dat voldoende en geschikte blus- en koelwatervoorzieningen worden gerealiseerd;

- Daarnaast is voor beide scenario's goede risicocommunicatie vanuit het bevoegd gezag gewenst. Het bevoegd gezag draagt de zorg voor een goede voorlichting en instructie in de richting van de huidige en toekomstige gebruikers van nieuwbouwlocaties, zodat men weet welke risico's aanwezig zijn en hoe gebruikers moeten handelen in het geval van een optredend incident.

#### 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 dan wel 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 vergunningplichtig.

#### 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 omliggende 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

Er is door BRO een quickscan flora en fauna uitgevoerd (d.d. 15 maart 2022) voor onderhavig plangebied. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven van onderhavig plangebied.

#### 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 4,8 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 dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt ongeveer 1,1 kilometer ten westen 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.

#### Soortenbescherming

Het plangebied biedt in de huidige situatie geen vaste nest- en verblijfsmogelijkheden voor huismus, gierwaluw en vleurmuizen.

Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.

In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

#### 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. Sinds november 2022 is de bouwvrijstelling niet meer van toepassing. Zodoende is voor onderhavige ontwikkeling zowel een berekening voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.



Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij de aanlegfase 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.

### 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.

#### 4.8.2 Onderzoek

In verband met de beoogde realisatie van het IKC is door Aeres Milieu een actualiserend vooronderzoek uitgevoerd. Ter

plaats van de planlocatie is in 2018 al een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het actualiserende bodemonderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste resultaten en conclusies beschreven.

Uit de verzamelde (historische) informatie en het uitgevoerde locatiebezoek is gebleken dat ter plaatse van de onderzoekslocatie in de periode 2018 tot heden geen potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Het gebruik van de locatie is ten opzichte van de situatie in 2018 niet gewijzigd.

Gebaseerd op de verzamelde gegevens kan de onderzoekslocatie als "onverdacht" worden beschouwd, rekening houdend met het aantreffen van maximaal licht verhoogde gehalten in de bovengrond en ondergrond. De aanwezigheid van asbestverdacht materiaal in de bodem wordt niet verwacht (onverdacht).

Voor de gewenste herontwikkeling van de onderzoekslocatie wordt een nieuw verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 niet noodzakelijk geacht.

#### 4.8.3 Conclusie

Er bestaan in milieuhygiënisch opzicht geen bezwaren voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden. Geconcludeerd kan worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik (IKC).

### 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 rioleeringsplan) 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 Rioleering 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 perceelegeenaar 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 schetst 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 70 liter water per m<sup>2</sup> bebouwd oppervlak beschikken. Het opvangen hemelwater mag vervolgens met maximaal 1 liter per m<sup>2</sup> 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*

Uitgangspunt is hydrologisch neutraal bouwen, waarbij de huidige grondwaterstanden en het oppervlaktewatersysteem in het gebied worden gehandhaafd. Door het aanhouden van eenzelfde bouwpeil als bestaand (minimaal 20 cm boven

kruin van de weg) is voor de nieuwbouw geen toekomstige grondwateroverlast te verwachten en wordt voldaan aan de benodigde drooglegging. Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen van een attentie- en beschermingsgebied behorend bij een waterwingebied. Voor zover bekend vinden in de directe omgeving van het plangebied geen grootschalige grondwateronttrekkingen (meer) plaats.

Men is voornemen om een halfverdiepte fietsenstalling te realiseren (-1,8 m-mv bovenzijde keldervloer). Vanuit de gemeente Amsterdam is een nieuw beleid opgesteld (Grondwaterneutrale kelders, 02/06/2021), waarbij de aanleg van een kelder onder bestaande bouw of nieuwbouw aan strenge eisen moet voldoen. Amsterdam moet een veilige, gezonde en klimaatbestendige woonplek zijn voor iedereen. Daarom is er een afwegingskader 'Grondwaterneutrale kelders' opgesteld.

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 afwijkingmogelijkheid. De aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan en ziet op de buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders".

Ten aanzien van de onderkelderde nieuwbouw worden door de gemeente Amsterdam eisen gesteld aangaande het zogenaamde grondwaterneutraal bouwen. Door de aanleg van de kelder mag de grondwaterstand en de grondwaterstroming niet negatief worden beïnvloed.

