ADROMI GROEP

# Ruimtelijke onderbouwing Paasheuvelweg 15

Gemeente Amsterdam

# Ruimtelijke onderbouwing Paasheuvelweg 15

## Gemeente Amsterdam

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481



*(Bron: Studio Vinke)*

| | |
|---|---|
| Kenmerk: | wil/R202198/2301w |
| Status: | Ontwerp |
| Datum: | 10-11-2025 |
| Auteur: | S.P. van Werven |
| Geaccordeerd: | J. Wildschut |

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 4
1.1. Aanleiding en doel ..... 4
1.2. Locatie projectgebied ..... 4
1.3. Geldend planologisch regime ..... 5
1.4. Leeswijzer ..... 7
2. Planbeschrijving ..... 8
2.1. Bestaande situatie ..... 8
2.2. Beoogde situatie ..... 8
3. Beleidskaders ..... 13
3.1. Rijksbeleid ..... 13
3.2. Provinciaal beleid: Noord-Holland ..... 14
3.3. Regionaal beleid ..... 16
3.4. Gemeentelijk beleid ..... 18
4. Sectorale aspecten ..... 28
4.1. Verkeer en parkeren ..... 28
4.2. Water ..... 32
4.3. Ecologie ..... 35
4.4. Archeologie en cultuurhistorie ..... 37
5. Milieu ..... 38
5.1. Mer-beoordeling ..... 38
5.2. Geluid ..... 39
5.3. Luchtkwaliteit ..... 42
5.4. Windhinder ..... 43
5.5. Geur ..... 46
5.6. Bodem ..... 46
5.7. Externe veiligheid ..... 47
5.8. Overig ..... 48
5.9. Algehele conclusie milieu ..... 49
6. Uitvoerbaarheid ..... 50
6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid ..... 50
6.2. Financiële uitvoerbaarheid ..... 50
6.3. Procedure ..... 50
Bijlagen ..... 51

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding en doel

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het pand gelegen aan de Paasheuvelweg 15 in de gemeente Amsterdam. Het pand wordt momenteel ingezet als bedrijfsverzamelgebouw voor kantoren. Op de locatie geldt het bestemmingsplan 'Amstel III Oost', vastgesteld op 11 september 2013. Hierbij is het projectgebied grotendeels bestemd voor 'Gemengd'.

Initiatiefnemer is voornemens het huidige pand te slopen en op dezelfde locatie een appartementencomplex met 113 appartementen te realiseren. Op de eerste twee bovengrondse bouwlagen zal daarnaast sprake zijn van diverse kleinschalige niet-woonfuncties (zie hiervoor in detail paragraaf 2.2.2).

Op basis van het huidige bestemmingsplan is dit niet mogelijk binnen de geldende regels. Voor de beoogde ontwikkeling wordt daarom een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan aangevraagd. De gemeente heeft aangegeven in principe bereid te zijn medewerking te verlenen aan het afwijken van het bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning.

## 1.2. Locatie projectgebied

Het projectgebied, kadastraal bekend als gemeente Weesperkarspel, sectie M, nummer 360, is gelegen in de wijk Amstel aan de zuidoostelijke rand van de gemeente Amsterdam. Het projectgebied omvat circa 1.625 $m^2$. Het projectgebied wordt ingesloten door water aan de noordwest- en noordoostzijde, en de Paasheuvelweg aan de zuidwestzijde. Aan de zuidoostzijde bevindt zich Paasheuvelweg 17, waar in 2023 een vergelijkbaar initiatief is opgeleverd. De omliggende bebouwing in de wijk bestaat verder uit kantoorpanden en getransformeerde panden met veelal een mix van bestemming wonen, voorzieningen en dienstverlening.

Onderstaande afbeelding geeft een impressie van de nabije omgeving van het projectgebied.



*Afbeelding 1: Projectgebied indicatief weergegeven met rode omlijning (bron: Google Earth)*

## 1.3. Geldend planologisch regime

### 1.3.1. Amstel III Oost

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Amstel III Oost', vastgesteld op 11 september 2013 door de raad van de gemeente Amsterdam. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied tussen de Muntbergweg/Holterbergweg en de spoorweg Duivendrecht - Abcoude. De rijksweg A9 snijdt het bestemmingsplangebied in tweeën.

Het perceel aan de Paasheuvelweg 15 is in het bestemmingsplan bestemd als 'Gemengd'. Tevens is er sprake van de maatvoeringen 'maximum bebouwingspercentage: 30%' en 'maximum bouwhoogte: 20 m' en de maatvoering 'maximum vloeroppervlakte; b.v.o.: 3.638 $m^{2}$'. Tot slot gelden de gebiedsaanduidingen 'overige zone' en 'wetgevingszone – wijzigingsgebied'.

Op grond van deze aanduidingen zijn de gronden bestemd voor kantoren, bedrijvigheid uit milieucategorie 1 en 2, culturele voorzieningen, maatschappelijke dienstverlening, sportieve en recreatieve voorzieningen en diverse horeca[1]. De gronden mogen worden bebouwd met in acht name van de maxima zoals opgenomen in de verbeelding.

Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken, wordt een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan aangevraagd.

Ten opzichte van de bestemmingsgrens zal ook in de aanliggende water- en groenbestemming worden gebouwd. Aangezien de fundaties van de nieuwbouw Paasheuvelweg 17 op de erfgrens zijn aangebracht, is onderhavig bouwvlak 2 meter opgeschoven in noordelijke richting. Verder is het plan 2 meter naar het oosten opgeschoven ten einde een rondgang om de nieuwbouw mogelijk te maken.

[1] Horeca is een commerciële voorziening.




*Afbeelding 2: uitsnede bestemmingsplan Amstel III Zuid - projectlocatie indicatief rood omlijnd en voorzien van marker (bron: website www.ruimtelijkeplannen.nl)*

### 1.3.2. Grondwaterneutrale kelders

Daarnaast geldt het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' van 7 oktober 2021. Blijkens de verbeelding van dit bestemmingsplan is de Paasheuvelweg 15 gelegen in 'overige zone 1'. Op grond van de regels van dit plan mogen er in principe geen bestaande kelders worden uitgebreid of nieuwe kelders worden gemaakt. Nieuwe kelders kunnen op basis van afwijking van het bestemmingsplan worden toegelaten. Voor kelders welke een oppervlak hebben van meer dan 300 $m^2$ of een diepte van meer dan 4 m -MV dient daarbij geohydrologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Kelders van geringere omvang of diepte dienen te voldoen aan het beleid "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam".

In de onderhavige situatie zal een kelder worden gerealiseerd voor onder meer stalling van voertuigen welke de maximale afmetingen overschrijdt, zodat op dit vlak afwijking van dit bestemmingsplan wordt gevraagd. Met het oog hierop is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar paragraaf 4.2.2.

### 1.3.3. Overig

Daarnaast gelden er andere bestemmingsregelingen die in deze context niet van belang zijn om te beschrijven.

## 1.4. Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de aanleiding van deze ruimtelijke onderbouwing en de bestemming van het projectgebied. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie en het project beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het geldende ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan sectorale aspecten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de mogelijkheden van milieuhinder. De onderbouwing wordt afgesloten met de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project, als uiteengezet in hoofdstuk 6.

# 2. Planbeschrijving

## 2.1. Bestaande situatie

Het projectgebied wordt in de huidige situatie ingezet als kantorenpand met parkeerterrein. De ontsluiting van dit terrein vindt plaats aan de zuidwestzijde op de Paasheuvelweg. Aan de noordzijde van het terrein bevindt zich een smalle groenstrook en een watergang. Aan de zuidoostzijde van het complex is in 2023 een gebouwtransformatie met nieuwbouw opgeleverd met woningen met in de plint horeca en andere commerciële voorzieningen.

Op de groene strook aan de noordzijde en enkele struiken nabij de ontsluiting na is het gehele terrein verhard.

De directe omgeving van het projectgebied is in transformatie naar wonen en bestaat van oorsprong voornamelijk uit kantorenpanden.




*Afbeelding 3: Projectgebied vanaf de Paasheuvelweg vanuit zuidwestelijk oogpunt (bron: Adromi)*

## 2.2. Beoogde situatie

### 2.2.1. Algemeen

Initiatiefnemer is voornemens het huidige kantorenpand te slopen en op die plek een appartementencomplex met diverse voorzieningen te realiseren. Verwezen wordt naar paragraaf

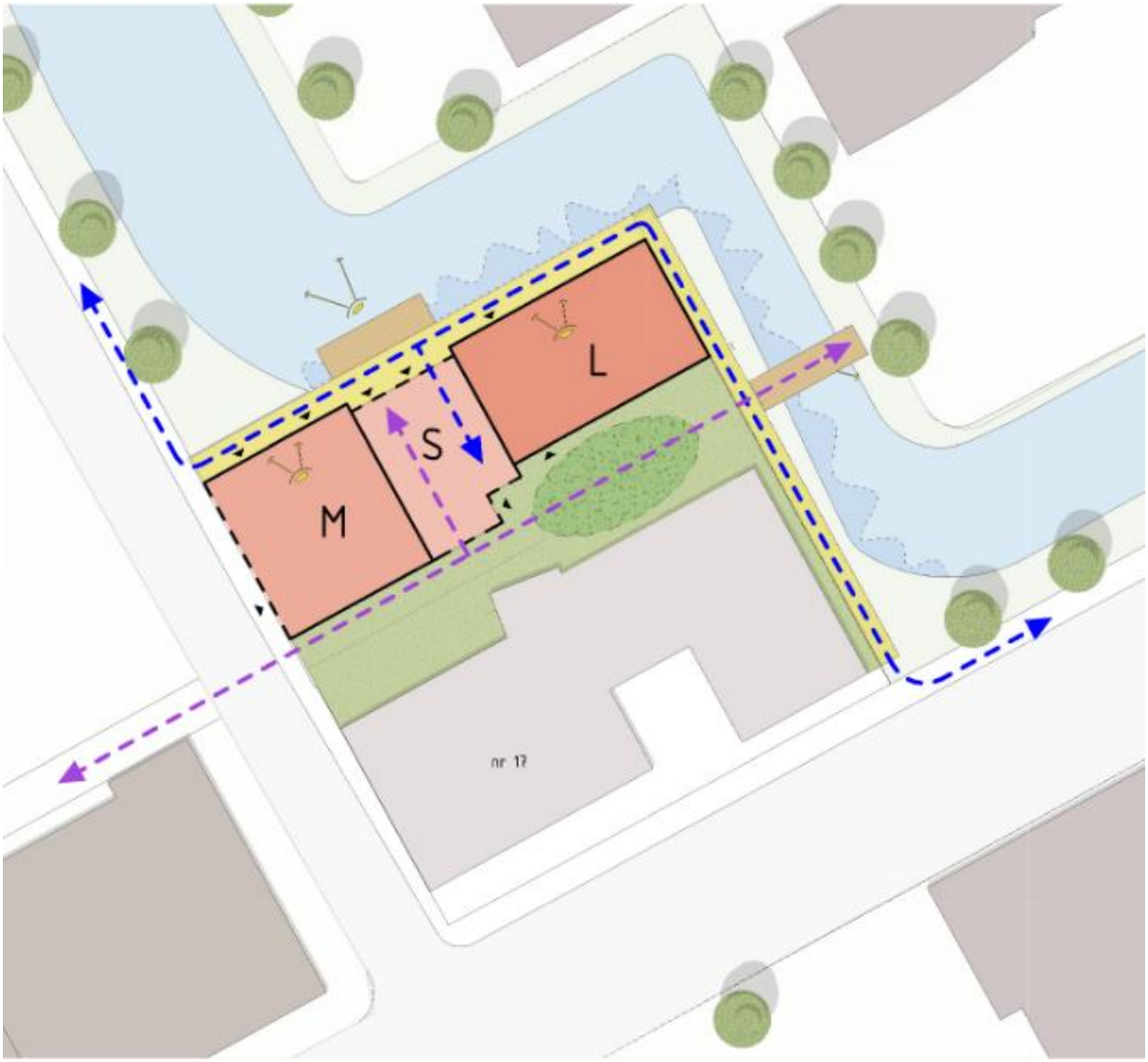
2.2.2. Figuur 4 geeft een overzicht van de beoogde indeling van het terrein en figuur 5 geeft een impressie van de nieuwbouw.

Onder het gebouw is voorzien in een stallingsgarage voor auto's, (brom)fietsen en scooters.

Tussen de toekomstige complexen van Paasheuvelweg 15 en 17 wordt een collectieve tuin gerealiseerd ter plaatse van de momenteel verharde parkeerplaats. Deze tuin zal zich bevinden op het dak van de parkeerkelder, zie ook afbeelding 4. Hierdoor vormen de twee losse complexen een beter aansluitend geheel.

De realisatie van nieuwe kelders is gebonden aan beperkingen op grond van het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders'. Op dit vlak is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd[2]. Uit het onderzoek komt naar voren dat de ontwateringssituatie ten opzichte van de nulsituatie verbetert. Dat wil zeggen dat de opbolling rond het pand (ten opzichte van de nulsituatie) vermindert. Door het toepassen van maatregelen bij de kelder, zoals een drainagemat, wordt de grondwatersituatie voor het overgrote deel van de omtrek verbeterd, dat wil zeggen: de opbolling ten opzichte van de natuurlijke situatie wordt kleiner.

[2] CWG Ingenieurs, *Beschouwing 'grondwaterneutraal bouwen' Paasheuvelweg 15 te Amsterdam*, 5 november 2024, 211208_R01, bijlage 6.




*Afbeelding 4: globale overzichtsplattegrond beoogde situatie (Bron: Studio Vinke)*

Op het oostelijke deel van de nieuwbouw zal op het dak worden voorzien in een paviljoen[3] en een daktuin. Op het westelijke deel van de nieuwbouw zullen de nodige zonnepanelen worden geïnstalleerd. De daktuin wordt tevens gebruikt voor de buffering van hemelwater.

