Motivering

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel wijzigingsbesluit

Tussen het spoor, de A2, het Amsterdam UMC – locatie AMC en Arenapoort in Amsterdam Zuidoost ligt Amstel III. Amstel III transformeert van een kantorengebied naar een gemengde stadswijk. Er worden tot 2030 zo'n 10.000 woningen toegevoegd. Op basis van prognoses ontstaat de behoefte aan twee scholen in Bullewijk. De eerste school wordt naar verwachting eind 2026 opgeleverd. In het investeringsbesluit voor Amstel III, welke is vastgesteld op 22 april 2021 is de Hessenbergweg 95 aangewezen als locatie voor de tweede school in Bullewijk. Het voornemen om een integraal kind centrum (IKC) op te richten aan de Hessenbergweg 95 past niet in het geldende tijdelijk deel Omgevingsplan van rechtswege voor Amsterdam, bestemmingsplan Amstel III Oost. Vandaar dat er een wijziging van het omgevingsplan wordt opgesteld. Het doel van de wijziging van het omgevingsplan is om een IKC met het daarbij behorende openbare schoolplein en gymzaal mogelijk te maken aan de Hessenbergweg 95.

1.2 Motivering wijzigingsbesluit

Voor elke wijziging van het omgevingsplan geldt dat die voorzien moet zijn van een goede motivering. Daarin wordt onder meer aangegeven waarom het wijzigingsbesluit wordt genomen, en wat het doel ervan is. Ook moet daaruit blijken dat wordt voldaan aan het wettelijk vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Om te beoordelen of een wijziging aan dat vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties voldoet, wordt onder andere getoetst aan van toepassing zijnde instructieregels van Rijk en provincie en aan toepasselijk beleid. Het wijzigingsbesluit gaat vergezeld van een motivering waaruit dat blijkt. Voorliggend document vormt deze motivering.

1.3 Geldende regelingsversie

Met voorliggend wijzigingsbesluit wordt de hoofdregeling van het geldende Omgevingsplan gemeente Amsterdam gewijzigd. De geldende hoofdregeling is te vinden op lokaleregelgeving.nl: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR696291. Daar is ook de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam te vinden. De geldende regelingsversie en de algemene toelichting zijn ook te vinden in de viewer Regels op de kaart: https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/?regelsandere=regels.

2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ligging en begrenzing wijzigingsgebied

Het omgevingsplan voor Amsterdam geldt voor het gehele grondgebied van Amsterdam. De plangrens van het omgevingsplan is dus gelijk aan de begrenzing van het grondgebied van Amsterdam. Besluiten tot wijziging van het omgevingsplan kunnen betrekking hebben op heel dat plangebied, maar ook op delen ervan. Ter onderscheid van het plangebied wordt bij wijzigingsbesluiten daarom gesproken van besluitgebied. Daarmee wordt bedoeld het gebied waarop het wijzigingsbesluit betrekking heeft.

Met voorliggend wijzigingsbesluit wordt het omgevingsplan gewijzigd voor het gebied dat globaal wordt begrensd door:

- aan de noordzijde: de Hakusteeg;
- aan de westzijde: Hessenbergweg 73-83;
- aan de zuidzijde: Hessenbergweg;
- aan de oostzijde: Hessenbergweg 109-119.

Het betreft kadastraal perceel WPK02, sectie M, nummer 756.



Afbeelding: begrenzing besluitgebied

2.2 Algemene gebiedstypering

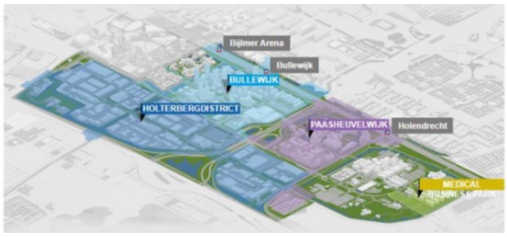
Amstel III is een groot transformatiegebied in stadsdeel Zuidoost, wat transformeert van monofunctionele kantorengebied naar een gemengde woon-werkwijk. Het gebied kent 2 type gebieden:

1)Bullewijk en Paasheuvelwijk

Dit zijn kantorengebieden bij het spoor. Daar komen de komende jaren veel nieuwe woningen.

2) Holterbergwegdistrict

Een bedrijvenstrook langs de A2. Hier wordt een gemengde buurt gerealiseerd met gestapelde bedrijfsruimtes, voorzieningen en woningen.



afbeelding deelgebieden Amstel III

Tot 2027 worden er in Bullewijk en Paasheuvelwijk ongeveer 10.000 woningen gebouwd. Na 2027 kunnen hier nog eens 5.000 woningen bijkomen. Op de begane grond van de nieuwbouw komen voorzieningen, zoals scholen, een gezondheids- en jongerencentrum en buurtkamers. Langs het spoor en tussen de ArenA en Ikea komen parken om te sporten en ontspannen.

In het Holterbergdistrict zijn er plannen voor nog ongeveer 4.000 appartementen en 210.000 vierkante meter kantoor- en bedrijfsruimte. Ook wordt gewerkt aan een terrein voor medische bedrijven, het Medical Business Park. Het gebied nodigt mensen uit om te lopen, fietsen en gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Amstel III ligt tussen het spoor en de A2 en het Amsterdam UMC – locatie AMC en Arenapoort. Het gebied is meer dan 200 voetbalvelden groot en is goed bereikbaar: het ligt in de buurt van 2 metrostations, een spoorverbinding, busverbindingen en de A2. Midden door het gebied loopt de snelweg A9. Het besluitgebied ligt in het gebied Bullewijk, waar momenteel gewerkt wordt aan diverse projecten, waaronder:

a. Hessenbergweg 109-119 – Bestaande uit 237 woningen, 8.677 vierkante meter kantoor, een supermarkt en een kinderdagverblijf.
b. Brisk, ten noorden van de Hakusteeg - Het kantoorgebouw aan de Hettenheuvelweg 50 maakt plaats voor 270 woningen, kantoren, een buurtcentrum en een gezinshuis. De ontwikkeling bestaat uit 5 gebouwen met een 70 meter hoge woontoren als blikvanger.

c. Anno Nu aan de Hettenheuvelweg bij de kruising met de Holterbergweg en de Hessenbergweg - Er komen 4 nieuwe gebouwen met 268 sociale huurwoningen met op de begane grond sociale voorzieningen.
d. IKC Metropool aan de Hogehilweg 10 - Stichting Zonova bouwt hier een school als onderdeel van de herontwikkeling in het gebied 'SPOT'.
e. &Amsterdam, Hettenheuvelweg 12,14 en 16, bestaande uit 561 woningen verdeeld over meerdere gebouwen en in de plint voorzieningen.

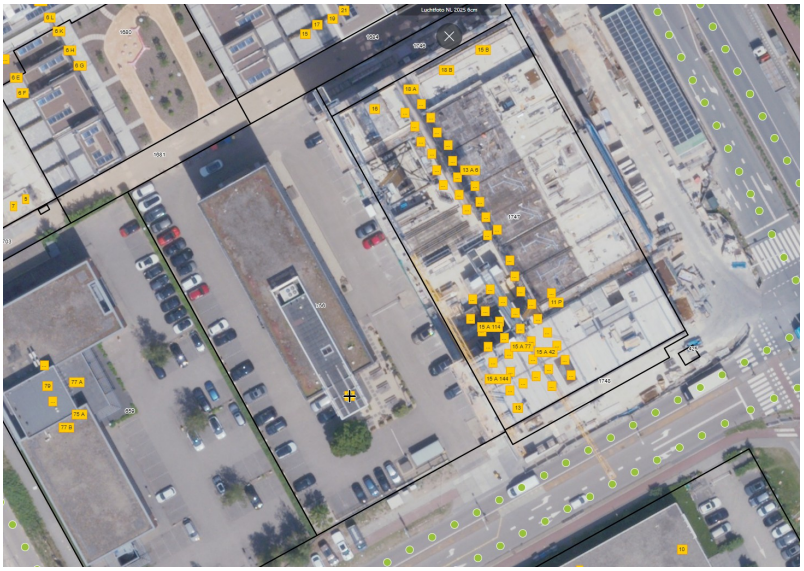
Beschrijving huidige situatie besluitgebied

In de huidige situatie staat op het besluitgebied een vrijstaand kantoorgebouw van vier lagen met een opbouw in het midden. Het gebouw heeft een bouwhoogte van ongeveer vijftien meter. De rest van het terrein is vrijwel volledig verhard en voorzien van drieënzestig parkeerplaatsen en bestrating ten behoeve van ontsluiting van het terrein. Aan de kant van de Hessenbergweg is een ruimte ingericht ten behoeve van het personeel met wat groenvoorzieningen en zitgelegenheid.



Afbeelding: bestaande situatie besluitgebied

Het besluitgebied wordt ontsloten aan de kant van de Hessenbergweg.



Afbeelding: bovenaanzicht bestaande situatie besluitgebied

In de directe omgeving van het besluitgebied wordt veel gebouwd. Aan de Hessenbergweg 109 -119 is de bestaande bebouwing inmiddels gesloopt en is de nieuwe ontwikkeling in aanbouw. Voor het kantoorpand Hessenbergweg 73-83 zijn geen plannen bekend. Dit gebouw bestaat uit drie lagen met een dakopbouw en een entree aan de Hettenheuvelweg.



Afbeelding: Hessenbergweg 73 - 83

2.3 Bevoegdheidsverdeling

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Daar is in deze situatie geen sprake van.

Het besluitgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuidoost. De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken (bijlage 2) en bevoegdheden (bijlage 3) tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp). Op de kaart in bijlage A behorende bij de Verordening zijn de gebieden aangewezen die vallen onder een stedelijk gebied of project. De voorbereiding van een wijziging van het omgevingsplan binnen een gebied dat is aangewezen als stedelijk gebied of project is een taak van de centrale stad.

Amstel III, waar het besluitgebied deel van uitmaakt, is in de kaart in Bijlage A aangewezen als stedelijk project. Daarom is deze wijziging van het omgevingsplan door de centrale stad voorbereid. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost wordt in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

2.4 Geldende juridisch-planologische besluiten

Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Per 1 januari 2024 zijn alle bestemmingsplannen van de gemeente opgegaan in het ‘Omgevingsplan gemeente Amsterdam’. De gemeente kreeg op dat moment een omgevingsplan van rechtswege. Dit omgevingsplan bestaat uit een tijdelijke deel en een nieuw deel. Het tijdelijke deel bestaat uit:

- ruimtelijke regels uit verschillende vervallen instrumenten (waaronder bestemmingsplannen)
- vervallen rijksregels over activiteiten (bruidsschat)

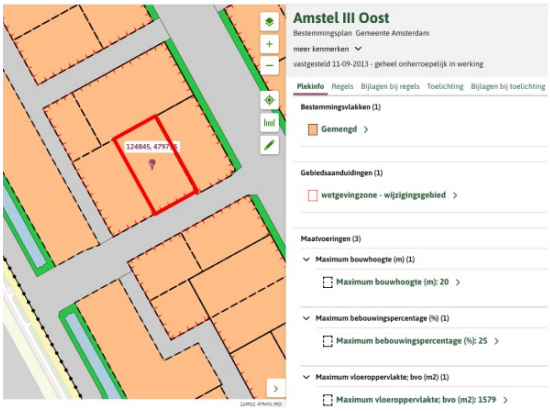
Het nieuwe deel van het omgevingsplan is eerst nog leeg. De regels in het nieuwe deel komen deels tot stand door bestaande regels uit het tijdelijke deel om te zetten naar het nieuwe deel. Daarnaast neemt de gemeente in het nieuwe deel nieuwe regels op voor ruimtelijke ontwikkelingen en beleid. De eerste stap daarin is de vaststelling van de ‘basisregeling’ op 18 september 2024. Deze wijziging van het Omgevingsplan is per 31 oktober 2024 in werking getreden. Deze set regels vormt de basis voor het nieuwe Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De basisregeling bevat voor het grootste deel regels die pas gaan gelden in een gebied zodra het bestemmingsplan daar vervangen wordt maar ook regels die direct overal in Amsterdam gelden.