In de directe omgeving is momenteel sprake van bouwactiviteiten voor nieuwbouwplannen die momenteel in uitvoering zijn. Onder andere is momenteel een tweelaagse kelder in aanbouw. Ten behoeve van deze nieuwbouw is door Tjaden in opdracht van Pleijsier Bouw een geohydrologische beschouwing opgesteld 'Aanleg kelders Spot X, Y en Z aan de

Hogehilweg te Amsterdam' met kenmerk S19.510-H5/TE d.d. 5 maart 2020.

Uit dit rapport blijkt dat de te realiseren school valt binnen Spot Z. Ten aanzien van Spot Z wordt in het rapport geconcludeerd: voor kavel Z is geen sprake van barrièrewerking bij de aanleg van een kelder. Er is namelijk geen sprake van een grondwaterverhang op de locatie. Tevens wordt gesteld dat de resultaten van o.a. Spot Z zijn besproken met Waternet en dat hierbij geen aanvullende maatregelen hoeven worden toegepast. In overleg met Waternet is besproken dat het toepassen van beheersmaatregelen nabij kavel Z niet effectief is. Op basis van bovenstaande conclusie uit de rapportage van Tjaden blijkt dat de aanleg van de kelder van het IKC grondwaterneutraal is.

Uit rapportages van de omliggende bebouwing die momenteel in aanbouw zijn, en bij de gemeente bekend, zal ook te zien zijn dat er een spanningsbemaling benodigd is. Bij een spanningsbemaling wordt tijdelijk de stijghoogte van het grondwater in de diepere zandlagen verlaagd. Dit is voor de realisatie van het IKC ook te verwachten. Een spanningsbemaling voor de realisatie van de kelder heeft echter geen invloed op de freatische grondwaterstand en daarmee ook niet op de grondwaterneutraliteit van de voorgenomen bouw van de kelder.

#### *Oppervlaktewater*

Binnen en nabij de onderzoekslocatie is geen oppervlaktewater aanwezig. Binnen de wijk zijn enkele primaire watergangen aanwezig. Het is niet mogelijk om direct water te lozen vanuit het plangebied op het oppervlaktewater. Het planvoornemen heeft derhalve geen directe impact op het bestaande oppervlaktewatersysteem.

### *Afvalwater en hemelwater*

Bij nieuwbouwprojecten is het uitgangspunt om een gescheiden rioolstelsel aan te leggen op eigen terrein, zodat het vuilwater apart verwerkt kan worden van het schone hemelwater. Door de herontwikkeling met de sloop van het kantoorpand voor de bouw van het IKC zal de toestroom van vuilwater naar verwachting licht afnemen waardoor geen wijzigingen aan het bestaande stelsel benodigd zijn. Voor de wijzigingen aan de bestaande rioolaansluiting dient te zijner tijd bij de gemeente Amsterdam een aanvraag ingediend te worden.

Het plangebied is in de voormalige situatie geheel verhard en bebouwd met een hoog kantoorpand. Het landelijke beleid is gericht om hemelwater zo lang mogelijk vast te houden op eigen terrein en eventueel vertraagd af te voeren naar het gemeentelijke stelsel of oppervlaktewater. Bij het planvoornemen is IKC gepland waarbij zo duurzaam mogelijk bouwen een streven is. Zo worden waar mogelijk groene daken en daktuinen met bijkomend groen rondom het pand voorzien. Hierdoor neemt de piekafvoer uit het plangebied af en wordt hemelwater langer vastgehouden. Het voormalige kantoorpand is vele malen hoger dan het nieuw te realiseren IKC waardoor de hoeveelheid slagregen ook afneemt. Hydrologisch gezien daalt hierdoor de kans op wateroverlast en wordt bijgedragen aan een klimaatbestendiger Amsterdam.

#### **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 is. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode tot inwerkingtreding van de Omgevingswet 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**

Het plangebied is midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling genomen als bedrijven- en kantorenterrein. Er zijn geen monumentale panden en waarden in het plangebied. Ter plaatse van het projectgebied zijn tevens 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 IKC Hogehilweg 10 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](http://www.bro.nl) | [info@bro.nl](mailto:info@bro.nl)

**Hoofdvestiging Boxtel**

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

**Vestiging Amsterdam**

Rhijnspoorplein 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