



Paalbergweg 1

Amsterdam

Ruimtelijke onderbouwing

Paalbergweg 1

Amsterdam

Ruimtelijke onderbouwing

GEGEVENS VAN DE AANVRAGER

Trinity Vastgoed Marie B.V.

t.a.v. [REDACTED]

Paasheuvelweg 25

1105 BP AMSTERDAM



KUBIEK
Ruimtelijke Plannen

Kerkewijk 156

3904 JJ Veenendaal

T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu

E. info@kubiek.nu

PLANGEGEVENS

Projectnummer: K23468

Datum: 14 februari 2025

Titel: Amsterdam, Paalbergweg 1

Projectleider: [REDACTED]

Auteur: [REDACTED]





Inhoud

1	Inleiding.....	12
1.1	Aanleiding.....	12
1.2	Ligging en begrenzing planlocatie	12
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	13
2	Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie	15
2.1	Bestaande situatie.....	15
2.2	Gewenste situatie.....	16
2.2.1	Programma.....	16
2.2.2	Planologische kaders gemengde verdiepingen	17
2.2.3	Impressies	20
3	Beleidskader	27
3.1	Rijksbeleid	27
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	27
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	27
3.1.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	28
3.1.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	29
3.2	Provinciaal beleid	31
3.2.1	Omgevingsvisie Noord-Holland	31
3.2.2	Omgevingsverordening Noord-Holland.....	32
3.3	Regionaal beleid	33
3.3.1	Uitvoeringsstrategie 3.0 Plabeka	33
3.3.2	Woonagenda 2020-2025.....	33
3.3.3	Woonakkoord 2021-2025.....	35
3.4	Gemeentelijk beleid.....	35
3.4.1	Omgevingsvisie Amsterdam	35
3.4.2	Hoogbouwbeleid	36
3.4.3	Woonagenda 2025 Amsterdam	38
3.4.4	Woningbouwplan 2022-2028	38
3.4.5	Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting.....	39
3.4.6	Amstel III: Ontwikkeling woongebied gemixt met werken	39
3.4.7	Kantorenstrategie Amsterdam 2017	41
3.4.8	Strategie Innovatie Districten Amsterdam.....	41
3.4.9	Parkeerbeleid Amsterdam.....	41
3.4.10	Hemelwaterverordening	43
4	Uitvoeringsaspecten	44
4.1	Flora- en fauna	44
4.1.1	Wettelijk kader.....	44
4.1.2	Effect te vergunnen activiteiten	45
4.1.3	Conclusie.....	48
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	48
4.2.1	Cultuurhistorie	48



4.2.2	Archeologie	48
4.3	Verkeer en parkeren	49
4.3.1	Verkeer.....	49
4.3.2	Parkeren.....	49
4.4	Luchtkwaliteit.....	53
4.4.1	Wettelijk kader.....	53
4.4.2	Beoordeling en onderzoek	54
4.4.3	Conclusie.....	55
4.5	Bodemkwaliteit	55
4.5.1	Wettelijk kader.....	55
4.5.2	Onderzoek.....	55
4.5.3	Conclusie.....	56
4.6	Geluidhinder	56
4.6.1	Wettelijk kader.....	56
4.6.2	Onderzoek.....	56
4.6.3	Conclusie.....	57
4.7	Bedrijven en milieuzonering	57
4.7.1	Wettelijk kader.....	57
4.7.2	Beoordeling	58
4.7.3	Conclusie.....	58
4.8	Externe veiligheid	58
4.8.1	Wettelijk kader.....	58
4.8.2	Onderzoek.....	60
4.8.3	Conclusie.....	62
4.9	Kabels en leidingen	62
4.10	Water.....	62
4.10.1	Inleiding	62
4.10.2	Beleidskader	63
4.10.3	Beoordeling	63
4.10.4	Conclusie.....	68
4.11	Bezonning en Windhinder	68
4.11.1	Bezonning	68
4.11.2	Windhinder	69
4.12	Duurzaamheid.....	70
4.12.1	Duurzame leefomgeving	70
4.12.2	Klimaatbestendigheid.....	70
4.12.3	Energietransitie	71
4.12.4	Afvalstelsel.....	71
4.13	Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing	72
4.14	M.e.r.-beoordeling	72
4.14.1	Wettelijk kader.....	72
4.14.2	Vormvrij m.e.r.-beoordeling.....	72
4.14.3	Conclusie.....	73
5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	74
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	74
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	74



Bijlagen:

1. Projectoverzicht Cambridge Towers – DutchRE – 9-12-2024
2. Onderzoek Flora en Fauna – Grofalex – 15-12-2022 – kenmerk QS-93-2022 VS2
3. Boom effect analyse – Jansen Boomverzorging – 7 november 2022 – kenmerk 2022BEA51
- 3.1 Groenplan verplante bomen – Smartland – 20 maart 2024 – 2204-PAA
- 3.2 Overzichtskaart aanwezige bomen – Jansen Boomverzorging
4. Nader onderzoek vleermuizen – Van Reenen Ecologie – augustus 2024
5. Verkennend bodemonderzoek – Mos Milieu – 15 maart 2024
6. Beschouwing grondwaterneutraal bouwen – Mos Grondmechanica – 23 augustus 2024 – R2201557-06v2`
7. Damwandadvies – Mos Grondmechanica – 29 april 2024 – R2201557-07
8. Positionering Damwanden – MVSA Architecten – 12 juni 2024 – kenmerk 22355
9. Masterplan-watercompensatie – Smartland Landscape Architecture 23-08-24 – 2204-PAA_DO_ MP002
10. Verkeersonderzoek – Gemeente Amsterdam – 15 december 2023
11. Akoestisch onderzoek – Peutz Adviseurs – 10 oktober 2024 – kenmerk G19120-4-RA-004
12. Onderzoek Externe Veiligheid – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 –G19120-17-RA-004
13. Bezonningsonderzoek – Peutz Adviseurs – 30 augustus 2024 – GA19120-19-RA-002
14. Windklimaat met maatregelen – Peutz Adviseurs – Juli 2024 - GA19120-20-RA-005
15. Onderzoek Luchtkwaliteit – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 – GA19120-21-RA-003
16. Stikstofberekening – Peutz Adviseurs – 16 oktober 2024 – kenmerk G19120-22-RA-005
- 16.1 Aanlegfase – Peutz Adviseurs – 14 oktober 2024 – kenmerk G 19120-22-RA-005-BY1
- 16.2 Gebruiksfase – Peutz Adviseurs – 11 oktober 2024 – kenmerk G 19120-22-RA-005-BY2
17. Aanmeldnotitie vormvrije M.e.r.-beoordeling – 25-11-2024 – K23468 Kubiek Ruimtelijke Plannen
18. Stedenbouwkundige en landschappelijke onderbouwing – 5 november 2021 - PBW_Planboek
19. Omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit SK OMG-032957 AB



20. Meetstaat blok D – DutchRE – 03_Blok D_DO_fase I_meetstaat_v2
21. Meetstaat en parkeerbalans – DutchRE – 2268-DO-FASE 1-00-0000-03
22. Tekeningen Blok D – Cie. - 02_Blok D_DO_fase I_tekeningen_v2
23. Bijlagen 23.1 t/m 23.6 Tekeningen Blok C – ZZDP – 22-10-2024
24. Advies Luchthavenindelingbesluit – Ministerie van I en W – 22-10-2024
25. Resultaat rekentool hemelwaterverordening Toren ABC
26. Resultaat rekentool hemelwaterverordening Toren D
27. Bomen (huidige maaiveld) – Smartland – 17-10-2024
28. Plankaart maaiveld – Smartland – 12-12-2024



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam een aantal nieuwe woon- en kantoor-torens te ontwikkelen bekend als het project Cambridge Towers. Op de planlocatie is een oud datacentrum en parkeergarage gesitueerd en de initiatiefnemer gaat hier een mixed-use ontwikkeling realiseren. De ontwikkeling bestaat uit een viertal torens (A, B, C en D) met divers programma op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en een parkeergarage. De totale ontwikkeling heeft een BVO van zo'n 64.000m² waaronder ongeveer 20.000m² kantoor en commerciële ruimtes, zo'n 35.000m² aan woonoppervlak verdeeld over 396 woningen en een ondergrondse parkeergarage van ongeveer 9.000m² waar ruimte is voor ruim 300 auto's.

Het initiatief kan niet worden gerealiseerd op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Met de zogeheten uitgebreide omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1a onder 3 Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om het voornemen planologisch te regelen. Het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is een verplicht onderdeel van deze procedure. Middels de ruimtelijke onderbouwing zal worden aangetoond dat het voorgenomen initiatief voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening. Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt het ruimtelijk plan voorzien van een ruimtelijk juridisch kader.

1.2 Ligging en begrenzing planlocatie

Het plangebied is gelegen aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam. De planlocatie is gelegen in de zuidwestelijke hoek van de kruising tussen de Rijksweg A9 en de spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Op de planlocatie is momenteel een datacentrum en een parkeergarage aanwezig. De planlocatie wordt aan de noordzijde begrensd door het water langs het Gaasperdammerpad, aan de oostzijde aan het water langs het Pietersbergpad, aan de zuidzijde door Paalbergweg 3 en de westzijde aan de Paalbergweg. In de navolgende figuren is de ligging van het plangebied aangegeven.



Luchtfoto en kadastrale kaart met globale begrenzing plangebied (bron: Perceelloep)



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Amstel III Oost'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 11 september 2013.

In het bestemmingsplan kent het plangebied de bestemming 'Gemengd' en de bestemming 'Water'. Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn de gronden bestemd voor;

- a. kantoren;
- b. bedrijven in de categorie 1 en 2 van de bij deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- c. culturele voorzieningen;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. horeca I;
- h. horeca III en IV;
- i. horeca V;
- j. sportieve en recreatieve voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- k. groenvoorzieningen en water;
- l. (gebouwde en ongebouwde) parkeeraantallen;
- m. openbare ruimte;
- n. tuinen en erven;
- o. wegen;
- p. nutsvoorzieningen.

De planlocatie is eveneens voorzien van maatvoering waarbij het maximum bebouwingspercentage 40% bedraagt en een maximum bouwhoogte van 25 meter is toegestaan. Daarbinnen mag ten hoogstens 11.980m² bvo worden gerealiseerd. Het plangebied kent tot slot de gebiedsaanduiding overige zone. Hierin is opgenomen dat er bij transformatie ten alle tijden aan een bepaalde parkeernorm dient te worden voldaan.

Binnen de bestemming 'Water' zijn de gronden bestemd voor;

- a. water-, waterlopen en waterpartijen;
- b. watergangen
- c. groenvoorzieningen;
- d. waterstaatkundige werken;
- e. bruggen.

Het plan ligt eveneens binnen de begrenzing van het bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders, zone-1. Binnen deze zone is het verboden om een kelder of ander ondergronds bouwwerk aan te leggen tenzij dit onderbouwd wordt door middel van een geohydrologisch onderzoek.



De plannen zijn strijdig met het vigerende bestemmingsplan Amstel III omdat gebruik van de gronden ten behoeve van wonen onder het huidige planologische regime niet is toegestaan terwijl de ontwikkeling voorziet in 396 nieuwe woningen. Tevens wordt de maximale bouwhoogte van de diverse nieuwe torens overschreden door de nieuwe ontwikkeling. Er mag namelijk maximaal 25 meter hoog worden gebouwd terwijl de voorziene gebouwen variëren tussen de 25 en 78 meter. Ook zal de maximum vloeroppervlakte worden overschreden. Er geldt namelijk een maatvoering van 11.980 m² bvo, hetwelk met de voorziene gebouwen met circa 50.000 m² zal worden overschreden. Daarnaast zal het maximale bebouwingspercentage van 40% worden overschreden. Tot slot wordt er ten behoeve van onderhavige ontwikkeling water gedempt binnen de waterbestemming, hetwelk strijdig is met deze bestemming. Voor de indieningstekeningen van het planvoornemen wordt verwezen naar de bijlagen van de drie betrokken architectenbureaus, Cie., MVSA en ZZDP.

De plannen zijn eveneens strijdig met het bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders omdat het plan voorziet in de aanleg van een ondergrondse parkeergarage. Hiertoe is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Dit wordt verder en uitvoerig beschreven in paragraaf 4.10.

Met een uitgebreide omgevingsvergunning kan van het ter plaatse geldende bestemmingsplan worden afgeweken en het planvoornemen alsnog planologisch mogelijk worden gemaakt.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met aanduiding plangebied (bron: Ruimtelijke Plannen).



2 Beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie

2.1 Bestaande situatie

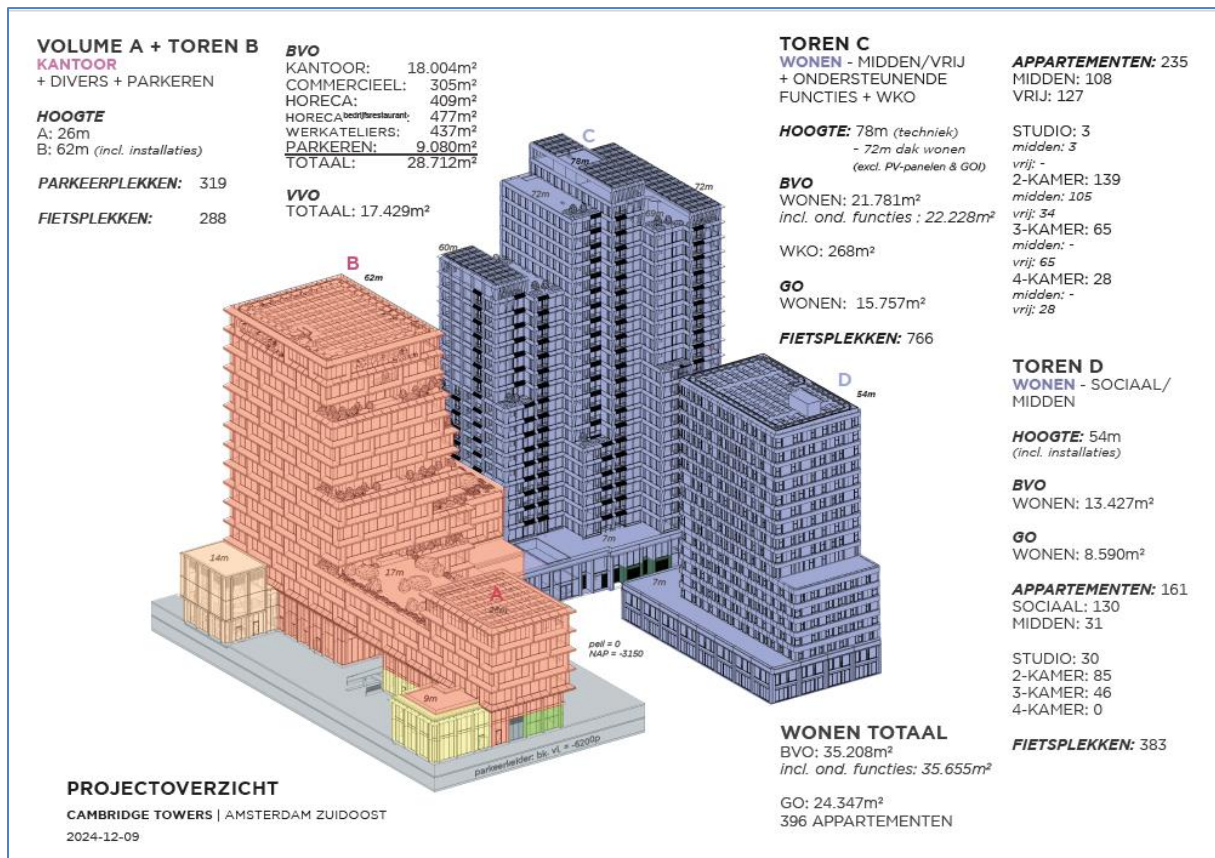
In de huidige situatie is op de planlocatie een parkeergarage met meerdere lagen en een datacentrum gesitueerd. Naast het plangebied is het kantoorgebouw van Marie gelegen. De omgeving wordt gekenmerkt als kantorenpark en de locatie heeft meerdere toegangswegen vanaf de Paalbergweg. In de navolgende afbeeldingen is de situatie ter plaatse weergegeven.