Verder zijn de regels uit de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen één op één overgenomen in het tijdelijke deel van het Omgevingsplan. Voor onderhavige besluitgebied betreft dat het bestemmingsplan ‘Amstel III Oost’ en de paraplubestemmingsplannen ‘Grondwaterneutrale Kelders’ en ‘Darkstores’. De partiële herziening Amstel III Oost, die is vastgesteld op 10 september 2014, voorziet in herstel van een drietal foutief opgenomen maatvoeringsaanduidingen en is voor onderhavig project niet relevant. De twee paraplubestemmingsplannen blijven verder buiten beschouwing, aangezien er niet wordt voorzien in kelderbouw of in darkstores.

Bestemmingsplan "Amstel III Oost"

Het bestemmingsplan Amstel III Oost is vastgesteld op 11 september 2013 door de stadsdeelraad van Zuidoost en is door inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 opgegaan in het Omgevingsplan van Amsterdam. Inhoudelijk wijzigden de planregels daar niet door.

Regels op de kaart



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan met projectlocatie rood omlijnd

Het besluitgebied is bestemd als 'Gemengd'. Ook geldt de gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied'.

Bestemming 'Gemengd' (Artikel 6)

De gronden met de bestemming Gemengd zijn bestemd voor kantoren, bedrijven in de categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, culturele voorzieningen, consumentverzorgende, maatschappelijke en zakelijke dienstverlening, horeca I, III, IV en V en sportieve en recreatieve voorzieningen met de daarbij behorende groenvoorzieningen en water, gebouwde en ongebouwde parkeergelegenheid, openbare ruimte, tuinen en erven, wegen en nutsvoorzieningen.

- Bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden opgericht.
- De locatie mag voor maximaal 25% worden bebouwd met een maximum bouwhoogte van 20 meter.
- Het maximum vloeroppervlak ten behoeve van kantoor bedraagt 3.158 m2 bvo.
- Het maximum vestigingsoppervlak ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening bedraagt 1.000 m2.
- Milieugevoelige functies (geluid en luchtkwaliteit) zijn niet toegestaan.
- Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en functie.
- Voor de gewenste onderwijsvoorzieningen gelden de volgende parkeernormen:

	Gebied buiten de ring A10	
	Min	Max
Basisonderwijs (per leslokaal van 30 ll)	0,375	1,0
Crêche, peuterspeelplaats, KDV (per arbeidsplaats)	0,45	0,8

Het bestemmingsplan bevat een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor:

a. het toestaan van een gevoelige functie luchtkwaliteit als bedoeld in het de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Een positief advies van de GGD is hiervoor noodzakelijk.
b. Een overschrijding van het maximum vestigingsoppervlak m2 bvo, mits:
   1. aangetoond wordt dat er geen verkeerstechnische belemmeringen zijn
   2. voldaan wordt aan de parkeernormering die zijn opgenomen in de parkeertabel (zie hierboven)

Wetgevingszone - Wijzigingsgebied' Binnen de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsbevoegdheid' kan de bestemming onder voorwaarden worden gewijzigd naar wonen of een andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. Het beoogde IKC voldoet niet aan de wijzigingsvoorwaarden. Dit instrument is met de inwerkingtreding van de Omgevingswet komen te vervallen.

3 Beschrijving van de wijziging

3.1 Beschrijving van de wijziging

Ter plaatse is geen gevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit toegestaan. Een IKC is een gevoelige functie. Door de wijziging van het omgevingsplan wordt het mogelijk om aan de Hessenbergweg 95 een IKC op te richten met bijbehorend schoolplein en gymzaal.

Aan de Hessenbergweg 95 is een IKC beoogd, bestaande uit 17 leslokalen voor een basisschool (ca. 400 leerlingen), 4 groepen kinderopvang van maximaal 16 kinderen per groep en een gymzaal van 608 m2 bvo, welke tevens door de lokale (sport)verenigingen kan worden gebruikt buiten schooltijden. Het overige terrein zal worden ingericht als groen schoolplein, dat tevens dient als openbare ruimte voor de omgeving.

Ten behoeve van het IKC zijn de gebruiksdoelen voor maatschappelijke dienstverlening, groen en sportvoorziening toegewezen aan de locatie Hessenbergweg 95 en zijn de aanduidingen voor basisschool toegestaan en kinderopvang toegestaan toegevoegd.

Het IKC zal deels tegen de wachtgevel van het naastgelegen gebouw aan de Hessenbergweg 109-119 worden gebouwd en het gebouw dient in de voorgeschreven rooilijn aan de Hessenbergweg te worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is 18 meter aan de Hessenbergwegzijde en 16 meter aan de hofzijde van de Hakusteeg. De gevel van het IKC dient 2 meter terug te liggen ten opzichte van de naastgelegen daktuin van Hessenbergweg 109-119. Daar zal de maximum bouwhoogte gelijk zijn aan de bouwhoogte van de daktuin. Deze bouwregels en begrenzingen zijn toegevoegd aan het deelgebied.

4 Juridisch kader wijziging omgevingsplan

4.1 Instructieregels en overig wettelijk kader

Uit de motivering moet blijken op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de van toepassing zijnde instructieregels van rijk en provincie. Een instructieregel is een algemene regel waarmee in dit geval het Rijk of de provincie aan de gemeente aangeeft hoe een taak of bevoegdheid moet worden uitgeoefend. Instructieregels gaan over de inhoud, toelichting of motivering van het omgevingsplan. In hoofdstuk 9 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt ingegaan op instructieregels. Voor een inhoudelijke beschrijving ervan, wordt kortheidshalve naar dat hoofdstuk verwezen.

In hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn onderwerpgewijs instructieregels voor omgevingsplannen opgenomen. In hoofdstuk 6 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2022 zijn provinciale instructieregels opgenomen. In de hiernavolgende paragrafen wordt aangegeven of de instructieregels van toepassing zijn, en zo ja, op welke wijze met voorliggend wijzigingsbesluit aan de instructieregels uitvoering wordt gegeven.

Er is ook landelijke wetgeving die (nog) niet is opgegaan in de Omgevingswet, maar die wel regels bevat die naar de aard ervan vergelijkbaar zijn met instructieregels. Het betreft de Wet luchtvaart en de daaronder hangende regelingen: het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en overige Luchthavenbesluiten. In paragraaf 4.22 wordt aangegeven of de regels van toepassing zijn, en zo ja, op welke wijze aan de desbetreffende regels uitvoering wordt gegeven.

4.2 Omgevingsveiligheid

4.2.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot omgevingsveiligheid. Daarbij gaat het grotendeels om wat voorheen werd genoemd externe veiligheid, met als doel het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Voor een toelichting op de betreffende instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

4.2.2 veiligheidsrisico's van branden, rampen en scenario's

Artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan voor risico's van branden, rampen en crises als bedoeld in artikel 10, onder a en b, van de Wet veiligheidsregio's, rekening wordt gehouden met het belang van het voorkomen, beperken en bestrijden daarvan, de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen en de geneeskundige hulpverlening, bedoeld in artikel 1 van de Wet veiligheidsregio's. Het komt erop neer dat het voorkomen, beperken en bestrijden van een brand, een ramp of een crisis mee moet worden genomen in de belangenafweging.

Een IKC valt onder een zeer kwetsbare gebouwen, vanwege jonge kinderen die niet zelf kunnen vluchten. Het is echter aannemelijk dat kinderen onder begeleiding van de leraren het gebouw kunnen ontvluchten,

indien noodzakelijk. Ieder IKC is verplicht om een ontruimingsplan te hebben, waardoor de leraren exact weten wat ze moeten doen tijdens een calamiteit.

De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en veiligstellen van het gebied. De veiligheidsregio Amsterdam- Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. Onderhavig besluitgebied ligt binnen een rijafstand van 8 minuten vanaf Kazerne Reigersbos en Kazerne Anton, 9 minuten vanaf kazerne Duivendrecht en kazerne Abcoude en 10 minuten vanaf kazerne Amstelveen, dus bij een ongeval kan direct opgeschaald worden bij de diverse kazernes. Het plangebied ligt in de nabijheid van 3 bluswatervoorzieningen. De dichtstbijzijnde is aan de overkant aan de Hessenbergweg. In de Hakusteeg tegenover de perceelsgrens worden 2 opstelplekken voor de brandweer gerealiseerd. Indien noodzakelijk wordt de bevolking gewaarschuwd, bijvoorbeeld via het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS sirenes) en/of via een NL-Alert (Sms-bericht).

4.2.3 Externe veiligheid

De overige instructieregels in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) hebben tot doel bescherming te bieden aan mensen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen of een ongeval met een windturbine (externe veiligheid). In het omgevingsplan moet worden voldaan aan de randvoorwaarden voor externe veiligheid die het Rijk stelt voor het bereiken en in stand houden van een veilige fysieke leefomgeving. Het gaat om de toetsing aan de grens- en standaardwaarden voor het plaatsgebonden risico en om de aanwijzing van brand- en explosievoorschriftengebieden.

Bij het toelaten van nieuwe (beperkt of zeer) kwetsbare gebouwen of locaties moet het bevoegd gezag een afweging maken ten aanzien van die aandachtsgebieden. Een IKC valt onder zeer kwetsbare gebouwen.

Volgens het Register Externe Veiligheidsrisico's ligt het besluitgebied niet binnen een aandachtsgebied voor externe veiligheidsrisico's langs basisnetroutes of van milieubelastende activiteiten zoals aangewezen in het Besluit activiteit leefomgeving. Er hoeven geen voorschriften te worden verbonden aan het omgevingsplan ten aanzien van de aandachtsgebieden. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.3 Beschermen van waterbelangen

4.3.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot het beschermen van waterbelangen. De instructieregels over de primaire waterkeringen (paragraaf 5.1.3.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving), het kustfundament (paragraaf 5.1.3.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving), de grote rivieren (paragraaf 5.1.3.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving) en het IJsselmeergebied (paragraaf 5.1.3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving) komen voort uit het rijksbeleid voor deze onderwerpen. Binnen Amsterdam zijn geen aangewezen kustfundamenten en rivierbedden van grote rivieren. De instructieregels in paragraaf 5.1.3.3 en 5.1.3.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn derhalve niet van toepassing. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.3 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

4.3.2 Watertoets

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. In paragraaf 6.3 zal hier nader op worden ingegaan.

4.3.3 Primaire waterkeringen en IJsselmeergebied

Paragraaf 5.1.3.2 bevat instructieregels voor primaire waterkeringen. Artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving verzekert dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een omgevingsplan de primaire waterkering in aanmerking neemt en zich bewust is van de beperkingen die deze met zich brengt voor de activiteiten die kunnen plaatsvinden. Zo wordt bereikt dat het omgevingsplan op de plek van een primaire waterkering geen activiteiten toelaat die feitelijk niet realiseerbaar zijn omdat de beheerder van de primaire waterkering die activiteit verbiedt.

Paragraaf 5.1.3.5 bevat instructieregels voor het IJsselmeergebied. Artikel 5.49 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat als instructieregel dat in een omgevingsplan, voor zover dat betrekking heeft op het IJsselmeergebied, geen landaanwinning en bouwactiviteiten worden toegelaten.

