

Wabo -A D V I E S

Dossiernummer : OLO 8306329
Datum van indiening : 22-12-2023

Adres : Paalbergweg 1

Activiteit(en) : Handelen in strijd met het bestemmingsplan Amstel III/ wijzigen gebruik van de bestemming

Wabo-coördinator : ██████████

Datum préadvies :

Adviseur R&D : ██████████

Datum RO advies : 27-11-2024

Akkoord 2^e lezer : ██████████

Conclusie : positief

Beschrijving project

Het project heeft betrekking op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het realiseren van 396 woningen, 18.004 m² bvo kantoor/laboratorium, 886 m² bvo horeca III/IV, 437 m² bvo ateliers, 305 m² bvo culturele voorzieningen; consumentverzorgende dienstverlening; maatschappelijke dienstverlening; zakelijke dienstverlening, sportieve en recreatieve voorzieningen, 9.080 m² bvo ondergrondse parkeergarage en 1.437 fietsparkeerplaatsen op het perceel Paalbergweg 1 in Amsterdam. Doordat de aanvraag is ingediend op 22 december 2023 is het oude recht nog van toepassing. Op grond van artikel 4.3 Invoeringswet Omgevingswet juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3^o van de toenmalige Wabo kan er een omgevingsvergunning worden verleend tot afwijking van het bestemmingsplan.

Vigerend bestemmingsplan:

Op de locatie is het bestemmingsplan Amstel III Oost van toepassing. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 11 september 2013. Hier geldt de bestemming "Gemengd"(artikel 6). Binnen de bestemming "Gemengd" is het volgende 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, horeca III en IV, horeca V; sportieve en recreatieve voorzieningen; met de daarbij behorende: groenvoorzieningen en water; (gebouwde en ongebouwde) parkeeraantallen; openbare ruimte; tuinen en erven; wegen en nutsvoorzieningen.

Strijdigheden bestemmingsplan

Bestemmingsplan Amstel III Oost

Het project is in strijd met de gebruiksregels (artikel 6.1), de bouwregels (artikel 6.2) en de specifieke gebruiksregels (artikel 6.3 onder b en h) van het bestemmingsplan.

- I. **Strijd met gebruiksregels** Het bouwplan voorziet in de bouw van 396 woningen en laboratoria. Op grond van artikel 6.1 van het bestemmingsplan is wonen en een laboratorium niet toegestaan. Een laboratorium valt niet onder de begripsbepaling van bedrijf in artikel 1.10 en is daardoor in strijd met het bestemmingsplan.
- II. **Strijd met bouwregels** Het bouwplan is op de volgende onderdelen in strijd met de bouwregels als neergelegd in artikel 6.2 (gelezen in samenhang met de verbeelding) van het bestemmingsplan:
 - de maximale bouwhoogte van 25 meter;

- het maximum vloeroppervlak van 11.980 m² bvo;
- het maximum bebouwingspercentage van 40%.

III. Strijd met de specifieke gebruiksregels

Het bouwplan voorziet in de realisatie van 18.004 m² bvo kantoor/laboratoria en 396 woningen, zijnde geluidgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is in strijd met de specifieke gebruiksregels als neergelegd in artikel 6.3 onder b en h van het bestemmingsplan.

De aanvraag is uitgezet voor advies. Onderstaand de verschillende deeladviezen.

Stedenbouw:

Dit plan is een ensemble dat bestaat uit 3 gebouwdelen die elk ontworpen zijn door een ander architecten bureau. Het plan is het eerste deel van wat een eiland structuur moet gaan worden in de noordoosthoek van het Paasheuvelweg gebied. Het eiland zal bestaan uit een sequentie van hoven. Deze drie gebouwdelen, te weten een kantoordeel, een middenhuur en vrije sector woontoren en een sociale toren zullen de eerste twee hoven omsluiten. Met die functies van wonen, kantoren en ook voorzieningen in de plinten wordt voldaan aan de ambities van gemengde woonwijk voor dit gebied.

Zoals beschreven in het vastgestelde actualisering investeringsbesluit Amstel III 2021-2024.