[3] Het paviljoen betreft een overdekte zitgelegenheid. Voor zover hier een horecafunctie komt zal hiermee het totale b.v.o. van paragraaf 2.2.2 niet overschreden worden.



*Afbeelding 5: impressie nieuwbouw (Bron: Studio Vinke)*

### 2.2.2. Programma

De woningbouwontwikkeling past niet binnen de geldende gemengde bestemming. De ontwikkeling naar wonen in algemene zin past wel binnen de beleidsambitie voor het gebied. Verwezen wordt naar paragraaf 3.4.2.

Het bouwplan omvat het volgende programma:

- 113 woningen;
- Broedplaats 755 $m^2$ b.v.o. Het gaat hierbij om functies zoals maatschappelijke dienstverlening, kleinschalige atelierruimten, muziekstudio's en dergelijke[4];
- Een theater van 189 $m^2$ b.v.o.;
- 2 horecagelegenheden van samen circa 195 $m^2$ b.v.o. waar horeca I, III of IV gevestigd zal worden in de zin artikel 1.27 e.v. van het bestemmingsplan Amstel III Oost;
- Startups 522 $m^2$ b.v.o. Het gaat hierbij om kleine kantoren en bedrijven uit milieucategorie 1 van de Staat van Inrichtingen behorende bij de regels van bestemmingsplan Amstel III Oost (bijlage 1 bij de regels van dat plan) en
- Ondergrondse stallingsruimte voor auto's en fietsen 1494 $m^2$ b.v.o.

Qua woningen zal sprake zijn van een gebruiksoppervlak (GO) van 55 – 65 $m^2$ per woning.

[4] Het gaat hierbij om zogenaamde CAWA units: ruimten die voldoen aan de eisen van de Commissie voor Ateliers en (Woon)Werkpanden van de gemeente Amsterdam. Zie: https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/ateliers-broedplaatsen/cawa/

### 2.2.3. Bouwen

Het beoogde appartementencomplex wordt uitgevoerd met twee vleugels van verschillende hoogtes. De oostelijke vleugel zal bestaan uit 15 bovengrondse bouwlagen (2 lagen met plintfuncties en 13 lagen met woonfuncties, totaal circa 45 meter) en de westelijke vleugel uit 9 bovengrondse bouwlagen (2 lagen met plintfuncties en 7 lagen met woonfuncties, totaal circa 28 meter).

Voor onderhavige locatie geldt de maatvoering 'maximum bouwhoogte: 20 m', hetgeen maakt dat onderhavig initiatief niet binnen de bouwvoorschriften van het huidige bestemmingsplan past. Verder zullen ook het bebouwingspercentage van 30% en de maatvoering van een maximum b.v.o. van 3.638 $m^2$ worden overschreden.

Als onderdeel van het plan zal ook de beschoeiing langs het perceel worden vernieuwd. De beschoeiing wordt deels in de waterbestemming en deels in de groenbestemming gebouwd. De groen- en de waterbestemming laat de bouw van waterstaatkundige bouwwerken toe. Een beschoeiing kan worden beschouwd als een waterstaatkundig bouwwerk.
Verder wordt aan de noordzijde van het complex boven het water een vlonder gerealiseerd. Deze vlonder zal deels in de groenbestemming en deels in de waterbestemming worden gesitueerd. De betreffende bestemmingen laten dit niet toe, aangezien een vlonder geen waterstaatkundig bouwwerk is.

Zoals beschreven in paragraaf 1.3.1 zal aan de noordzijde ook een deel van de kelder en de woningen in de waterbestemming worden gebouwd. De bestemmingsgrens wordt met circa 2 meter overschreden. Tot slot worden er balkons gemaakt aan de nieuwbouw welke oversteken over de groen c.q. waterbestemming[5].

*Voorliggende aanvraag voor een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan voorziet dan ook in het mogelijk maken van deze ontwikkeling qua hoogte, bebouwingsvlak, b.v.o. en maatvoeringsvlak. Daarnaast zal de nieuwbouw met het oog op een goede aansluiting op de Paasheuvelweg 17 voor een klein deel binnen de groenbestemming worden opgericht en zal de vlonder zoals beschreven deels in de groen- en deels in de waterbestemming gesitueerd worden.*

Qua ontwerp van het complex wordt aangesloten op het naburige complex aan de Paasheuvelweg 17. Twee complexen wisselen elkaar af met bredere en smallere bouwdelen en de verschillende bouwhoogtes. Tevens wordt in bouwhoogte rekening gehouden met de hoogtes van omliggende gebouwen, opdat onderhavige ontwikkeling niet uit te toon valt.

[5] ARRvS 2 juli 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD6076: bij de beoordeling of een bepaald bouwwerk is toegelaten is de bestemming relevant waar dit bouwwerk is gebouwd, niet de bestemming ter plaatse van eventuele overhangende gedeelten van dat bouwwerk.

# 3. Beleidskaders

## 3.1. Rijksbeleid

### 3.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI komt als structuurvisie uit onder de bestaande Wet ruimtelijke ordening (WRO). Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als een omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen wordt gewerkt aan de prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Bovenstaande vergt een goed samenspel tussen Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten, maar ook tussen overheden en bedrijven, maatschappelijke instellingen en burgers.

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond. We spreken hier over 'omgevingsinclusief' beleid. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:
1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
3) Afwentelen wordt voorkomen.

Het Rijk zal bij de uitvoering van de NOVI zichtbaar maken hoe de omgevingsinclusieve benadering vorm krijgt en de afwegingsprincipes benut worden.

*Beoordeling*
Voorliggend project is te kleinschalig om van invloed te zijn op het beleid genoemd in de NOVI.

### 3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en sinds die tijd enkele malen herzien. In de geconsolideerde versie van het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

a) Rijksvaarwegen;
b) Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
c) Kustfundament;
d) Grote rivieren;
e) Waddenzee en waddengebied;
f) Defensie;

g) Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
h) Elektriciteitsvoorziening;
i) Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
j) Natuurnetwerk Nederland;
k) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
l) IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
m) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
n) Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Het project heeft geen gevolgen voor de ruimtelijke belangen welke in het Barro zijn benoemd.

### 3.1.3. Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De regeling is laatstelijk gewijzigd op 1 juli 2017. De duurzaamheidsladder ziet toe op een zorgvuldige afweging van iedere stedelijke ontwikkeling.

Zo moet de ontwikkeling voorzien in een behoefte. Als hiervan sprake is moet worden bezien in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Als blijkt dat dit geen mogelijkheid is, moet worden afgewogen of het gebied passend is ontsloten of als zodanig kan worden ontwikkeld.

De ontwikkeling waar deze onderbouwing in voorziet, heeft betrekking op het slopen van een kantorenpand en het realiseren van een appartementencomplex op die plek. De ontwikkeling voorziet hierbij in de concrete behoefte aan woningen zoals is omschreven in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Gesteld wordt dat het doel is om in de wijk Amstel III (waarbinnen onderhavig projectgebied valt) tot 2027 ca. 10.000 woningen te realiseren.

*Beoordeling*
Onderhavige ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Daar het complex gerealiseerd zal worden ter plaatse van het huidige te slopen kantorenpand, zal de facto geen nieuwe grond in gebruik worden genomen.

Al met al is er sprake van regionale behoefte en vindt de ontwikkeling plaats binnen bestaand stedelijk gebied waarbij geen onbebouwde grond in gebruik zal worden genomen. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de uitgangspunten van de ladder.

## 3.2. Provinciaal beleid: Noord-Holland

De Noord-Hollandse Omgevingsvisie (per 19 november 2018) en Omgevingsverordening (per 16 november 2016) zijn in werking getreden en vervangen de Provinciale Structuurvisie. De Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn samengebracht tot het Omgevingsbeleid.

### 3.2.1. Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid

In haar Omgevingsvisie heeft de provincie de acht meest urgente ontwikkelingen in de leefomgeving van Noord-Holland geschetst. Deze concentreren zich rondom de pijlers;

- Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving
- Bodem, water en luchtkwaliteit
- Biodiversiteit
- Economische transitie
- Energietransitie
- Mobiliteit
- Verstedelijking
- Landschap

*Verstedelijking*

De woningbehoefte voor Noord-Holland neemt in de toekomst nog steeds toe. De prognoses laten ook in lage scenario's nog groei zien in de MRA. Migratie, vooral van expats, heeft in toenemende mate invloed op de woningbehoefte. Tegelijkertijd is er steeds meer structureel leegstaand vastgoed en kunnen er leefbaarheidsproblemen in verouderde nieuwbouwwijken ontstaan. De woningbehoefte op de korte termijn is groot.

De ambitie van de provincie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Nabijheid van functies is een belangrijk duurzaamheidsprincipe, onder meer omdat op die manier voorhanden infrastructuur het meest optimaal kan worden benut en op structuurniveau wordt ingezet op optimalisatie van verplaatsingen met auto en openbaar vervoer. Daarbij wordt in het ontwerp rekening gehouden met voldoende afvoermogelijkheden van (regen)water, voldoende groen in en om de stad, en optimale verkeersontsluiting met multimodale knooppunten.

*Beoordeling*

In de huidige situatie wordt het projectgebied ingezet als kantorenpand met parkeerterrein. Daar de gemeente te kampen heeft met structureel leegstaand vastgoed en de woningbehoefte groot is, sluit onderstaande ontwikkeling naadloos aan op de ambitie van de gemeente om het woningaanbod beter te doen aansluiten op de vraag. Daarnaast vindt onderhavige ontwikkeling plaats in bestaand verstedelijkt gebied, wat overeenkomt met de gewenste locaties van de provincie voor wat betreft woningbouw. Tot slot wordt aangesloten op de huidige kwalitatieve behoeftes en trends en wordt rekening gehouden met klimaat-adaptieve en groene behoeftes. Al met al sluit de ontwikkeling zeer goed aan op de ambities uit de omgevingsvisie.

### 3.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening stelt concrete regels die bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht genomen moeten worden en vormt de doorvertaling van de Omgevingsvisie in concrete regels die van toepassing zijn op bestemmingsplannen. Voorliggende onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op het slopen van het kantorenpand en het oprichten van een appartementencomplex met de 'broedplaats' (zie paragraaf 2.2.2). Onder artikel 6.3 van de Omgevingsverordening wordt aangegeven dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken.

Het regionale beleid wordt behandeld in paragraaf 3.3.

*Beoordeling*

Geconcludeerd kan worden dat deze ontwikkeling niet in strijd is met het provinciale beleid.

## 3.3. Regionaal beleid

### 3.3.1. Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele, vrijwillige samenwerkingsverband van in het noordelijke deel van de Randstad. Een toekomstbestendige en evenwichtige metropool met meerdere kernen vormt de hoofdlijn. Een van de gezamenlijke ambities is gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, voor zowel het heden alsook voor de toekomst. Door in te zetten op compacte en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

*Beoordeling*

Onderhavige initiatief geeft invulling aan het aantrekkelijk houden van een compacte stad waarbij leegstaande kantoorpanden plaats maken voor wooneenheden opdat een hoogwaardige gemengde stadswijk ontstaat.

### 3.3.2. Actieprogramma woningbouwproductie MRA 2018-2025

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een leefbare en economisch sterke regio voor bewoners, bedrijven en bezoekers. De grote jonge en diverse (beroeps)bevolking maakt de regio aantrekkelijk voor mensen, bedrijven en instellingen, nodig voor de internationale concurrentiepositie van de MRA als kennis- en innovatieregio. De MRA wil een inclusieve regio zijn die voorbereid is op de toekomst en dat vereist een toegankelijke woningmarkt, een toekomstbestendige woningvoorraad en een aantrekkelijke woonomgeving. Hiervoor zijn aanwezigheid/nabijheid van voorzieningen werk, landschap, natuur, recreatie en goede verbindingen essentieel.

Het eerste doel van het actieprogramma is om tot 2025 in de MRA gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen, wat gelijk staat aan 105.000 woningen in zeven jaar tijd. Daarbij wordt als uitgangspunt de bestaande planvoorraad van de gemeenten tot 2025 genomen. Ook is het uitgangspunt dat de gemeenten van de MRA zelf verantwoordelijk zijn voor hun woningproductie.

*Beoordeling*

Onderhavige ontwikkeling geeft invulling aan het doel voor de woningbouw.

### 3.3.3. Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 – Snoeien om te kunnen bloeien

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren) 2010-2040. Deze werd op 23 juni 2011 vastgesteld door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Uit monitoring bleek dat er op de kantorenmarkt in de MRA geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod was gerealiseerd, met hoge mate van leegstand en een lage vraag naar kantoorruimte. In de Uitvoeringsstrategie 2010- 2040 zijn afspraken gemaakt om onder andere verouderde bedrijventerreinen te herstructureren en bestaande kantoren te herontwikkelen tot duurzame kantoorconcepten of geschikt te maken voor andere functies.

Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

*Beoordeling*

Onderhavig initiatief sluit aan op de uitvoeringsstrategie van het Plabeka. In eerste instantie is onderzocht of het mogelijk is om het bestaande pand te transformeren naar wonen. Dit bleek niet haalbaar te zijn door de matige bouwkwaliteit in combinatie met de bestaande gevelindelingen die niet geschikt zijn voor wonen. Ook het voornemen om balkons/buitenruimten aan het gebouw te realiseren bleek complex. De verbouwkosten zouden hierdoor hoger komen te liggen dan nieuwbouw, terwijl hiermee slechts een beperkte woonkwaliteit zou kunnen worden gerealiseerd.

Los hiervan kan het pand, door ook qua bouwhoogte aan te sluiten op de naburige ontwikkelingen, een veel aantrekkelijker woonomgeving bieden terwijl ook in ruimtelijke en stedenbouwkundige zin beter aansluiting wordt gevonden op de omgeving. Kortom is besloten om het bestaande verouderde kantorenpand te vervangen voor een hoogwaardig appartementencomplex met diverse niet-woonfuncties (zie paragraaf 2.2.2).