Binnen het besluitgebied bevindt zich geen primaire waterkeringen. Het ligt buiten het IJsselmeergebied en er vindt geen landaanwinning plaats. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.3.4 Regionale waterkeringen

In paragraaf 6.2.11 van de Omgevingsverordening NH2022 is de instructieregel opgenomen dat in het omgevingsplan de regionale waterkering wordt beschermd en een beschermingszone wordt opgenomen in het omgevingsplan. Bij een wijziging van het omgevingsplan wordt voor nieuwe ontwikkelingen gemotiveerd op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de instructieregels uit de omgevingsverordening.

Binnen het besluitgebied bevinden zich geen regionale waterkeringen. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.4 Luchtkwaliteit

Paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot de kwaliteit van de buitenlucht. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregels zien toe op gevolgen voor specifieke gebieden (de aandachtsgebieden) en specifieke gevallen (de aanleg van auto(snel)wegen en wegtunnels). Ook zijn instructieregels opgenomen voor de niet in betekenende mate bijdrage aan de luchtverontreiniging (NIBM).

Bij de NIBM-toets zet de toetsende partij de toename van de luchtverontreiniging af tegen de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkeling betekent: alle toekomstige ontwikkelingen en activiteiten die redelijkerwijs te verwachten of te voorzien zijn zonder het voorgenomen project.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

	Jaar van planrealisatie	2028
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	719
	Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,49**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,08**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

afbeelding:NIBM

Het onderhavige project blijft ver onder de hiervoor genoemde aantallen, zodat geconcludeerd kan worden dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.5 Geluid

4.5.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.4.2 en paragraaf 5.1.4.2a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot geluid door activiteiten en geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.5 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

4.5.2 Geluid door activiteiten

Paragraaf 5.1.4.2.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door enkele specifieke activiteiten.

Artikel 5.74 en 5.75 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot windturbines en windparken. De instructieregels hebben betrekking op het toestaan in het omgevingsplan van zowel solitaire windturbines als van windparken of op het toestaan van geluidgevoelige gebouwen die belast worden met het geluid van windturbines.

Artikel 5.76 en 5.77 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot civiele buitenschietbanen, militaire buitenschietbanen en militaire springterreinen. Deze zijn binnen Amsterdam niet aanwezig en zijn redelijkerwijze ook niet te verwachten.

Paragraaf 5.1.4.2.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door (milieubelastende) activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten. Die instructieregels zijn zowel van toepassing op het toelaten van een activiteit dat geluid veroorzaakt op een toegelaten geluidgevoelig gebouw als op het toelaten van een geluidgevoelig gebouw waarop toegelaten activiteiten geluid veroorzaken.

In subparagraaf 9.2.2.3 van het omgevingsplan zijn geluidnormen opgenomen waaraan toegelaten activiteiten moeten voldoen. De deelgebieden zijn gemengde stedelijke gebieden. De geluidwaarden van het Omgevingsplan passen bij deze gemengde stedelijke gebieden. Naast de geluidnormen bevat het omgevingsplan een zorgplichtbepaling die geldt voor geluidbronnen waarvoor geen geluidwaarde geldt. De zorgplicht houdt in dat degene die een milieubelastende activiteit verricht alles moet doen en laten om onder meer geluidhinder te voorkomen dan wel beperken. Met een maatwerkvoorschrift kan het bevoegd gezag concreet bepalen welke maatregelen exploitant moet treffen om geluidhinder te beperken. De zorgplichtbepaling kan als een vangnet gezien worden.

De zorgplichtbepaling borgt samen met de geluidnormen dat het geluid van milieubelastende activiteiten aanvaardbaar is.

4.5.3 Geluid door industrieterreinen met geluidproductieplafonds als omgevingswaarden

Subparagraaf 5.1.4.2a.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat de instructieregels voor de vaststelling van omgevingsplannen die betrekking hebben op een industrieterrein. Dat zijn de terreinen waarvoor op grond van de Omgevingswet geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld.

Het wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op een industrieterrein met geluidproductieplafonds als omgevingswaarde. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.5.4 Geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidsproductieplafonds als omgevingswaarden

Subparagraaf 5.1.4.2a.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidsproductieplafonds als omgevingswaarden. Hiermee zijn nieuwe regels gesteld voor gemeentewegen en lokale spoorwegen om woningen en andere geluidgevoelige gebouwen beter te beschermen tegen geluidhinder. Een omgevingsplan dat aanleg of wijziging van een (spoor)weg of het gebruik van een spoorweg toelaat, moet voldoen aan preventieve geluidregels.

Het wijzigingsbesluit voorziet niet in het toestaan van nieuwe wegen, spoorwegen, industrieterreinen. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.5.5 Toelaten van geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden

Subparagraaf 5.1.4.2a.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied van een weg, spoorweg of een industrieterrein. Dat omvat ook het wijzigen van toegelaten geluidgevoelige gebouwen voor zover dat een nadelig effect heeft op het geluid op die gebouwen. De instructieregels zien echter niet op geluidgevoelige gebouwen die al eerder toegelaten zijn.

Het wijzigingsbesluit voorziet in het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Cauberg Huygen heeft twee akoestische onderzoeken uitgevoerd. Eén onderzoek voor het omgevingsgeluid en één onderzoek naar het stemgeluid op het schoolplein.

Het onderzoek omgevingsgeluid is gebaseerd op het nieuwe Besluit kwaliteit leefomgeving(Bkl).

Een gebouw of gedeelten van een gebouw met onderwijsfunctie zijn geluidgevoelige gebouwen. Het project is gelegen binnen de geluidaandachtsgebieden van gemeentewegen, rijkswegen en hoofdspoorwegen. In het onderzoek is daarom het geluid van deze geluidbronsoorten onderzocht. Bij een geluidgevoelig gebouw voor onderwijs, waarbij het gebruik ervan in de avondperiode en de nachtperiode is uitgesloten, wordt niet de dosismaat Lden, maar Lday gebruikt.

Het berekende geluid is getoetst aan de normstelling volgens het Bkl:

- Gemeentewegen: standaardwaarde 53 Lday, grenswaarde 70 Lday.
- Rijkswegen: standaardwaarde 50 Lday, grenswaarde 60 Lday.
- Hoofdspoorwegen: standaardwaarde 55 Lday, grenswaarde 65 Lday

De berekeningen van het geluid Lday zijn uitgevoerd conform de Omgevingsregeling.

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Het geluid van gemeentewegen bedraagt ten hoogste 63 Lday. De standaardwaarde wordt ter plaatse van de west- en zuidgevel overschreden. Overal wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 Lday.
- Het geluid van rijkswegen bedraagt ten hoogste 56 Lday. De standaardwaarde wordt ter plaatse van de west- en zuidgevel overschreden. Overal wordt voldaan aan de grenswaarde van 60 Lday.
- Het geluid van hoofdspoorwegen bedraagt ten hoogste 51 Lday. Overal wordt voldaan aan de standaardwaarde van 55 Lday.
- Voor de verblijfsruimten aan de west- en zuidgevel, waar niet aan de standaardwaarde wordt voldaan, kunnen hogere geluidwaarden aanvaardbaar worden geacht. Er zijn nergens niet- geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen (dove gevels) nodig.
- Het gecumuleerde geluid Lcum bedraagt ten hoogste 64 Lden. Het gecumuleerde geluid is aanvaardbaar.
- Het gezamenlijke geluid Lg bedraagt ten hoogste 64 Lden. Het gezamenlijk geluid dient, ter plaatse van gevels met hogere geluidwaarden, als uitgangspunt voor de berekeningen van de karakteristieke gevelgeluidwering van deze verblijfsruimten. Voor alle overige gevels geldt een gevelgeluidwerings-eis GA;k van 20 dB.
- Geconcludeerd is dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Geadviseerd wordt om hogere geluidwaarden voor het geluid door gemeentewegen en rijkswegen tot en met respectievelijk 63 Lday en 56 Lday aanvaardbaar te achten.
- De effecten van de komst van het nieuwe project op het geluid ter plaatse van de omliggende, bestaande woningen zijn onderzocht. Nergens treden onaanvaardbare geluidtoenamen of onaanvaardbare geluidwaarden op.

In het akoestisch onderzoek naar het stemgeluid zijn meerdere varianten onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek zijn van invloed geweest op de bouwmogelijkheden op de kavel. De meest gunstige variant, die het minste geluid oplevert op de omliggende gevels, wordt nu planologisch mogelijk gemaakt in de wijziging van het Omgevingsplan. Met te nemen maatregelen is het IKC en het schoolplein aan de Hessenbergweg 95 inpasbaar en voldoet het aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Om onaanvaardbare overlast tegen te gaan kan er op basis van artikel 9.5 een maatwerkvoorschrift aan de omgevingsplanactiviteit worden opgenomen.

4.6 Trillingen

Paragraaf 5.1.4.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot trillingen. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.6 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Op grond van het tweede lid van artikel 5.83 Besluit kwaliteit leefomgeving moet het omgevingsplan erin voorzien dat trillingen door een activiteit in trillinggevoelige ruimten van trillinggevoelige gebouwen aanvaardbaar zijn. Het Besluit kwaliteit leefomgeving geeft daarbij de standaardwaarden waaraan in ieder geval moet worden voldaan.

Aan de instructieregels met betrekking tot trillingen is door middel van algemene regels uitvoering gegeven in hoofdstuk 9 van het omgevingsplan. De standaardwaarden zijn, conform wettelijke instructie, opgenomen in onderdeel 9.2.2.4. Er is geen aanleiding voor het besluitgebied afwijkende waarden vast te stellen.

4.7 Slagschaduw windturbines

Paragraaf 5.1.4.4a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over slagschaduw van windturbines. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.7 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Er bevinden zich binnen of in de nabijheid van de deelgebieden geen windturbines. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.8 Bodemkwaliteit

Paragraaf 5.1.4.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot bodemkwaliteit. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.8 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregels voor bouwen van gebouwen op bodemgevoelige locaties op verontreinigde bodem verplichten gemeenten met het oog op de gezondheid van aanwezige personen in het omgevingsplan voorwaarden te stellen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de gemeente in het omgevingsplan regels stelt die voorkomen dat er onaanvaardbare gezondheidsrisico's ontstaan.

Paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Met onderdeel 4.2.4.4 van het omgevingsplan is uitvoering gegeven aan de daarin opgenomen instructieregels. In dat onderdeel zijn beoordelingsregels opgenomen met betrekking tot aanvragen om een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken. Het wijzigingsbesluit voorziet in een nieuwe bodemgevoelige ontwikkeling. Uit archiefonderzoek is gebleken dat het gebied als onverdacht is gebleken. Uit het veldonderzoek van 28 januari 2025 is tevens gebleken dat de grond voldoet aan de interventiewaarde. Nader onderzoek naar de uitvoerbaarheid kan daarom achterwege blijven.

Paragraaf 5.1.4.5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over nazorg. Als een sanering van de bodem is uitgevoerd door het aanbrengen van een afdeklaag (een leeflaag van schone grond of een duurzaam aaneengesloten verhardingslaag) om blootstelling te voorkomen, dan is het voor de bescherming van de gezondheid van belang dat die afdeklaag in stand blijft.

Aan paragraaf 5.1.4.5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is met algemene regels uitvoering gegeven met onderdeel 9.4.5.1 van het omgevingsplan.

4.9 Geur

Paragraaf 5.1.4.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geur. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.9 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregel houdt in dat in een omgevingsplan wordt rekening gehouden met de geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen en dat een omgevingsplan erin moet voorzien dat de geur door een activiteit op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar is.