2.2 Gewenste situatie

2.2.1 Programma

In de gewenste situatie worden er gefaseerd op de planlocatie een viertal torens met parkeergarage ontwikkeld bekend als het project Cambridge Towers. In de gewenste situatie worden op de planlocatie vier gebouwen ontwikkeld die deels onderling geschakeld zijn en waarin woningen, kantoren en commerciële ruimten gesitueerd zijn. Er wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd ten behoeve van het parkeren. In de navolgende afbeelding en plandelen wordt een gedetailleerde beschrijving gegeven van de verschillende gebouwen.



Toren A + B

Toren A betreft samen met toren B het kantoor en commerciële gedeelte van de ontwikkeling en zijn ook onderling met elkaar verbonden. Toren A betreft een gebouw van zo'n 26 meter hoog en hierin zijn met name kantoorvoorzieningen gevestigd. De toren heeft vier verdiepingen. Op de begane grond zijn diverse gemengde functies voorzien, waaronder commerciële ruimtes en werkateliers in de plint van het gebouw. Vanaf de eerste verdieping is er ruimte voor kantoor uitwisselbaar met laboratoria.

Toren B betreft een van de hogere torens met een bouwhoogte van zo'n 62 meter waar eveneens ruimte is voor horeca en kantoor. De toren bestaat uit dertien verdiepingen waarbij op de begane grond, tussenverdieping en 1^e verdieping in de plint ruimte is voor gemengde ruimtes waaronder horeca. Vanaf de tweede verdieping is de toren bestemd voor kantoor uitwisselbaar met laboratoria.

Het totale oppervlak van volumes A en B samen betreft 19.632 m² BVO exclusief parkeergarage. Hier zijn eveneens 288 fietsparkeerplaatsen voorzien.



Toren C

Toren C betreft een van de woontorens en is het hoogste gebouw van de gehele ontwikkeling met een bouwhoogte van zo'n 78 meter. Hierin worden 235 huurwoningen gerealiseerd met verschillende oppervlakten, onderverdeeld in 108 middenhuur-, en 127 vrije sectorwoningen. Er zijn 2-kamer appartementen en studio's in het middenhuur segment en 3- en 4-kamer appartementen in de vrije sector. De toren telt 22 verdiepingen. De begane grond, de 1^e en 2^e verdieping kennen multifunctionele ruimtes, gemixt met wonen. Vanaf de 3^e verdieping is de toren compleet bestemd voor woningen. Op de 22^e verdieping bevindt zich een collectief dakterras inclusief kookstudio.

Het totale oppervlak van toren C betreft 21.781m² wonen, wat inclusief ondersteunende functies komt op 22.228m² en 268m² ten behoeve van de WKO. Er zijn hier tevens 766 fietsparkeerplaatsen voorzien. De voorziene multifunctionele ruimtes zijn ten behoeve van het woonconcept, en betreft onder meer een fitness/gymruimte of een woonkamer/kookstudio/werkplekken voor het ontvangst van grotere groepen.

Toren D

Toren D betreft de tweede woontoren en is zo'n 54 meter hoog. Hierin wordt het sociaal programma gerealiseerd. De toren heeft 16 verdiepingen waarin sociale huurwoningen worden gerealiseerd bestaande uit 161 appartementen (130 sociaal, 31 middensegment). Op de begane grond en de 1^e verdieping is tevens een inpandige fietsenstalling voorzien. Vanaf de 2^e verdieping is de toren compleet ingericht ten behoeve van woningen. In totaal worden er 130 sociale huurwoningen gerealiseerd en heeft de toren een totaal oppervlak van 13.427m² BVO. Er zijn hier tevens 383 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Parkeergarage

De totale ontwikkeling wordt voorzien van een ondergrondse parkeergarage van 9.080 m² inclusief bovenliggende verkeersruimte waar plaats is voor 319 auto's. De parkeergarage wordt aangelegd onder de torens A en B en is toegankelijk vanaf de Paalbergweg. Met de parkeergarage wordt in de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling voorzien. Voor de volledige parkeerberekening en verkeersstromen wordt verwezen naar paragraaf 4.3.

2.2.2 Planologische kaders gemengde verdiepingen

Aanleiding

Ten aanzien van het initiatief aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam is gewenst om een vlekkenplan voor de plint van de bebouwing aan de omgevingsvergunning toe te voegen. Hierbij worden verschillende bestemmingen aan delen van de planlocatie toegewezen. Als basis geldt de vigerende bestemming 'Gemengd' en bijbehorende begrippenlijst op de planlocatie. Deze is opgenomen als artikel 6 van het bestemmingsplan 'Amstel III Oost', vastgesteld op 11 september 2013.

Artikel 6 Gemengd

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. bedrijven in de categorie 1 en 2 van de bij deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";



- c. culturele voorzieningen;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. horeca I;
- h. horeca III en IV;
- i. horeca V;
- j. sportieve en recreatieve voorzieningen;

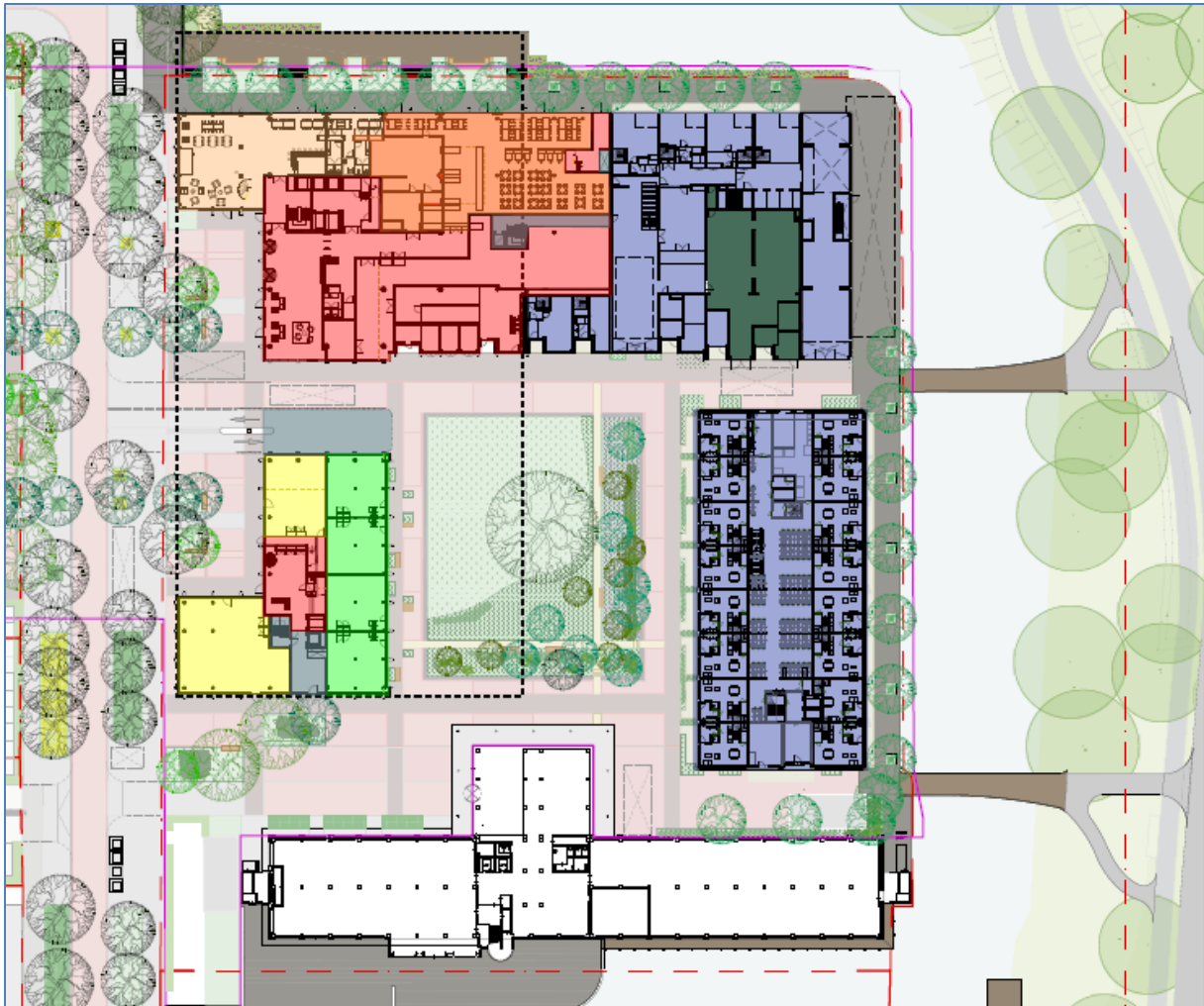
met de daarbij behorende:

- k. groenvoorzieningen en water;
- l. (gebouwde en ongebouwde) parkeeraantallen;
- m. openbare ruimte;
- n. tuinen en erven;
- o. wegen;
- p. nutsvoorzieningen.

Vlekkenplan en bestemmingen

Het vlekkenplan geldt om de verschillende functies binnen de plint van de bebouwing te onderscheiden. Binnen de plint worden een zestal functies onderscheiden. Deze hebben elk een eigen kleur. Zie navolgende afbeelding voor een overzicht van het vlekkenplan.





Overzicht vlekkenplan plint



De kleur licht- en donkeroranje is bedoeld voor een horeca bestemming. Hieronder vallen enkel subs g en h zoals genoemd onder artikel 6.1 van het moederplan.



De kleur rood is bedoeld voor een gemengde bestemming. Hieronder vallen alle subs zoals genoemd onder artikel 6.1 van het moederplan met als toevoeging het toestaan van een laboratorium zolang deze binnen milieucategorie II valt.



De kleur geel is bedoeld voor commerciële ruimte. Hieronder vallen subs c, d, e, f en j zoals genoemd onder artikel 6.1 van het moederplan.



De kleur groen is bedoeld voor een gemengde bestemming. Hieronder valt e.e.a. genoemd onder artikel 6.1 van het moederplan met uitzondering van sub a zijnde kantoren. De locaties kennen als toevoeging op het moederplan het toestaan van ateliers conform het toegevoegde begrip hieromtrent.





De kleur blauw/paars is bedoeld voor een woonbestemming. Hieronder valt daarmee geen enkele sub zoals benoemd onder artikel 6.1 van het moederplan. Deze ruimten kennen een primaire woonbestemming met daarbij ondersteunende functies en voorzieningen zoals opgenomen in artikel 12.1 onder sub b t/m h van het bestemmingsplan Amstel III Oost.



De kleur donkergroen is bedoeld voor de techniek en WKO en is ten behoeve van de commerciële ruimten, kantoorvoorzieningen en woningen.

Aanvullend te hanteren begrippen

- Ateliers: werkplaats voor de uitoefening van ambacht zoals genoemd in artikel 1.6 van het moederplan; het bedrijfsmatig, gehele of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en installeren van goederen
- Laboratorium: Biotechnologisch speur- en ontwikkelingswerk op het gebied van medische producten en farmaceutische processen en van voeding behoren tot milieucategorie II.

2.2.3 Impressies

In de navolgende afbeeldingen zijn impressies van de planlocatie weergegeven.



Impressie volume A en B. Bron: MVSA Architecten





Impressie volume A en B. Bron: MVSA Architecten



Impressie volume A en B. Bron: MVSA Architecten





Impressie volume A en B. Bron: MVSA Architecten



Impressie volume A en B. Bron: MVSA Architecten





Impressie volume C. Bron: ZZDP Architecten





Impressie volume C. Bron: ZZDP Architecten





Impressie volume D. Bron: Cie. Architecten.



Maquette planlocatie Bron: Initiatiefnemer.





Maquette planlocatie Bron: Initiatiefnemer.



Maquette planlocatie Bron: Initiatiefnemer.



3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als Rijksstructuurvisie. De NOVI vervangt onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI is de langetermijnvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving in Nederland.

Nederland staat voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal spelen. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Nederland heeft een lange traditie van zich aanpassen. Deze opgaven worden benut om vooruit te komen en tegelijkertijd het mooie van Nederland te behouden voor de generaties na ons. De NOVI biedt een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Met inachtneming van maatschappelijke waarden en inhoudelijke normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en milieu. In dat samenspel van normen, waarden en collectieve ambities, stuurt de NOVI op samenwerking tussen alle betrokken partijen.

De NOVI heeft de maatschappelijke opgaven samengevat in 4 prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Onder deze prioriteiten hangen 21 nationale belangen die het lokale, regionale en provinciale niveau overstijgen. Deze belangen hebben onder andere betrekking op het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit, zorgt dragen voor een woningvoorraad die aansluit op woonbehoeften, het beperken van klimaatverandering, et cetera. De verantwoordelijkheid van het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen, waardoor inhoudelijke keuzes in veel gevallen ook het beste regionaal kunnen worden gemaakt. Met de NOVI wordt het proces in gang gezet waarmee de keuzes voor de leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Conclusie

Onderhavig initiatief betreft een ontwikkeling van beperkte omvang zonder strijdigheid met Rijksbelangen. De ontwikkeling is passend binnen de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit het nationale beleid te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit het nationale beleid.



In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- Rijksvaarwegen;
- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Conclusie

Het initiatief valt niet onder een van de projecten uit het Barro. Door het initiatief zal eveneens geen nationaal belang worden geschaad.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Het omgevingsplan dient deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De procedures voor een vvgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden. De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;



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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan en van drie woningen in de lintbebouwing gehandhaafd. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour (zone 5) gelden nu en ook onder het regime van het nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw. In het landelijk gebied is in het LIB een verbod op nieuwe woningbouwlocaties verankerd (art. 2.2.1d lid 1). Daarnaast motiveren gemeenten in de toelichting op haar besluit de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (art. 2.2.1d lid 2). Dit zogenaamde 'rekenschap geven' is nader geborgd in de Provinciale Omgevingsverordening van Noord-Holland.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is ook het LIB gewijzigd. Hierbij zijn de regels enkel juridisch-technisch omgezet. Inhoudelijk hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden aan het besluit.

Planspecifiek

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, en artikel 2.2.2.a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. Voor de toetshoogte radar geldt een hoogte van 65 meter. Met onderhavig plan is een gebouw beoogd met een bouwhoogte van maximaal 78 meter en daarmee boven deze toetshoogte radar uitkomt. Ten behoeve van dit initiatief is daarom een positief besluit genomen door ILT welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Het plangebied is niet gelegen binnen andere beperkingsgebieden van het LIB.

Conclusie

Onderhavig initiatief is in strijd met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Het ILT heeft een positief besluit genomen over onderhavig initiatief.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het nationale beleid vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt:



De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- 1) beoordeling of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
- 2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

Stedelijke ontwikkeling

Om aan deze verplichting uit de Bro te kunnen voldoen dient allereerst te worden nagegaan of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd:

'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

Uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vanaf de realisatie van 12 woningen. Onderhavig initiatief betreft de bouw van ruim meer dan 12 woningen met aanvullend kantoor en multifunctionele ruimtes waardoor het doorlopen van de laddertoets noodzakelijk wordt geacht.

Behoeftte Woningbouwprogramma

Uit paragraaf 3.4 (gemeentelijk beleid) blijkt dat er een grote behoefte is aan woningen in Amsterdam. De sloop en nieuwbouw van het kantoorpand naar woningen (130 sociale huurappartementen en 139 middeldure huurappartementen, alsook 127 vrije sectorappartementen) sluit goed aan op de ambitie om voor 2040 15.000 middeldure woningen gebouwd te hebben in Amstel III. Er wordt dan ook met onderhavig plan duidelijk voorzien in een behoefte.