### 3.3.4. Woonagenda 2025 (Amsterdam)

Deze 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: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose naar 9%, waardoor de voorraad meer in de buurt komt van de behoefte (11%). Ook in het dure deel van de koopsector voorzien we een tekort. Anders dan de huishoudens die een voorkeur hebben voor de goedkope huur en middeldure huur, kunnen huishoudens die duur willen kopen uitwijken naar middensegment koop of goedkope koop. In deze delen van de woningvoorraad wordt de voorraad groter dan de behoefte. Dit geldt ook voor de voorraad dure huurwoningen (4% behoefte ten opzichte van 14% voorraad).

*Beoordeling*

Onderhavige initiatief geeft invulling aan de wens naar meer woningen in de segmenten waar momenteel de behoefte groot is.

### 3.3.5. Woonakkoord 2021-2025

Het Woonakkoord 2021-2025 bevat beleidsafspraken tussen de gemeente Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen (RAP) en onderdeel van de “regionale afspraken” als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020.

Prioriteit ligt bij het vergroten van de woningvoorraad (bouwen), gezien de grote vraagdruk op de woningmarkt, 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. De doelen van de provincie en de gemeente Amsterdam komen overeen. De Amsterdamse woonagenda wijkt dus niet af van het woonakkoord en draagt om die reden de ondertitel de woorden ‘voldoende, betaalbaar en goed’. In lijn met het beleid van de provincie realiseert Amsterdam de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen de huidige grenzen van de stad.

Bij deze verdichtingsopgave wordt gestuurd op het juiste programma op de juiste plek in de stad. De bedoeling is te verdichten op plekken welke reeds optimaal ontsloten zijn, zoals rondom openbaarvervoerknopen. Amsterdam kiest ervoor in het bouwprogramma een sterker accent te leggen op sociale huur en middensegment.

Blijkens het woonakkoord wordt voor 2024 rekening gehouden met een woningtekort in de regio Amsterdam van 89.100 woningen, terwijl er in de periode 2020-2025 sprake is van een behoefte aan 25.700 nieuwe woningen. Hierbij is er een harde plancapaciteit van 55.500 woningen voor de periode tot 2030.

*Beoordeling*
Onderhavige initiatief geeft invulling aan de wens naar meer woningen in de segmenten waar momenteel de behoefte groot is. Verder worden de woningen gerealiseerd op een plek welke beschikt over goede aansluitingen op het openbaar vervoer. Verwezen wordt ook naar paragraaf 4.1.2.

Volgens de ambitie van het akkoord zijn er in de jaren 2020-2023 26.897 nieuwe woningen gerealiseerd[6], zodat onderhavige woningen nog passen binnen het woonakkoord voor de ambitie van 55.500 woningen tot 2025.

Onderhavig bouwplan heeft betrekking op betaalbare woningen welke primair bedoeld zijn voor starters. Deze programmering draagt bij aan het gemeentelijke beleid.

## 3.4. Gemeentelijk beleid

### 3.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool is op 8 juli 2021 door de raad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040, met uitzondering van de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid. Amsterdam is een aantrekkelijke stad en heeft een (inter)nationale aantrekkingskracht op mensen die graag in Amsterdam willen wonen, werken en/of

[6] https://maps.amsterdam.nl/woningbouwplannen_monitor/

genieten van de rijke geschiedenis van de stad, het culturele klimaat en de voorzieningen. De stad groeit aan alle kanten en het is aan de gemeente om dit zo goed mogelijk te faciliteren. Zo zal Amsterdam groeien met ruim 150.000 nieuwe woningen en 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd vragen grote opgaven, zoals energietransitie, circulariteit en klimaatverandering, ook om nieuwe ruimte.

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt de gemeente vijf strategische keuzes:

- Meerkernige ontwikkeling;
- Groeien binnen grenzen;
- Duurzaam en gezond bewegen;
- Rigoureus vergroenen;
- Samen stadmaken.

Per strategische keuze zijn de hoofdpunten als volgt uiteengezet.

*Meerkernige ontwikkeling*
Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking
- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee bruggen over het IJ en een regionaal fietsnetwerk.

*Groeien binnen grenzen*
Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling
- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Behoud van productieve bedrijvigheid in Amsterdam.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
- Verduurzaming van de haven.

*Duurzaam en gezond bewegen*
Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsstad
- Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.
- Schaalsprong metro- en treinnet en vervoerhubs om stad en rest van de regio te verbinden.

*Rigoureus vergroenen*
Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier
- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Marineterrein, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
- Groene routes en ecologische verbindingen. - Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

- Beschermen van rust- en ruigtegebieden (Oeverlanden, Bretten, Diemerbos)

*Samen stadmaken*
Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief - Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040

Groeien binnen grenzen betekent dat Amsterdam de ecologische voetafdruk wil beperken. Compacte verstedelijking is daar een belangrijk middel voor. Compact betekent immers dat landschappen buiten de stad open kunnen blijven, dat reisafstanden kort zijn en dat er efficiënt wordt omgegaan met infrastructuur en voorzieningen. De gemeente Amsterdam maakt tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Deze groei zet de gemeente in om de sociale kwaliteit van de bestaande stad te vergroten en haar duurzaamheidsdoelstellingen te halen.

De gemeente heeft meerdere transformatiegebieden aangewezen waarbinnen wordt gebouwd aan meer stedelijke kwaliteit. Hier wordt meer dichtheid gemaakt en worden wonen en werken gemengd met de verder gebruikelijke stedelijke voorzieningen.

Het gebied Amstel III is een van de gebieden waar aan de stedelijke kwaliteit wordt gewerkt. In Amstel III/Bijlmer-West worden de komende jaren tienduizenden nieuwe woningen gebouwd, met behoud van de werkfunctie. De ambitie is om deze kantorenstrook te veranderen in een heel nieuw stuk stad, met levendige straten en volop groen en voorzieningen.

### 3.4.2. Strategiebesluit Amstel III

De wens om van Amstel III een multifunctionele stadswijk te maken werd reeds beschreven in de vorige Structuurvisie en uitgewerkt in het strategiebesluit ‘Amstel III – Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk’ (vastgesteld op 1 november 2011).

In het strategiebesluit wordt benoemd dat in de wijk Amstel III ca. 30% van de kantoren leeg staat. De verwachting is dat minimaal de helft van deze leegstand structureel is.

De belangrijkste doelstellingen zijn daarom om:

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

De transformatie van deze week wordt geleidelijk doorgevoerd, waarbij:

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

Het doel is om binnen Amstel III nieuwe functies te realiseren en de inrichting te verbeteren. Er is door de gemeente gekozen om ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de markt om deze gewenste transformatie te verwezenlijken. De gemeente spant zich hierbij in om deze initiatieven mogelijk te maken door een passend juridisch planologisch kader op te stellen en de middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte gericht te verbeteren.

Het bestemmingsplan “Amstel III Oost” (11 september 2013) voorziet met dat doel voor ogen in ruimere mogelijkheden om bestaande kantoorfuncties om te zetten naar andere functies door in overvloede de bestemming ‘Gemengd’ te hanteren en tevens wijzigingsgebieden op te nemen opdat de bestemming wonen mogelijk wordt gemaakt. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan voor de Paasheuvelweg 15 geen gebruik worden gemaakt, omdat de beoogde bouwhoogte de gestelde bouwregels overschrijdt. De voorgenomen transformatie naar de functie wonen past binnen de kaders van het Strategiebesluit.

Uitgangspunt is dat het gebied getransformeerd wordt van een monofunctionele kantoorlocatie naar een levendige woon-werkwijk waarbij het kantoorvolume in het gebied gelijk blijft. Op dit moment is er op gebiedsniveau meer kantoorvolume dan er was. Onderhavige ontwikkeling gaat uit van sloop van het bestaande kantoorpand en de nieuwbouw van 113 woningen en voorzieningen, waarvan 553 $m^2$ kantoor. Dit betreft dus een afname van het kantooroppervlak ten opzichte van het bestaande kantoorgebouw aan de Paasheuvelweg 15. Hierdoor ontstaat er meer balans in de gemengde woon-werkwijk die Amstel III beoogt te worden en sluit het aan bij het uitgangspunt dat het kantoorvolume in het gebied gelijk moet blijven.

### 3.4.3. Actualisering Investeringsbesluit Amstel III (2021)

De centrale opgave is het transformeren van een kantorengebied naar een multifunctionele stadswijk met een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. Daarnaast moet het nieuwe Amstel III een positieve impuls geven aan stadsdeel Zuidoost. De centrale opgave steunt in Amstel III op drie kansrijke ontwikkelpijlers: het streven naar een uitnodigende, verbonden en gezonde wijk.

*Plintomschrijving*

De hoeveelheid kantoorvloer in Amstel III blijft ongeveer hetzelfde, maar door steeds meer woningen en voorzieningen toe te voegen ontstaat tussen 2030-2040 een gemengde woon-/werkwijk met driemaal het huidige bouwvolume en circa dertigduizend bewoners. Winkels, horeca en voorzieningen groeien geleidelijk mee met de bouw.

Beleidsmatige opgaven liggen er met name op het vlak van voldoende woningen voor middeninkomens, een evenwichtig winkelaanbod, het vinden van plekken voor scholen, en het bieden van economische kansen voor bewoners van Zuidoost – met name voor jongeren in het stadsdeel.

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

- Het reeds bestaande en succesvolle Spoorpark langs het metro/treintalud wordt verder doorgetrokken, zodat er tussen het AMC en de Arenapoort een aansluitende parkzone ontstaat;
- Bullewijk wordt het meest stedelijk en dichtbebouwde gebied van Amstel III, met hoogbouw tot 110 meter en de meeste winkels, horeca en voorzieningen;
- Het gebied Paasheuvelweg wordt minder hoogstedelijk bebouwd, met bouwhoogten tot 60 meter, meer groen, binnenhoven en pleinen;
- Bullewijk en het Paasheuvelgebied 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 metropolitaanse 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.

*Beoordeling*
Onderhavig project, waarbij een gedateerd kantorenpand wordt gesloopt en een kwalitatief hoogwaardig appartementencomplex wordt teruggebouwd, inclusief diverse niet-woonfuncties (zie verder paragraaf 2.2.2) sluit naadloos aan op de wens om de wijk Amstel III te transformeren van een monofunctioneel werkgebied naar een multifunctionele stadswijk waarbij naast kantoren tevens wooneenheden en voorzieningen worden gerealiseerd. Hierbij wordt tevens gekeken naar het toekomstbeeld van het Paasheuvelgebied waarbij meer groen en hoogstedelijke bebouwing (max. 60 meter) aanwezig is. Tot slot geeft het invulling aan de grote woonvraag die momenteel aanwezig is in de gemeente zonder dat hierbij onaangetaste ruimte in beslag wordt genomen. Al met al sluit de komst van een hoogwaardig appartementencomplex aan op het gemeentelijke beleid.

### 3.4.4. Groene Stad: de Groenvisie 2020-2050

De gemeenteraad heeft op 21 december 2020 de Groenvisie 2020-2050, een leefbare stad voor mens en dier vastgesteld.

De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. Amsterdam is volgens de gemeente een mooie groene stad en ze wordt nog mooier. De toekomstige stad is een stad in het groen. De gemeente ziet een stad voor zich waar meer mensen wonen, werken en recreëren, waar men de openbare ruimte met steeds meer Amsterdammers en bezoekers deelt en waar het prettig verblijven is voor iedereen. Hierbij worden voldoende mogelijkheden gezien voor dieren en planten om te leven en voor mensen om daarvan te genieten. Door de opgave om de stad te verdichten met nieuwe woningbouw en de opgaves rondom energie en mobiliteit wordt het drukker in de open ruimte. Tegelijk groeit de behoefte om dichtbij de woning gebruik te maken van een prettige groene ruimte. Gezien het belang van groen, mogen de stedelijke opgaven niet ten koste gaan van de groene ruimte en de kwaliteit daarvan. De gemeente gaat om die reden, waar mogelijk, meer groen maken en het bestaande groen beter benutten.

In de groenvisie wordt benoemd dat de woningbouwopgave groot is. De gemeente kiest ervoor die woningen in de bestaande stad te bouwen, zodat het omringende landschap groen blijft. Dat betekent dat er in de stad een grote druk op de beschikbare ruimte komt. Tegelijkertijd staat de gemeente voor een verandering naar het gebruik van hernieuwbare energie, die zowel boven als onder de grond om ruimte vraagt. En daarnaast wil het een ander vervoerssysteem, minder gericht op de auto, waarvoor verdere investeringen in het openbaar vervoer nodig zijn. Ook dat gaat invloed hebben op het gebruik van de stad. Die veranderingen kunnen nog steeds als resultaat een fijne stad hebben, waarin mensen en dieren een gezond en goed leven kunnen leiden. Daarvoor is het groen essentieel. Het is bepalend voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid en het sociale welzijn van stadsbewoners en -gebruikers.

Goed aangelegd en onderhouden groen kan daarnaast de effecten van extremer weer verzachten, bijvoorbeeld door regenwater op te vangen en (tijdelijk) te bergen, zodat het geleidelijk kan worden afgevoerd en weg kan zakken naar het grondwater. Dat werkt als een buffer en vermindert de invloed van de verandering van het klimaat op mens en dier. Het opgevangen regenwater is dan ook beschikbaar voor planten in droge periodes. Groen is ook ontzettend belangrijk voor hittedemping. Bomen op straten en pleinen bieden schaduw in buurten. Grotere groene gebieden zijn bij hitte opvallend veel koeler dan bebouwd gebied, en zijn dan een toevluchtsoord voor stadsbewoners. Koele groene en schaduwrijke routes leiden daarnaartoe. Ook groen op, aan en achter gebouwen draagt bij aan een beter stadsklimaat. Groene daken en gevels verkoelen de directe omgeving zowel binnen als buiten.