Bij het stellen van regels in een omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties speelt de geurbelasting een rol bij verschillende situaties:

- de toedeling van functies die geuremitterende activiteiten mogelijk maken in de nabijheid van (bestaande of geplande) geurgevoelige gebouwen;
- de toedeling van functies die geurgevoelige gebouwen mogelijk maken in de nabijheid van (bestaande of geplande) geuremitterende activiteiten.

Met het wijzigingsbesluit wordt niet voorzien in nieuwe geuremitterende activiteiten of nieuwe geurgevoelige gebouwen. In hoofdstuk 9 (artikelen 9.4, 9.12 en 9.85) en afdeling 22.3 (artikel 22.44) zijn bepalingen opgenomen om een onaanvaardbare geursituatie te voorkomen. Er is geen aanleiding voor het besluitgebied nadere regels te stellen. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.10 ladder voor duurzame verstedelijking/stedelijke functies

Paragraaf 5.1.5.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.10 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Artikel 5.129g regelt dat in het geval in het omgevingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, rekening moet worden gehouden met de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling (laddertoets).

Hiermee verband houdend bevat de Omgevingsverordening NH 2022 instructieregels met betrekking tot stedelijke functies. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. In de verordening zijn in paragraaf 6.2.2 instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, voormalige agrarische bouwpercelen en kleinschalige ontwikkelingen (geen woningbouw) in het werkingsgebied Landelijk Gebied.

Met het wijzigingsbesluit wordt niet voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waardoor de ladder en de provinciale instructieregels niet van toepassing zijn. De besluitgebied ligt ook niet binnen het werkingsgebied Landelijk Gebied van de Omgevingsverordening NH2022. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.11 Cultureel erfgoed en werelderfgoed

4.11.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.5.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot cultureel erfgoed en werelderfgoed. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.11 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Artikel 5.130 bepaalt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Met het oog op het belang van het behoud van cultureel erfgoed worden in een omgevingsplan in ieder geval regels gesteld ter bescherming van daarvoor in aanmerking komend cultureel erfgoed.

Het bureau Monumenten en Archeologie (M en A) heeft in 2008 (rapportnummer BO 08-167) bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het besluitgebied ten behoeve van bestemmingsplan Amstel III Oost. De conclusie is dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het plangebied. Het plangebied is midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling genomen als bedrijven- en kantorenterrein. Er zijn geen monumentale panden en waarden in het besluitgebied. Ter plaatse van het gehele plangebied is het bodemarchief zodanig verstoord dat hier geen archeologische resten meer in de bodem te verwachten zijn. Het gebied is vrijgesteld van archeologische maatregelen, wat betekent dat er voor dit besluitgebied geen archeologisch veldonderzoek hoeft te worden opgenomen en er dus geen nadere regels voor dit wijzigingsbesluit hoeven te worden opgesteld.

Voor het hele besluitgebied geldt de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in het geval geen vooronderzoek is vereist en er bij bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische overblijfselen van ouder dan 50 jaar worden aangetroffen, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

4.11.2 Monumenten

Artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regelt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van onder meer monumenten, zoals (bouw)werken, tuinen en parken en archeologische monumenten.

In het besluitgebied is geen monument aanwezig. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.11.3 Beschermd stads-dorpsgezicht

Artikel 5.130, tweede lid, onderdeel d, onder 2, bepaalt dat bij het stellen van regels in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het karakter van in het omgevingsplan beschermde stads- of dorpsgezichten of beschermde cultuurlandschappen door de sloop van bestaande gebouwen, de bouw van nieuwe gebouwen of andere belangrijke veranderingen.

Het besluitgebied maakt geen deel uit van een beschermd gezicht. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.11.4 Archeologische verwachtingsgebieden en archeologische monumenten.

Artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regelt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van archeologische monumenten.

In afdeling 6.2 van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is ter uitvoering van deze instructieregel voor bekende en aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten een beschermende regeling opgenomen. Uitgangspunt van de regeling is een verbod behoudens vergunning voor de uitoefening van bepaalde bodemverstorende activiteiten binnen gebieden waarvan bekend is of verwacht wordt dat sprake is van een archeologische vindplaats. Aan de vergunningplicht is een beoordelingsregel gekoppeld, die borgt dat een belangenafweging plaatsvindt.

Zoals uit het bureauonderzoek van M en A is gebleken zijn er geen archeologische waarden te verwachten in het besluitgebied. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.11.5 Werelderfgoed

Artikel 5.131 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat de instructieregel dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed.

Er bevindt zich geen werelderfgoed in of in de omgeving van het besluitgebied. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.11.6 Provinciale monumenten en provinciale beschermde structuur

Hiermee verband houdend zijn in paragraaf 6.2.7 van de Omgevingsverordening NH2022 instructieregels opgenomen met betrekking tot provinciale monumenten en provinciaal beschermde structuur. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.7 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Vergunningstelsel voor provinciale monumenten

Een van de instructieregels behelst dat in het omgevingsplan een vergunningenstelsel voor provinciale monumenten moet worden opgenomen.

Aan de instructieregel voor een vergunningstelsel voor provinciale monumenten is uitvoering gegeven met afdeling 10.2 van het Omgevingsplan Amsterdam. Er bevinden zich geen provinciale monumenten in of in de nabijheid van de deelgebieden.

Provinciaal beschermde structuur

Ook zijn er instructieregels opgenomen om gemeenten in het omgevingsplan een vergunningplicht te laten opnemen op grond waarvan het verboden is om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning in een provinciaal beschermde structuur een bouwwerk te slopen. Dat hoeft alleen voor zover in de omgevingsverordening ergens binnen het plangebied een werkingsgebied Cultureel Erfgoed - provinciaal beschermde structuur geldt.

Dat is binnen Amsterdam nergens het geval.

4.12 Behoud van ruimte voor toekomstige functies

Paragraaf 5.1.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het behoud van ruimte voor toekomstige functies. De paragraaf bevat instructieregels met betrekking tot in de Omgevingsregeling aangewezen reserveringsgebieden. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.12 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De reserveringsgebieden zijn aangewezen in de Omgevingsregeling. Binnen Amsterdam zijn alleen reserveringsgebieden aangewezen voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg of autosnelweg. Binnen het besluitgebied is geen reserveringsgebied aangewezen. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13 Behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten

4.13.1 Landsverdediging en nationale veiligheid

In paragraaf 5.1.7.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot landsverdediging en nationale veiligheid. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.13.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

In die paragraaf is reeds aangegeven dat in Amsterdam niet aanwezig zijn:
- militaire terreinen of terreinen met een militair object
- onveilige gebieden bij militaire schietbanen
- gebieden waar bouwwerken een militaire zend- en ontvangstinstallatie kunnen verstoren

De daarop van toepassing zijnde instructieregels zijn daarom niet van toepassing. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

Artikel 5.155 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren, het omgevingsplan niet toelaat dat:

a. binnen een straal van 15 km vanaf de radar bouwwerken worden gebouwd die de maximale hoogte van bouwwerken, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijden; en
b. binnen een straal van 15 tot 75 km vanaf de radar windturbines worden gebouwd met een tiphoogte die de maximale hoogte van windturbines, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijdt.

Zoals aangegeven in paragraaf 9.2.13.2.6 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam ligt een groot deel van Amsterdam binnen de begrenzingzones waarbinnen bouwwerken een radarbeeld zouden kunnen verstoren.

De instructieregel is echter niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving).

Het wijzigingsbesluit voorziet in het mogelijk maken van een IKC. In het huidige omgevingsplan tijdelijk deel van rechtswege bestemmingsplan Amstel III Oost is er bebouwing toegestaan met een maximum bouwhoogte van 20 meter. De maximale bouwhoogte van het IKC bedraagt 18 meter en blijft dus onder de maximale toegestane bouwhoogte die thans is toegestaan. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13.2 Elektriciteitsvoorziening

Paragraaf 5.1.7.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving voorziet erin dat voldoende ruimte beschikbaar is voor een adequate infrastructuur in de vorm van vestigingslocaties voor grootschalige elektriciteitsproductie en van hoogspanningsverbindingen. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.13.3 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Grootschalige elektriciteitsopwekking

In artikel 5.157 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen om voldoende ruimte voor grootschalige elektriciteitsopwekking van ten minste 500 MW door elektriciteitscentrales te waarborgen. In artikel 5.156 van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden deze locaties aangewezen. De geometrische begrenzing van die locaties zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling. Binnen Amsterdam zijn enkele locaties aangewezen. Een illustratie van de begrenzing ervan is opgenomen in paragraaf 9.2.13.3.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Het besluitgebied ligt niet binnen de in Amsterdam aangewezen locaties. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

Hoogspanningsverbindingen

Artikel 5.159, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over hoogspanningsverbindingen met een spanning van ten minste 220 kV. Dit artikel bepaalt dat een omgevingsplan het tracé van een hoogspanningsverbinding dient te bevatten op de locaties die op grond van artikel 5.156, derde lid zijn aangewezen als locatie voor een hoogspanningsverbinding met een spanning van ten minste 220 kV. De geometrische begrenzing van die locaties zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling. Een illustratie van de begrenzing ervan is opgenomen in paragraaf 9.2.13.3.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Binnen Amsterdam zijn enkele locaties aangewezen.

Het besluitgebied ligt niet binnen de in Amsterdam aangewezen locaties. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13.3 Rijksvaarwegen

Artikel 5.161 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op een rijksvaarweg of een vrijwaringsgebied als bedoeld in artikel 5.160 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, rekening moet worden gehouden met het belang van het veilig gebruik van de vaarweg. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.13.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De geometrische begrenzing van de vrijwaringsgebieden zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling. Een illustratie van de begrenzing ervan is opgenomen in paragraaf 9.2.13.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Het besluitgebied ligt niet binnen de in Amsterdam aangewezen locaties. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13.4 Communicatie-, navigatie- en radarapparatuur voor de burgerluchtvaart

In artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen om te voorkomen dat bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis verstoren. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.13.5 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Besluitgebied

Voor het besluitgebied is van belang dat het is gelegen binnen aangewezen 'Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren' betreffende radars van Schiphol Centrum en Schiphol TAR West. De locatie is gelegen binnen de contour van zowel Schiphol Centrum als Schiphol TAR West op een afstand van ten minste 12 km vanaf de radarstations.

Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren zijn de locaties rondom de volgende radarstations:	Hoogte antenne ten opzichte van NAP in m	Maximale hoogte van bouwwerken ten opzichte van NAP binnen een straal van 15 km rondom het radarstation in m
Luchthaven Schiphol Centrum	19	De maximale hoogte van een bouwwerk, bedoeld in artikel 5.151, eerste lid, is de hoogte van de antenne, vermeerderd met 0,004363 keer de afstand van de locatie waar het bouwwerk wordt toegelaten tot de locatie van de radar.
Luchthaven Schiphol TAR West	37	

Hieruit volgt een maximale bouwhoogte 71 meter of meer +NAP. De nieuwbouw wordt maximaal 18 meter hoog en voldoet daarom aan deze bepaling uit het Bkl.