Behoeftte kantoorprogramma incl. multifunctionele ruimte

Middels onderhavig plan zal de oppervlakte in kantoorruimte toenemen. Dit is mede mogelijk vanwege de unieke locatie van het plangebied. De locatie ligt dicht bij metro, trein en busstation en is te bereiken binnen 5 minuten lopen. In de omgevingsvisie wordt er op ingezet om de verstedelijkingskansen op openbaarvervoerknoppunten goed te benutten. Daarnaast is de planlocatie onderdeel is van het Amsterdam Life Sciences District. In het beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van innovatiedistricten wordt ingezet om ten aanzien van de vastgoedeigenaren de specialisatie (met medische innovatieve ondernemingen) door te zetten.

Gesteld kan worden dat de medische industrie een industrie betreft die groeiende is. Gezien de voorziene kantoren voornamelijk voor deze doelgroep bedoeld zijn, is aan te nemen dat ook in de toekomst de behoefte aan de kantoren zal blijven bestaan.



Ondanks dat middels onderhavig initiatief een toename aan oppervlakte van kantoorruimte komt op de planlocatie, zal elders in Amstel III het totale aantal kantooroppervlakte afnemen. Hierdoor blijft er sprake van eenzelfde niveau in kantoorruimte.

Uit het ontwikkelperspectief van Amstel III blijkt dat er een behoefte bestaat aan multifunctionele ruimtes zoals onder meer 40-50 horecazaken. Met onderhavig initiatief zullen verschillende multifunctionele ruimtes beschikbaar komen.

Voorliggend planvoornemen voorziet in de behoefte aan kantoorruimte en multifunctionele ruimtes.

Binnenstedelijk gebied

Het planvoornemen wordt ontwikkeld binnen bestaand stedelijk gebied waarmee wordt voldaan aan de vraag of de ontwikkeling voorziet in duurzaam ruimtegebruik. Er wordt een locatie herontwikkeld die momenteel ten behoeve van stedelijke functies kan worden gebruikt, met name op het gebied van kantoren en voorzieningen. De herontwikkeling voorziet in een mixed-use woon-werkconcept.

Conclusie

Vanuit de ladder voor duurzame verstedelijking zijn er geen belemmeringen voor onderhavig initiatief. De woningen voorzien in een behoefte en worden gerealiseerd door middel van herontwikkeling van een bestaande stedelijke functie.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050, vastgesteld op 19 november 2018 door Gedeputeerde Staten, is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

- **Klimaatverandering:** een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- **Gezondheid en veiligheid:** het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- **Biodiversiteit en natuur:** de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

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



- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

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

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

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

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

Conclusie

Het project sluit aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050, vooral ten aanzien van de ontwikkeling van woonlocaties aansluitend aan bestaand stedelijk gebied, waterrobuust, energieneutraal en in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020, die op 16 november 2020 door Provinciale Staten van Noord-Holland is vastgesteld. De Omgevingsverordening vervangt alle verordeningen die betrekking hadden op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Door deze integratie loopt de provincie Noord-Holland vooruit op de invoering van de omgevingsverordening als een van de kerninstrumenten van de Omgevingswet, voor zover dat al mogelijk is op basis van de bestaande wetgeving.

Eén van de ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie NH2050 is dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied landelijk gebied duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied. Het plangebied ligt in het stedelijk gebied.

In artikel 6.3 is aangegeven dat een ruimtelijk plan uitsluitend in een nieuwe stedelijke ontwikkeling kan voorzien als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan deze afspraken. De beoogde woningen betreffen een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Met de regio zijn beleidsafspraken gemaakt over woningbouw, waarmee het initiatief in overeenstemming is.



Conclusie

Het voornemen is in overeenstemming met de Omgevingsverordening NH2020. Op de kaarten behorend bij de Omgevingsverordening zijn verder geen relevante aspecten aangegeven die van een beperking voor onderhavig bouwplan met zich meebrengen. Het plan past daarmee binnen het provinciaal beleid zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie en de regels uit de Omgevingsverordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Uitvoeringsstrategie 3.0 Plabeka

Plabeka is het Platform Bedrijven en Kantoren. In het platform werken gemeenten, provincies en ondernemers samen om de structurele leegstand van werklocaties te reduceren. Op 23 juni 2017 is de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld onder de titel 'Ruimte voor werken in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) van morgen: 2017-2030'. Er wordt in deze uitvoeringsstrategie ingezet op het transformeren van werklocaties naar gemengde gebieden waar wonen en werken is toegestaan. Amstel III wordt in de uitvoeringsstrategie genoemd als belangrijke kantoorlocatie die getransformeerd kan worden naar een gemengd economisch gebied. Voorliggend plan vormt dan ook een uitwerking van de uitvoeringsstrategie 3.0.

Conclusie

Amstel-III is een van de belangrijke kantoorlocaties die zal worden getransformeerd naar een gemengd economisch gebied. De herontwikkeling van de planlocatie aan de Paalbergweg naar werken-wonen is dan ook in lijn met de Uitvoeringsstrategie.

3.3.2 Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

1. Een woning voor iedereen
2. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
3. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
4. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

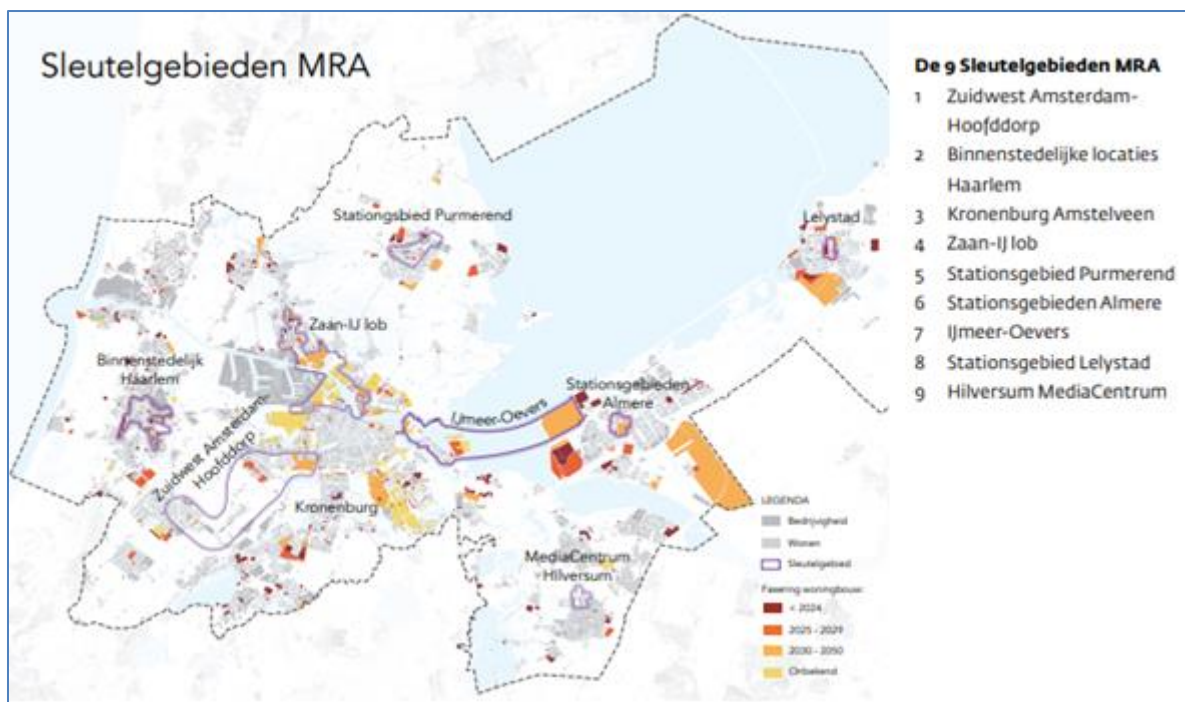
1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.



2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Dit zijn de MRA sleutelgebieden.





Conclusie

Middels onderhavig initiatief worden woningen toegevoegd aan de bestaande planvoorraad. Het plangebied bevindt zich nabij een OV-knooppunt. Er wordt klimaatadaptief gebouwd door onder meer een WKO te realiseren. Daarmee sluit voorliggend plan aan op de Woonagenda 2020-2025.

3.3.3 Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord 2021 - 2025 bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland is onderdeel van de 'regionale afspraken' als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH 2020.

Prioriteit ligt bij het vergroten van de woningvoorraad, op het behouden en creëren van betaalbare woningen voor lage- en middeninkomens en op het versterken van de kwaliteit van het wonen in zowel nieuwbouw als bestaande woningvoorraad.

Amsterdam kiest ervoor in het bouwprogramma een sterker accent te leggen op sociale huur en middensegment en minder op het dure segment.

Conclusie

Met voorliggend plan worden woningen aan de bestaande planvoorraad toegevoegd, met onder meer woningen in het sociale middensegment. Daarmee sluit voorliggend plan aan op het woonakkoord 2021-2025.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat het thematisch ruimtelijke beleid beschreven voor de middellange termijn. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en



het Hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de Structuurvisie. Deze blijven van kracht totdat vervangend beleid is vastgesteld. Voor wat betreft de planontwikkeling aan de Paalbergweg is met name het beleid in de omgevingsvisie rondom het thema 'Wonen' en de verdieping in de opgaven op wijkniveau van belang.

De grote druk die wordt uitgeoefend op de Amsterdamse woningvoorraad door nieuwkomers, het toerisme, de platformeconomie, speculanten en andere factoren vragen om scherpe beleidskeuzes. Het uitgangspunt dat een woning is om in te wonen blijft ook de komende jaren van kracht. Meer regulering moet de uitwassen van onder meer speculatie, verkamering en vakantieverhuur verminderen. Verder verdienen bouwkundige staat en binnenklimaat van Amsterdamse woningen de komende jaren meer aandacht, zoals voldoende oppervlak, flexibiliteit in de indeling, buitenruimte, daglicht en doorluchting.

De locatie is aangewezen als Hoogstedelijke buurt. Dit zijn buurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt in deze buurten een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat met voorliggend initiatief er een impuls wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse aan de Paalbergweg. Er wordt een uitgebreid multiuse complex ontwikkeld met diverse bouwvolumes. Het programma bestaat onder meer uit 161 sociale huurappartementen en 230 appartementen in het middeldure huursegment welke worden toegevoegd aan de Amsterdamse woningvoorraad. De appartementen worden uitgevoerd conform moderne principes op het gebied van ruimte, duurzaamheid, voorzieningen en stedelijk wonen waardoor er voldoende oppervlak is en ook buitenruimte en daglicht niet ontbreken. Het planvoornemen is dan ook in lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.4.2 Hoogbouwbeleid

Het hoogbouwbeleid is nog afkomstig van de inmiddels vervangen Structuurvisie 2040. Nieuw beleid op basis van de omgevingsvisie is nog in ontwikkeling. Tot die tijd is het huidige hoogbouwbeleid van toepassing.

De middeleeuwse en 17e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het DNA van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van Unesco. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone). 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. In het Unesco-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Rondom het Unesco-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap.

Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot aan de ringweg A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld in de loop der tijd, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de prominentst zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat weg in het silhouet.

De zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van de metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is



zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen ('kanjers') zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer ArenA. Bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter is bij elk van deze knooppunten aan de orde. De Zuidas neemt een bijzondere positie in door de omvang van hoogbouw, waardoor zich een heuse skyline aan het ontwikkelen is.

Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan. De hoge 'kanjerdichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer grote gebouwen toe. Het spreekt voor zich dat in de strook tussen de A4 en de Sloterweg, ter plaatse van de Hoofdgroenstructuur, geen hoogbouw wordt beoogd.



Hoogbouw op de zuidflank (Bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

In de structuurvisie is een instrumentarium opgenomen in geval van hoogbouw. Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te alle tijden aanbevolen omdat het een zeer geschikt instrument is om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met ten minste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Conclusie

Het plangebied bevindt zich binnen de zone langs een infrastructuurbundel. Bouwhoogten boven 60 of zelfs 100 meter passen goed binnen dit gebied. Onderhavig initiatief met een maximale bouwhoogte van 78 meter is daarmee passend binnen dit gebied. Door de toevoeging van woningen en de realisatie van hoogbouw kan het bouwplan invulling geven aan de beoogde menging van functies en tegelijk bijdragen aan de grote behoefte aan woonruimte. Het gebied bevindt zich niet in een gebied waar het



nodig is om een uitgebreide HER (inclusief landschappelijke inpassing) uit te voeren. Wel zijn de belangrijkste effecten van de hoogbouw onderzocht (zie paragraaf 4.11).

3.4.3 Woonagenda 2025 Amsterdam

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 van de gemeente Amsterdam opgesteld. De woonagenda heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad blijkt dat in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad. Ook is er nog steeds vraag naar middeldure huur en het dure deel van de koopsector. De acties die horen bij het uitgangspunt 'voldoende woningen' zijn onder andere jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen laten bouwen. Het stedelijk uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Per plangebied wordt bepaalt welk programma wordt gerealiseerd. Met de verdeling van het woningprogramma aan de Paalbergweg wordt met name aan de segmenten waar veel vraag naar is (gereguleerde huur en middeldure huur) voorraad toegevoegd.

Conclusie

De bouw van de Cambridge Towers sluit aan bij de ambitie van de gemeente Amsterdam om in het sociale huursegment en middeldure huursegment woningen toe te voegen aan de woningvoorraad.

3.4.4 Woningbouwplan 2022-2028

Het woningbouwplan 2022-2028 is door het college van Amsterdam vastgesteld op 31 januari 2023. Het gemeentebestuur wil gemiddeld 7.500 woningen per jaar, in de verdeling 40 procent sociale huur, 40 procent middelduur en 20 procent duur. Er moeten nieuwe woningen komen in verschillende groottes en in verschillende prijsklassen, zodat meer mensen in de stad naar een passende woning verhuizen. Daarnaast is de wens om het bouwen van woningen te vereenvoudigen en te versimpelen.

Het Woningbouwplan 2022-2028 bevat daartoe de volgende doelstelling en aanpak:

- In afstemming met marktpartijen en corporaties wordt onderzocht hoe de stad invloed heeft op de woninggrootte wanneer kantoorpanden worden verbouwd tot appartementen ('transformaties').
- Het verkennen van de mogelijkheden voor de bouw van sociale koopwoningen gaat door en de grens van sociale koopwoningen wordt verhoogd naar € 355.000,- in 2023.
- Met een nieuwe gebiedsgerichte werkwijze wordt gekeken welk type woningen voor welke doelgroep tot de meeste verhuisbewegingen in een specifiek gebied leidt.
- Vereenvoudiging inschrijving ontwikkelaars voor nieuwe bouwlocaties ('tenders') en verduidelijking kaders aan het begin van het project.
- Op basis van vrijwilligheid worden ontwikkelende marktpartijen uitgedaagd tot bovenwettelijke duurzaamheidsprestaties.
- Verkenning mogelijkheden van modulair bouwen samen met marktpartijen en corporaties.
- Inzet op de versnelde bouw van 2.500 tot 3.000 flexwoningen in de stad.
- De tijdelijke regeling Transformatie-impuls wordt verlengd tot 1 februari 2024.

Een groot deel van de geplande woningen kan worden gerealiseerd binnen de bestaande plannen. Er zijn tot en met 2025 voldoende bouwplannen, daarna zijn nieuwe bouwlocaties nodig.



Conclusie

Het woningbouwprogramma binnen onderhavige ontwikkeling aan de Paalbergweg sluit aan bij het Woningbouwplan 2022-2028. Zo zullen er meer woningen beschikbaar komen binnen verschillende marktsegmenten. Onderhavig initiatief is in lijn met dit Woningbouwplan.