In genoemde hoven zal het geluidsniveau en bezonningsniveau aangenaam zijn door slimme positionering van de volumes. De woningen en kantoren voldoen uiteraard aan de wettelijke eisen voor bouwen langs de snelweg en spoor. Het gebied kent geen cultuurhistorische beperkingen voor deze toekomstige transformatie. Het bestaande gebied, bestaand uit ietwat non-descripte kantoor gebouwen uit de jaren '80 en '90 ondergaat een transformatie waarbij de grid structuur behouden blijft maar door klassieke stedenbouwkundige thema's toe te passen, zoals aanbrengen van hiërarchie, zal de cultuurhistorische waarde in de toekomst alleen maar toenemen. Het plan voldoet aan het vastgestelde investeringsbesluit waarin ruimtelijke kaders voor dit transformatie gebied zijn vastgesteld die voldoen van de toen geldende beleidskaders. Voor de hoektoren is op supervisie niveau, waar dat mandaat ligt, akkoord gegaan met een sterker, wat hoger, hoekaccent voor de woontoren in de noordoost hoek van het plan. Het gebouw is recentelijk weer getoetst op windhinder. Naar aanleiding van die toets zijn nog aanpassingen gedaan, zoals verplaatsen brug en andere plek van een entree aan de oostzijde, om zo het windklimaat te optimaliseren. Het plan heeft een verkeer aantrekkende werking die voorzien is in de transformatie van dit gebied. Het netwerk van wegen is toereikend en de afwikkeling zal worden opgenomen in de profiel dimensionering van de openbare ruimte. Qua parkeer oplossingen op eigen kavel middels een dubbellaags ondergrondse parkeerbak.

EZ: Binnen de ontwikkelstrategie van de kantorenstrook Amstel III zijn een aantal ambities geformuleerd. Allemaal binnen het licht van transformatie van een monofunctioneel kantorengedebied naar een multifunctioneel werk- en woongebied. Onderdeel hiervan is minimaal het behoud van het aantal vierkante meters aan kantoor en toevoegen van woningen en voorzieningen. Er ligt nu een aanvraag wijziging omgevingsplan voor met de sloopnieuwbouw van een datacenter naar het toevoegen van een aantal torens met de mogelijkheid van de ontwikkeling van verschillende functies, variërend van woningen tot kantoor. In hoofdlijnen past de voorziene transformatie in de ambitie van de ontwikkelstrategie Amstel III en de gewenste transformatie van het kantorengedebied.

- Met betrekking tot de mogelijkheid van kantoor past dit binnen de kantorenstrategie en behoud van het saldo van kantoor in het gebied en ook de uitwisselbaarheid van de functie lab met de functie van kantoor is positief. Aandachtspunt voor de functie lab is wel het in balans brengen met reeds in gang gezette ontwikkelingen rondom het AMC en de overige ontwikkelingen in het Paasheuvelweggebied en Paarlbergweggebied.
- In relatie tot functiemix willen we de ontwikkelende partij graag extra uitdagen om na te denken over aanvullende toevoeging van bedrijfsruimte. Dit zou de functiemix ten goede komen en past ook binnen de algemene ambitie van de gemeente Amsterdam om hier plaats en ruimte voor te

maken. Dit past ook in de ambitie van het stadsdeel om meer ruimte te maken voor verschillende type ondernemers en makers.

- Voor de realisatie van de ateliers wordt geadviseerd om in contact te treden met de collega's van Kunst en Cultuur om zo de precieze programmering in te kleuren in lijn met de verschillende behoeften vanuit Stadsdeel Zuidoost op het gebied van Kunst en Cultuur.

EZC is akkoord met het toevoegen van het programma aan wonen en kantoor/ lab. De overige functies kunnen al gerealiseerd worden in lijn met het huidige bestemmingsplan.

V&OR: Het is plausibel dat het plan zowel voor auto als voor fiets voldoet aan de beleidsregels parkeer-normen auto en fiets c.q. een voldoende gelijkwaardige oplossing biedt voor het stallen van fietsen (bergingsvoorschrift Bouwbesluit 2012/Besluit bouwwerken leefomgeving).

Waternet: is akkoord

Juridisch planologisch:

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Doordat de aanvraag is ingediend op 22 december 2023 is het oude recht nog van toepassing. De aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan 'Amstel III Oost'. Op grond van artikel 4.3 Invoeringswet Omgevingswet juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° van de toenmalige Wabo kan er een omgevingsvergunning worden verleend tot afwijking van het bestemmingsplan. Dit kan alleen als de aanvraag niet in strijd is met overige wet- en regelgeving, gemeentelijk beleid, en een goede ruimtelijke ordening. De aanvraag past binnen de beleidsuitgangspunten van de gemeente, zoals het Ontwikkelperspectief van Amstel III en de Omgevingsvisie van Amsterdam. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Integrale eindconclusie:

Meewerken op grond van artikel 4.3 Invoeringswet Omgevingswet juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° toenmalige Wabo met inachtneming van de volgende voorwaarden:

Mitigerende maatregelen windhinder:

- dat de aanvrager zorg draagt voor de uitvoering van de benodigde mitigerende maatregelen (als omschreven in het windhinderonderzoek van Peutz (**bijlage 14 bij de GRO**) die nodig zijn om het windklimaat op en rondom het project te verbeteren, inhoudende dat:
Bij de noordwesthoek van toren B extra bomen worden geplaatst, in de doorgang tussen C en D plantenbakken worden geplaatst en ten zuiden van toren D twee bomen en een plantenbak worden geplaatst.

Mitigerende maatregelen geohydrologie:

- dat de aanvrager zorg draagt voor de uitvoering van de benodigde mitigerende maatregelen (als omschreven in het barrièreonderzoek van Grondmechanica (**bijlage 6 bij de GRO**) die nodig zijn barrièrewerking tegen te gaan, inhoudende dat:
- de kelder wordt gerealiseerd met onderwaterbeton, waarbij de gehele waterremmende deklaag in den natte wordt afgegraven en vervolgens een nieuwe bodemafluiting wordt gecreëerd met onderwaterbeton, waardoor er geen risico op opbarsten van de deklaag is;
- de kelder wordt aangelegd in een damwandkuip;
- de damwanden na de bouw reparerend worden getrokken door middel van een injectie met betoniet in de damwandsleuf;
- er drainagematten type Endadrain met een dikte van 0,1m (of gelijkwaardig) aan de zuid- en westzijde langs de kelderwand worden geplaatst over een hoogte van 1 meter ter plaatse van het topzandpakket(tussen -4,5 NAP m en NAP-5,5 m);
- Bij het aanvullen langs de kelderwand dient ten minste over de volledige hoogte van het verwijderde zandpakket te worden aangevuld met zand dat ten minste dezelfde doorlaatfactor

heeft als het uitkomende zand. Het zand dient minimaal te reiken tot onderkant van de drainagematten of dieper (hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de afdichting onder het zand om kwel te voorkomen, dus ook weer niet te diep doorzetten).

- Het aanvullen en verdichten van het zand vanaf het niveau onderkant drainagemat dient zorgvuldig te gebeuren, waarbij de matten niet mogen worden beschadigd.

Beoordeling van het project

De huidige bebouwing op de locatie zal voor de realisatie van het project worden gesloopt.

Ten behoeve van het bouwplan is een Goede ruimtelijke onderbouwing (**hierna: GRO**) opgesteld waarin het plan in een ruimtelijke context is geplaatst en waarin aandacht is besteed aan ruimtelijke- en milieuaspecten.

Hieronder worden de relevante omgevingsaspecten uitgelicht. Voor een meer gedetailleerd inzicht in de overwegingen die ten grondslag liggen aan de onderhavige toestemming, wordt verwezen naar genoemde ruimtelijke onderbouwing en de bijbehorende onderzoeken die als onderdeel daarvan uitmakend aan dit besluit is gehecht, waaruit blijkt dat er geen strijd is met de goede ruimtelijke ordening.

Vormvrije m.e.r. - beoordeling: Het project is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het toenmalige Besluit Milieueffectrapportage. In dit verband is een aanmeldnotitie opgesteld (**bijlage 17 bij de GRO**) waar op 29 november 2024 op is beslist. Besloten is dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van het project, waardoor een MER achterwege kan worden gelaten.

Wet geluidhinder

De te bouwen woningen zijn geluidgevoelige functies. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek (**bijlage 11 bij de GRO**) blijkt dat de voorkeursgrenswaarde vanwege het wegverkeer van metrolijn 50 en 54 en de Rijksweg A2 en A9 worden overschreden. De maximale ontheffingswaarden worden ten aanzien van de Rijksweg A2 en A9 overschreden. De woningen aan de oostzijde van blok C en blok D zullen als dove gevel worden uitgevoerd. Voor de studio's van toren C wordt dit uitgevoerd als vliesgevel en in toren D worden de dove gevels voorzien van een afgeschermd loggia's, waardoor een stille zijde wordt gecreëerd. Tevens wordt er een geluid gedempt rooster toegepast in de loggia's en ter plaatse van de vliesgevels die qua ventilatie voldoet aan de zogenaamde TNO-methode. Voor de overige woningen van blok D welke dan nog niet zijn voorzien van een geluidluwe gevel worden voorzien van een geluidwerende afscherming ter plaatse van een te openen deel van één van de slaapkamers van de woonfunctie (bijvoorbeeld Metaglas SilentAir). Met deze maatregelen wordt voldaan aan de randvoorwaarden van het gemeentelijk geluidbeleid. Voor de woningen in toren C welke niet gelegen zijn aan een dove gevel wordt tevens voorzien in een loggia welke dan minder geluidgedempt worden uitgevoerd, de ventilatie wordt conform het geluidbeleid gedimensioneerd op basis van de zogenaamde TNO-methode.