4.13.5 Landelijke fiets- en wandelroutes

In artikel 5.161b van het Besluit kwaliteit leefomgeving is een instructieregel opgenomen over landelijke fiets- en wandelroutes. Dit artikel bepaalt dat als een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen die bepaalde landelijke fiets - en wandelroutes kunnen doorsnijden, het belang van de instandhouding van die fiets - en wandelroutes bij de vaststelling van dat omgevingsplan wordt betrokken. De instructieregel is niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving). De betreffende fiets - en wandelroutes zijn aangewezen in bijlage XVI bij het Besluit kwaliteit leefomgeving. Voor de betreffende fiets - en wandelroutes is in de Omgevingsregeling geen geometrische begrenzing vastgelegd. In Amsterdam gaat het om de volgende routes:

a. Landelijke fietsroute LF1 Zuiderzeeroute;
b. Landelijk wandelroute LAW 1-3 Floris V-pad;
c. Landelijk wandelroute LAW 2 Trekvogelpad;
d. Landelijke wandelroute LAW 7-1 Pelgrimspad deel 1;
e. Landelijk wandelroute LAW 8 Zuiderzeepad;
f. Landelijk wandelroute LAW 15 Westerborkpad.

Het belang van de instandhouding van de landelijke fiets - en wandelroutes is niet absoluut. Dat wil zeggen dat het belang altijd afgewogen moet worden tegen andere maatschappelijke belangen zoals (overweg)veiligheid. De doelstelling van de regel is dus dat de instandhouding van de aangewezen landelijke fiets - en wandelroutes een plek heeft in de besluitvorming van het omgevingsplan. Wanneer bij een toekomstige wijziging van het omgevingsplan wordt voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een van de genoemde landelijke fiets- en wandelroutes kunnen doorsnijden, zal het belang van de instandhouding van de betreffende route in de besluitvorming moeten worden betrokken.

Het besluitgebied ligt buiten de aangewezen landelijke fiets- en wandelroutes. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13.6 Hyperscale Datacenter

Paragraaf 5.1.7.7 bevat instructieregels met betrekking tot hyperscale datacentra. Met dit onderdeel wordt het uitsluitingsgebied hyperscale datacentra aangewezen. Daar zijn geen hyperscale datacentra toegestaan. Onder een hyperscale datacentrum wordt verstaan het exploiteren van een rekencentrum of datacentrum, als bedoeld in artikel 3.235 van het Besluit activiteiten leefomgeving, voor zover het gaat om een bebouwd vloeroppervlakte van meer dan 10 ha en een elektrisch aansluitvermogen van 70 MW of meer. Het uitsluitingsgebied hyperscale datacentra is het grondgebied van Nederland met uitzondering van enkele locaties gelegen in de gemeenten Het Hogeland en Hollands Kroon, waarvan de geometrische begrenzing bij

ministeriële regeling is vastgelegd. Dat betekent dat hyperscale datacentra binnen Amsterdam niet kunnen worden toegelaten. In paragraaf 2.3.6, in het bijzonder artikel 2.89, wordt dit geregeld. Hiermee is uitvoering gegeven aan de instructieregel.

Het wijzigingsbesluit betreft geen hyperscale datacenter, dus een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.13.7 Provinciale wegen

Paragraaf 6.2.9 van de Omgevingsverordening NH2022 stelt dat omgevingsplannen die (mede) zien op een provinciale weg geen regels mogen bevatten die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die provinciale weg kunnen belemmeren.

Het wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op gronden met een provinciale weg. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.14 Gebruik van bouwwerken (aanwijzing woningbouwcategorieën)

Paragraaf 5.1.7a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het gebruik van bouwwerken. Artikel 5.161c van het besluit bepaalt dat een omgevingsplan dat bouwactiviteiten toelaat waarvoor op grond van artikel 13.11, eerste lid, van de wet kosten moeten worden verhaald, voor bepaalde categorieën van woningen regels over te realiseren categorieën woningen kan bevatten. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.14 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregel is alleen van toepassing op nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden in het omgevingsplan.

Het wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op woningbouw. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.15 Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

Paragraaf 5.1.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. Artikel 5.162 van het besluit bepaalt dat voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.15 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregel is alleen van toepassing op nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden in het omgevingsplan.

PM gevraagd aan Annabel en Stijn.

4.16 De uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving

4.16.1 Voorkomen belemmeringen gebruik en beheer hoofdspoorweginfrastructuur en rijkswegen

Artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over het voorkomen belemmeringen gebruik en beheer hoofdspoorweginfrastructuur en rijkswegen. Het artikel bepaalt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op de hoofdspoorweginfrastructuur of op een weg in beheer bij het Rijk geen regels worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren.

Het wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op gronden met hoofdspoorweginfrastructuur of een weg in beheer bij het Rijk. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.16.2 Lokale spoorwegen binnen vervoerregio's

Artikel 5.164 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over het voorkomen belemmeringen gebruik en beheer van het lokaal spoor.

Het wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op gronden met een lokale spoorweg. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.17 Duurzame energie en energie-infrastructuur

In paragraaf 6.2.3 van de Omgevingsverordening NH 2022 zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot duurzame energie en energie-infrastructuur. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.3 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

In paragraaf 6.2.3.1 van de Omgevingsverordening NH 2022 gaat over het bouwen, opschalen en vervangen van windturbines. In paragraaf 6.2.3.2 van de Omgevingsverordening NH 2022 gaat over het oprichten van een of meer opstellingen voor zonne-energie. In paragraaf 6.2.3.3 van de Omgevingsverordening NH 2022 zijn instructieregels opgenomen die betrekking hebben op de bouw, vervanging of verandering van hoogspanningsstations en over station in het tussenspanningsnet in het landelijk gebied.

Het wijzigingsbesluit voorziet niet in het mogelijk maken van de bedoelde voorzieningen, en deze zijn in het gebied ook niet aanwezig. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.18 Land-en tuinbouw

In paragraaf 6.2.4 van de Omgevingsverordening NH 2022 zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot land- en tuinbouw, waarbij de ruimtelijke inpassing van het agrarisch bouwperceel een leidend principe is. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De betreffende instructieregels zijn niet van toepassing op voorliggende wijziging. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.19 Beschermd landelijk gebied

In paragraaf 6.2.5 van de Omgevingsverordening NH2022 zijn met betrekking tot landelijk gebied instructieregels opgenomen voor drie algemene regimes:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Bijzonder provinciaal landschap (BPL)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO werelderfgoed)

Daarnaast zijn er instructieregels voor beschermde stiltegebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. De laatste komen niet voor binnen gemeente Amsterdam. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.5 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De betreffende instructieregels zijn niet van toepassing op voorliggende wijziging. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.20 Ruimtelijke inpassing in landelijk gebied

In paragraaf 6.2.6 van de Omgevingsverordening NH2022 zijn instructieregels opgenomen voor de ruimtelijke inpassing in landelijk gebied. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.6 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De betreffende instructieregels zijn niet van toepassing op voorliggende wijziging. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.21 Klimaatadaptatie



In paragraaf 6.2.8 van de Omgevingsverordening NH2022 zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot klimaatadaptatie. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.8 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De provincie vraagt gemeenten om in omgevingsplannen de risico's ten aanzien van klimaatverandering in beeld te brengen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen conform artikel 6.75 Klimaatadaptatie

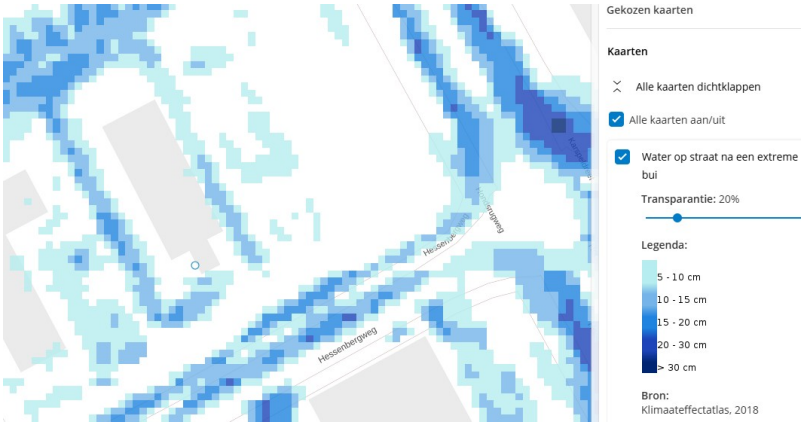
In dit artikel is bepaald dat de motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, droogte (watertekort en verzilting), natuurinclusiviteit en biodiversiteit en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

<u>Consequenties voor dit besluitgebied</u>

Gelet op de beperkte omvang van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kan van een uitgebreide risicoanalyse klimaatadaptatie worden afgezien. Uit de toelichting op de Omgevingsverordening NH2022 blijkt dat afhankelijk van de locatie en van de grootte en de complexiteit van het plan hoe uitgebreid de risicoanalyse moet zijn. Onderstaan de beperkte risicoanalyse klimaatadaptatie.

<u>Wateroverlast</u>

Uit het Basisveiligheidsniveau 3.0 volgt dat de ontwikkeling geen schade mag lopen tijdens een 70 mm per 1 uur bui. Uit de atlasleefomgeving blijkt dat het risico 10-15 cm is.



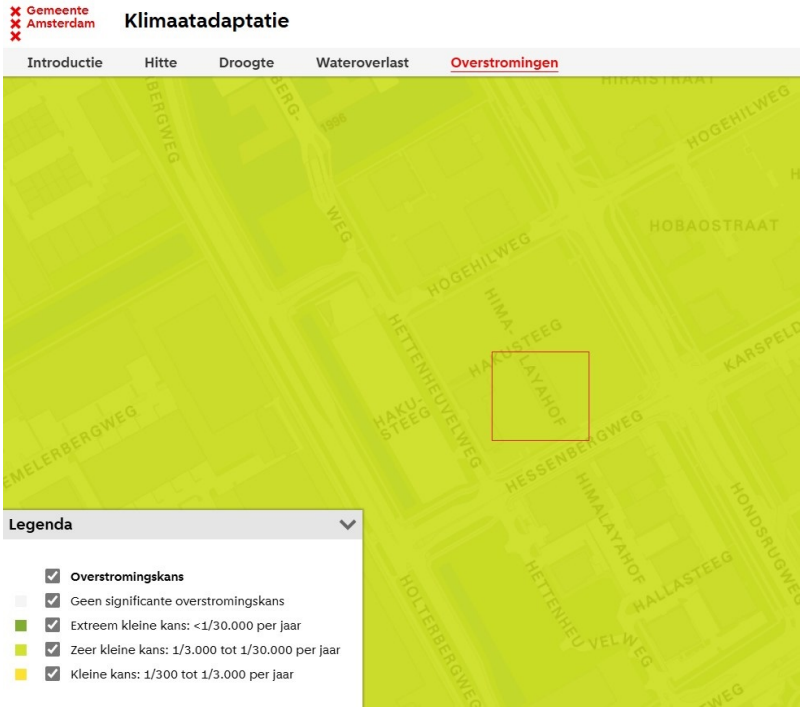
Afbeelding: Uitsnede risico wateroverlast bui 70 mm per uur

atlasleefomgeving.nl

Het IKC zal voorzien in voldoende wateropvang op het dak en het schoolplein zal groen worden ingericht in plaats van de bestaande verharding, waardoor het water ter plaatse beter kan worden afgevoerd en daarmee voldoet aan het Basisveiligheidsniveau.

Overstroming

Uit de openbare data van de gemeente Amsterdam blijkt dat er ter plaatse van Hessenbergweg 95 een zeer kleine kans op overstroming is. De kans is 1 op 3.000 tot 1 op 30.000 per jaar. Het bouwen van een nieuw IKC ter plaatse van het bestaande kantoorgebouw heeft geen enkele invloed op het overstromings-risico.