3.4.5 Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting

De Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting is vastgesteld op 19 juli 2023 door de gemeenteraad van Amsterdam. De Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting (AAV) beschrijft de huidige volkshuisvestelijke opgaven en de gewenste volkshuisvestelijke toekomst van Amsterdam in 2040. De AAV heeft als missie om voldoende betaalbare en goede woningen in een ongedeelde stad te hebben.

De aanpak kent zeven doelen:

1. Meer woningen
2. Betaalbaarder wonen
3. Meer woningen voor hen die ze het hardst nodig hebben
4. Passender wonen
5. Duurzamere woningen van goede kwaliteit
6. Betere positie van Amsterdammers
7. Leefbare en veerkrachtige wijken met toegang tot zorg en voorzieningen

De inzet in de AAV is gericht op de hele woningmarkt: op nieuwbouw en op bestaande bouw en in alle prijssegmenten. Het gaat om meer dan alleen een woning; het gaat ook over woningkwaliteit en over leefbaarheid in wijken en buurten. Veel huisvestingsproblemen grijpen in elkaar en vragen om een integrale blik.

Conclusie

Onderhavig initiatief ziet onder meer op de realisatie nieuwe woningen. Hierbij wordt voldaan aan enkele van de doelen van de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting. Zo zullen er meer woningen beschikbaar komen binnen verschillende marktsegmenten. Daarnaast zullen de woningen duurzaam zijn en een goede kwaliteit hebben. Onderhavig initiatief is in lijn met de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting.

3.4.6 Amstel III: Ontwikkeling woongebied gemixt met werken

In december 2017 is dit Ontwikkelperspectief voor Amstel III vastgesteld met als ondertitel 'Samen bouwen aan een nieuwe gemengde stadswijk in Amsterdam Zuidoost'. Dit Ontwikkelperspectief geeft richting aan de ontwikkelingen in Amstel III. Het vaststellen van dit Ontwikkelperspectief, als onderdeel van de Herziening Investeringsbesluit Amstel III Kantorenstrook, biedt zekerheid aan alle betrokken partijen, wat tot versnelling van de transformatie- en verdichtingsopgave zal leiden.

Met de transformatie van Amstel III worden vijf stedelijke doelen nagestreefd:

1. Bijdragen aan de stedelijke woningbouwopgave;
2. Bijdragen aan de vraag naar nieuwe werklocaties;
3. Versterking van de Zuidflank;
4. Realiseren van een gemengde stadswijk;
5. Duurzame gebiedstransformatie.

Amstel III wordt het voorbeeld van een toekomstbestendig gemengd gebied, waar gezondheid, welzijn en duurzaamheid uitgangspunt zijn voor haar bewoners, ondernemers en werknemers. Amstel III



transformeert naar een moderne levendige stadswijk met veel voorzieningen en volop ruimte voor experiment en innovatie. De gemeente Amsterdam heeft spelregels opgesteld voor sloop en/of nieuwbouw. Voor ruimtelijke ingrepen waarbij een gebouw wordt getransformeerd of uitgebreid geldt dat deze in de geest van deze spelregels moet worden uitgevoerd. De spelregels hebben betrekking op de beukmaat, basishoogte, plinten, entrees, rooilijnen, etc. Met de uitwerking van de plannen is getracht de bouwvolumes en de buitenruimte een andere uitstraling te geven, goed passend bij de woonfunctie. Hierbij is rekening gehouden met de spelregels uit het Ontwikkelperspectief Amstel III.

In 2021 is het ontwikkelperspectief herzien. Met die herziening wordt ingezoomd op het perspectief voor de komende 4 jaar (2021-2024), op basis van enerzijds de oorspronkelijke visie op het gebied uit het ontwikkelperspectief van 2017 en anderzijds de kennis over en de stand van zaken van de transformatie tot zover. Eén van de aanpassingen uit de herziening is dat niet langer wordt gesproken van één gebied Amstel III, maar dat een uitsplitsing is gemaakt naar Bullewijk en Paasheuvelweggebied. Voor beide wijken wordt een eigen karakter en sfeer nagestreefd. De kern van de ontwikkeling blijft dat het gebied (als geheel) transformeert van een kantorengedebied naar een gemengd gebied waar naast kantoren ook gewoond wordt met verschillende voorzieningen die daarbij behoren.

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

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

Daarnaast blijkt uit het ontwikkelperspectief dat de verwachting is dat het aantal m² aan kantoren de komende decennia op hetzelfde niveau zal blijven.

Conclusie

De plannen zijn in lijn met Ontwikkelperspectief Amstel III, waarin opnieuw naar voren komt dat de locatie bedoeld is voor transformatie naar een woon-werkgebied. De sloop en nieuwbouw geeft uitwerking aan de doelen om bij te dragen aan de stedelijke woningbouwopgave, het realiseren van een gemengde stadswijk en duurzame gebiedstransformatie. Ondanks dat middels onderhavig initiatief een toename aan oppervlakte van kantoorruimte komt op de planlocatie, zal elders in de omgeving het totale



aantal kantooroppervlakte afnemen. Hierdoor blijft er sprake van eenzelfde niveau in kantoorruimte en wordt er voldaan aan het ontwikkelperspectief.

3.4.7 Kantorenstrategie Amsterdam 2017

Op 6 december 2017 is de geactualiseerde kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam vastgesteld onder de titel 'Het juiste kantoor op de juiste plek'. Dit document vormt een actualisering van de kantorenstrategie uit 2011. De strategie was erop gericht om te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. In 2017 is deze strategie geactualiseerd. Uit de analyse blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties. Daarnaast is er nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands-aanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Ondanks de toegenomen vraag, de vele transformaties en herontwikkelingen van kantoren, is in de monofunctionele kantoorgebieden zoals Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk Centrum en I nog sprake van leegstand. Wat de gebruiker zoekt, komt niet altijd overeen met wat de markt biedt. Amstel III is een van de gebieden die minder in trek is bij kantoorgebruikers; 22,9% staat nu nog leeg. In Amstel III staat een grootschalige transformatie en sloop op het programma.

Conclusie

Om de leegstand van kantoren tegen te gaan wordt ingezet op transformatie naar woon-werkgebied. De voorliggende plannen vormen een uitwerking van de kantorenstrategie. Met de ontwikkeling van de Cambridge Towers blijft de planlocatie ruimte voor werken bieden maar wordt een woonfunctie toegevoegd.

3.4.8 Strategie Innovatie Districten Amsterdam

Op 20 december 2023 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Strategie Innovatie Districten Amsterdam vastgesteld. Een innovatiedistrict is een gebied waar vooruitstrevende bedrijven, onderzoeks- en kennisinstellingen, broedplaatsen, startups en andere bedrijvigheid bij elkaar zijn gevestigd. Innovatiedistricten dragen bij aan een duurzame innovatieve en inclusieve economische groei. Door middel van de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam stimuleert de gemeente Amsterdam de ontwikkeling van innovatiedistricten. Binnen Amsterdam zijn acht innovatiedistricten aangewezen.

Een van deze deelgebieden betreft het Amsterdam Life Science District (ALSD). Onderhavig plangebied ligt binnen dit deelgebied. De laatste jaren heeft dit gebied een steeds sterkere focus op de life science and health sector gekregen. Om de economische assets verder uit te laten groeien is het van belang om de koers op de life sciences sector door te zetten. Daarvoor is de ontwikkeling van kantoren en labruimtes belangrijk. Met name aanbod voor kleinschalige bedrijvigheid en startups aan kantoren en labruimtes ontbreekt, het ontwikkelen van gedeelde labruimtes biedt kansen. Momenteel zijn er ook bestaande werkplekken in gebruik door bedrijven die niet actief zijn in of gelieerd zijn aan de life science sector. Het vrijkomen van die werkplekken biedt de kans om de kritieke massa te laten groeien.

Conclusie

Onderhavig initiatief voorziet in extra kantoorruimte binnen het ALSD, en geeft daarmee invulling aan de Strategie Innovatie Districten Amsterdam.

3.4.9 Parkeerbeleid Amsterdam

Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer



ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd.

Conclusie auto

Onderhavig plangebied is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Voor een nadere uitwerking van de auto parkeerbehoefte wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van voorliggende onderbouwing.

Parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 vastgesteld. De nota Parkeernormen Fiets en Scooter is het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen. Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet in pandig. Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken is volgens de nota een fietsparkeereis, waarbij maatwerk wordt toegepast.

Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. In de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 wordt de voorkeur uitgesproken voor een gelijkwaardig alternatief; een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo voorkomen we dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Conclusie fiets en scooter

Voor een nadere uitwerking van de fiets- en scooter parkeerbehoefte wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van voorliggende onderbouwing.



3.4.10 Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. De verordening is na vaststelling door de gemeenteraad op 11 mei 2021 inwerking getreden. Met de komst van de omgevingswet op 1 januari 2024 is de verordening onderdeel geworden van het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam. De hemelwaterverordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en bestaande gebouwen om per m² een minimale regenwaterberging van 60 liter per m² bebouwd oppervlak. Daarnaast geldt een maximale afvoer van 1 liter per m² per uur. Tot slot is de maximale leeglooptijd van de regenwaterberging 60 uur. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad. Hier dient in het ontwerp rekening mee te worden gehouden.

De hemelwaterverordening stelt voor en hemelwaterberging met hergebruikstelsel de volgende eisen:

- a. heeft ten minste een capaciteit van 90 liter per m² bebouwd oppervlak;
- b. loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool;
- c. is na 60 uur voor ten minste 33% leeg en na 14 dagen voor ten minste 66%; en
- d. leegt het restant op basis van het gebruik van het hergebruikstelsel.

Voor een waterberging met een centraal besturingssysteem (Smart Flow Control) geldt alleen het vereiste uit het eerste lid, onder a.

Conclusie

Voor een nadere uitwerking van de hemelwaterafvoer wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van voorliggende onderbouwing.



4 Uitvoeringsaspecten

In dit hoofdstuk zullen de relevante uitvoeringsaspecten bij het plan worden besproken. Achtereenvolgens komen de aspecten ten aanzien van flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie en de milieuaspecten aan bod.

4.1 Flora- en fauna

4.1.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden (voorheen geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998). Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden (voorheen geregeld in de flora- en faunawet). Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

NNN

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000-gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.



Stikstofdepositie

Voorheen diende op grond van het Programma Aanpak Stikstof (PAS), welke in juli 2015 van kracht werd, berekend te worden of een nieuwe (bouw)activiteit tot een significante toename leidde van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Onder het PAS golden enkele drempel- en grenswaarden. Deze waarden bepaalden of een toename van stikstofdepositie significant was en zo ja, of er dan een meldingsplicht of een vergunningplicht gold. Door te rekenen met het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS Calculator werd automatisch met die drempelwaarden rekening gehouden. In het geval van de meldingsplicht kon de planontwikkeling aanspraak kan maken op benutting van de ontwikkelingsruimte die voor een Natura 2000-gebied gold, totdat deze niet meer voorradig was.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 mag het PAS niet meer gebruikt worden als toestemmingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De drempel- en grenswaarden uit het PAS zijn daarmee ook niet meer van toepassing. Hierdoor kan een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunning plichtig zijn (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Dit betekent dat ook relatief kleinschalige projecten zorgvuldig dienen te worden getoetst op hun stikstofdepositie, om zo aan Europese regelgeving te kunnen voldoen (en stand te houden bij de Raad van State in geval van een beroep).

Sinds de vernieuwing van de AERIUS Calculator op 16 september 2019, en na de laatste update van 14 oktober, kan correct berekend worden of er überhaupt sprake is van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. Daarbij dient zowel de gebruikersfase als de realisatiefase doorgerekend te worden. Zodra er geen rekenresultaten boven de 0,00 mol/ha/jaar zijn, is er geen belemmering voor een plan op het gebied van stikstofdepositie.

4.1.2 Effect te vergunnen activiteiten

Flora en Fauna

Het planvoornemen betreft de sloop van bestaande opstallen en nieuwbouw van een groot complex van diverse torens met multifunctioneel gebruik (commercieel, wonen, bedrijven). In het kader hiervan is een quickscan flora en fauna uitgevoerd door Grofalex welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.

Bronnenonderzoek geeft aan dat beschermde soorten in potentie aanwezig kunnen zijn. Veldonderzoek toont echter aan dat op het specifieke plangebied alleen vleermuizen er hun vaste rust- en voortplantingsplaatsen kunnen hebben.

Gebouw B (kantoorpand) kan van waarde zijn voor vleermuizen met mogelijke aanwezige verblijfplaatsen (achter dakoversteken, openingen achter regenafvoer en tussen de spouwmuren). Met voorgenomen sloop- en bouwactiviteiten vindt hierdoor een mogelijke overtreding plaats van artikel 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming.

Er is gericht nader onderzoek nodig naar vleermuizen om de functie van het gebouw B te bepalen. Voor de te kappen en te verplaatsen bomen zal een geschiktheidsonderzoek gedaan moeten worden om te bepalen in hoeverre deze geschikt zijn als verblijfplaats voor beschermde diersoorten.



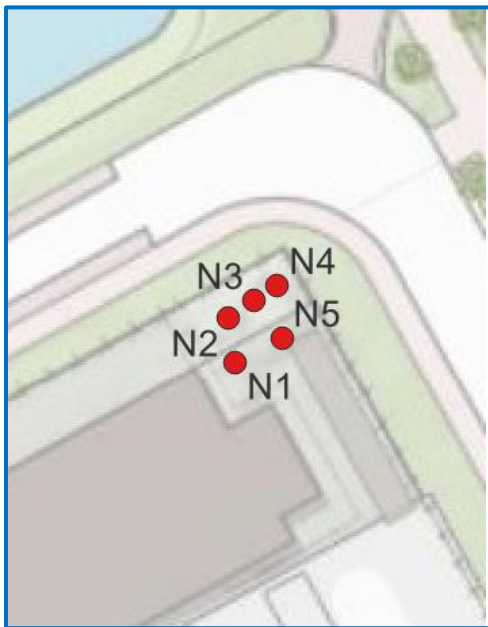
Gelet op de afstand tot Natura 2000 gebieden en het soort uit te voeren werkzaamheden kan uitgesloten worden dat er negatieve effecten optreden op beschermde gebieden.

Boom effect analyse

Er is door [REDACTED] Boomverzorging een boomeffectanalyse uitgevoerd welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, om te bepalen in hoeverre behoud van de boom mogelijk is als de voorgenomen activiteiten in de omgeving van de boom plaatsvinden.

Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen de bomen worden onderverdeeld in de volgende categorieën: bomen behouden, bomen verplanten en bomen kappen.

Bomen die behouden kunnen worden bevinden zich niet binnen de directe invloedssfeer van het projectplan en kunnen in de huidige verschijningsvorm op deze standplaats duurzaam in stand worden gehouden. Dit zijn in totaal vijf bomen die zijn als tabel zijn opgenomen in de analyse.



Overzicht te behouden bomen (bron: Jansen Boomverzorging)

Uit het verplantbaarheidsonderzoek is naar voren gekomen dat er 23 bomen verplantbaar zijn. Met de juiste voorbereiding voor, tijdens en na het planten, kunnen deze bomen op een andere locatie duurzaam in stand worden gehouden. Deze bomen zijn als tabel 10 opgenomen in de analyse.

Ondanks dat de conditie van 9 bomen goed is, kunnen deze om diverse redenen niet verplant worden. Denk hierbij aan uitkomst bewortelingsonderzoek, kluitomvang, kroonomvang, diameter en leeftijd van de bomen. Boom L2, een hazelaar, is meerstammig <5 en kan niet verplant worden. Indien het projectplan uitgevoerd wordt zullen de bomen gekapt dienen te worden. Deze bomen zijn als tabel 11 opgenomen in de analyse. Boom J2 kan niet duurzaam in stand worden gehouden. Deze boom is ernstig aangetast door de honingzwam en dient ook te worden gekapt.