*Beoordeling*

In het ontwerp van onderhavig complex is rekening gehouden met de groene wensen. Zowel op als rondom het gebouw zal de hoeveelheid groen toenemen in vergelijking met de huidige hoeveelheid. Allereerst zal op de lagere woontoren (westelijke deel van het complex) een daktuin worden gerealiseerd, waarbij het groen zowel voor afkoeling op warme dagen zal zorgen alsook voor buffering op natte dagen. Momenteel bevindt zich rondom het kantorenpand een vrijwel volledig verharde

parkeerplaats. Door deze in de beoogde situatie onder de grond te plaatsen ontstaat er ruimte voor meer groen, wat zal fungeren als een gezamenlijke tuin voor onderhavig complex en het complex van Paasheuvelweg 17. Al met al wordt op deze manier invulling gegeven aan de groene wensen van de stad.

### 3.4.5. Woningbouwplan 2022-2028 (gemeente Amsterdam)

Het bouwen van jaarlijks 7.500 nieuwe woningen, met als uitgangspunt 40% sociaal, 40% middelduur en 20% duur is een hoge ambitie, die hoge investeringen vergt. Bij gebiedsontwikkeling gaat het hierbij niet alleen om het toevoegen van woningen, maar om het maken van een complete stad. Naast investeringen in woningen zijn investeringen in een goede (ondergrondse en bovengrondse) infrastructuur, voldoende (maatschappelijke) voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte, openbare ruimte, water en groen van even groot belang.

Het is van belang dat we bouwen naar de behoeftes van de woningzoekenden in de stad, waardoor doorstroming bevorderd wordt. Dit betekent het bouwen van een goede mix in financieringscategorieën en woninggrootte.

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

*Beoordeling*

Onderhavig initiatief geeft invulling aan de grote vraag naar woningen, middels het toevoegen van 113 appartementen. Het woningbouwprogramma past in het gemeentelijke beleid. Het gekozen woningbouwprogramma is daarbij ook afhankelijk van de bestaande stedenbouwkundige structuur, de hiermee samenhangende transformatie van een kantoorlocatie en de behoefte aan kleine appartementen voor starters en studenten.

### 3.4.6. Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting (10 april 2024)

De Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting (AAV) beschrijft de huidige volkshuisvestelijke opgaven en de gewenste volkshuisvestelijke toekomst van Amsterdam in 2040.

Het recht op wonen staat sterk onder druk. Er is een grote schaarste aan woningen, terwijl Amsterdam als woon- en vestigingsstad onverminderd populair blijft. In alle segmenten is de balans tussen vraag en aanbod verstoord. In het sociale segment is deze verstoring het grootst.

Dit zijn de 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

*Beoordeling*
Onderhavig initiatief geeft invulling aan de grote vraag naar woningen, middels het toevoegen van 113 appartementen. Er is hierbij sprake van duurzame, betaalbare appartementen van goede kwaliteit welke zullen worden ingebed in de deels nog de realiseren nieuwe wijkvoorzieningen (zie hiervoor paragraaf 3.5.3 v.w.b. realisatie van wijkvoorzieningen zoals scholen en detailhandel in het gebied).

### 3.4.7. Hoogbouwvisie Amsterdam 2011

De wijze waarop hoogbouw in het stadslandschap van Amsterdam ervaren wordt, heeft alles te maken met de locatie en met het karakter van de omliggende bebouwing. Bij het ontwikkelen van een initiatief tot hoogbouw, komt het er dus op aan goed rekening te houden met de impact die dit kan hebben op de directe omgeving en het silhouet van de stad als geheel.

Wat precies onder hoogbouw gerekend kan worden is in iedere stad anders. Amsterdam is een 'platte stad' met in het historische centrum een bouwhoogte van gemiddeld 15 meter. Bij de stedelijke ontwikkeling van de laatste decennia is de gemiddelde bouwhoogte in de stad toegenomen naar 30 meter.

Onder hoogbouw in Amsterdam wordt verstaan gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving en onder middelhoogbouw wordt verstaan gebouwen van 22,5 meter tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Zoals aangegeven zal de nieuwbouw tot circa 47 meter hoog worden, zodat de Hoogbouwvisie van toepassing is.
Op hoogbouw is tevens het beleid zoals geformuleerd in de Structuurvisie Amsterdam 2040 van toepassing. In de Structuurvisie is hierover het volgende opgenomen. Mede gelet op het beleid om te groeien binnen de grenzen van het bestaande stedelijke gebied (‘groei binnen de grenzen’) wordt verdichting middels hoogbouw nagestreefd op locaties die daarvoor vanuit oogpunt van voorzieningen en infrastructuur, stedenbouw en landschap geschikt voor zijn. Het projectgebied ligt in een zoekgebied voor hoogbouw, aangezien sprake is van een zone langs gebundelde infrastructuur. In de zone langs de Ringlijn en de rijkswegen wordt ingezet op verdichting en toepassing van hoogbouw, met name rond metrostations en NS stations. Daarbij wordt een gedifferentieerd hoogbouwmilieu beoogd.

Bij de beoordeling van hoogbouwontwikkelingen worden in de Structuurvisie een aantal principes geformuleerd:
1. Hoogbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
2. Hoogbouw maakt op een mooie manier deel uit van het stadssilhouet.
3. Er is een aangenaam verblijfsklimaat op het maaiveld rondom hoogbouw.
4. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw.
5. Hoogbouw draagt bij aan een klimaatneutrale en circulaire stad.

*Beoordeling*
De beoogde hoogbouw past in de gemeentelijke structuurvisie (zie paragraaf 3.4.1). In de structuurvisie is hier ter plaatse immers hoogbouw beoogd.

De hoogbouw levert daarbij een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte door te voorzien in een gemeenschappelijke daktuin voor de bewoners en gebruikers van de nieuwbouw. De hoogbouw draagt ook bij aan het stadssilhouet ter plaatse. Niet voor niets wordt aansluiting gevonden bij de hoogbouwontwikkeling welke op het naastgelegen perceel reeds heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 2.2.1). De toekomstige bebouwing sluit aan bij de omgeving en de naastgelegen woningbouw. Door de vervanging van de huidige bebouwing wordt de stedenbouwkundige structuur niet gewijzigd of aangepast. Gelet op het groene ontwerp, de daktuin die ook koeling biedt en de inrichting van de openbare ruimte zal sprake zijn van een fijn woon- en werkklimaat in het gebouw. De nieuwbouw wordt gasloos uitgevoerd en is daarnaast voorzien van zonnepanelen op het dak waarmee voor een belangrijk deel in de eigen energiebehoefte kan worden voorzien. Door te voldoen aan de eisen van het Besluit bouwwerken leefomgeving wordt gestreefd naar een zo klimaatneutraal mogelijke bebouwing. De nieuwbouw is daarbij zo veel modulair ontworpen waardoor niet alleen gebruikte bouwmaterialen, maar ook onderdelen van het gebouw herbruikbaar zijn. Dit draagt bij aan een circulaire stad.

Door een goede inpassing nabij bestaand oppervlaktewater en door de realisatie van nieuw groen zal sprake zijn van een goed verblijfsklimaat rondom de hoogbouw. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de effecten van windhinder, waarbij er voorzien is in maatregelen in het ontwerp om te voorkomen dat een slecht windklimaat ontstaat op maaiveldniveau rondom het gebouw.

Tot slot past de ontwikkeling in de hoogbouwvisie, aangezien Amstel III, en het daarbij horende gebied rond de Paasheuvelweg 15, gaat transformeren naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Dit gebied krijgt een hoge dichtheid met een hoog voorzieningenniveau. Het voorstel voor de nieuwe inrichting van Paasheuvelweg 15 past in de toekomstige context van het Paasheuvelweggebied waar hoogtes tot 60 meter zijn toegestaan volgens het vastgestelde ‘Actualisering Investeringsbesluit 2021’. Zie paragraaf 3.4.3 en 3.4.7 voor nadere toelichting.



*Afbeelding 6: bestaande situatie Paasheuvelweggebied met in het rood de ontwikkeling aan Paasheuvelweg 15 (bron: Studie Vinke)*

# 4. Sectorale aspecten

## 4.1. Verkeer en parkeren

Het project voorziet in het realiseren van een appartementencomplex met diverse andere functies (zie paragraaf 2.2.2). Ter plaatse is momenteel een kantoorpand aanwezig. Deze ontwikkeling genereert in de toekomst verkeer en zal een parkeerbehoefte tot stand brengen.

### 4.1.1. Parkeren

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) van de gemeente Amsterdam worden de parkeernormen voor nieuwbouwwoningen in de verschillende gebieden gegeven. Onderhavig projectgebied wordt getypeerd als 'B-locatie'. B-locaties hebben goed openbaar vervoer. Het grootste gedeelte van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Ter plaatse is/wordt niet voorzien in parkeerruimte in openbaar gebied en evenmin worden parkeervergunningen verstrekt. Bezoekers van de woningen en de overige functies in de nieuwbouw kunnen gebruik maken van de openbaar toegankelijke inpandige parkeergarage.

Voor de ontwikkeling is een parkeerbalans opgesteld. Als nadere toelichting bij deze parkeerbalans moge het volgende dienen.

*Parkeergeneratie huidige situatie*

In de huidige situatie bevat het projectgebied een kantorenpand met een BVO van 1.895 $m^2$. Afgaand op de parkeernormering uit de Nota geldt voor B-locaties een maximum van 1 parkeerplaats per 125 $m^2$ bruto vloeroppervlak. Dit komt uit op een totale parkeerbehoefte van 15,16 parkeerplaatsen. In de huidige situatie wordt hier invulling aan gegeven op eigen terrein. Dit betekent dat deze parkeerplaatsen niet (zoals in openbaar gebied) ter beschikking staan voor dubbelgebruik aan andere bestaande functies en om die reden behouden zouden moeten blijven.

Zoals aangegeven is op dit vlak sprake van minimumnormen, waardoor eventuele bezoekers van het huidige kantoor ook kunnen zijn aangewezen op in de omgeving aanwezige parkeergarages. Uit de aard der zaak zal een kantoorfunctie in principe alleen op werkdagen tijdens kantooruren een parkeerbehoefte hebben (al is voorstelbaar dat een kantoor ook weekeinde, avond en nacht actief is bijvoorbeeld i.v.m. calamiteitendienstverlening of om klanten in andere tijdzones te bedienen).

*Parkeergeneratie toekomstige situatie*

Vanuit een oogpunt van duurzame verstedelijking dient te worden voorzien in voldoende ruimte voor de invulling van de parkeerbehoefte. Vanuit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik dient daarbij te worden voorkomen dat meer ruimte voor parkeren wordt voorzien dan nodig zal zijn voor de toekomstige bewoners en gebruikers. Vanuit oogpunt van zuinig ruimtegebruik heeft dubbelgebruik van parkeerplaatsen de voorkeur.

Voor het berekenen van de toekomstige parkeervraag is een afzonderlijke parkeerbalans opgesteld waarin is uitgegaan van de gemeentelijke parkeernormen (bijlage 5). Als toelichting bij deze parkeerbalans moge het volgende dienen.

De norm voor woningen is afhankelijk van de vloeroppervlakte van een woning. In het appartementencomplex zal sprake zijn van woningen met een b.v.o. van gemiddeld 66 $m^2$ b.v.o. Er is sprake van een beperkte bandbreedte: het b.v.o. van de grootste woning bedraagt 70 $m^2$ en de kleinste woning zal een b.v.o. hebben van 59 $m^2$. Voor de goede orde wordt hierbij vermeld dat de woningen zijn voorzien van interne bergingen. Het is gebruikelijk en gerechtvaardigd om deze bergingen niet mee te tellen bij de bepaling van het b.v.o. wat relevant is voor de bepaling van de parkeerbehoefte. Hierbij kan in aanmerking worden genomen dat voor hetzelfde formaat woning in de categorie middeldure huur een minimumnorm van 0 parkeerplaatsen per woning wordt aangehouden. Om die reden is voor alle woningen een de parkeernorm van 0,3 toegepast voor woningen met een b.v.o. van niet meer dan 60 $m^2$.

Inclusief bezoekersparkeren moet een parkeerbehoefte van 0,4 parkeerplaats per woning worden gehanteerd, hetgeen voor 113 appartementen neerkomt op een bruto parkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen.

Naast de appartementen zal het complex tevens niet-woonfuncties bevatten (zie paragraaf 2.2.2). Deze functies vallen volgens de Nota Parkeernormen Auto onder de categorie ‘voorzieningen’. Voor deze categorie geldt dat de gemeente de parkeervraag berekent aan de hand van de gehanteerde minimumnormen. Aanvullend wordt daarom voor deze niet-woonfuncties rekening gehouden met een parkeerbehoefte van bruto 12 parkeerplaatsen.

Daar niet alle parkeerbehoefte gelijktijdig optreedt, kan door middel van aanwezigheidspercentages worden berekend hoeveel parkeerplaatsen dekkend zijn voor de vraag op elk moment van de dag. Rekening houdend met de gecombineerde parkeervraag op basis van aanwezigheidspercentages bedraagt de maximale netto parkeerbehoefte 40 parkeerplaatsen. Bepalend is hier de avond op een werkdag.

Daar onderhavige locatie nabij station Amsterdam Holendrecht is gelegen (binnen 500 meter, met daarbij samenkomende andere OV-verbindingen), is het openbaar vervoer uitstekend te gebruiken voor de toekomstige bewoners, bezoekers en gebruikers van het complex. Dit betekent dat om die reden rekening kan worden gehouden met een lagere parkeerbehoefte.

Om toekomstige bewoners de vervoersmogelijkheden te bieden van een auto, zonder dat een eigen auto dient te worden aangeschaft, zal bij het complex worden voorzien in twee deelauto’s welke de toekomstige bewoners ten dienste zullen staan. Door toepassing van het concept van deelauto’s is het gerechtvaardigd om een korting toe te passen op het aantal vereiste autoparkeerplaatsen.
In het ontwerp wordt om die reden voorzien in een ondergrondse garage met 34 parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners, waarvan 2 voor deelauto’s.