Afbeelding : uitsnede klimaatadaptatie overstroming

maps.amsterdam.nl

Hitte

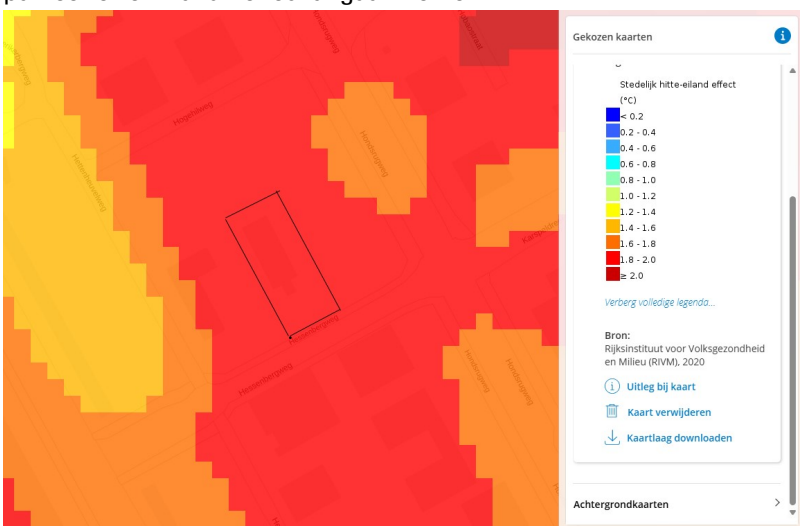
Uit de openbare data van de gemeente Amsterdam blijkt dat er ter plaatse van Hessenbergweg 95 de hittestress 46 graden is. Doordat het huidige perceel volledig verhard is, is de hittestress groot. Door de komst van het IKC en de inrichting van een groen schoolplein zal de hittestress afnemen.



Afbeelding: uitsnede klimaatadaptatie hittestress

maps.amsterdam.nl

Ook in de atlasleefomgeving is te zien dat het stedelijk hitte-eiland effect groot is, 1,8-2,0. Door de sloop van het kantoorgebouw en de komst van een IKC met groen schoolplein in plaats van een geheel verhard parkeerterrein zal dit effect af gaan nemen.



Afbeelding: Stedelijk hitte-eiland effect

atlasleefomgeving.nl

Droogte

Uit de Risicokaart Interne Verzilting van de provincie blijkt niet van: zoutvracht naar oppervlaktewater, een indicatie van interne verzilting, en/of gevoeligheid van natuur of gewassen voor verzilting. Er is geen aanleiding om tot adaptatiemaatregelen over te gaan. Aan het basisveiligheidsniveau wordt voldaan.



Afbeelding: Interne verzilting

geoapps.noord-holland.nl (signaalkaart)

Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

Uitgangspunt voor de nieuwe situatie is het toevoegen van een groen schoolplein naast het op te richten IKC. Op dit moment bestaat het perceel uit een kantoorgebouw en een verhard parkeerterrein. Door de realisatie van het IKC en de groene speeltuin neemt de verharding af ten opzichte van de huidige situatie. De mogelijkheden voor het vergroten van de biodiversiteit worden daarmee verbeterd. Ten aanzien van de op te richten IKC zijn in het kavelpaspoort de volgende randvoorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan:

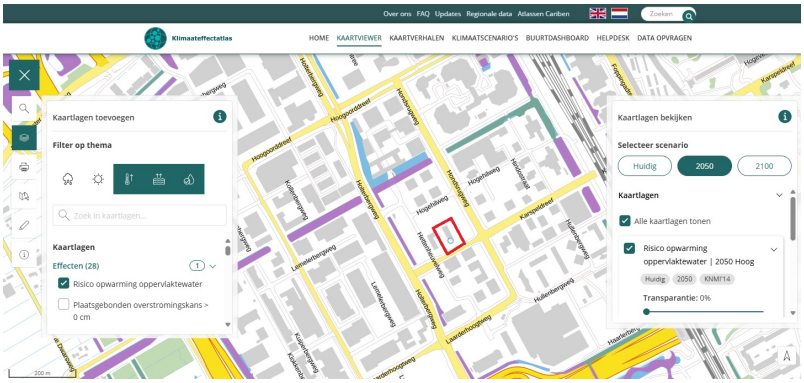
a. Natuurinclusief bouwen: Amsterdam hanteert een puntensysteem Natuurinclusief bouwen voor nieuwbouw. Voor ontwikkelingen geldt een drempelwaarde voor natuurinclusief bouwen, waarbij minimaal voor 30 punten aan maatregelen in het bouwblok moet worden gerealiseerd.

b. Het dak van het IKC moet voldoende water bergen in het kader van rainproof.

c. Bij het ontwerp van het gebouw en de buitenruimtes wordt geanticipeerd op droogte en hitte: opwarming van binnenruimtes kan in eerste instantie worden voorkomen door passieve maatregelen zoals overstekken, zonwering en/of groene gevels en groene daken, opwarming van de omgevingstemperaturen kan worden voorkomen door groene gevels en/of gevelmaterialen die warmte zo min mogelijk absorberen of reflecteren, uitdrogen van beplanting kan worden voorkomen door voldoende wortelruimte en substraat en/of combineer waterberging met langdurige opslag van regenwater voor besproeiing.

Ecologische en chemische waterkwaliteit

Opwarming van oppervlaktewater kan de waterkwaliteit nadelig beïnvloeden. Uit de Klimaateffectenatlas blijkt niet van een risico op opwarming van het oppervlaktewater in het wijzigingsgebied. Ook is geen sprake van zoutvracht. Er is geen open water in het projectgebied, wel wordt hemelwater opgevangen en afgevoerd naar het open water. Dit betreft geen verwarmd water.



Afbeelding: ecologische en chemische waterkwaliteit

Klimaateffectenatlas.nl

Chemische vervuiling van het grondwater wordt zoveel mogelijk voorkomen door gebruikmaking van milieuvriendelijke materialen en het vermijden van intensieve bestrating. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvoor regionale afstemming noodzakelijk is. De projectlocatie ligt in het transformatiegebied Amstel III en is onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling, waarover regionale afstemming heeft plaatsgevonden. Bebouwing en maatschappelijke voorzieningen zijn reeds toegestaan. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

4.22 Wet Luchtvaart

De Wet luchtvaart stelt regels aan luchtvaartverkeer. Op grond van die wet worden onder meer ruimtelijke beperkingen gesteld in verband met vliegveiligheid, veiligheid van de omgeving en geluidbelasting. De ruimtelijke beperkingen zijn uitgewerkt in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) en in luchthavenbesluiten van de provincie als het gaat om luchthavens van regionale betekenis. Voor een toelichting wordt verwezen naar paragraaf 9.4.1 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Bij het wijzigen van een omgevingsplan binnen het beperkingengebied van Schiphol wordt aangegeven op welke wijze de regels de Wet luchtvaart en het Luchthavenindelingsbesluit in acht zijn genomen.

Bij het wijzigen van een omgevingsplan binnen het beperkingengebied van een luchthaven met een luchthavenbesluit wordt aangegeven op welke wijze de regels de Wet luchtvaart, Besluit burgerluchthavens en het luchthavenbesluit in acht zijn genomen.

Paragraaf 6.2.10 van de Omgevingsverordening NH2022 bepaalt dat de regels in deze afdeling zien op de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthavens van regionale betekenis met luchthavenbesluit ex afdeling 8.3.2 van de Wet luchtvaart.

Het besluitgebied ligt binnen het beperkingengebied van Schiphol, maar buiten de beperkingengebieden van regionale luchthavens.

Voor het besluitgebied geldt dat de toetshoogtes van het LIB in acht genomen moet worden. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 in samenhang met artikel 2.2.2 LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a in samenhang met artikel 2.2.2a LIB).

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden.

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB, objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de ILenT blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Ter plaatste geldt als algemene maatgevende toetshoogte 146 meter ten opzichte van NAP en de maximale toetshoogte in verband met radar is 62 meter ten opzichte van NAP. De maximale bouwhoogte van het IKC is 18 meter, dus dat blijft ver beneden de maximale waarden.

4.23 Milieueffectrapportage

Of een besluit over een project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is, kan worden afgeleid uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit, in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit. Bijlage V heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van het project van de initiatiefnemer. In kolom 4 staan de besluiten genoemd waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend. In dit geval is dat de omgevingsvergunning. Het betreft dan altijd een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit (of een ontgrondingenactiviteit, wateractiviteit e.d.). Daarnaast kunnen de mer-verplichtingen nog gelden voor enkele bijzondere besluiten uit andere wetten, zoals de vergunning op basis van de Kernenergiewet. Of er voor het besluit een mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een mer-plicht. Anders geldt een mer-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan.

Er wordt onder de Omgevingswet geen onderscheid meer gemaakt tussen een formele en vormvrije m.e.r.-beoordeling op grond van aangewezen drempelwaarden. Er is nog maar één mer-beoordelingsprocedure. Het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling of sprake is van aanzienlijke milieueffecten, bedoeld in artikel 16.43, tweede lid, van de wet, met de bijbehorende motivering op in het besluit en, voor zover hier sprake van is, in het ontwerp van het besluit (artikel 11.11, lid 2 Omgevingsbesluit).

Onderhavig project voorziet in de bouw van een IKC en wijkt op onderdelen af van het Omgevingsplan. Gezien de aard en omvang van het bouwvoornemen is er geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject, zodat een MER-beoordeling of MER niet nodig is. Ook worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

5 Beleidskader

5.1 Inleiding

Bij de beoordeling van de vraag of bij een wijziging van het omgevingsplan wordt voldaan aan het vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, wordt ook toepasselijk beleid betrokken. Het beleid zal worden onderverdeeld in Rijksbeleid, Provinciaal beleid en Gemeentelijk beleid.

Voor een meer uitgebreid overzicht van gemeentelijk beleid en hoe daaraan in het omgevingsplan uitvoering wordt gegeven, wordt kortheidshalve verwezen naar hoofdstuk 10 van de algemene toelichting bij het omgevingsplan.

5.2 Rijksbeleid

5.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: 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. De kracht van Nederland ligt in een poly centrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transporten mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

Het IKC is niet in strijd met de NOVI, die gekenmerkt wordt door een hoog abstractie en schaalniveau. Er zijn dan ook geen nationale belangen in het geding.

5.3 Provinciaal beleid

5.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan. De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen moeten omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snelgroeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

De transformatie van Amstel III ziet juist op het creëren van een gemengde woon-werkwijk, hetgeen aansluit bij de ambities van de omgevingsvisie Noord-Holland. Onderdeel van een gemengde woon-werkwijk zijn ook de maatschappelijke voorzieningen voor de inwoners. Het IKC maakt daar onderdeel van uit.

5.3.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening NH2022 ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland. De Omgevingsverordening geeft de weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van bijvoorbeeld het landelijk gebied. De regels geven

de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is in het landelijk gebied, maar het vraagt wel om een goede onderbouwing en landschappelijke inpassing. Voor gebieden met grotere landschappelijke, ecologische, aardkundige en cultuurhistorische waarde, de bijzondere provinciale landschappen, is deze bewijslast logischerwijs zwaarder.

Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen. Deze instructieregels gelden ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied, cultureel erfgoed en klimaatadaptatie.

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn geen regels opgenomen die aan voorliggende wijziging van het omgevingsplan in de weg staan In hoofdstuk 4.21 is nader ingegaan op de klimaatadaptatie.

5.3.3 Regionaal beleid- Metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De 30 gemeenten vormen 7 deelregio's; de gemeente Amsterdam is alleen een deelregio. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

De bestuurders van de colleges zijn op tal van terreinen actief binnen hun provincie of eigen deelregio. Op MRA-schaal werken wethouders namens hun deelregio binnen de drie inhoudelijke MRA-platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aan de uitvoering van de MRA Agenda. Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's in combinatie te brengen met afstemming op het niveau van de MRA wordt de MRA Agenda uitgevoerd.