De gecumuleerde geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer samen, uitgedrukt in railverkeer bedraagt tot 71 dB). Dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaai van 68 dB + 3 dB, waarmee de gecumuleerde geluidbelasting als 'aanvaardbaar' kan worden geclassificeerd.

Het project en de te treffen maatregelen zijn door het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) beoordeeld en geaccordeerd. Het project is niet in strijd met het Amsterdamse Geluid beleid Hogere waarde geluidhinder.

Verkeer

Uit het onderzoek van V&OR (**bijlage 10 bij de GRO**) blijkt dat het te ontwikkelen plan op etmaalbasis iets meer autoverkeer genereert (circa 800 extra ritten gemotoriseerd verkeer per etmaal dan de automatische situatie). Dit verkeer rijdt vooral via de Muntbergweg van en naar de Ag.

Het project draagt bij aan de toename van verkeersdruk op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten. Het project maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Amstel III en de Zuidoostflank. De transformatie van Amstel III tot een gemengde woon- en werkomgeving leidt tot wijzigingen in de mobiliteit en daarmee veranderingen van de verkeersstromen. De veranderingen worden periodiek gemonitord en de prognoses bijgesteld. Daarnaast is een maatregelenpakket opgesteld dat uitgevoerd kan worden mochten nieuwe inzichten daar aanleiding toe geven.

Parkeren

Het project voorziet in voldoende ruimte voor fiets parkeren. Er worden verspreid over de gebouwen 1.437 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Onder gebouw A en B wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd voor circa 319 parkeerplaatsen. De minimumparkeernorm is 212 parkeerplaatsen, dus er wordt ruimschoots voldaan aan de parkeernorm. De maximumparkeernorm wordt niet overschreden. Het plan voldoet aan de normen uit de "Nota parkeernormen fiets en scooter" en aan de normen uit de "Nota parkeernormen auto" van de gemeente Amsterdam. Parkeren levert geen belemmering op voor de uitvoering van het project.

Natuur en ecologie

Uit de quickscan van Grofalex (**bijlage 2 bij de GRO**) naar de aanwezige soorten in de nabijheid van het project is gebleken dat beschermde soorten in potentie aanwezig kunnen zijn. Uit veldonderzoek is gebleken dat alleen vleermuizen er hun vast rust- en voortplantingsplaatsen kunnen hebben.

Van Reenen ecologie heeft een aanvullend onderzoek naar vleermuizen gedaan (**bijlage 4 bij de GRO**). Er zijn twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis aan de Noordoostgevel van gebouw B. De waterpartij met bomen aan de Noordwestzijde van gebouw C (parkeergarage) blijkt een belangrijk foerageergebied te zijn voor Gewone en Ruige dwergvleermuis en een incidentele Gewone grootoorvleermuis. Er lijkt een beweging plaats te vinden van west naar oost waarbij dit gebied gebruikt wordt als tussenstop, maar nauwelijks sterk genoeg om te kunnen spreken van een vliegroute. Als bovendien de bomen aan de noordzijde van de waterpartij blijven staan blijft de oriëntatiemogelijkheid voor passerende vleermuizen intact. Omdat er in de omgeving meer bomen en waterpartijen aanwezig zijn kan niet gesproken worden van een essentieel foerageergebied. Wel zal de functie als foerageergebied worden aangetast door verwijdering van de bomen aan de zuid- en westkant. Daarom verdient het sterk aanbeveling hier in de nieuwe situatie bomen terug te plaatsen. Er zijn geen bomen met holten of losse schors aanwezig zijn waarin vleermuizen zouden kunnen verblijven. Er is een groeiplaats van Klein glaskruid aangetroffen. Deze plant is niet beschermd, maar dermate schaars dat aangeraden wordt grond met zaden van het perkje waar deze groeit tijdens de werkzaamheden binnen het plangebied te houden zodat de soort voor deze locatie behouden kan blijven. Dit alles overziend is er in het kader van de Wet natuurbescherming alleen een ontheffing vereist voor de vernietiging van twee zomerverblijfplaatsen van Gewone dwergvleermuis. De ontheffing is aangevraagd en op 1 oktober 2024 verleend (**bijlage 19 bij de GRO**).

Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van ongeveer 4,3 kilometer van de planlocatie. Het project voorziet in de sloop van de huidige panden en in nieuwbouw op locatie. Door Peutz is een onderzoek naar de stikstofdepositie uitgevoerd (**Bijlage 16, 16.1 en 16.2 bij de GRO**). Uit de berekeningen is gebleken dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

Windklimaat

De projectlocatie ligt in een windrijke omgeving. Actiflow heeft meerdere windhinderonderzoek uitgevoerd om tot een goed windklimaat te komen. Uit het onderzoek (**bijlage 14 bij de GRO**) blijkt dat met het in acht nemen van de opgenomen maatregelen aan de omgevingsvergunning er een aanvaardbaar windklimaat ontstaat. Er is nergens sprake van windgevaar.

Externe veiligheid

Ten behoeve van de externe veiligheid is door Peutz (**Bijlage 12 van de GRO**) onderzoek gedaan. Uit het onderzoek komt naar voren dat het plangebied buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar ligt ten gevolge van de A₉ en het spoortraject Amsterdam-Utrecht. Ten hoogte van het plangebied is zowel voor de A₉ als het spoor een plasbrandaandachtgebied van toepassing. De buitenste kantstreep van de A₉ én de buitenste spoorstaaf van het spoortraject Amsterdam-Utrecht zijn echter gelegen op meer dan 30 meter van de geprojecteerde nieuwbouw, waardoor het aspect plasbrandaandachtgebied niet relevant is en verder buiten beschouwing kan worden gelaten. Met betrekking tot het groepsrisico is voor de maatgevende kilometer van het beschouwde spoortraject bepaald dat deze in de huidige situatie de oriëntatiewaarde overschrijdt (9,81*OW). Na de realisatie van het plan blijft het groepsrisico voor de maatgevende kilometer gelijk, het groepsrisico voor de totale gemodelleerde route neemt met circa 9% toe (van 11,7*OW naar 12,8*OW). Met betrekking tot het groepsrisico is voor het beschouwde wegtraject bepaald dat deze in de huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt (0,53*OW). Na de realisatie van het plan neemt het groepsrisico met circa 12% toe naar 0,59*OW. Conform artikel 8 van het besluit externe veiligheid transportroutes(Bevt) dient het groepsrisico uitgebreid verantwoord te worden.

Ten behoeve van de verantwoording wordt beoordeeld welke factoren van belang zijn en worden in aanmerking komende maatregelen afgewogen. Ten gevolge van de gevaarlijke transportroute kunnen de volgende relevante scenario's optreden. Ten aanzien van brandbare gassen een fakkelbrand en koude BLEVE. Ten aanzien van brandbare vloeistoffen een plasbrand. Een toxische wolk bij zowel toxische gassen als vloeistoffen. Voor het scenario koude BLEVE is er weinig tijd om te handelen bij een plotselinge explosie. Hiertegen kunnen geen maatregelen worden getroffen.

De volgende elementen zijn bekeken:

Bronmaatregelen;

Ruimtelijke inrichting;

Bouwkundige maatregelen;

Zelfredzaamheid en

Hulpverlening.

Bronmaatregelen

Er kunnen geen bronmaatregelen getroffen worden. Vanuit het Basisnet spoor zijn met verladings en goederenvervoerders al afspraken gemaakt over de samenstelling van de treinen. De wagons met brandbaar gas worden zoveel mogelijk gescheiden van wagons met zeer brandbare vloeistoffen.

Ruimtelijke inrichting

Het plangebied wordt ontsloten door twee inritten, waardoor hulpdiensten vanuit twee richtingen het plangebied kunnen bereiken.

Bouwkundige maatregelen

Bij het optreden van de scenario toxische gifwolk, kunnen bewoners van Toren C en D veilig verblijven (schuilen) in hun eigen woning, mits ramen en deuren gesloten blijven en de mechanische ventilatie wordt uitgezet. De woningen zijn voorzien van mechanische ventilatie die de bewoners zelf uit moeten zetten. Hierover zal actief gecommuniceerd worden aan de huurders/kopers.