Nader onderzoek vleermuizen

Gebouw B (kantoorpand) kan van waarde zijn voor vleermuizen met mogelijke aanwezige verblijfplaatsen (achter dakoversteken, openingen achter regenafvoer en tussen de spouwmuren). Om



de functie van gebouw B te bepalen is door Van Reenen Ecologie nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Er zijn geen bomen met holten of losse schots aanwezig waarin vleermuizen zouden kunnen verblijven. Wel blijkt de waterpartij met bomen aan de NW-zijde van gebouw C (parkeergarage) een belangrijk foerageergebied te zijn voor Gewone en Ruige dwergvleermuis en een incidentele gewone grootoorvleermuis. Omdat er in de omgeving meer bomen en waterpartijen aanwezig zijn kan niet gesproken worden van een essentieel foerageergebied. Bij verwijdering van bomen aan de zuid- en westkant wordt er sterk aanbevolen hier in de nieuwe situatie bomen terug te plaatsen.

De Laatvlieger en Rosse vleermuis kunnen buiten beschouwing worden gelaten. Konijn en Veldmuis werden waargenomen binnen et plangebied, echter geldt hiervoor binnen de provincie Noord-Holland een vrijstelling. Voor Klein graskruid wordt aangeraden grond met zaden van het perkje te behouden aangezien deze soort dermate schaars is.

In het kader van Wet natuurbescherming is alleen een ontheffing vereist voor de vernietiging van twee zomerverblijfplaatsen van Gewone dwergvleermuis. Deze ontheffing is aangevraagd en verleend. Het besluit is opgenomen als bijlage bij voorliggende onderbouwing.

Voorts geldt bij uitvoering van werkzaamheden ten allen tijde een de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze schrijft voor dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit betekent dat wanneer tijdens uitvoering van de werkzaamheden een algemeen beschermde soort als konijn, veldmuis of gewone pad wordt aangetroffen zij de ruimte en tijd moet krijgen om een veilig heenkomen te zoeken. Indien nodig kunnen aangetroffen exemplaren verplaatst worden naar een naastgelegen ruimte waar geen werkzaamheden uitgevoerd worden.

Stikstofdepositie

Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied betreft 'Botshol' op een afstand van circa 4,3 kilometer.

In het onderzoek stikstof van Peutz Adviseurs (zie bijlage) is de stikstofdepositie berekend vanwege de realisatie van de Cambridge Towers aan de Paalbergweg 1-3 te Amsterdam. Beschouwd is de (tijdelijke) aanlegfase (sloop en bouw) alsmede de (permanente) gebruiksfase. Uit de rekenresultaten volgt dat vanwege de (tijdelijke) aanlegfase (sloop en bouw) van de Cambridge Towers geen sprake zal zijn van een relevante depositiebijdrage in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (toename maximaal 0,00 mol N/ha/jaar).

Uit de rekenresultaten volgt ook dat vanwege de (permanente) gebruiksfase van de Cambridge Towers geen sprake zal zijn van een relevante depositiebijdrage (toename maximaal 0,00 mol N/ha/jaar).

Significante negatieve effecten als gevolg van de realisatie van de Cambridge Towers kunnen op basis hiervan derhalve op voorhand worden uitgesloten. Derhalve is inzake stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.



4.1.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat er rekening gehouden dient te worden met de aanwezige bomen welke behouden, verplaatst of gekapt dienen te worden. Verder is in het kader van Wet natuurbescherming een ontheffing vereist voor de verwijdering van twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, hetwelk is verleend. Vanuit regelgeving betreffende NNN of Natura 2000-gebieden worden geen beperkingen opgelegd aan onderhavig initiatief.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Cultuurhistorie

Het pand kent geen aanduiding als rijks- of gemeentelijk monument en is niet aangemerkt als beeldbepalende pand in het geldende bestemmingsplan. Geconcludeerd kan worden dat met het plan geen schade wordt toegebracht aan bestaande cultuurhistorische panden of structuren.

4.2.2 Archeologie

Wettelijk kader

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed:

1. Monumentenwet 1988
2. Wet verzelfstandiging rijksmuseumseale diensten
3. Wet tot behoud van cultuurbezit
4. Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied
5. Uitvoeringswet UNESCO -verdrag 1970
6. Regeling materieel beheer museale voorwerpen

De Erfgoedwet hanteert de beschermingsniveaus zoals die gelden in de voorgaande regelingen. Voor de vergunningverlening van een beschermd archeologisch monument, het verbod tot beschadigen of vernielen van een rijksmonument en de bescherming van stads- en dorpsgezichten geldt dat de Monumentenwet 1988 van kracht blijft tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Deze regels blijven dus gelden en zijn ongewijzigd overgenomen in de Erfgoedwet.

Doelstelling van de wetten is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

De projectlocatie heeft geen dubbelbestemming met betrekking tot archeologie waardoor onderzoek in het kader hiervan niet noodzakelijk wordt geacht.



Voorts zijn op basis van deze wet mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling vindt niet plaats op beschermd archeologisch gebied. Nader onderzoek in het kader van de archeologie is niet noodzakelijk.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Paalbergweg.

Door de gemeente Amsterdam is een uitgebreid verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. De samenvattende conclusies uit dit rapport zijn navolgend samengevat.

Het project Cambridge Towers leidt tot een verkeerstoename van 800 motorvoertuigen per etmaal van en naar dit gebied op een werkdag ten opzichte van de autonome situatie in 2033. Dit verkeer rijdt vooral via de Muntbergweg van en naar de A9.

Het project Cambridge Towers draagt bij aan de toename van verkeersdrukke op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten. Cambridge Towers 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.

4.3.2 Parkeren

Autoparkeren

Op basis van de Nota parkeernormen Auto van de gemeente Amsterdam uit 2017 kan inzicht worden verkregen in de toekomstige parkeersituatie. De plangebied kan worden aangeduid als een B-locatie. Het minimum te maken parkeerplaatsen voor sociale huur is hierbij 0, het maximum 1. Voor bezoekersparkeren geldt een norm van 0,1 parkeerplaats per woning. Zie onderstaande afbeelding voor de parkeernorm van vrije sector woningen. Voor kantoren worden alleen maximumparkeernormen gehanteerd en geen minimumparkeernorm. Ook de voorziene multifunctionele functies kennen geen minimumparkeernorm. Voor de torens A en B geldt daarom geen minimumparkeernorm. Zie navolgende afbeeldingen de parkeerbalans voor toren D en toren C.



Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	B-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector		
-Woningen tot 30 m ² bvo	0,1 ^s	1
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	0,3	1
-Woningen boven de 60 m ² bvo	0,6	1
Sociale- en middeldure huur	geen	1

Parkeernorm vrije sector woningen (bron: Nota parkeernormen Auto)

2268 / Cambridge Towers / Woontoren C / ZZDP Architecten						
Paalbergweg / Amsterdam zuidoost / 2024-10-04						
Autoparkeerplekken	Minimum			Maximum		
	Parkeernorm *1	N=	PP	Parkeernorm	N=	PP
Middeldure huur	0	108	0	1	108	108
<i>Vrije sector woningen</i>						
woning tot 30m ² bvo	0,1	0	0	1	0	0
woning 30m ² - 60m ² bvo	0,3	0	0	1	0	0
woning > 60m ² bvo	0,6	127	76	1	127	127
Totaal bewoners		235	76		235	235
Bezoekers parkeren - alle woningen	0,1	235	24	0,1	235	24
Totaal			100			259

Parkeerbalans toren C

Parkeerbalans Cambridge Towers - Sociaal woongebouw, Blok D							
Amsterdam zuidoost / B-locatie							
Autoparkeerplekken		Minimum			Maximum		
		norm	aantal	pp	norm	aantal	pp
Sociale huur	woningen < 30m ² bvo	0	0	0	1	0	0
	woningen 30m ² - 60m ² bvo	0	90	0	1	90	90
	woningen > 60m ² bvo	0	71	0	1	71	71
	Subtotaal			0			161
	bezoekersparkeren	0,1	161	17	0,1	161	17
	Totaal			17			178
	Gerealiseerd		Zie berekening MVSA				

Parkeerbalans toren D

Als onderdeel van onderhavig initiatief wordt onder blok AB een parkeerkelder met 319 plekken gerealiseerd. Deze parkeerbak heeft één in- en uitgang op de Paalbergweg. Er komt geen openbaar parkeren in het Paasheuvelweggebied.

Van de 319 parkeerplaatsen worden er 95 gereserveerd voor het naastgelegen gebouw Marie. Toren A+B kent geen minimumparkeernorm. Toren C kent een minimumparkeernorm van 100 parkeerplaatsen, waarvan 24 voor bezoekersparkeren. Toren D kent een minimumparkeernorm van 17 parkeerplaatsen, allen voor bezoekersparkeren. Dit geeft samen met de gereserveerde parkeerplaatsen een minimumnorm van 212 parkeerplaatsen. Met 319 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de minimumparkeernorm. De maximumparkeernorm wordt niet overschreden. De parkeerplaatsen boven



de minimumparkeernorm zijn onder meer beschikbaar voor de medewerkers van toren A+B. De parkeerplaatsen zullen openbaar toegankelijk zijn tegen betaling op uurtarief. Door bewoners kunnen vaste parkeerplaatsen gehuurd worden.

Fietsparkeren

Voor een berekening van het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam geraadpleegd. Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet volgens Bouwbrief 2015-130 voldoen aan onderstaand schema. Dubbelaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Bouwbesluit eisen aan het beheer van de stalling.

Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Zie onderstaand voor een tabellen met het verplichte aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen per woning en kantooroppervlakte.

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Tabel aantal te realiseren fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging (bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter)

Tabel 3.1: kantoorfunctie - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep ¹⁸	maatgevend moment	opmerkingen
kantoor medewerkers	zone 1	2,9	100 m ² bvo	medewerkers / lang parkeren	ochtend werkdag	
	zone 2	2				
	zone 3	1,45				

Tabel aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij een kantoorfunctie (bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter)



Toren A+B

Onderhavig planlocatie bevindt zich in zone 3. Hiervoor geldt voor kantoren een minimale parkeernorm van 1,45 fietsparkeerplaatsen per 100 m² BVO. De nota kent geen norm voor de functie commercieel. Daarom is voor onderhavig initiatief bij de commerciële functie uitgegaan van dezelfde fietsparkeernorm als voor kantoren.

Functie	BVO	fietsparkeerplekken
commercieel	584 m ²	8.5
kantoor	19262 m ²	279.3
	19846 m ²	287.8

Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 288 fietsparkeerplekken voor toren A + B. In deze toren zullen 288 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Toren C

Fietsparkeerplekken			
	Fietsnorm	N=	FPP
woning tot 50m2 GO		2 3	6
woning 50m2 - 75m2 GO		3 174	522
woning 75m2 - 100m2 GO		4 52	208
woning 100m2 - 125m2 GO		5 6	30
woning > 125m2 GO		6 0	0
Totaal		235	766

Plekken in laag rek			
	Fietsnorm	N=	FPP
woning tot 50m2 GO		2 3	6
woning 50m2 - 75m2 GO		2 174	348
woning 75m2 - 100m2 GO		2 52	104
woning 100m2 - 125m2 GO		2 6	12
woning > 125m2 GO		2 0	0
Totaal		235	470

Overzicht <i>Fietsenstalling bewoners *2</i>	N=	Fietsparkeerplekken	
		Lage rek	Totaal
		FPP	FPP
woning tot 50m2 GO	3	6	6
woning 50m2 - 75m2 GO	174	348	522
woning 75m2 - 100m2 GO	52	104	208
woning 100m2 - 125m2 GO	6	12	30
woning > 125m2 GO	0	0	0
Totaal	235	470	766
Gerealiseerd		470	766



Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 766 fietsparkeerplekken voor toren C, waarvan 420 in laag rek. In deze toren zullen 766 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 420 in laag rek.

Toren D

Fietsparkeerplekken		Minimum			Minimum Lage rek		
		norm	aantal	pp	norm	aantal	pp
Sociale huur	woningen < 50m ² GO	2	115	230	2	115	230
	woningen 50m ² - 75m ² GO	3	31	93	2	31	62
	woningen 75m ² - 100m ² GO	4	15	60	2	15	30
	woningen 100m ² - 125m ² GO	5	0	0	2	0	0
	woningen > 125m ² GO	6	0	0	2	0	0
Totaal			161	383		161	322
Gerealiseerd				383			322

Uit bovenstaande tabel volgt een fietsparkeernorm van 383 fietsparkeerplekken voor toren D, waarvan 322 in laag rek. In deze toren zullen 383 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 322 in laag rek.

In elke toren zullen voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd conform de minimumparkeernorm die volgt uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

Conclusie

Gezien het bovenstaande vormt het aspect parkeren geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen.

De *Wet luchtkwaliteit* (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit tengevolge van de plannen (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).



AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO₂ en/of PM₁₀ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- Woningbouw: = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: = 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Woningbouw en kantoorlocaties: $0,0008 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000012 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000006 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.4.2 Beoordeling en onderzoek

Effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit

De ontwikkeling kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

Luchtkwaliteit ter plaatse

Vanuit de wet milieubeheer gelden grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Daarnaast hanteert de World Health Organization (WHO) advieswaarden voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof. In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de waarden ter plekke van het plangebied, de grenswaarden en de advieswaarden. De kaarten met concentratie luchtverontreinigende stoffen in de lucht op de onderhavig planlocatie zijn gebaseerd op de grootschalige depositiekaarten van het RIVM.



Stof	Jaar 2023	Jaar 2030	Grenswaarde	Advieswaarde
NO ₂	17.1 µg/m ³	14.1 µg/m ³	40 µg/m ³	10 µg/m ³
PM ₁₀	15.2 µg/m ³	14.2 µg/m ³	40 µg/m ³	15 µg/m ³
PM _{2,5}	8 µg/m ³	7 µg/m ³	20 µg/m ³	5 µg/m ³

Waarden in het plangebied, grenswaarden en advieswaarden luchtkwaliteit

Op de planlocatie wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Ten behoeve hiervan is door Peutz Adviseurs een aanvullende notitie opgesteld waarin bovenstaande eveneens is opgenomen en de ontwikkeling nogmaals is getoetst door middel van NIBM-tool. Deze notitie is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

4.4.3 Conclusie

Het project kan worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven. Daarnaast is luchtkwaliteit ter plaatse goed genoeg voor een goed woon- en leefklimaat op de planlocatie.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Wettelijk kader

Het Besluit op de ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Door middel van zo'n onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen.

4.5.2 Onderzoek

De ontwikkeling van de Cambridge Towers betreft een afwijking van het bestemmingsplan op een locatie die bestemd is als 'gemengd'. Ten aanzien van het initiatief zullen er graafwerkzaamheden worden uitgevoerd. Op de locatie zijn geen bodemverontreinigingen bekend of bekende locaties van ernstige bodemverontreiniging die met spoed moeten worden gesaneerd. In maart 2024 is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Mos Milieu welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.

Uit de onderzoeksresultaten van het bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De bodemopbouw op de onderzoekslocatie bestaat tot op de maximaal geboorde einddiepte uit zwak siltig matig fijn zand op veen. Op een enkele plek is een kleilaag aangetroffen.
- In de grond zijn afgezien van een plaatselijk zwakke bijmenging met (zandcement en) baksteen geen bijmengingen, asbestverdachte materialen of andere kenmerken waargenomen die kunnen duiden op bodemverontreiniging.
- Uit de toetsing van de analyseresultaten blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond niet noemenswaardig zijn verontreinigd met de onderzochte parameters. In de bovengrond zijn geen verhoogde gehalten voor de onderzochte stoffen aangetoond. Alleen de kleiige ondergrond van 3,0 tot 4,0 m-mv is (uiterst) licht verontreinigd met molybdeen.



Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen uitvoering van MilieuBelastende Activiteiten (MBA), de geplande werkzaamheden in de grond of de beoogde nieuwbouw op de locatie. In de grond zijn geen overschrijdingen van de interventiewaarden bodemkwaliteit aangetoond.

4.5.3 Conclusie

Er zullen geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig zijn met betrekking tot de voorgenomen activiteit op het onderhavige perceel. De milieuhygiënische kwaliteit is voldoende van aard ten behoeve van de in dit plan besloten ontwikkeling.

4.6 Geluidhinder

4.6.1 Wettelijk kader

Wegverkeer en railverkeer

Langs alle (spoor)wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de (spoor)weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken/spoorstaven en van binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km /h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

De planlocatie is gelegen in de nabijheid van diverse wegen en spoorverbindingen waardoor een akoestisch onderzoek noodzakelijk is voor het bepalen van de geluidsbelasting (en cumulatieve geluidsbelasting) als gevolg van deze geluidsbronnen.

Industrielawaai

Gezoneerde industrieterreinen hebben een vaste geluidzone die wordt vastgelegd door middel van een bestemmingsplan. Buiten de geluidszone wordt de voorkeurswaarde van 50 dB(A) niet overschreden. De maximale ontheffingswaarde binnen de geluidszone bedraagt 55 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwe situaties. In tegenstelling tot weg- en railverkeer wordt voor industrielawaai niet getoetst aan de Lden waarde maar aan de etmaalwaarde. De dosismaat Lden is voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai met ingang van 1 januari 2007 in de gewijzigde Wgh vastgelegd. Voor industrielawaai wordt Lden in het kader van de Wgh voorlopig niet ingevoerd.

Het plangebied is niet gelegen binnen een geluidszone.

4.6.2 Onderzoek

De locatie is niet gelegen binnen de geluidzone van een industrieterrein. Wel ligt het plan binnen de geluidzone van wegverkeer, namelijk van diverse Rijkswegen, lokale ontsluitingswegen en spoorverbindingen. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de (cumulatieve) geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde uitstijgt en in sommige gevallen ook boven de maximaal te ontheffen waarde. Hiertoe is onderzocht of bronmaatregelen (zoals geluidschermen, raildempers e.d.) doelmatig en haalbaar zijn. Geconcludeerd wordt dat dit niet het geval is vanwege met name de bouwhoogte van het torencomplex. Hiertoe heeft het adviesorgaan op het gebied van geluid (TAVGA) geadviseerd dat er maatregelen worden genomen zoals loggia's die afschermbaar zijn en een geluidwerende afscherming, hetwelk worden uitgevoerd.



4.6.3 Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan er geen beperkingen tegen onderhavige planontwikkeling, mits er wordt voldaan aan de aanbevelingen van het akoestisch onderzoek en de overeenstemming die is bereikt met het adviesorgaan van de gemeente Amsterdam op het gebied van geluid (TAVGA).

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'. De omgeving van het plangebied kan, gelet op de ligging aan de Paalbergweg 1 met de afwisseling van kantoren, gemengde bestemming, spoor en wegen worden gekarakteriseerd als gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m



4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden en omgevingstype

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

4.7.2 Beoordeling

Voor onderhavig project dient te worden getoetst of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen veroorzaakt voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen ondervindt als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

De woningen betreffen een gevoelige functie in het kader van de Wet milieubeheer. Hiertoe dient getoetst te worden of er in de omgeving van de planlocatie functies zijn gesitueerd die een milieutechnische belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling. De omgeving van het plangebied bestaat uit diverse gemengde bestemmingen waar diverse functies zijn toegestaan zoals kantoren maar ook bedrijven uit categorie 1 en 2, horeca, maatschappelijke en culturele voorzieningen. De minimale richtafstand voor het gebiedstype gemengd gebied betreft dan ten minste 10 meter. Gesteld mag worden dat voor de omliggende percelen geldt dat deze op meer dan 10 meter van de planlocatie gelegen zijn. Integraal binnen de ontwikkeling worden alleen kantoor- en commerciële voorzieningen gerealiseerd welke behoren tot milieucategorie 1 en daarmee een richtafstand hebben van 0 meter. Hier wordt ten alle tijden aan voldaan waarmee gesteld mag worden dat de gevoelige functies geen milieuhinder zullen ondervinden van nabij gelegen functies. De eventuele gevolgen van het nabijgelegen spoor en de Rijksweg A9 op het gebied van akoestiek en externe veiligheid zijn onderzocht en gemotiveerd in paragraaf 4.6 en 4.8 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Andersom dient gemotiveerd te worden dat de bouw van de gevoelige functies niet leidt tot beperkingen van bestaande bedrijfsvoering. De woningen bevinden zich buiten de richtafstanden van de omliggende functies waarmee bedrijfsvoering niet wordt beperkt.

4.7.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande vormen de milieubelastende functies vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmering voor de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling. Andersom leidt bouw van de woontorens niet tot milieutechnische problemen voor de omliggende milieugevoelige functies. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Wettelijk kader

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle



activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels en horeca. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit



algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Structuurvisie buisleidingen van belang. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

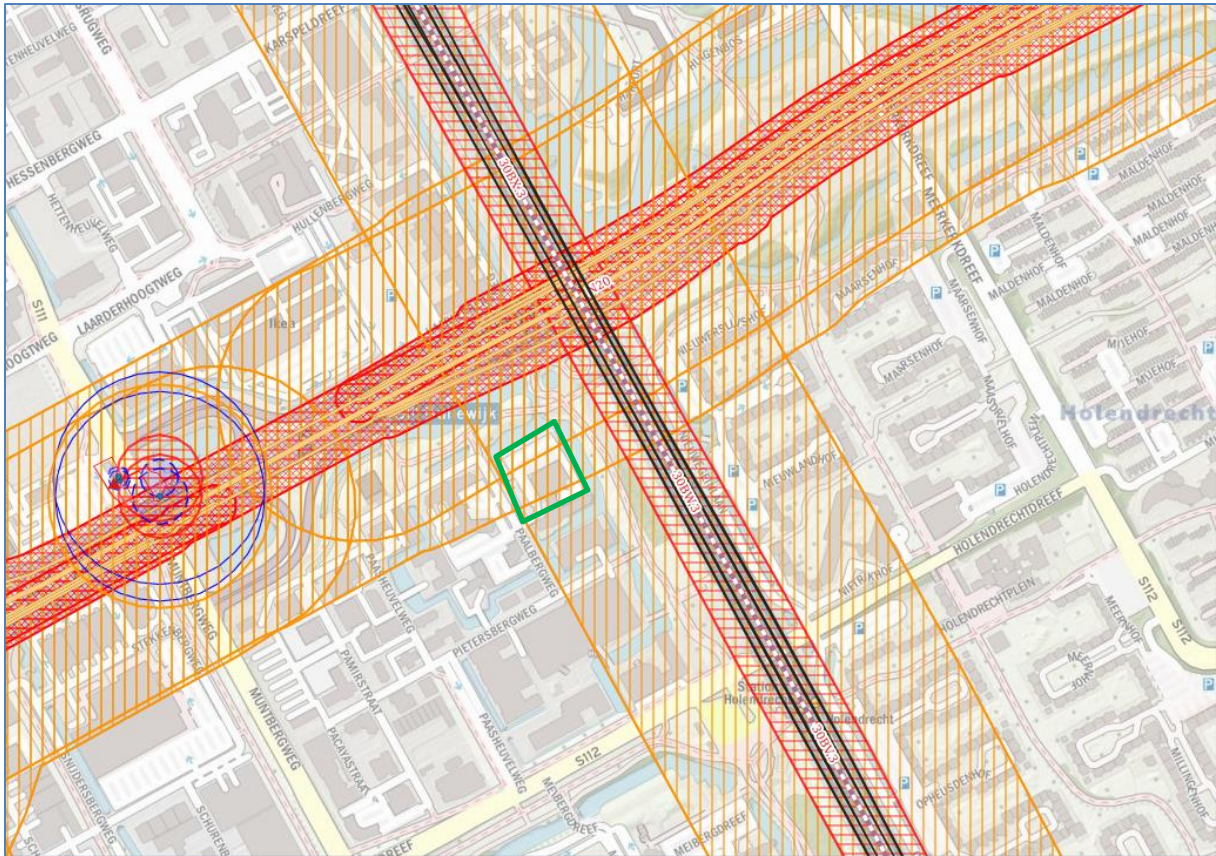
Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

4.8.2 Onderzoek

Een woning betreft een kwetsbaar object, zodat de herbouw getoetst dient te worden aan de wetgeving omtrent externe veiligheid. Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van deze kaart.





Uitsnede risicokaart met aanduiding plangebied (bron: www.risicokaart.nl)

Transport gevaarlijke stoffen

Er bevindt zich in of nabij het plangebied geen buistransportleiding met een PR 10^{-6} contour. Wél ligt er in de directe omgeving van het plangebied (binnen 200 meter) een hoofdvaarweg of spoorbaan waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, namelijk de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. Daarnaast ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied van de transportader Rijksweg A9 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het kader hiervan dient nader onderzoek te worden uitgevoerd en een motivering te worden opgesteld. Dit is uitgevoerd door Peutz adviseurs en als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Hieruit wordt geconcludeerd dat;

- Het plangebied is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar ten gevolge van zowel de Rijksweg A9 als het spoortraject Amsterdam – Utrecht. Er wordt voldaan aan deze grenswaarden.
- 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 ($9,81 \cdot OW$). 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 $11,7 \cdot OW$ naar $12,8 \cdot OW$).



- Met betrekking tot het groepsrisico is voor het beschouwde wegtraject bepaald dat deze in de huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt ($0,53 \cdot OW$). Na de realisatie van het plan neemt het groepsrisico met circa 12% toe naar $0,59 \cdot OW$.

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en in bepaalde gevallen een verantwoordingsplicht. In het onderzoek van Peutz is een nadere toelichting gegeven welke maatregelen in het project worden getroffen teneinde eventuele risico's zoveel mogelijk te reduceren. Door het treffen van de aangegeven maatregelen kan de toename van (de overschrijding van) het groepsrisico o.i. als aanvaardbaar worden aangemerkt. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de verantwoording van het groepsrisico blijft een taak van het bevoegd gezag.

Inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen EV-relevante inrichtingen gevestigd, zodat er geen sprake is van een belemmering. Anderzijds is de voorgenomen planontwikkeling geen risicovolle inrichting in het kader van de BEVI, waardoor de ontwikkeling geen gevaar vormt voor de omgeving.

4.8.3 Conclusie

Er bestaat vanuit het thema externe veiligheid geen belemmering voor onderhavig initiatief aan de Paalbergweg 1 in Amsterdam mits wordt voldaan aan de aanbevelingen van het onderzoek in het kader van externe veiligheid welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.

4.9 Kabels en leidingen

Uit de toelichting en verbeelding van bestemmingsplan 'Amstel III Oost' is op te maken dat er geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn. Bij eventuele graafwerkzaamheden zal een klic-melding uitgevoerd worden.

4.10 Water

4.10.1 Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Zo'n waterparagraaf moet sinds 1 januari 2003 worden opgenomen in de toelichting bij ruimtelijke plannen. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging. Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerder, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf wordt afgestemd met de waterbeheerder.



4.10.2 Beleidskader

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding. Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's.

Europa

Met ingang van december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. In het kader van de Kaderrichtlijn worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (verplichting per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding moeten voldoen aan een 'goede ecologische' toestand (GET). Voor kunstmatige wateren, zoals de meeste stadswateren, geldt dat de oppervlaktewateren minimaal moeten voldoen aan een 'goed ecologisch potentieel' (GEP). Inmiddels zijn de GEP-normen per stroomgebied uitgewerkt.

Rijk

De Waterwet, die in werking is getreden in 2009, regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op grond van deze wet moeten de provincies één of meer regionale waterplannen vaststellen die wat betreft de ruimtelijke aspecten de status van provinciale structuurvisie hebben. De Waterwet schrijft eveneens voor dat elke zes jaar een nieuw Nationaal Waterplan uitgebracht wordt. Op 28 maart 2022 is het Nationaal Water Programma 2022-2027 vastgesteld. Voor het waterbeleid is het NWP een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie. Het Nationaal Water Programma 2022–2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee. De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

- Een veilige en klimaatbestendige delta.
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta.
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

In Nederland komen veel opgaven voor de leefomgeving bij elkaar op een klein oppervlak. Niet alles kan, soms moeten keuzes worden gemaakt. Daarvoor zijn in het NWP een aantal afwegingsprincipes voor het waterbeleid en beheer opgenomen.

4.10.3 Beoordeling

Waterberging en compensatie

Het planvoornemen betreft de sloop van de bestaande opstallen aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam. Vervolgens worden er vier nieuwe gebouwen gerealiseerd met een mixed-use programma op het gebied van wonen en werken. De ontwikkeling voorziet in een toename van verharding en daarom moet worden aangetoond dat er voldoende ruimte is om hemelwater op eigen terrein op te vangen en daarnaast aanvullende compenserende maatregelen te treffen.

De watergang langs de Paalbergweg wordt gedempt vanaf zuidzijde Marie gebouw tot de aansluiting op de watergang ten noorden van het plangebied. Dit is een wateroppervlakte van: 830m². Ook is er compensatie nodig door het dempen van water voor de parkeergarage, namelijk 301m². Daarnaast zal de hoeveelheid verharding op maaiveld toenemen met 2360m². De gedempte watergang en het gedempte water voor de parkeergarage wordt volledig gecompenseerd. De toename aan verharding



wordt volgens de hemelwaterverordening gecompenseerd met 10% extra wateroppervlakte. De locatie voor de compensatie is afgestemd met de gemeente en Waternet en vindt buiten de kavel van DutchRE plaats in het park langs de A9. Om de waterkwaliteit en de doorstroming van het watersysteem te verbeteren wordt een extra duiker aangelegd. Met het vergroten van de oppervlakte water wordt ook de lengte van ecologische oever groter om zo het verdwijnen van ecologische oever in het plangebied te compenseren.

Watercompensatie Cambridge Towers	
Watercompensatie hemelwaterverordening:	236 m2
Toename verharding:	2360 m2
Compensatie 10%:	236 m2
Compensatie te dempen watergang (100%):	830 m2
Compensatie te dempen water parkeergarage (100%):	301 m2
Compensatie 10% voor extra toename verharding op maaiveld	45 m2
Totaal te compenseren:	1412 m2
Al gecompenseerd:	1260 m2
Nog te compenseren:	152 m2

Om te voldoen aan de rainproof eisen vanuit de Hemelwaterverordening Amsterdam stellen we een hemelwaterberging met hergebruikstelsel voor. Het regenwater zal worden hergebruikt voor het irrigeren van de daktuinen en de courtyard. De courtyard is in feite ook een daktuin op de ondergrondse parkeergarage. De ambitie is om een robuust, intelligent hemelwaterafvoersysteem te installeren. (Smart Flow Control). Hiermee wordt al het hemelwater opgevangen op de retentiedaken en slim hergebruikt voor groene daken en daktuinen. Er wordt een overmaat aan bergend volume gerealiseerd zodat altijd water achter kan worden gehouden in een buffer om het groen te kunnen irrigeren en tegelijkertijd ruimte te houden om piekbuien op te vangen.

Een hemelwaterberging met hergebruikstelsel:

- e. heeft ten minste een capaciteit van 90 liter per m² bebouwd oppervlak;
- f. loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool;
- g. is na 60 uur voor ten minste 33% leeg en na 14 dagen voor ten minste 66%; en
- h. leegt het restant op basis van het gebruik van het hergebruikstelsel.

Voor een waterberging met een centraal besturingssysteem (Smart Flow Control) geldt alleen het vereiste uit het eerste lid, onder a.