Rechtvaardiging hiervoor volgt uit:

- Meer parkeerplaatsen kunnen fysiek niet worden ingepast, tenzij er een dubbellaagse ondergrondse parkeergarage wordt gerealiseerd. Dit is financieel niet haalbaar en stuit ook op beperkingen qua grondwaterneutraal bouwen;
- De optie bestaat om het aantal deelauto's bij gebleken behoefte verder uit te breiden;
- Er wordt voorzien in extra fietsparkeerplaatsen;
- Op het terrein wordt voorzien in een afzonderlijke laad-/losplaats voor leveranties.

Op dit vlak is zoals aangegeven een separate parkeerbalans opgesteld, welke als bijlage 5 bij deze onderbouwing is gevoegd.

*Fietsparkeren*
De sterke groei van het fietsverkeer en het toenemende scootergebruik hebben geleid tot grote aantallen geparkeerde fietsen en scooters in de openbare ruimte. Met de 'Nota Parkeer normen Fiets en Scooter 2018' kan bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen worden voorkomen dat eigenaren hun fiets of scooter in de openbare ruimte parkeren[7]. In de nota zijn normen en richtlijnen uitgewerkt voor parkeervoorzieningen. Voor niet-woonfuncties is het verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. Bij nieuw te bouwen woningen is die verplichting voor fietsen vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties moet de verplichting vastgelegd worden langs de weg van de planologie.

Onderhavige locatie ligt in een gebied welke is getypeerd als 'zone 3 – laag fietsgebruik'. Voor appartementen geldt hierbij een norm van 3 fietsen per appartement (met b.v.o. tussen de 50 en 75 $m^2$) met additioneel 0,25 fietsen voor bezoekers. In totaal komt dit neer op een netto fietsparkeerbehoefte van 367 en 15 (onverplichte) scooterplaatsen. Aanvullend wordt voor de niet-woonfuncties uitgegaan van een parkeerbehoefte van netto 49 fietsen en 5 (onverplichte) scooterplaatsen.

Afgaand op de aanwezigheidspercentages bedraagt de maximale parkeerbehoefte voor fietsen op het drukste moment 339 plaatsen. De fietsparkeerplekken die bestemd zijn voor bewoners, zullen in een afsluitbaar deel van de fietsparkeergarage worden ondergebracht. Van de drie parkeerplekken per woning zullen minimaal twee plekken zich in een laag rek bevinden.

In het plan wordt ruimschoots voorzien in de behoefte door middel van 358 plaatsen in de fietsenstallingen en 30 parkeerplaatsen en 5 scooterplekken op het terrein. Alle fietsparkeerplaatsen in laag rek zullen ook bruikbaar zijn voor fatbikes. Los daarvan is rekening gehouden met het realiseren van een aantal fietsparkeerplaatsen voor de andere fietsen met (sterk) afwijkende maten.

Ten einde zorgen weg te nemen dat fietsen en scooters (waaronder deelvoertuigen van verhuurbedrijven) in de binnentuin belanden, waardoor de beoogde en gewenste kwaliteit van deze binnentuin zal worden aangetast, zal het parkeren van dergelijke fietsen en scooters in de binnentuin de toekomstige bewoners uitdrukkelijk verboden worden. Ook de inrichting en ontsluiting van de

[7] Dit vormt de beleidsmatige compensatie voor de omstandigheid dat de parkeerbehoefte van deelfietsen en deelscooters van verhuurbedrijven op de openbare ruimte wordt afgewenteld, aangezien deze voertuigen volgens de voorwaarden van de verhuurbedrijven verplicht in openbaar gebied moeten worden geparkeerd.

binnentuin zal minder geschikt worden gemaakt voor parkeren, waarmee foutparkeren zal worden ontmoedigd.

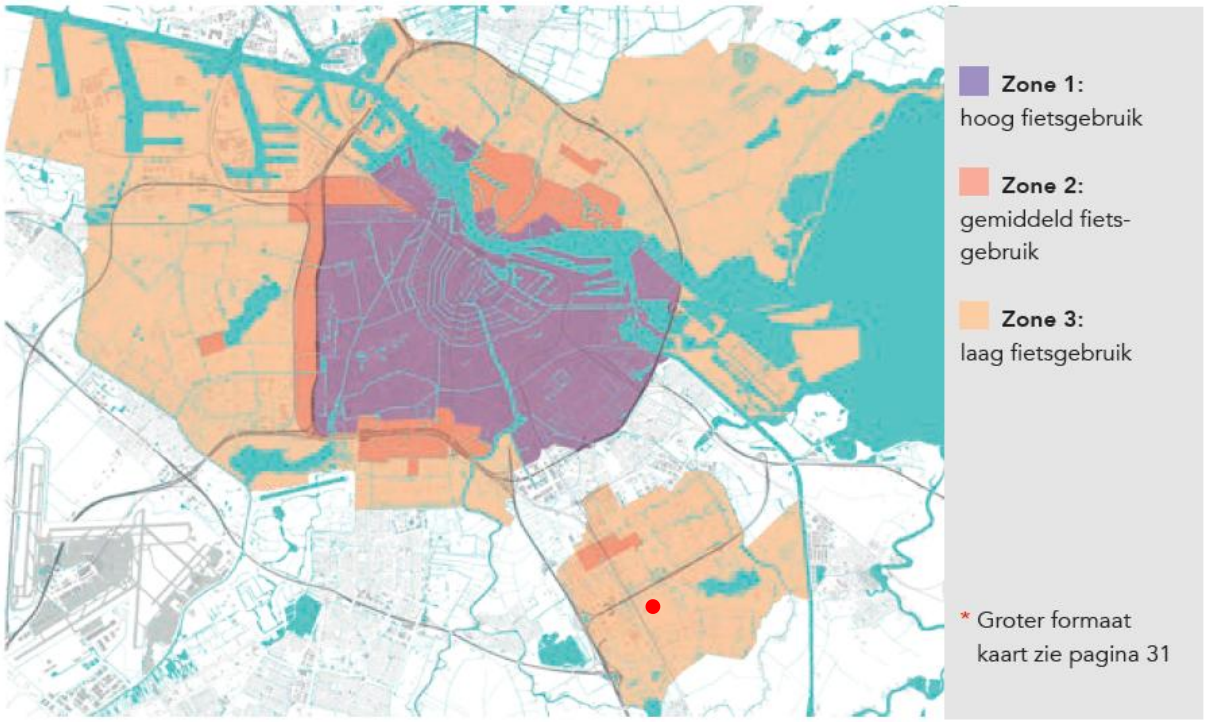
In bijlage 5 is eveneens de parkeerbalans opgenomen v.w.b. de berekening van de parkeerbehoefte qua fietsparkeren en scooters.

*Bezoekersparkeren*
Met betrekking tot bezoekersparkeren geldt dat deze op eenzelfde manier wordt ingevuld als nu ook het geval is, hetgeen betekent dat bezoekers die met de auto komen zijn aangewezen op vrije ruimte op eigen terrein, dan wel openbare parkeergarages (op straat mag in de nabije omgeving niet worden geparkeerd). Voor wat betreft de aanwezigheidspercentage van de niet-woonfuncties geldt hierbij dat bezoekersparkeren vooral overdag en in de avond maximaal zal zijn. Voor de woonfunctie zal dit ook het geval zijn, maar zal dit zich ook uitstrekken tot de weekeinden.

Voor wat betreft de aanwezigheidspercentages wordt kortom rekening gehouden met een kleine verschuiving van de parkeervraag naar weekeinde en avonden ten opzichte van de huidige kantoorfunctie die in principe alleen overdag op werkdagen parkeerbehoefte zal genereren. De parkeercapaciteit van openbare garages in de omgeving voldoende om frictie tijdens deze verschuiving op te vangen qua autoparkeren.

Op eigen terrein zal voldoende fietsparkeerruimte aanwezig zijn voor bezoekers. Hierbij is voorzien in buitenparkeerplaatsen voor kortparkeren (<90 minuten) en binnenparkeerplaatsen voor langparkeren (>90 minuten). Concreet is voorzien in binnenparkeren voor de fietsen van de bezoekers van de broedplaats en de startup- en flexunits die in de regel langer aanwezig zullen zijn, terwijl bezoekers van de horeca en het theater buiten kunnen parkeren, omdat hier eerder sprake is van een kortere verblijftijd.

Er wordt eveneens verwezen naar bijlage 5 v.w.b. de invulling van de behoefte qua bezoekersparkeren.




*Figuur 7: Fietsgebruik in verschillende zones in Amsterdam, projectlocatie indicatief weergegeven met rode stip (Bron: Gemeente Amsterdam).*

### 4.1.2. Verkeer

In de huidige situatie is het projectgebied een kantorenpand met parkeerterrein. In de nieuwe situatie is sprake van een appartementencomplex met enkele flankerende functies (zie paragraaf 2.2).
Op basis van het VMA (Verkeersmodel Amsterdam) zijn gevolgen voor de verkeersgeneratie in beeld gebracht[8]. In totaal wordt verwacht dat de ontwikkeling (113 woningen x 1,9 inwoners per woning) 215 extra bewoners oplevert en dat er 45 arbeidsplaatsen (op basis van het huidige kantoor met 1.895 $m^2$ b.v.o. Al met al wordt geconcludeerd dat het bouwplan voor de Paasheuvelweg 15 verkeerstechnisch inpasbaar is.

Op termijn, dus naarmate de beoogde transformatie van Amstel III Oost verder gestalte zal krijgen, wordt rekening gehouden met verkeerstechnische aanpassingen om de geprognosticeerde toename van de verkeerbelasting op te vangen. Dit kan niet aan een enkel kavel worden toegewezen, maar zal wel opgelost moeten worden voordat alle kavels ontwikkeld worden. Bij de Gemeente Amsterdam loopt op dit moment een onderzoek naar de wijze waarop deze aanpassingen het beste gestalte kunnen krijgen. Het gaat hierbij evenwel om aanpassingen die niet nodig zijn voor onderhavig bouwplan, maar die nodig zullen zijn in het kader van de transformatie van het gebied als geheel.

## 4.2. Water

Een initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

[8] Bijlage 9

*Beoordeling*
Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, welke verantwoordelijk is voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het waterschap heeft de zorg voor het regionale watersysteem: optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater.

In het Waterbeheerprogramma 2022-2027 (WBP) beschrijft het waterschap welke maatregelen nodig om de watertaken goed te kunnen uitvoeren.

Uit afbeelding 7 komt naar voren dat binnen onderhavig projectgebied geen relevante waterelementen zijn opgenomen. Om het projectgebied ligt een primaire waterloop. De te realiseren vlonder zal verwijderbaar worden uitgevoerd, zodat het mogelijk is om onderhoud uit te voeren aan de watergang onder de vlonder. Onderhavige ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de waterloop.




*Afbeelding 8: Uitsnede Legger waterschap Amstel, Gooi en Vecht, projectgebied indicatief voorzien van rode omlijning (Bron: Kaartlagen behorend bij de regelgeving van het waterschap).*

### 4.2.1. Waterretentie
Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een waterkering, maar ook een toename van verhard oppervlak. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel

houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van het Watertoetsproces moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten. Op lozing van hemelwater in oppervlaktewater is de Waterschapsverordening van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht van toepassing.

In de Hemelwaterverordening Amsterdam is bepaald dat bij nieuwbouw welke loost op het hemelwaterriool moet worden voorzien van een bergingscapaciteit van 60 liter berging per $m^2$ bebouwd oppervlak. De berging dient deze hoeveelheid hemelwater te kunnen opvangen en dan uiterlijk na 60 uur te zijn leeggelopen.

*Beoordeling*
In de bestaande situatie bestaat het projectgebied overwegend uit verharding en bebouwing. Hierdoor is er geen sprake van (ruimte voor) het vasthouden en vertraagd afvoeren van water. In de beoogde situatie zal het plangebied flink worden vergroend en wordt bufferopvang gecreëerd door zowel de huidige verharde parkeerplaats te vervangen voor een deels verharde, deels groene tuin en tevens een daktuin aan te leggen op de westervleugel. Door deze opvang en deze vergroening wordt er meer water vastgehouden waarna het geleidelijk kan infiltreren en/of wordt afgevoerd.

In de beoogde ontwikkeling is dus geen sprake van toename, maar van een afname in afwaterend oppervlak. Afwatering van hemelwater zal plaatsvinden op de naastgelegen watergang. Blijkens artikel 2.1 van de Waterschapsverordening zijn de bepalingen over versnelde afvoer van hemelwater alleen van toepassing op situaties waarin sprake is van uitbreiding van verharding. In de onderhavige situatie zal de bestaande verharding nu juist worden verminderd. Hiervoor geldt geen vergunningplicht op grond van de Waterschapsverordening.

Daarnaast is relevant dat circa 364 $m^2$ van het dakoppervlak wordt uitgevoerd als daktuin, vanwege de opbouw van deze daktuin wordt sowieso meer buffering van afstromend hemelwater geboden dan vereist en daarnaast zal het hemelwater niet volledig weglopen, maar ook door de hier aanwezige planten worden opgezogen.

### 4.2.2. Grondwaterneutraal bouwen

Door de aanleg van een ondergrondse constructie kan opstuwing van water plaatsvinden in de ondergrond. Door de aanwezigheid van deze constructie wordt de grondwaterstroming bemoeilijkt. Of er daadwerkelijk opstuwing optreedt, is afhankelijk van de breedte en diepte van de barrière en het doorlaatvermogen van de grond waarin de barrière wordt aangebracht. Ook is het afhankelijk van het regionale stromingspatroon in het betreffende watervoerende pakket.