Voor Toren A en B geldt dat de centrale voorzieningen door de gebouwbeheerder danwel de brandweer kunnen worden uitgezet.

Zelfredzaamheid en ontvluchting

De woningen zijn bedoeld voor een brede doelgroep en niet bedoeld voor zorgbehoevenden. Kinderen behoren ook tot de minder zelfredzame personen. Echter is het aannemelijk dat deze onder

begeleiding van ouder/verzorger het gebouw kunnen ontvluchten. Voor alle gebouwen geldt dat er van de bron van het ongeval af kan worden gevlucht.

Hulpverlening

De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en veiligstellen van het gebied. De veiligheidsregio Amsterdam- Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. Onderhavig plangebied ligt binnen een rijafstand van 5 minuten vanaf Kazerne Reigersbos, 7 minuten vanaf Kazerne Anton, 9 minuten vanaf kazerne Amstelveen en kazerne Abcoude en op 13 minuten vanaf kazerne Duivendrecht, dus bij een ongeval kan direct opgeschaald worden bij de diverse kazernes. In het plangebied zijn 3 opstelplaatsen voor de brandweer en op het terrein is één bluswatervoorziening en aan de Paalbergweg zelf drie bluswatervoorzieningen. Het terrein is tevens omringd door water wat tevens kan dienen als bluswatervoorziening. Indien noodzakelijk wordt de bevolking gewaarschuwd, bijvoorbeeld via het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS sirenes) en/of via een NL-Alert (Sms-bericht).

Dit alles overwegende is de toename van het groepsrisico ten aanzien van de gevaarlijke stoffenroute over het spoor en de A9 aanvaardbaar en levert externe veiligheid geen belemmering op voor de uitvoering van het project.

Wet luchtvaart en luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het project is gesitueerd binnen een zone waar hoogtebeperkingen gelden in verband met radarsystemen van het luchtverkeer. De hoogste toetshoogte in dit gebied is 63 meter ten opzichte van NAP. Omdat de beoogde bouwhoogte 77 meter NAP is, heeft de gemeente Amsterdam een preadvies opgevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Op 22 oktober 2024 heeft het IL&T, in overleg met het Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), een positief advies afgegeven. **(Bijlage 24 bij de GRO)**

Overig

De overige haalbaarheidsaspecten inzake o.a. bodem, luchtkwaliteit, water, bezonning, cultuurhistorie en milieuzonering zijn eveneens onderzocht. Uit die onderzoeken blijkt dat deze aspecten geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van dit project. Voor een meer gedetailleerd inzicht in de overwegingen en motivering die ten grondslag liggen aan de onderhavige toestemming, wordt verwezen naar de genoemde GRO en de bijbehorende onderzoeken, waaruit blijkt dat er geen strijd is met de goede ruimtelijke ordening.

Categorieën van gevallen

De aanvraag valt binnen de lijst van categorieën van gevallen vastgesteld door de gemeenteraad op 10 september 2010, waarbinnen geen verklaring van geen bedenkingen hoeft te worden gevraagd, ingevolge artikel 2.27 van de toenmalige Wabo juncto artikel 6.5 lid 3 toenmalige Besluit omgevingsrecht.

Overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

Het plan valt onder de criteria genoemd in het besluit d.d. 19 oktober 2010 van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, op grond waarvan het plan niet voor vooroverleg met de provincie behoeft te worden besproken. Het plan is wel voorgelegd aan Waternet en is akkoord bevonden.

Conclusie

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is er geen bewaar tegen meewerken aan de omgevingsvergunning. Met de functies van wonen, kantoren en ook voorzieningen in de plinten wordt voldaan aan de ambities van gemengde woonwijk voor dit gebied. Het project levert geen onevenredige benadeling voor derden op. Er zijn geen nadelige milieueffecten en er zijn geen evidente privaatrechtelijke belemmeringen die de uitvoering van het project in de weg staan. Gelet hierop en de ruimtelijke onderbouwing,

waaruit blijkt dat er voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening, kan worden meegewerkt met het verlenen van de omgevingsvergunning met toepassing van artikel 4.3 Invoeringswet Omgevingswet juncto artikel 2.1 eerste lid onder a van de toenmalige Wabo in samenhang met 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3, van de toenmalige Wabo om af te wijken van de bepalingen van het bestemmingsplan "Amstel III Oost".