Volume noodzakelijke hemelwaterberging:		
11120 m2 x 0,09m = 1001 m3		
Courtyard:	5719 m2 retentiekraat 0,16m:	915 m3
Daken intensief*:	915 m2 retentiekraat 0,16m:	146 m3*
Daken extensief:	1369 m2 retentiekraat 0,09m:	123 m3
Wadi:	73 m2 max diepte 0,3m:	22 m3
		+ _____
Totaal:		1206 m3



De Hemelwaterverordening stelt het volgende verplicht:

- Minimale regenwaterberging van 60 liter per m² bebouwd oppervlak
- Maximale afvoer op het riool van 1 liter per m² per uur
- Maximale leeglooptijd van de regenwaterberging van 60 uur

Totaal bebouwde oppervlakte is: 7977 m²

Het totaal te bergen volume is:

- 90 mm per m² bij hergebruik regenwater
- $7977 \times 0,09 = 718 \text{ m}^3$

Groen/blauwe daken

Op de groen/blauwe daken (de gearceerde daken) wordt de WRB 170 krat toegepast met een Smart Flow systeem. Dit is een intelligente hemelwaterafvoer voor Retentiedaken. Het systeem zorgt voor minimale afvoerhoeveelheid en het maximaal vasthouden van regenwater en biedt tegelijkertijd ook een maximale bescherming tegen overstromen. Het is een automatisch aangestuurde afvoer van regenwater, afhankelijk van de neerslagvoorspelling. De hoeveelheid water die, indien nodig, afgevoerd wordt, is exact het voorspelde neerslagvolume.

Effectieve opvang van de krat WRB 170 is ca. 95,0 Vol.% van 17cm = 16,15 cm.

Totaal groen/blauwe daken: 3720,26 m²

Totaal bergingsvolume groen/blauwe daken:

- $3720,26 \times 0,1615 = 601 \text{ m}^3$ bergend volume

Op maaiveld worden onder de verharding retentie kratten toegepast in de courtyard en op de kades. Totale oppervlakte van deze retentiekralen op maaiveld is 1028 m².

Bergend volume van deze kratten (WRB170):

- $1028 \times 0,1615 = 166 \text{ m}^3$

Het totaal te bergen volume is:	718m³
Bergend volume in het ontwerp:	
Totaal groen/blauwe daken:	601m³
Retentiekralen maaiveld:	166m³
Totaal bergend volume:	767 M³

Zie voor de resultaten van de rekentool hemelwaterverordening de bijgevoegde bijlagen.

Bemalingsadvies

Voor het in den droge realiseren van een kelder, in dit geval de parkeergarage, onder de nieuwbouw aan de paalbergweg 1-3 te Amsterdam zijn maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen kunnen



bestaan uit hetzij een spanningsbemaling gecombineerd met een diepe en ondiepe retourbemaling. De te verwachten debieten zijn hierbij relatief hoog. Bij een dergelijke oplossing zal met name de inpassing in de omgeving een punt van aandacht worden. Ook zal nog steeds goed naar de omgevingsinvloed moeten worden gekeken. Ook dient de haalbaarheid nader te worden onderzocht, waarvoor diep grondonderzoek nodig is (verkenning eerste waterremmende laag) en een pompproof wordt geadviseerd. Een andere mogelijke oplossing is retourneren middels de DSI methode, hiervoor is ook nader onderzoek noodzakelijk en er is geen zekerheid dat dit systeem in voldoende mate werkt.

Een alternatieve oplossing is het toepassen van onderwaterbeton. Dit is in principe een gekende en beproefde oplossing. In dat geval zijn de debieten en de omgevingsinvloed beperkt. Het lozen van het bemalingswater is een punt van aandacht en dient, gezien de kwaliteit, op het riool te gebeuren (toestemming nodig). De oplossingsrichtingen met spanningsbemaling zijn op basis van de te verwachten debieten vergunningsplichtig in het kader van de Waterwet. Ter onderbouwing van deze vergunningsaanvraag zal de retourbemaling nader moeten worden uitgewerkt en de omgevingsinvloed in kaart worden gebracht in een vergunningsonderbouwend bemalingsadvies. Tevens zal een MER-aanmeldnotitie moeten worden opgesteld.

Het alternatief met onderwaterbeton is alleen bij een bemaling langer dan 6 maanden vergunningsplichtig. Bij een bemalingsduur langer dan 6 maanden wordt geadviseerd een vergunningsonderbouwend bemalingsadvies op te laten stellen en een MER-aanmeldnotitie. Samenvattend kan gesteld worden dat een uitvoering met onderwaterbeton een zekere uitvoering betreft die technisch goed haalbaar is. Een uitvoering met retourbemaling is alleen haalbaar indien op zijn minst een groot gedeelte kan worden geretourneerd onder een (niet met zekerheid aanwezige) kleilaag. Het systeem met DSI heeft wisselend succes; gezien de risico's dat dit systeem in de praktijk toch niet blijkt te voldoen, wordt dit systeem niet aanbevolen (op dat moment geen goed plan B meer mogelijk). Vooralsnog lijkt een oplossing met onderwaterbeton het meest voor de hand te liggen.

Beschouwing barrièrewerking

Uit de analyse van de barrièrewerking blijkt dat, in combinatie met al bestaande kelders, de nieuw aan te leggen kelder zonder maatregelen een verhoging van de grondwaterstand (in het freatische pakket) met maximaal 0,08 m tot gevolg heeft. Het effect betreft de zuid- en westzijde van de nieuwbouw, aan

de oost- en noordzijde grenst de nieuwbouw direct aan open water waardoor hier geen effecten optreden. De nieuwbouw heeft geen effect op de stijghoogte in de diepere lagen. Het beleid is dat een kelder groter dan 300 m² geen invloed mag hebben en 100% grondwaterneutraal dient te zijn. Hiertoe dienen maatregelen te worden genomen waardoor het verlies aan doorlaatvermogen van watervoerende lagen rond de kelder wordt gecompenseerd. Deze maatregelen dienen binnen de eigen perceelgrens te worden genomen. Omdat in dit geval de kelderwand langs de Paalbergweg bijna op de perceelgrens is gelegen, is hier zeer beperkt ruimte om maatregelen binnen de eigen perceelgrens te nemen. Daarom is gekozen voor een oplossing met drainagematten aan de zuid- en westzijde langs de kelderwand. Aan de noordzijde zijn geen maatregelen noodzakelijk omdat hier de kelder langs open water is gelegen. Aan de oostzijde hebben maatregelen alleen effect op het eigen perceel en worden daarom hier niet noodzakelijk geacht. Een drainagemat als mitigerende maatregel wordt in België en Frankrijk regelmatig toegepast. In Nederland is deze oplossing in opkomst. Het totaalproduct van een drain (dus het samenstel van drainerende kern en geotextiel) kan worden onderworpen aan een capaciteitstest middels



EN ISO -12958 (in lengterichting door de kern) en middels EN ISO-11058 (haaks op het filterdoek). De minimaal te verwachten levensduur kan worden bepaald aan de hand van NEN –EN 13525. In de berekeningen wordt uitgegaan van drainagematten van het type Encadrain met een dikte van 0,01 m (of gelijkwaardig) aan de west en zuidzijde van het gebouw over een hoogte van 1 m ter plaatse van het topzandpakket (tussen NAP -4,5 m en NAP -5,5 m). Voor de drainagematten gelden de volgende kentallen:

- Geotextiel: een stroming van 100 mm/s bij een hydraulische gradiënt van 50 mm/mm, hetgeen neerkomt op een doorlaatfactor van circa 173 m/d;
- Drainagekern: een capaciteit van 25 m³/d bij een hydraulische gradiënt van 0,03 m/m; hetgeen neerkomt op een doorlaatfactor van circa 83.333 m/d;
- Levensduur van minimaal 50 jaar bij natuurlijke omstandigheden met een pH tussen 4 en 9 en een bodemtemperatuur kleiner dan 25°C.

Omdat een waterdoorlatende laag met een dikte van 0,01 m niet direct in het model kan worden ingevoerd, is in het model rondom de kelder een strook van 1 m breed gemodelleerd waarvan het doorlaatvermogen is gemodelleerd als een samenstelling van de drainagematten (de drainagekern) en het topzandpakket. De doorlatendheid van het geotextiel is aanzienlijk groter dan van de naastgelegen grond en zal daarom geen barrière vormen voor het intreden van grondwater in de drainagekern. In de berekeningen is de doorlatendheid van het geotextiel verder niet meegenomen. Als samengesteld doorlaatvermogen is een waarde van 844 m²/d (= 0,01 m * 83.333 m/d + 0,99 m * 11 m/d) gehanteerd.

Door het toepassen van drainage ontstaat lokaal een zone met een hoog doorlaatvermogen langs de kelder waarlangs het water kan afstromen. Uit berekeningen volgt dat het opstuwings-effect aan de bovenstroomse kant geheel wordt gecompenseerd, er treedt zelfs een daling van de grondwaterstand op (maximaal 0,05 m), aan de benedenstroomse kant is nog een daling (van 0,7 m, nagenoeg gelijk aan situatie zonder maatregel) berekend. In figuur 7-1 is het berekende effect van de maatregel op de opstuwings weergegeven. Het effect van de daling van de grondwaterstand ten gevolge van de aanleg van de kelder is echter nog aanzienlijk kleiner dan het effect van de stijging van de grondwaterstand ten gevolge van de demping van de watergang, dit is daarom niet problematisch. In wezen nemen de drainagematten deels de taak over van de watergang die wordt gedempt.

Bij de gehanteerde uitgangspunten is het doorstroomdebiet 4,4 m³/d (oorspronkelijk 1,7 m³/d), de maatregel heeft dus een overcapaciteit en trekt in de modelberekening meer stroming uit de omgeving naar zich toe (vandaar de berekende daling van de grondwaterstand bovenstrooms). De drainagematten dienen tussen NAP -4,75 m en NAP -5,75 m zorgvuldig conform de voorschriften van de leverancier aan de kelder te worden geplaatst en aan de kelderwand bevestigd. 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 drainegemat dient zorgvuldig te gebeuren, waarbij de matten niet mogen worden beschadigd. Mogelijk dient het aanvullen in kleinere slagen te gebeuren, zodat voor het verdichten minder zwaar materieel nodig is. Tussen de kelderwand en de tijdelijke damwanden is een ruimte van minimaal 1,0 m. Naar verwachting zal het trekken van de damwanden geen invloed hebben op de drainagematten.



4.10.4 Conclusie

Vanuit waterhuishoudkundige overwegingen worden er geen bezwaren verwacht tegen onderhavig initiatief.

4.11 Bezinning en Windhinder

4.11.1 Bezinning

Door Peutz adviseurs is een bezonningsonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling aan de Paalbergweg 1-3 te Amsterdam. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de mogelijke invloed van de nieuwbouw op de bezinning van de omliggende bestaande woonbebouwing.

Het onderzoek is gebaseerd op door Peutz ontwikkelde programmatuur binnen het softwarepakket Radiance. Hiermee is de potentiële bezonningsduur, de afname van de bezinning alsmede de schaduwwerking op grafische wijze inzichtelijk gemaakt op de data 21 juni, 21 augustus en 21 oktober, hetgeen tevens representatief is voor de maanden april en februari. De onderzoeksresultaten geven met een interval van 2 maanden een beeld van de bezinningssituatie gedurende een groot deel van het jaar, overeenkomend met de periode volgens de lichte TNO-norm.

Aan de overzijde van het spoor, aan de Nieuwersluishof, liggen enkele woningen ongunstig georiënteerd, waardoor deze in de bestaande situatie niet aan de normstelling voldoen. Bij deze woningen treedt op de meest kritische toetsingsdatum schaduw op door het bouwplan, waardoor zeer kortstondig scheerlicht wordt weggenomen. Dit zal zodoende niet als hinderlijk worden ervaren. Op de andere toetsingsdata is hier geen wijziging van de bezinning vastgesteld.

Bij de woningen die uitzicht hebben op het plan voldoet de bezinning ruimschoots aan de bezonningsnorm.

Wegens het ontbreken van een officiële bezonningsnorm is de bezinning van bestaande woningen getoetst aan de criteria van de lichte TNO-norm. Een toelichting op de lichte TNO-norm staat in het bijgevoegde rapport. Er is voor de lichte TNO-norm gekozen omdat er geen norm over bezinning is, en de lichte TNO-norm de meest gehanteerde richtlijn is binnen Nederland. Hierover is ook de meeste jurisprudentie beschikbaar en gangbaar. Sommige gemeenten hebben eigen richtlijnen op het gebied van bezinning, zoals de gemeente Den Haag en de gemeente Rotterdam. Deze zijn in principe afgeleiden van de lichte TNO-norm. In Amsterdam wordt vaak de lichte TNO-norm gehanteerd, of de Amsterdamse richtlijn, wat weer een afgeleide van de lichte TNO-norm is. In de norm over daglicht NEN-EN 17037:2018+A1:2022 staan ook richtlijnen over bezinning, zij het ietwat minder concreet en minder streng dan de lichte TNO-norm.

De vier grote gemeentes, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam, hanteren allemaal de lichte TNO-norm, of een afgeleide van de lichte TNO-norm. In het geval van Rotterdam is dit gecombineerd met een afwegingskader. Binnen de gemeente Amsterdam zijn er legio bestemmings/omgevingsplannen waarin op het gebied van bezinning de lichte TNO-norm, of de Amsterdamse richtlijn (wat een afgeleide is van de lichte TNO-norm) gevolgd wordt. Een voorbeeld is het bestemmingsplan Vivaldi, waarin de gemeente schrijft volgens de Amsterdamse richtlijn te werken. Zodoende is er geen aanleiding om een andere normstelling te kiezen.



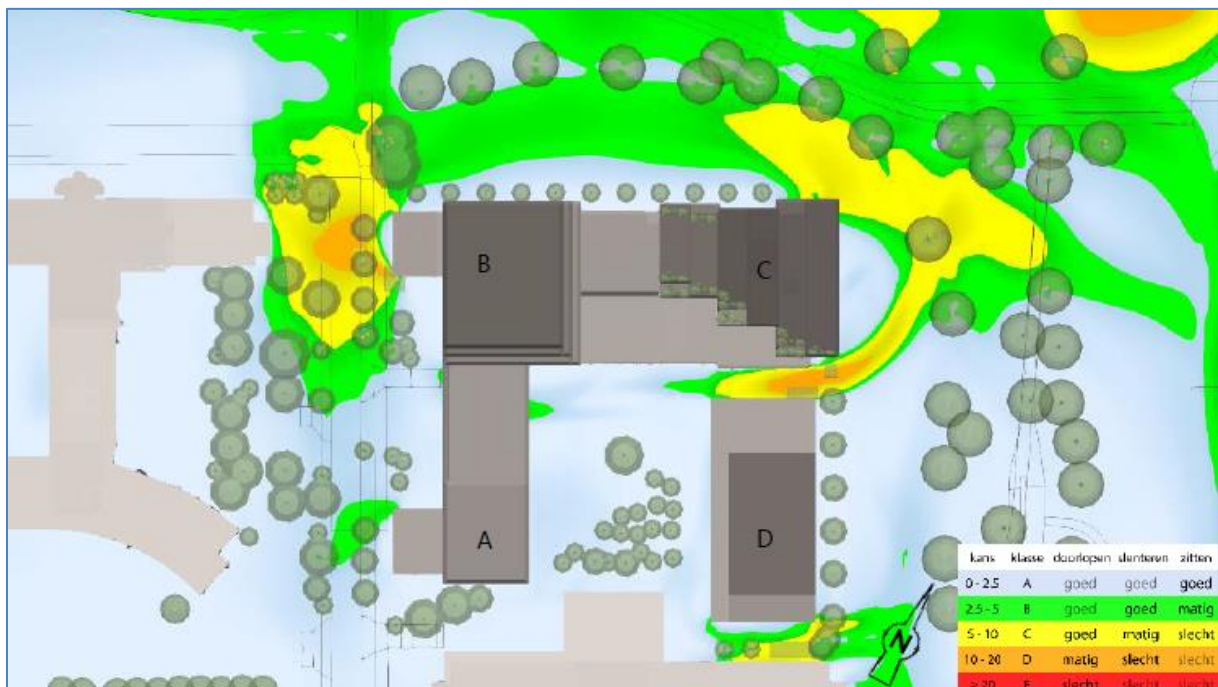
4.11.2 Windhinder

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD- of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht. Gezien de geplande bouwhoogte van circa 78 meter, wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek als noodzakelijk beschouwd. Dit onderzoek is uitgevoerd door Peutz adviseurs en als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Uit de resultaten blijkt dat de extra begroeiing het windklimaat lokaal iets verbeteren. Te zien is dat er bij de plantenbakken sprake is van een lichte verbetering van het windklimaat, maar dat er aan de hoek van toren B, en in de doorgang tussen C en D nog steeds sprake is van een matig windklimaat voor de activiteit doorlopen, weergegeven met de kleur oranje. Bij de hoek van toren B valt het matige windklimaat grotendeels midden op de weg, waar fietsers en voetgangers er relatief weinig last van hebben.