Door Waternet is de volgende eis vermeld, die afkomstig is uit het gemeentelijke Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders. ‘Grondwaterneutraal is: Het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend: risico’s op opbarsten van de deklaag, welvorming.’

Om enige negatieve gevolgen uit te kunnen sluiten, heeft een grondwaterneutraal onderzoek plaatsgevonden[9]. Voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlage.

*Beoordeling*
Uit het onderzoek komt naar voren dat de ontwateringssituatie ten opzichte van de nulsituatie verbetert. Dat wil zeggen dat de opbolling rond het pand (ten opzichte van de nulsituatie) vermindert. Door het toepassen van maatregelen bij de kelder, zoals een drainagemat, wordt de grondwatersituatie voor het overgrote deel van de omtrek verbeterd, dat wil zeggen: de opbolling ten opzichte van de natuurlijke situatie wordt kleiner.

### 4.2.3. Afvalwater
Voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater met vergelijkbare samenstelling kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige gemeentelijke riolering. Deze riolering en de ontvangende afvalwaterzuiveringsinstallatie zijn van afdoende capaciteit om dit water te transporteren en te verwerken.

### 4.2.4. Overig
Gelet op de uitgevoerde ecologische quickscan[10] wordt geen rekening gehouden met te beschermen waternatuur. Zoals blijkt uit de rapportage van de quickscan is het betrokken water dichtgegroeid met riet en andere pioniersoorten van eutrofe bodems. Er zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld. Voor vissen, vlinders, libellen en reptielen biedt het water en de oever geen geschikt ecotoop. Hoogstens kunnen algemeen voorkomende soorten amfibieën in het gebied worden verwacht, welke op grond van het voorzorgbeginsel tijdens uitvoer van de bouw- en sloopwerkzaamheden de mogelijkheid dient te worden geboden om tijdelijk uit te wijken. Verwezen wordt ook naar paragraaf 4.3.2.

De te realiseren vlonder zal worden uitgevoerd met afneembaar dek, ten einde onderhoud aan het onderliggende oppervlaktewater te vereenvoudigen.

## 4.3. Ecologie
Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. In de Wet natuurbescherming is onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn opgenomen. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren. Op provinciaal niveau hebben bepaalde natuurgebieden eveneens een beschermingsniveau toegewezen gekregen, in de vorm van Natuurnetwerk Nederland (NNN).

### 4.3.1. Gebiedsbescherming

[9] CWG Ingenieurs, *Beschouwing 'grondwaterneutraal bouwen' Paasheuvelweg 15 te Amsterdam*, 5 november 2024, 211208_R01, bijlage 6.
[10] Adviesbureau Mertens B.V., *Quick Scan beschermde planten- en diersoorten Paasheuvelweg 15 te Amsterdam*, 30 oktober 2024, 2024.4536, bijlage 1

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen gebieden gelegen die onderdeel uitmaken van een Natura 2000-gebied of Natuur Netwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Botshol' dat zich op een afstand van ruim 4 km bevindt. Er is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd voor de bouwfase en de gebruiksfase[11]. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van relevante stikstofdepositie.

### 4.3.2. Soortenbescherming

Er is het voornemen voor de sloop en nieuwbouw van de Paasheuvelweg 15 te Amsterdam. Deze activiteit zou kunnen samengaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten.

Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek[12] uitgevoerd door bureau Mertens naar het voorkomen van beschermde soorten. In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels in de omgeving is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken).

Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt uitgesloten.

Uit de rapportage blijkt, dat langs de watergang sprake is van diverse pionierssoorten. Deze bevinding is in lijn met de verwachting, aangezien de watergang met het oog op de waterhuishoudkundige functie daarvan periodiek wordt gebaggerd, waarbij ook de taluds worden gemaaid. Er zijn geen beschermde soorten aangetroffen. In het water houdt de ecoloog rekening met algemeen voorkomende soorten.

Blijkens de rapportage kan het voorkomen van overige beschermde soorten tevens worden uitgesloten. Op grond van deze conclusies worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de sloop en nieuwbouw van de Paasheuvelweg 15 te Amsterdam is niet in strijd met de gestelde wettelijke kaders voor natuurbescherming.

Daarnaast is door bureau Mertens advies gegeven over de realisatie van compenserende natuur in samenhang met de nieuwbouw.

Deze compensatie betreft de groene inrichting van de niet bebouwde en verharde gedeelten van het terrein alsook plaatsing van een insectenhotel en toepassing van vegetatiedaken. Daarnaast is voorzien in de binnentuin op het dak.

Zoals beschreven zal er als onderdeel van het bouwplan een vlonder worden aangebracht boven het water. In de ecologische rapportage wordt aangegeven dat deze vlonder kansen biedt voor vissen om

[11] Adromi B.V., *Notitie stikstofdepositieonderzoek Paasheuvelweg 15*, 13 oktober 2025, bijlage 7
[12] Adviesbureau Mertens B.V., *Natuurcompensatie Paasheuvelweg 15 te Amsterdam*, 13 maart 2025, 2025.4607, bijlage 1a

te schuilen. Verder adviseert de ecoloog om drijftillen in het water aan te brengen. Deze bieden eveneens schuilgelegenheid voor vissen, leefgebied voor amfibieën en broedmogelijkheden voor watervogels.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

## 4.4. Archeologie en cultuurhistorie

### 4.4.1. Archeologie

Met de Erfgoedwet beschermt de overheid het cultureel erfgoed in Nederland. Vóór 2016 waren er verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Sinds juli 2016 zijn die allemaal samengegaan in één wet.

In een bestemmingsplan dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

*Beoordeling*
In 2008 is door het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2018). Hierin werd geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waarbinnen de projectlocatie is gelegen) geen verwachting meer geldt ten aanzien van archeologie. Door grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren ’70 van de 20e eeuw zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Om die reden geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

### 4.4.2. Cultuurhistorie

Als er gesproken wordt over cultuurhistorie in relatie tot ruimtelijke ordening wordt vaak een onderscheid gemaakt in historische geografie en historische bouwkunst. Historische geografie gaat over landschappelijke en stedenbouwkundige elementen en structuren zoals dijken, slotenpatronen, stratenpatronen en verkavelingen. Historische bouwkunst heeft betrekking op bebouwing en architectuur.

*Beoordeling*
Uit de informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland komt naar voren dat op en rondom het projectgebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

# 5. Milieu

## 5.1. Mer-beoordeling

### 5.1.1. Algemeen kader

Gelet op artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. bestaat de verplichting voor het bevoegd gezag om de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid en 7.20a van de Wet milieubeheer toe te passen. Dit komt erop neer dat het bevoegd gezag verplicht is om een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van een besluit voor een in de bijlage van het Besluit m.e.r. genoemde activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Deze beslissing wordt een m.e.r.-beoordelingsbesluit genoemd.

De drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn enkel relevant bij de vraag of er voor een ontwikkeling ook een zogenaamde aanmeldnotitie dient te worden opgesteld (naar aanleiding waarvan separate besluitvorming aan de orde is of er een milieueffectrapport noodzakelijk is). Worden de drempelwaarden uit onderdeel C van de bijlage overschreden, dan is een milieueffectrapportage noodzakelijk.

Echter een dergelijk m.e.r.-beoordelingsbesluit is niet alleen vereist indien sprake is van een besluit als bedoeld in kolom 4 van onderdeel D van de bijlage bij het besluit m.e.r. en de drempelwaarden voor de desbetreffende activiteit worden overschreden, maar ook indien de drempelwaarden niet worden overschreden. Zowel het college als de raad zijn op grond van artikel 7.1, vierde lid, van de Wet milieubeheer bevoegd om een dergelijk m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen.

Onderhavig project kan in principe worden aangemerkt als een wijziging of uitbreiding van stedelijk gebied als bedoeld in de bijlage van het Besluit m.e.r. onder D categorie 11.2. Het project ligt qua omvang evenwel onder de vastgestelde drempelwaarde van 100 hectare of 2.000 woningen.

Uitgaande van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 18 juli 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:2414) dient bij de vraag of te worden beantwoord of sprake is van een zodanige wijziging dat sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. rekening te worden gehouden met de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.

*Beoordeling*

Onderhavig project kan in principe worden aangemerkt als een wijziging of uitbreiding van stedelijk gebied als bedoeld in de bijlage van het Besluit m.e.r. onder D categorie 11.2. Het project ligt qua omvang evenwel onder de vastgestelde drempelwaarde van 100 hectare of 2.000 woningen.

Gelet op de verdere omstandigheden, waaronder de toename van het b.v.o., wordt het plan beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r., ook al is sprake van herontwikkeling van een bestaand bebouwd perceel in bestaand stedelijk gebied.

Daarbij dient aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III bij de Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (de m.e.r.-richtlijn) te worden beoordeeld of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Voor de ontwikkeling is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, zie bijlage 11.

### 5.1.2. Conclusie

Doel van vormvrije mer-beoordeling is te achterhalen of er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten. Gelet op de vormvrije m.e.r.-beoordeling en hetgeen verder is beschreven in deze onderbouwing en in de tot deze onderbouwing behorende onderzoeksrapportages, is er geen aanleiding om voor onderhavig project een m.e.r.-procedure te doorlopen, gelet op de schaal en omvang van het project, de te verwachten effecten op de omgeving en de aard van de omgeving. Er zijn immers geen belangrijke milieugevolgen te verwachten.

## 5.2. Geluid

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met de geluidbelasting als gevolg van eventueel verkeerslawaai en industrielawaai op de geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarnaast te worden beoordeeld of los van dit wettelijk kader een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt.

### 5.2.1. Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 74) zijn onder andere voor wegen in zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk gebied formele zones met betrekking tot geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai opgenomen. Voor het stedelijk gebied bedraagt deze zone 200 meter vanaf een weg met een of twee rijstroken en 350 meter van een weg met drie of meer rijstroken.

*Beoordeling*

Het appartementen in het nieuwe complex zijn geluidgevoelige objecten. De projectlocatie ligt binnen de geluidzone van de rijksweg A9, de Meibergdreef, de Muntbergweg, de Paalbergweg en de Paasheuvelweg. Daarnaast bevindt zich op ca. 375 m de spoorlijnverbinding tussen Duivendrecht en Abcoude en Utrecht waar zowel rail- alsook metroverkeer aanwezig is. Derhalve is onderzocht of met de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde appartementen gesproken kan worden van een goed woon- en leefklimaat.

Door de K+ Adviesgroep is een rapportage[13] opgesteld van een akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek komt naar voren dat als gevolge van het wegverkeer op de Meibergdreef, de Muntbergweg en de Paalbergweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden.

Daar waar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor de autosnelweg A9 wordt overschreden wordt een afscherming aan het gebouw aangebracht waarmee de gevelbelasting zal worden

[13] K+ Adviesgroep, *Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen "Paasheuvelweg 15 Amsterdam"*, 22 november 2023, Rm200479abA0, bijlage 2

teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of lager. Daar waar de gevelbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, doch lager dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt verzoek gedaan voor het vaststellen van een hogere grenswaarde.

Ten gevolge van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude (inclusief metro) zijn plaatselijk overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde vastgesteld. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. Nergens binnen het plan is de gecumuleerde geluidbelasting $LVL_{,cum}$ meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (63 dB bij wegverkeerslawaai).

*Hogere waarde wegverkeerslawaai en geluidmaatregelen*
Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de autosnelweg A9 en de Paasheuvelweg en spoorweglawaai afkomstig van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude van:

- Autosnelweg A9: 53 dB;
- Paasheuvelweg: 51 dB;
- Spoorlijn Duivendrecht – Abcoude: 62 dB.

Het gemeentelijke geluidbeleid stelt de volgende eisen.

- Elke woning moet beschikken over een geluidluwe gevel.
- In het geval een woning beschikt over een buitenruimte, is deze bij voorkeur geluidluw.
- Dove gevels in de zin van artikel 1b, lid 4 onder a van de Wet geluidhinder mogen alleen onderbroken worden met gesloten loggia's of vliesgevels.

Met het oog op de benodigde gevelwering en toetsing aan het gemeentelijke geluidbeleid voor wat betreft de benodigde hogere grenswaarde is door de Nieman Groep een notitie opgesteld[14]. Blijkens de notitie worden geluidsisolerende maatregelen genomen aan de buitenruimten van de nieuwe woningen, waarmee kan worden voldaan aan de twee eerste eisen uit het geluidbeleid. Echter, mede omdat het overgrote deel van de gevels niet aangemerkt kunnen worden als stille zijde, zal sprake zijn van appartementen met verblijfsruimten die enkel grenzen aan zodanig geluidbelaste zijden dat deze dienen te worden uitgevoerd als een dove gevel.

Om tegemoet te komen aan de laatste voorwaarde van het geluidbeleid zal worden voorzien in bouwkundige maatregelen in de vorm van een geluidwerend uitgevoerde buitenruimte welke afsluitbaar is. Hiermee wordt een stille zijde gerealiseerd aan de betrokken appartementen.

De akoestisch gedempte buitenruimte met spuivoorziening in combinatie met de verder gesloten gevel biedt de vereiste geluiddemping. Deze maatregel kan worden beschouwd als een combinatie van een dove gevel en een vliesgevel die het niet dove deel van de gevel beslaat. Hierbij is relevant dat een dove gevel in de zin van de Wet geluidhinder in de nieuwe Omgevingswet zal worden aangemerkt als een niet geluidgevoelige gevel. Een niet geluidgevoelige gevel mag worden gecombineerd met een

[14] Nieman, *Paasheuvelweg 15 te Amsterdam – Onderbouwing stille zijden en onderbreking dove gevels*, kenmerk: 20201472 / 22499, 17 september 2025, bijlage 2a

geluidgevoelige gevel waaraan geluidisolerende maatregelen zijn doorgevoerd. Hierbij mag in ieder geval gekozen worden voor maatregelen aan de buitenruimte.

Gelet op het voorgaande kan door het treffen van de voorgestelde maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden geboden.

### 5.2.2. Industrielawaai

Op grond van artikel 40 van de Wgh kunnen industrieterreinen een geluidzone hebben.

Voor bedrijven die niet zijn gelegen op geluidgezoneerd industrieterrein dient aandacht te worden besteed aan de individuele geluidvoorschriften die gelden op basis van het Activiteitenbesluit milieubeheer of een aan het bedrijf verleende omgevingsvergunning milieu.

*Beoordeling*

In de nabijheid van het project is géén geluidgezoneerd industrieterrein gelegen. Het beoogde complex is evenmin gelegen in de directe omgeving van noemenswaardige bedrijvigheid. In de directe omgeving van de beoogde woningen bevinden zich enkel woningen, kantorenpanden, horeca en commerciële ruimtes. Van geluidbelasting afkomstig van omliggende bedrijven is dus geen sprake.

Krachtens de geldende gemengde bestemming is het toegelaten om lichte bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2) en diverse maatschappelijke en dienstverlenende functies te vestigen. Hierbij geldt voor milieucategorie 2 bedrijvigheid in principe een minimale afstand van 30 meter tot een hindergevoelig object. In gebieden met functiemenging kan deze afstand worden teruggebracht tot 10 meter (de naastgelegen lichtere categorie) voor wat betreft de aspecten geluid en geur. De omgeving kan, gelet op het veelvoud aan functies dat de geldende gemengde bestemming toelaat, worden beschouwd als gemengd gebied. Er is geen sprake van dergelijke bedrijvigheid op een afstand van minder dan 10 meter.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect industrielawaai geen aspecten zijn die zich verzetten tegen de komst van het appartementencomplex.

### 5.2.3. Geluidhinder vanwege het bouwplan, waaronder onderlinge geluidhinder

Met uitvoering van het bouwplan zal conform bestemmingsplan eveneens ruimte gereserveerd worden voor diverse niet-woonfuncties. Verwezen wordt naar paragraaf 2.2.2. Mede gelet op de gemengde invulling die het bouwplan biedt, zal hiermee het gemengde karakter van het gebied worden versterkt.

Hierbij is voor de omgeving van belang, dat het zonder uitzondering gaat om kleinschalige functies die vrijwel uitsluitend inpandig plaatsvinden. Om die redenen wordt geen rekening gehouden met relevante geluidhinder voor de omgeving. Door het treffen van bouwkundige maatregelen (-zo nodig- verdergaande wering van geluid tussen ruimten, doelmatig gedempte afzuiging van horecakeukens, positionering laden en lossen) zal worden voorkomen dat de nieuwe woningen in de nieuwbouw hinder kunnen ondervinden van deze niet-woonfuncties.

### 5.2.4. Luchtvaartverkeerslawaai

Onderhavige projectlocatie is gelegen op een afstand van ruim 10 kilometer van luchthaven Schiphol. Ten aanzien van ontwikkelingen in de buurt van Schiphol gelden beperken omwille van de aanwezigheid van het luchtverkeer. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het LIB (Luchthavenindelingsbesluit). Binnen de zogeheten LIB-zone geldt dat geen gevoelige functies mogen worden gerealiseerd. Tevens geldt dat gebouwen omwille van de opstijgende en landende vliegtuigen een maximum bouwhoogte hebben.

Onderhavige locatie is niet gelegen binnen de zogeheten LIB-zone, waardoor de beperkingen die hierbinnen gelden niet relevant zijn.

Het aspect luchtverkeerslawaai is niet relevant voor onderhavige locatie.

## 5.3. Luchtkwaliteit

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse.

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, hierna ook: Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien een plan niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt, de luchtkwaliteit ten gevolge van het plan (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft, een plan “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht of een plan is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen, welke gelden als bepalend voor alle overige stoffen die in de lucht aanwezig zijn en de kwaliteit daarvan kunnen beïnvloeden. Zie tabel 3 voor de grenswaarden.

Tabel 3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

| stof | toetsing van | grenswaarde |
|---|---|---|
| stikstofdioxide ($NO_2$) | jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m³ |
| fijn stof ($PM_{10}$)[1)] | jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m³ |
| | 24-uurgemiddelde concentratie | max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m³ |
| fijn stof ($PM_{2,5}$) | jaargemiddelde concentratie | 25 µg/m³ |

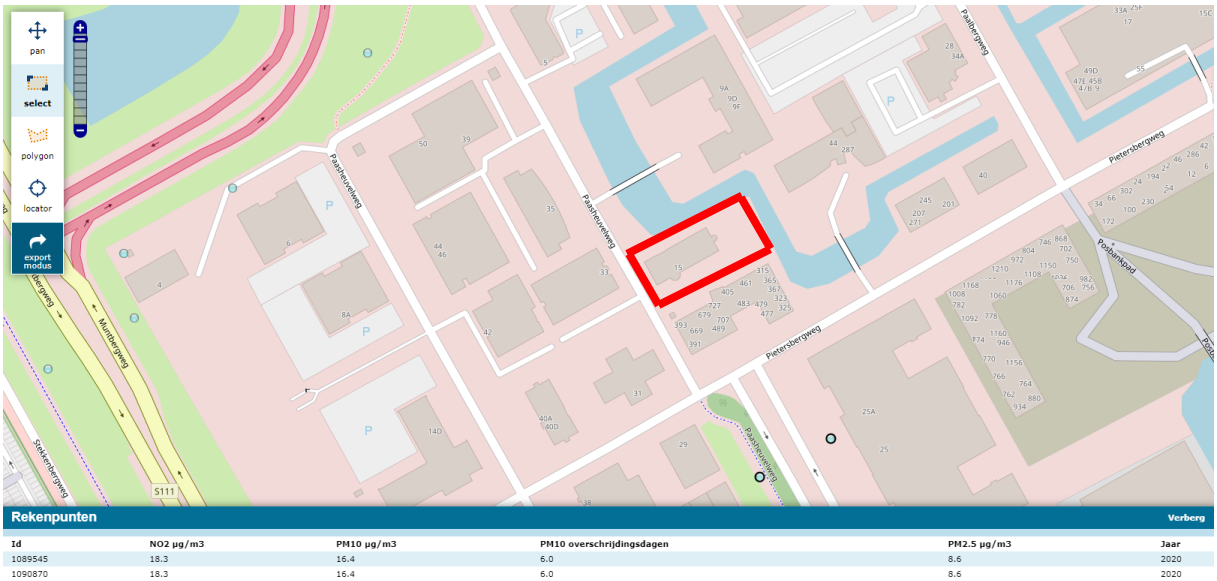
*Beoordeling*

Onderhavige ontwikkeling is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is

immers meer dan 1.500 woningen[15]. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient los daarvan te worden nagegaan of een ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool[16] blijkt dat pas vanaf 1.370 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

In onderstaande afbeelding 9 is een uitsnede opgenomen van de NLS-monitoringsviewer. Hier zijn twee rekenpunten uitgelicht, welke het dichtst bij het projectgebied gelegen zijn. Dichterbij zijn geen rekenpunten bekend. Zoals uit de afbeelding af te leiden valt, worden de grenswaarden niet overschreden. De omgeving van het plangebied kent dus een goede luchtkwaliteit en kan dus gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.




*Afbeelding 9: Uitsnede NSL-monitoringstool en projectgebied (Bron: https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/)*

Geconcludeerd kan worden dat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de totstandkoming van het plan.

## 5.4. Windhinder

Bij de ontwikkeling van gebouwen van een bepaalde hoogte kunnen invloeden ontstaan op het windklimaat. Voor onderhavige ontwikkeling (een hoogte van ca. 47 meter) bestaat er een mogelijk risico op windhinder.

[15] Bijlage 3a, voorschrift 3A2 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier, bijvoorbeeld door middel van berekeningen, aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.
[16] https://www.nsl-monitoring.nl/

Om uit te sluiten dat het publiek wordt blootgesteld aan windgevaar op maaiveldniveau is een kwantitatief onderzoek[17] naar het windklimaat uitgevoerd (HoogbouwEffectRapportage). In de rapportage is rekening gehouden met de bouwplannen voor Paasheuvelweg 15, 17, 33 en 40. Het volledige onderzoek is terug te vinden in bijlage 3.

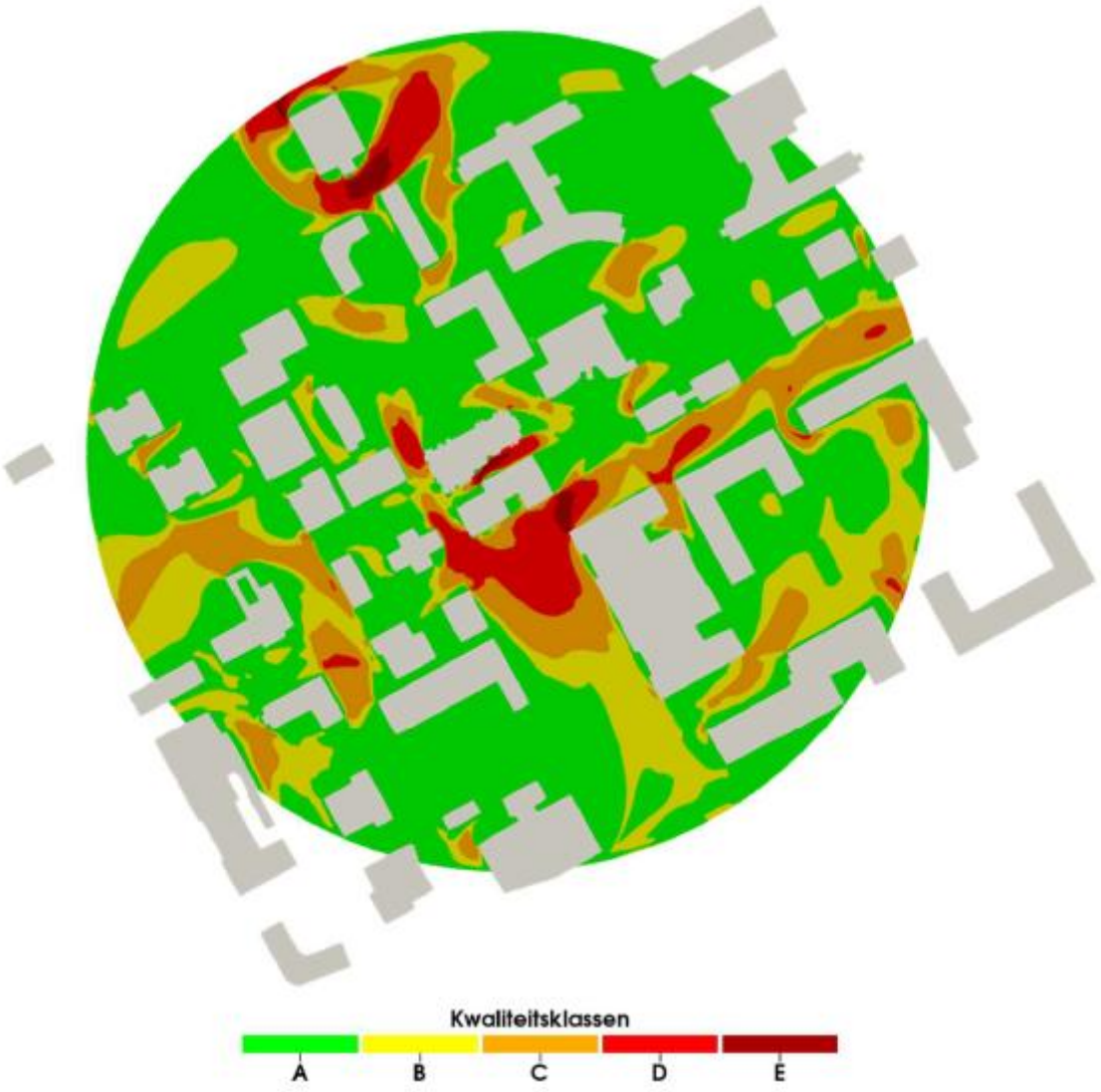
Om de invloed van toekomstige bebouwing mee te bepalen zijn resultaten berekend voor de bestaande situatie inclusief de bouwplannen voor de Paasheuvelweg 15 en 17, en de bestaande situatie inclusief de plannen voor de Paasheuvelweg 15, 17, 33 en 40. Het windklimaat in de openbare ruimte is relevant in de context van vergunningverlening door de gemeente. Het publiek mag niet blootgesteld worden aan windgevaar. Voor de openbare ruimte in het gebied worden er ook eisen worden gesteld aan het windcomfort, dat wil zeggen beperking van windhinder.

Blijkens het windonderzoek wordt bij specifieke windsnelheden en -richtingen rekening gehouden met een verslechtering van het windklimaat, hetgeen in feite onvermijdelijk is op het moment dat in een bepaalde omgeving meer hoogbouw tot ontwikkeling komt.

Daarnaast wordt rekening gehouden met een risico op windgevaar tussen de Paasheuvelweg 15 en 17. In de rapportage worden verschillende alternatieven beschreven waarmee dit windgevaar kan worden gemitigeerd. Er zal bij de nadere uitwerking van het ontwerp een keuze worden gemaakt uit deze maatregelen ten einde het risico op windgevaar weg te nemen.

Vooralsnog wordt hierbij uitgegaan van het aanbrengen van een luifel. Verder is in het ontwerp ook rekening gehouden met dit aspect doordat de uitstekende balkon de verticale en horizontale luchtstroming langs de gevels van het gebouw beperken. In het ontwerp van de buitenruimte is verder uitgegaan van het aanplanten van bomen en hoge struiken om het windklimaat te verbeteren.