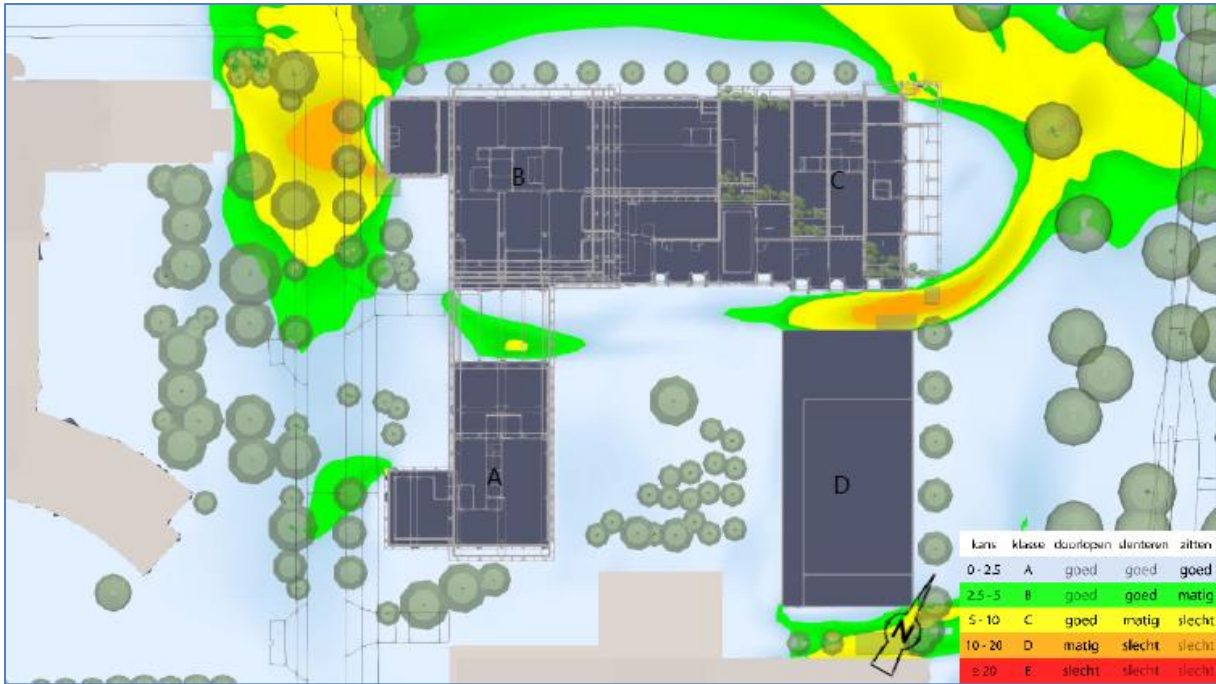
Ten behoeve van de windhinder is een voorziene fietsbrug verplaatst. Gezien de bepalende windstromingen in de richting van de nieuwe locatie van de fietsbrug staan (deze is nu geprojecteerd in het verlengde van de doorgang tussen toren C en toren D) ontstaat er een minder gevaarlijke situatie dan met windstromingen dwars op de fietsrichting (oude locatie brug), met de extra begroeiing neemt de hinderkans ook verder af t.o.v. de vorige studie.

In de doorgang blijft er sprake van een matig windklimaat.



Windhinder in de situatie met extra begroeiing (bron: Peutz)





Windhinder bij de gevels in de situatie met extra begroeiing (bron: Peutz)

4.12 Duurzaamheid

4.12.1 Duurzame leefomgeving

Een duurzame leefomgeving is belangrijk voor het goed functioneren van de natuur en mens. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang te werken aan instandhouding en/of verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en moet schade en overlast voorkomen worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met toekomstige veranderingen, verwachtingen en onzekerheden; denk daarbij aan klimaatveranderingen. Goede stedenbouwkundige plannen en bouwplannen geven hieraan een passende invulling. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in klimaatbestendigheid en energietransitie.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met het concept van natuurinclusief bouwen, het plan voldoet ook aan de Amsterdamse Groennorm. Hiervoor is ruimte voorzien op de dakvlakken alsmede in het aansluitende openbare gebied rondom de ontwikkeling. De volgende ingrepen en toevoegingen worden in het gebouw en de omgeving toegepast:

- Nestkasten voor inheemse vogelsoorten, gierzwaluw, huismus e.d.;
- Plantsoorten op basis van inheemse soorten;
- Opnemen van een bijenhotel;
- Opnemen van maatregelen die worden genoemd in het flora- en faunaonderzoek, bijvoorbeeld maatregelen voor rode lijst soorten;

Bij de gebiedsontwikkeling wordt hier verder vorm en inhoud aan gegeven, een en ander conform de gebiedsvisie. Sowieso wordt daarbij aansluiting gezocht bij de hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

4.12.2 Klimaatbestendigheid

Klimaatverandering is merkbaar en heeft steeds meer een effect op ons dagelijks leven. De zomers worden heter, langer en droger, en áls er regen valt dan komt die vaak in grote hoeveelheden. De winters worden warmer en natter. Dit heeft effect op het woon- en leefklimaat door hittestress, periodes



van droogte en een verandering van de biodiversiteit. Door met het stedenbouwkundig plan en bouwplan rekening te houden met het veranderende klimaat, kan overlast worden voorkomen en is er sprake van een klimaatbestendige ontwikkeling.

Met onderhavig bouwplan worden alle dakvlakken benut om een positieve bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsopgaven binnen het gebied. Denk hierbij aan regenopvang ten dienste van rainproof, energie opwekken met en bijvoorbeeld daktuinen die de biodiversiteit vergroten. Daarnaast worden er verschillende afvalcontainers geplaatst om de waardestromen (glas, papier en plastic) te scheiden. De gebouwen worden voorzien van een WKO installatie waarmee op een duurzame wijze warmte en koude worden opgewekt. De ventilatie wordt voorzien middels gebalanceerde ventilatie, met terugwinning van warmte en koude.

Hemelwater opslag en debiet In het ontwerp wordt uitgegaan van de gestelde normering van eigen hemelwateropvang van 60 mm/uur op eigen terrein en een debiet van 1 mm/uur. Het vertraagd afvoeren van hemelwater wordt gedaan door het in de bodem te infiltreren of via het (nabijgelegen) oppervlaktewater. Het waterbergend en -reducerend systeem wordt vormgegeven door een zogenaamd 'groen-blauw'-dak. Het voor dit project toe te passen 'retentiedak' beschikt over unieke gepatenteerde technieken, die gecombineerd kunnen worden met allerlei dakbegroeiingen, daktuinen en/of systemen van bestratingen.

4.12.3 Energietransitie

Nederland heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn en om de uitstoot van CO₂ drastisch te verminderen. Om dit te kunnen realiseren zijn grote en kleine veranderingen nodig: de energietransitie. De omschakeling van het gebruik van fossiele brandstoffen naar meer duurzame vormen van energie is de grootste omslag, maar we zullen er ook bewust van moeten zijn dat we anders moeten gaan kijken naar ons energieverbruik. De energietransitie heeft ook een ruimtelijke inslag: het bestaand stedelijk gebied en buitengebied moeten (steden)bouwkundig worden aangepast en nieuwe ontwikkelingen worden toekomstbestendig ontwikkeld.

Dit kan bijvoorbeeld op de volgende wijzen:

- de woningen zullen voldoen aan het Bouwbesluit ten aanzien van de energieprestatie;
- de woningen worden 'aardgasvrij' gebouwd.

Slimme laadpalen en autodelen Voor de parkeerplaatsen geldt dat deze alle voorbereid worden voor de plaatsing van "slimme" laadpalen en dat ca. 20% van de parkeerplaatsen reeds wordt voorzien van deze laadpalen. Daarnaast zal worden ingezet op autodelen omdat dit het autobezit daadwerkelijk terugbrengt en ruimte bespaart. Een (elektrisch) autodeelconcept maakt onderdeel uit van de ontwikkeling. De initiatiefnemer is met meerdere partijen in gesprek voor het leveren van een mobiliteitsplan ten behoeve van het project, zowel te gebruiken voor de kantoren als de woningen. Er zullen deelfietsen, deelscooters en deelauto's ter beschikking worden gesteld (zo mogelijk allen elektrisch). Tenslotte zullen er douches voor personeel worden geplaatst (als stimulans voor gebruik van de fiets) en wordt in de entreehal een beeldscherm voorzien met info over vertrektijden van het OV.

4.12.4 Afvalstelsel

Het uitgangspunt is dat afvalscheiding bij de bron gefaciliteerd wordt. Er wordt aangesloten bij het afvalinzamelingsstelsel van het gebied (ondergrondse afvalcontainers in combinatie met inpandige



inzameling). Er zal daarnaast een compostvat worden toegepast. Door een flexibele indeling van het gebouw tenslotte worden functiewijzigingen zonder ingrijpende verbouwingen mogelijk gemaakt.

4.13 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

Ten behoeve van de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van onderhavig initiatief heeft er in een eerder fase van het proces afstemming plaatsgevonden en is er goedkeuring op het ontwerp gekomen.

De beeldkwaliteit voor de architectuur en materialisering is een nadere uitwerking van de stedenbouwkundige taal die is ontwikkeld. Ze volgt en versterkt deze en ze kleurt deze nader in. Het blok voor de Paalbergweg is herkenbaar als één ensemble met één samenhangende beeldtaal. Het blok is opgebouwd uit meerdere verweven bouwdelen. Eén plint die vier gebouwen draagt, te weten twee grote woongebouwen, één groot en één klein kantoorgebouw. Ook het gerenoveerde KPN gebouw en het bestaande kantoor Rosalyn worden geïntegreerd in de nieuwe beeldtaal, zoals ze ook in de stedenbouw onderdeel zijn van de gevormde hoven.

Het landschapsonwerp voor de buitenruimtes van de voorgestelde ontwikkeling zet in op onderscheidende en intensief bruikbare en goed functionerende plekken. De nieuwe bebouwingsconfiguratie kadert enerzijds de groene coartyard terwijl het anderzijds, aan de zijde van de Paalbergweg, tezamen met het Rosalyngebouw het kantooplein vormt.

Zie voor een nadere uitwerking van dit plan de bijlage.

4.14 M.e.r.-beoordeling

4.14.1 Wettelijk kader

In de Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat op basis van selectiecriteria vastgesteld dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben of niet. Onderdeel D van de bijlage bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Voor elke activiteit die genoemd wordt in kolom 1 van onderdeel D van het besluit m.e.r. moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D vallen, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten. Voorliggend initiatief kan gezien worden als 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2). De gewenste ontwikkeling blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. In een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient aandacht te worden besteed aan drie criteria die zijn opgenomen in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit zijn achtereenvolgens de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect.

4.14.2 Vormvrij m.e.r.-beoordeling

Kenmerken:

In de gewenste situatie worden de bestaande opstallen op de planlocatie gesloopt en wordt de kavel herontwikkeld met vier gebouwen ten behoeve van een mixed-use concept op het gebied van wonen en werken.



Locatie:

Het plangebied is gelegen aan de Paalbergweg 1 te Amsterdam. Het is binnen het stedelijk gebied van Amsterdam gelegen. Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van Natura 2000-gebied of NNN gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is Botshol op zo'n 5 kilometer afstand van de planlocatie. Er liggen nog diverse bouwclusters, snelwegen en spoorlijnen tussen het plangebied en het betreffende natuurgebied.

Effecten:

Met het initiatief treden geen overtredingen op in het kader van de flora en faunawetgeving. Het voornemen leidt niet tot een onevenredige toename van verkeer en omliggende woningen, leidt niet tot luchtvervuiling, geluidsoverlast en bedrijven worden in milieutechnische zin niet extra belemmerd.

In de ruimtelijke onderbouwing worden de diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten. Het plan is niet gelegen in kwetsbaar of waardevol gebied en het heeft geen nadelige milieugevolgen voor de omgeving. Voor dit bestemmingsplan is het dan ook niet noodzakelijk een formele m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.14.3 Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt het uitvoeren van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk geacht. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan dienen als basis voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit van het bevoegd gezag.



5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De planontwikkeling komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De ontwikkeling zal geschieden conform hetgeen bepaald is in de Wet ruimtelijke ordening. De verwezenlijking van het plan is dan ook niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. De kosten voor de ambtelijke afhandeling van de procedure worden verrekend op basis van de daarvoor geldende leges. Voor wat betreft planschade heeft de gemeente met initiatiefnemer een (anterieure) overeenkomst afgesloten. Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het bevoegd gezag stuurt de aanvraag en het ontwerpbesluit toe aan de betreffende instanties in het kader van het vooroverleg.

De ontwerpbeschikking wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de ter inzage is het voor eenieder mogelijk een zienswijze in te dienen. Tegen het definitieve besluit kunnen alleen belanghebbenden bezwaar maken en in beroep gaan.

Het ontwerpbesluit heeft van ... tot ... ter inzage gelegen. Er zijn in deze periode ... zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben wel/niet geleid tot een herziening van het besluit.



6 Eindconclusie

Voorliggend initiatief betreffende de ontwikkeling van het project Cambridge Towers aan de Paalbergweg 1 in Amsterdam voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening. Er worden in totaal 4 gebouwen ontwikkeld die deels geschakeld zijn met een ondergrondse parkeergarage. Het programma van de ontwikkeling bestaat uit een mix tussen kantoor, wonen, multifunctionele ruimtes en commerciële ruimtes.

Er is geen sprake van strijdigheid met de belangen van het Rijk of de provincie Noord-Holland. Daarnaast levert de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige overlast op voor haar omgeving. Met het initiatief treden geen overtredingen op in het kader van de flora en faunawetgeving. Het voornemen leidt niet tot een onevenredige toename van verkeer. Ook worden omliggende woningen en bedrijven in milieutechnische zin niet extra belemmerd. Het voornemen is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Voorts past het initiatief binnen het beleid van de gemeente Amsterdam en voorziet het initiatief in het toevoegen aan de woningvoorraad op het gebied van vrije sector appartementen en sociale huur alsmede het toevoegen van kantoorruimte, waarmee het een bijdrage levert aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente Amsterdam op het gebied van huisvesting en specifiek voor het gebied Amstel III in Amsterdam Zuid-Oost waarbij dit gebied wordt getransformeerd naar een mixed-use concept.





KUBIEK
Ruimtelijke Plannen

Kerkewijk 156
3904 JJ Veenendaal
T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu
E. info@kubiek.nu