[17] Deerns Nederland B.V., Paasheuvelweg 15 CFD onderzoek windklimaat, 6 november 2024, 160.02765.03.0300, bijlage 3




*Afbeelding 10: windkwaliteitsklassen nieuwbouw PHW 15, 17, 33 en 40 (figuur 6-1 uit rapportage CFD)*

| Kans dat de drempel-snelheid (5 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar] | Kwaliteits-klasse | Activiteiten en beoordeling windklimaat | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Doorlopen (niet windhinder-gevoelig) | Slenteren (wel windhinder-gevoelig) | Langdurig zitten (meest windhinder-gevoelig) |
| < 2,5 % | A | Goed | Goed | Goed |
| 2,5 – 5 % | B | Goed | Goed | Matig |
| 5 – 10 % | C | Goed | Matig | Slecht |
| 10 – 20 % | D | Matig | Slecht | Slecht |
| > 20 % | E | Slecht | Slecht | Slecht |

*Afbeelding 11: Legenda bij afbeelding 10 - Criteria voor windhinder conform NEN 8100*

Blijkens het onderzoek zal evenwel geen sprake zijn van sterk verminderd comfort of gevaar. In het windonderzoek worden specifieke maatregelen (zoals luifels, pergola's of verticale schermen) benoemd om het windklimaat deze posities (buiten openbaar gebied) rondom het gebouw te verbeteren. Concreet luidt de aanbeveling op dit vlak: "*Het windklimaat tussen PHW 15 en 17 wordt*

*voornamelijk bepaald door wind uit het zuidwesten, richtingen 210° en 240°. De resultaten doen vermoeden dat een verticale stroming langs een stuk gevel van PHW 17 leidt tot een versnelling om de hoek. Deze stroming zou kunnen worden opgevangen door bijvoorbeeld een luifel of pergola aan die gevel*."

Naar aanleiding van het recente, gewijzigde ontwerp van Paasheuvelweg 17, waardoor de beoogde nieuwbouwlocatie van de Paasheuvelweg 15 is verplaatst en de afstand tussen beide panden is vergroot met 2 meter, is het windonderzoek nogmaals tegen het licht gehouden. Hierbij kwam naar voren dat de kleine wijziging gunstig is voor het klimaat ter plaatse en dat de wijziging niet tot een significant ander windklimaat leidt.

Met de toepassing van genoemde maatregelen aan het ontwerp wordt voorkomen dat een minder goed windklimaat ontstaat ter plaatse van het waterfront. Onderhavig aspect staat de ontwikkeling daarmee niet in de weg.

## 5.5. Geur

Bij het oprichten van geurgevoelige objecten dient in bepaalde gevallen rekening te worden gehouden met de geurhinder van eventueel aanwezige veehouderijbedrijven of emissies van geurrelevante bedrijven zoals sommige vormen van voedingsbereiding, sommige chemische industrie en afvalwaterzuiveringsinstallaties. Voor vergunningplichtige veehouderijen gelden de geurregels uit de Wet geurhinder en veehouderij en het Activiteitenbesluit. Hierin zijn naast normen voor geur, ook afstandseisen gesteld. Voor wat betreft geurhinder wordt een normafstand van 100 meter aangehouden vanaf het dichtstbijzijnde emissiepunt tot de dichtstbijzijnde geurgevoelige objecten buiten stedelijk gebied. Krachtens gemeentelijk beleid mag deze afstand eventueel worden gereduceerd.

*Beoordeling*

Het beoogde appartementencomplex wordt beschouwd als geurgevoelig object. Omdat in de directe omgeving geen sprake is van geurrelevante bedrijvigheid is geen geurhinder te verwachten. Geconcludeerd kan worden dat het aspect geur geen belemmering vormt voor de totstandkoming van dit project.

## 5.6. Bodem

Mede op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de milieukundige bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat deze kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam komt naar voren dat de locatie gelegen is binnen 'Zone 1'. Voor deze zone geldt dat het generieke beleidskader van toepassing is. Hierbij wordt benoemd dat de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de onderzoeksverplichtingen pas

gebruikt kan worden op het moment dat de herkomst- en toepassingslocatie van de grond bekend is en als deze niet als verdacht is aan te merken.

Aangetoond moet worden dat de bodem binnen het projectgebied geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Om die reden is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd[18].

Uit het bodemonderzoek is naar voren gekomen dat in de bovengrond sprake is van lichte verontreinigingen met enkele metalen, PAK en PCB. In de diepere ondergrond is dit niet het geval. In het grondwater zijn verhoogde waarden voor barium en arseen aangetroffen. Voor wat betreft arseen is sprake van een bekende hogere achtergrondwaarde die ter plaatse van nature aanwezig is.

Onderhavig rapport is om die reden in augustus 2022 voorgelegd aan de heer Besselink van de gemeente Amsterdam en de heer Roosingh van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Hierbij is het volgende aangegeven. Er is geen sprake van een saneringsplicht of het moeten doen van een BUS-melding voor realisatie van het bouwplan en/of voor het uitvoeren van werkzaamheden in de grond ten behoeve van de (voorbereiding van de) bouw zelf. Wel dient de onttrekking en lozing van grondwater bij bemaling van de bouwput, vanwege het hierin aanwezige arseen, te worden gemeld op grond van de Wet bodembescherming respectievelijk het Activiteitenbesluit milieubeheer. Inmiddels zal dit plaatsvinden op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving.

Kortom staat de milieukundige bodemsituatie niet in de weg aan de beoogde ontwikkeling.

Er is vooralsnog geen onderzoek naar PFAS (PFOA en PFOS) in de bodem uitgevoerd, aangezien een belangrijk deel van de te ontgraven grond zich onder de huidige bebouwing bevindt. Op termijn kan voor de af te voeren grond, voor aanleg van een kelder tot circa 3 m-mv, een grondkeuring (AP04) worden uitgevoerd. Dit zal enkel kunnen betekenen dat bij een positieve uitkomst de kosten van de ontgraving *gunstiger* zullen uitvallen. Dit aspect zal uitvoering van het bouwplan niet in de weg staan.

## 5.7. Externe veiligheid

### 5.7.1. Algemeen juridisch kader

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Voor onderhavige situatie is een separate notitie externe veiligheid opgesteld[19]. Hieruit blijkt dat de locatie niet gelegen is binnen invloedsgebieden van transportroutes. Belangrijkste risico vormt het risico op overstroming, maar de te realiseren hoge bebouwing biedt hier een mogelijkheden voor afdoende zelfredzaamheid. Toekomstige bewoners en gebruikers zullen van de relevante risico's op de hoogte worden gebracht.

Gelet hierop is geen sprake van onaanvaardbare of ongebruikelijke risico's met het oog op de beoogde ontwikkeling. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de komst van het complex.

[18] Verkennend bodemonderzoek en asbest-in-grond onderzoek – Paasheuvelweg 15 te Amsterdam (Adromi Groep *22-3-2022*), bijlage 4
[19] Adromi, Paasheuvelweg 15, aspecten externe veiligheid, 19 maart 2024, wil/R202198/2401, bijlage 11

## 5.8. Overig

Gelet op de omstandigheid dat het terrein reeds bebouwd is, waarbij al de nodige grondroeringen hebben plaatsgevonden, wordt geen rekening gehouden met niet gesprongen explosieven. Gelet op het voordien aanwezige grondgebruik is ook geen aanleiding te veronderstellen dat hier in de oorlog explosieven terecht zijn gekomen.

In het Strategiebesluit Amstel III (zie paragraaf 3.4.2 en 3.4.3) is ervoor gekozen om hoogbouw in het gebied toe te laten. Inherent aan hoogbouw is de omstandigheid dat hoge bebouwing onderling invloed zal hebben op elkaar qua beschaduwing en privacy. Het naastgelegen recent gerealiseerde project Paasheuvelweg 17 dient te worden beschouwd als een actuele representant van het geldende gemeentelijke ruimtelijke beleid voor het gebied.

Er is een beschaduwingsanalyse uitgevoerd (bijlage 9, pagina 45) waaruit blijkt van een beperkt schaduweffect op de Paasheuvelweg 17 vanwege onderhavige nieuwbouw. Deze beperkte schaduwwerking kan als aanvaardbaar worden beschouwd, gelet op de beperkte invloed.

De Amsterdamse beleid voor wat betreft bezonning in nieuwbouwwoningen volgt de zogenaamde TNO bezonningsnorm, welke uitgaat van een minimaal aantal uren bezonning in woonkamers. Het Amsterdamse beleid op het vlak van bezonning en schaduwwerking laat evenwel de bouw van appartementengebouwen toe waarin zich alzijdig appartementen bevinden[20]. Dit betekent dat de gemeente toelaat dat niet aan alle zijden van een dergelijk gebouw zal worden voldaan aan de bezonningsnormen voor nieuwbouwwoningen[21]. De gemeente acht dit acceptabel door de noodzaak om (vanuit oogpunt van optimaal ruimtegebruik en betaalbaarheid) rationeel te ontwerpen.
Op dit vlak zullen die nieuwe appartementen Paasheuvelweg 15 welke georiënteerd zijn op de Paasheuvelweg 17, niet voldoen aan de TNO norm. Voor een indruk kan worden verwezen naar een onderzoek van De Loods architecten en adviseurs d.d. 29 november 2017 (bijlage bij de omgevingsvergunning voor de Paasheuvelweg 17, zie NL.IMRO.0363.T2001PBGST-VG01). Uit de bezonningsstudie blijkt in de volgende maanden sprake van de volgende schaduwwerking:

<u>januari</u>
12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
<u>maart</u>
10.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
14.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (helft van het gebouw)
<u>juni</u>
10.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
14.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)

[20] Als voorbeeld: Door enkel eenzijdige appartementen toe te laten in bijvoorbeeld gallerijvorm, kunnen alle appartementen zon ontvangen.
[21] Dat blijkt ook uit het project Paasheuvelweg 17 waarin recent nieuwe appartementen aan de noordzijde zijn vergund welke geen enkele bezonning ontvangen.

Het ontstaan van deze beschaduwing is een uitvloeisel van de gemeentelijke beleidskeuze om alzijdige appartementengebouwen toe te laten in combinatie met de keuze om Amstel III te transformeren en daarbij hoogbouw toe te laten. In lijn daarmee is ook aanvaardbaar dat de Paasheuvelweg 17 meer schaduw zal veroorzaken op de woningen Paasheuvelweg 15 dan waar de TNO norm van uitgaat.

Ten noorden van het perceel Paasheuvelweg 15 zelf is sprake van water en groen, geen functies kortom welke nadeel kunnen ondervinden van schaduwwerking. Verdere bebouwing ten noorden bevindt zich op zodanige afstand dat de schaduwwerking die de Paasheuvelweg 15 zal veroorzaken niet meer relevant is.

In de omgeving zijn geen bestaande functies aanwezig waarvoor verlies aan privacy een rol zou kunnen spelen, met uitzondering van de Paasheuvelweg 17. Voor de Paasheuvelweg 17 is zoals aangegeven relevant dat de mate van privacyverlies past in de bandbreedte van het hoogbouwbeleid dat voor onderhavig gebied is vastgesteld en waarvan de Paasheuvelweg 17 ook een adept is.

## 5.9. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn er op het gebied van geluid, geurhinder, bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering geen aspecten die de oprichting van een nieuwe woning in de weg staan.

Voor wat betreft de invloed op het omliggende gebied heeft de aanwezigheid van het nieuwe appartementencomplex geen beperkende werking op nabijgelegen woningen en kantoren.

# 6. Uitvoerbaarheid

## 6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer heeft omliggende betrokkenen op de hoogte gesteld van het beoogde project. Hier werd positief op gereageerd. Onderdeel van de afstemming betrof ook de te realiseren gemeenschappelijke binnentuin voor de Paasheuvelweg 15 en 17.

In het kader van de te volgen procedure zal het ontwerpbesluit ter visie worden gelegd. Hierbij wordt eenieder in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het project.

## 6.2. Financiële uitvoerbaarheid

In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan worden besloten om geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is en er –kort gezegd- ook voor wat betreft fasering of andere bijzondere omstandigheden geen exploitatieplan nodig is.

Dit is in de gegeven situatie aan de orde, nu met de initiatiefnemer een zogenaamde anterieure overeenkomst is gesloten voor wat betreft vergoeding van de gemeentelijke exploitatiekosten. De grond wordt uitgegeven in erfpacht en daarmee zijn de kosten anderzijds verzekerd.

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Een planschadeovereenkomst als bedoeld in artikel 6.4a, lid 1 van de Wro vormt onderdeel van de met de ontwikkelaar gesloten anterieure overeenkomst.

De ontwikkeling van het appartementencomplex aan de Paasheuvelweg 15 is een initiatief van de InProperty Development Group B.V. Er is sprake van een haalbare exploitatie. Het plan is financieel uitvoerbaar als met deze vergunning de benodigde zekerheid kan worden verkregen dat de ontwikkeling wordt toegelaten.

## 6.3. Procedure

Het ontwerp besluit heeft van XXXXXXXX tot en met XXXXXXXXXX ter inzage gelegen. Er zijn <aantal> zienswijzen ingediend ten aanzien van dit ontwerp.

# Bijlagen

Bijlage 1 – Ecologische quickscan
Bijlage 1a - Natuurcompensatie
Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen
Bijlage 2a – Toets hogere waardenbeleid en gevelwering
Bijlage 3 – CFD onderzoek windklimaat
Bijlage 4 – Verkennend bodemonderzoek en asbest-in-grond onderzoek
Bijlage 5 – Mobiliteit en parkeren
Bijlage 6 – Beschouwing 'grondneutraal bouwen'
Bijlage 7 – Stikstofonderzoek
Bijlage 7a – AERIUS bijlage gebruiksfase
Bijlage 7b – AERIUS bijlage bouwfase 1
Bijlage 7c – AERIUS bijlage bouwfase 2
Bijlage 8 – Voorlopig ontwerp (waaronder schaduwanalyse)
Bijlage 9 – Verkeersgeneratie
Bijlage 10 – Milieueffectbeoordeling
Bijlage 11 – Notitie externe veiligheid
Bijlage 12 – Besluit hogere waarden wegverkeerslawaai