MRA Agenda 2025-2028

De agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. In de MRA Agenda 2025-2028 is aangegeven hoe de uitvoeringslijnen van de MRA Agenda 2020-2024 een plek hebben gekregen in de MRA Agenda. De MRA Agenda 2025-2028is opgebouwd langs acht ambities:

1) We willen een **klimaatneutrale en circulaire regio** zijn in 2050;

2) We versterken de **(digitale) concurrentie- en innovatiekracht** van de MRA om bij te dragen aan de transities die nodig zijn;

3) We willen **tekorten op de arbeidsmarkt verminderen** en **toekomstbestendig werk** bieden aan huidige en nieuwe inwoners waardoor zij zich kunnen (blijven) ontwikkelen (door een optimale aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt);

4) We willen **voldoende, passende, bereikbare en toekomstbestendige werklocaties** in de nabijheid van (potentiële) werkenden;

5) We willen leefbare steden en dorpen met **voldoende, betaalbare, bereikbare en toekomstbestendige woningen**, in een gezonde leefomgeving;

6) We behouden en (waar mogelijk) versterken de **kwaliteit van ons landschap en cultuurhistorisch Erfgoed;**

7) We willen dat het **(inter)nationale toerisme en de recreatiemogelijkheden** bijdragen aan de leefkwaliteit van al onze inwoners en

8) We willen dat eenieder zich op **toekomstbestendige en betaalbare wijze kan verplaatsen** in de MRA en dat we het logistieke vervoer en de internationale connectiviteit verduurzamen.

Per ambitie is in de agenda aangegeven hoe de ambitie waar kan worden gemaakt.

In Amstel III worden conform het investeringsbesluit 10.000 woningen toegevoegd in het gebied. Inherent aan de toename van het aantal woningen in het gebied is ook een toename van de voorzieningen die nodig zijn om de leefbaarheid in een gezonde leefomgeving te bevorderen. Naar aanleiding van de woningaantallen in Bullewijk is er behoefte aan een tweede IKC. Het IKC Metropool is op dit moment in aanbouw en wordt naar verwachting eind 2026 opgeleverd. De wijziging van het omgevingsplan maakt een tweede IKC mogelijk.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam

Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is samen met het OER op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Op 17 juli 2024 is het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld door de gemeenteraad wat het Hoogbouwbeleid uit 2011 vervangt. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

a. richting geven aan groei;
b. versnellen van transities;
c. ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

a. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
b. Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad. Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen en monofunctionele kantoorgebieden om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
c. Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan en moet de auto

een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.

d. Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
e. Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Het besluitgebied is in de Omgevingsvisie aangemerkt als hoogstedelijke buurt. Hier worden woonbuurten ontwikkeld met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken. Het besluitgebied ligt in transformatie gebied Amstel III. Dit gebied transformeert van een kantorengebied naar een gemengde stadswijk. Er worden tot 2030 zo'n 10.000 woningen toegevoegd. Op basis van prognoses ontstaat de behoefte aan 2 scholen in Bullewijk, waaronder 1 aan de Hessenbergweg 95. De bouw van een IKC voorziet in een behoefte en sluit aan bij de ambitie van Amsterdam om een complete stad te zijn. Het project is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.



Afbeelding: uitsnede Omgevingsvisie Amsterdam 2050

5.4.2 Masterplan Zuidoost

Op 4 februari 2021 hebben bestuurders van de gemeente en diverse organisaties de Intentieverklaring Alliantie Zuidoost ondertekend. Met het plaatsen van hun handtekening verbonden zij zich als partners van het kernteam van de Alliantie aan Zuidoost en aan het realiseren van de ambities in het Masterplan Zuidoost.

Het Masterplan Zuidoost gaat over alle leefgebieden en haar inwoners. Het gaat over wonen, werken, opgroeien, het ontwikkelen van talenten. Het gaat over kansengelijkheid. Er zijn vijf ambities geformuleerd, die leidend zijn hierbij. Hier gaat het om:

1. Inwoner zijn van Zuidoost betekent dat je in alle opzichten volwaardig, geaccepteerd en gerespecteerd burger bent van Amsterdam;

2. In Zuidoost opgroeien en wonen betekent dat je goed en veilig woont en over straat kunt gaan;

3. In Zuidoost opgroeien en wonen betekent dat je alle kansen en mogelijkheden hebt om je te ontwikkelen, te groeien en talenten te ontplooien;

4. In Zuidoost zijn we trots op onze positie als economische toplocatie, op ons ondernemerschap en onze creativiteit en investeren we wederkerig daarin en in werk voor onze inwoners;

5. Zuidoost verandert het bestuur: In Zuidoost heb je te maken met één overheid, die transparant, flexibel en effectief is en stuurt vanuit het belang van het gebied en haar inwoners.

De realisatie van kwalitatief goede onderwijshuisvesting draagt bij aan ambitie 3 van het Masterplan Zuidoost programma 2021-2040: In Zuidoost opgroeien en wonen betekent dat je alle kansen en mogelijkheden hebt om je te ontwikkelen, te groeien en de talenten te ontplooien. Met als maatschappelijk doel de duurzame verbetering van het perspectief van de jeugd. De bouw van een IKC heeft een hoge prioriteit als bijdrage aan de ambities en de maatschappelijke doelen van het Masterplan Zuidoost programma 2021-2040.

5.4.3 Integraal Huisvesttingsplan (IHP)

Het IHP is 16 december 2023 door de Gemeenteraad vastgesteld. Het IHP is een strategisch beleidsdocument dat voor onderwijshuisvesting richtinggevend is voor de middellange termijn. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de ambities van het college en de ontwikkeling van het aantal leerlingen een plek kunnen krijgen in de stad. Waar bestaande schoolgebouwen verouderen, is het belangrijk om de kwaliteit te behouden en te verbeteren. Renovatie of vervanging en zeker ook verduurzaming zijn daarbij onmisbare stappen. Dit IHP zet deze ontwikkelingen om in ambities en een strategische planning van welke onderwijsvoorzieningen waar en wanneer nodig zijn. De gemeente heeft in lijn met het coalitieakkoord, besloten om het meest te investeren in de stadsdelen Zuidoost, Nieuw-West en Noord. Daar is investeren het hardst nodig om meer kansen voor leerlingen te creëren.

Zuidoost is een aandachtsgebied, waar de ontwikkeling van een integraal plan op het gebied prioriteit krijgt. De scholen in Zuidoost staan voor meerdere uitdagingen, waaronder de kwaliteit van het onderwijs en het lerarentekort. De uitstraling en functionaliteit van een schoolgebouw dragen bij aan de kwaliteit van het onderwijs. Daarom wordt de komende jaren maximaal in de onderwijshuisvesting geïnvesteerd in dit stadsdeel. In het IHP is opgenomen dat het transformatiegebied Amstel III wordt omgevormd van bedrijventerrein naar woningen. Er is in Bullewijk behoefte aan twee nieuwe scholen, waaronder de IKC Hessenbergweg. Het IKC is in overeenstemming met het IHP.

5.4.4 Amsterdamse impuls Schoolpleinen

De gemeente Amsterdam wil met de Amsterdamse Impuls Schoolpleinen (AIS) ervoor zorgen dat schoolpleinen vergroenen en weer echte speelpleinen worden. Speelpleinen waar leerlingen worden uitgedaagd te spelen, samen op avontuur uit te gaan en zo meer beweging te krijgen. De AIS geeft de mogelijkheid om schoolpleinen zo (her) in te richten dat deze pleinen ook weer geschikt zijn voor onder andere meer beweging, het leren kennen van de natuur, een veilige en prettige plek voor ontmoeting en een betere afwatering van regenwater. Door de schoolpleinen zoveel als mogelijk na schooltijd openbaar toegankelijk te maken ontstaan er ook meer speelplekken in de stad. Hierdoor kunnen kinderen veilig buitenspelen in hun eigen buurt. Het schoolplein zal voldoen aan het beleid.

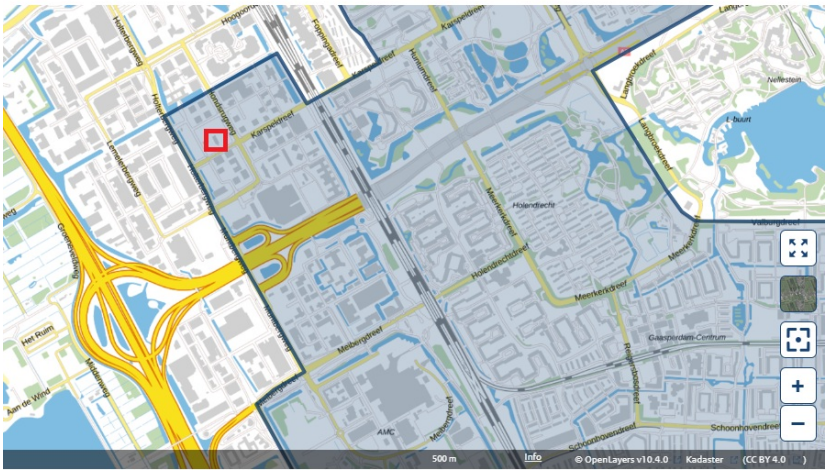
5.4.5 Nota parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen.

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gemeenteblad 2017, 229877, hierna: Nota parkeernormen). In de Nota parkeernormen staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Amsterdam is verdeeld in 3 locaties: A-locatie, B-locatie en een C-locatie.

In hoofdstuk 10.5.1 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt ingegaan op de parkeernormering voor auto's. Voor een inhoudelijke beschrijving ervan, wordt kortheidshalve naar dat hoofdstuk verwezen.

B-locatie (parkeernormering)



Afbeelding: uitsnede B-locatie parkeernormering

Gemeenteblad 2025, 258039

Voor het besluitgebied geldt dat er sprake is van een B-locatie.

5.4.6 Nota Parkeernormen Fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 vastgesteld (Gmb 2018, nr. 183048). Met de Nota Parkeernormen fiets en Scooter wordt voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er eisen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Initiatiefnemers bij nieuwbouw en herontwikkeling moeten in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie en per zone. Deze normen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter bevat beleidsregels voor de normering van fietsstallingsplaatsen. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op pagina 10 aangegeven dat de beleidsregels in bestemmingsplannen (via een voorwaardelijke verplichting) juridisch worden verankerd. Voor scooters geldt de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter als richtlijn (niet bindend), en is een juridische verankering in een omgevingsplan niet aan de orde.

In hoofdstuk 10.5.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt ingegaan op de parkeernormering voor fiets en scooter. Voor een inhoudelijke beschrijving ervan, wordt kortheidshalve naar dat hoofdstuk verwezen.



Afbeelding: zone-indeling fietsparkeren

Het besluitgebied is aangemerkt als zone 3.

6 Overige omgevingsaspecten

6.1 Verkeer en vervoer

6.1.1 Inleiding

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en de instandhouding van de hoofdinfrastructuur. Het Rijk bewaakt de samenhang en het functioneren van de netwerken vanuit internationaal, nationaal en regionaal perspectief. Voor bepaalde onderdelen van het netwerk, of bepaalde thema's (bijvoorbeeld verkeersveiligheid) kan de uitwerking nadrukkelijk wel op regionaal niveau plaatsvinden.

6.1.2 Bereikbaarheid auto, OV en fiets

6.1.2.1 Beleidskader mobiliteit

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van veertien gemeenten dat sinds 1 januari 2017 is opgericht als opvolger van stadsregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam werkt onder meer aan de verbetering van de bereikbaarheid. Op 31 oktober 2023 heeft de regioraad van de Vervoerregio het nieuwe beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid' vastgesteld.

Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio Amsterdam. Het geeft de doelen van Vervoerregio Amsterdam weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de vervoerregio daarbij moeten maken. Het beleidskader is opgedeeld in twee documenten. Het Beleidskader Mobiliteit deel A: deze visie beschrijft de lange termijnvisie op mobiliteit en bereikbaarheid. In Beleidskader Mobiliteit deel B is de visie dieper uitgewerkt en gaat de vervoerregio in op de keuzes die ze maken.

Het beleidskader Mobiliteit Deel A: visie

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen met deze gemeenten wordt gewerkt aan een regio waar mensen zich prettig en vlot kunnen verplaatsen. Het beleidskader mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft de doelen weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de Vervoerregio daarbij moet maken. De Vervoerregio heeft vijf samenhangende doelen:

a. *Bereikbaarheid* Optimale bereikbaarheid voor alle bewoners. De definitie van bereikbaarheid wordt verbreed naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'.
b. *Inclusiviteit* Iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt.
c. *Duurzaamheid* Er wordt gewerkt aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstof uitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.
d. *Verkeersveiligheid* Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in het verkeer stijgt. De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, is de wens om op korte termijn een trendbreuk te realiseren en de stijging om te zetten in een daling door de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer.
e. *Gezondheid* Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes wordt positief bijgedragen aan de fysieke en mentale gezondheid. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. Ook wordt toegewerkt toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.

Het beleidskader Mobiliteit Deel B: uitwerking

Omdat de gebieden binnen de Vervoerregio erg van elkaar verschillen, verschilt de aanpak ook per gebied. Allereerst wordt onderscheid gemaakt tussen vijf gebiedstypen: (A) Metropolitaan centrum stedelijk; (B) Centrum stedelijk; (C) Stedelijk woon-werkgebied; (D) Landelijk wonen en recreëren; en (E) Logistieke kerngebieden. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. Voor ieder gebiedstype is bepaald welke vervoerswijzen de Vervoerregio wil stimuleren, faciliteren, accepteren of juist ontmoedigen. Hubs zorgen ervoor dat men kan overstappen tussen vervoerswijzen en je zo tussen verschillende typen gebieden kunt verplaatsen.

Er wordt uitgegaan van vijf doelen: bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Daarbij wil de Vervoerregio minder vanuit het systeem denken en meer vanuit de mens en het gebied. Daarvoor wordt gewerkt vanuit vier principes:

1) De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.

Reis- en verkeersgedrag van mensen kan worden beïnvloed met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. In de logistiek maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. De Vervoerregio vindt verduurzaming, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en efficiëntie belangrijke onderwerpen. Ook prijsprikkels kunnen hierbij worden ingezet.

2) STOMP is de basis (niet-reizen, actief, gedeeld, schoon).

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en privéauto. Bij het STOMP-principe wordt aan de de S de meeste prioriteit gegeven, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Wanneer het STOMP-principe wordt toegepast, betekent dit automatisch dat de voetganger een belangrijke plek heeft in het mobiliteitssysteem. Het is vanuit leef kwaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk dat de voetganger de ruimte krijgt die deze verdient.

3) Ieder gebied vraagt om een andere oplossing.

De Vervoerregio streeft naar goede publieke mobiliteit. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Dit wordt gedaan om twee redenen: 1) Er wordt gezorgd dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven en 2) Het bieden van aantrekkelijke vervoersopties en daarmee de keuzevrijheid vergroten.

4) Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar.

Hoewel de Vervoerregio geen ruimtelijke bevoegdheden heeft vinden we dat de invulling van de mobiliteit start bij een betere ruimtelijke ordening en de inzet op nabijheid. Er wordt in eerste instantie ingezet op vervoerswijzen die dit ondersteunen, zoals lopen en fietsen. De kennis en expertise van de Vervoerregio wordt daarom actief aan gemeenten aangeboden, om tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe.

6.1.2.2 Regionale OV-Visie 2010-2030

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (nu: Vervoerregio Amsterdam), aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio. De ambitie van de OV-visie is om het openbaar vervoer in de vervoerregio Amsterdam te verbeteren en uit te breiden. Dit betekent enerzijds het marktaandeel te vergroten en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

6.1.2.3 Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (MMA 2030) wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de stad in de toekomst goed bereikbaar wil houden. Amsterdam staat de komende jaren voor de uitdaging om meer bewoners, banen en bezoekers op te vangen. Hierdoor is ook een verder groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

De hoofdlijnen van de MMA 2030 zijn:

1. met minder geld gerichter investeren door scherpe keuzes,

2. ruimte maken voor de veranderende mobiliteitsbehoefte en een betere openbare ruimte en

3. gebiedsgerichte aanpak voor centrumgebied, rond de Ring en daarbuiten.

6.1.2.4 Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Behorend bij de MAA 2030 is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015).

De speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn:

1. Meer ruimte in het centrum

· Autoluwer maken van straten en invoering 30 km p/u-gebied.

· Nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ en fietsparkeren onder- en bovengronds.

· Parkeergarages en -plekken ondergronds.

2. Betere doorstroming op belangrijke routes

· Verbeteringen van het OV.

· Betere fietsroutes en fietskruispunten.

· Meer hoogwaardige voetgangersgebieden.

· Vlotte autoroutes in- en uit de stad.

· Ruimte voor laden- en lossen.

· Aantrekkelijkere P+R-locaties aan de randen van de stad.

· Elk vervoersmiddel krijgt de ruimte op geschikte routes.

3. Verbinden van de binnenstad met de delen daarbuiten

· Het aanleggen van ontbrekende delen van fietsroutes.

· Het verbeteren van verbindingen van en naar de stad.

· Het verbeteren van de verbinding met Noord.

6.1.2.5 Beleidskader verkeersnetten

Een van de uitvoeringsprogramma's van de MMA 2030 is het Beleidskader Verkeersnetten (vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2018) waarin staat vermeld op welke plekken in de stad de gemeente prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto's en welke eisen er worden gesteld aan de infrastructuur.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen Plus- en Hoofdnetten. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit (de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto) actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden. In de Hoofdnetten wordt het accent gelegd op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. De overige straten behoren tot het Basisnet.

6.1.2.6 Amsterdam maakt ruimte

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities heeft Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw(vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020). Het hoofddoel van de Agenda Amsterdam Autoluw is een leefbare en toegankelijke stad. Door stapsgewijs autoritten te verminderen, wordt meer ruimte voor lopen, fietsen, OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven gecreëerd. Hiermee draagt de Agenda Amsterdam Autoluw bij aan schonere lucht, minder geluidsoverlast en een inclusieve stand voor nu, straks en later. De Agenda Amsterdam Autoluw is uitgewerkt in beleidsstukken en rapportages. De laatste voortgangsrapportage dateert van 13 april 2023. Deze rapportage benoemt de voortgang van de maatregelen.

In de openbare ruimte van Amsterdam liggen ongeveer 250.000 autoparkeerplaatsen. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiest Amsterdam ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en losvoorzieningen. Aangezien Amsterdam de mobiliteitstransitie wil blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaat Amsterdam ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen.

6.1.2.7 Mobiliteitsplannen

Voor een aantal gebieden in Amsterdam zijn mobiliteitsplannen vastgesteld. In deze mobiliteitsplannen wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen nodig zijn om de bestaande stad bereikbaar- en de geplande gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Voor de volgende gebieden is een mobiliteitsplan vastgesteld:

a. Zeeburgereiland en IJburg, vastgesteld in 2018
b. Noord, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
c. Zuidoostflank, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
d. Nieuw-West, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
e. Haven-Stad Zuid, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
f. Sloterdijk II, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
g. Zuidflank, vastgesteld door het college van B&W op 4 juli 2023

6.1.2.8 Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022(vastgesteld door de gemeenteraad op 8 november 2017), volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte 2017. In het meerjarenplan Fiets 2017-2022 wordt met drie doelstellingen verder gebouwd aan Amsterdam als wereldfietsstad.

1. Comfortabel doorfietsen

De doelstelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%).

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Doelstellingen voor hotspots, waar fietsparkeren een knelpunt vormt, is een maximale bezettingsgraad van 85% (nu gemiddeld 90%) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk van 125% in 2025 (nu gemiddeld 195%).

3. Het nieuwe fietsen

Er wordt gestreefd naar dat er meer wordt gefietst in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025.

6.1.2.9 Verkeersafwikkeling in het besluitgebied

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling is door Goudappel een verkeersonderzoek gedaan.

Uit het onderzoek komt dat de voornaamste toename van het verkeer plaatsvindt in de ochtendspits. Tijdens de ochtendspit neemt het aantal motorvoertuigbewegingen toe met circa 269 ten opzichte van de huidige situatie. De avondspits is maatgevend. De meeste motorvoertuigbewegingen ten behoeve van het IKC zullen plaatsvinden voorafgaand aan de avondspits, waardoor de toename in de avondspits heel beperkt is.

Gezien de geringe toename van het aantal motorvoertuigbewegingen wordt niet verwacht dat op kruispunten die in de huidige situatie goed functioneren er nieuwe knelpunten gaan ontstaan.

6.1.3 Verkeersveiligheid

6.1.3.1 Uitvoeringsplan 2024 Verkeersveiligheid, 30km/u, Voetganger en fiets

Amsterdammers voelen zich in toenemende mate onveilig in het verkeer en de druk op de voet- en fietspaden neemt toe. Deze toenemende drukte vraagt dat de gemeente werk maakt van een veilige, gezonde en ontspannen stad.

Het Uitvoeringsplan 2024 staat niet op zichzelf, maar ligt in het verlengde van vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021). Hierin kiest Amsterdam voor een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten, spelen en bewegen, die voor iedereen toegankelijk is en met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook onder meer het coalitieakkoord 'Amsterdams Akkoord' (2022), de 'Agenda Amsterdam Autoluw' (2020), de beleidsnotitie 'Amsterdam Veilig en Leefbaar, 30 km/uur in de stad' (2021), het Kader Fietsparkeren (2015) en 'Ruimte voor de Voetganger' (2023) vormen het beleidsmatig fundament onder dit uitvoeringsplan. De Rijksoverheid, IPO, VNG en regio's hebben zich in 2019 gecommitteerd aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en bijbehorende ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Op 19 september 2023 heeft het college van B&W het koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte' vastgesteld om richting te geven aan de vormgeving van Amsterdam in de toekomst. Dit koersdocument ziet – onder andere – op zorgvuldig ruimtegebruik in het drukke Amsterdam. De stad groeit snel, om te waarborgen dat Amsterdam schone lucht, groene straten en ruimte voor ontmoeting heeft, moeten de gemeente en haar inwoners nadenken over ruimtegebruik. In dit kader heeft de gemeente op 8 december 2023 de maximumsnelheid van 80 procent van de wegen in Amsterdam aangepast naar maximaal 30 km/u. De gemeente monitort in 2024 wat de effecten hiervan zijn.

In het Uitvoeringsplan 2024 staan de maatregelen waarin de gemeente in 2024 aan werkt. Dit doet de gemeente Amsterdam aan de hand van drie pijlers:

1. Uitnodigend voor fietsers en voetgangers

Voetgangers en fietsers spelen een belangrijke rol in het Amsterdam van de toekomst, als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met meer ruimte voor voetgangers en fietsers wordt de stad (ruimte-) efficiënter ingericht en daarnaast aantrekkelijker, gezonder en veiliger.

2. Veilig en gebruiksvriendelijk netwerk

Een veilig en gebruikersvriendelijk netwerk bestaat uit infrastructuur in de openbare ruimte, gericht op het gebalanceerd faciliteren van verblijven, recreëren en veilige en efficiënte mobiliteit. Hieronder vallen infrastructurele maatregelen die Amsterdam veiliger en gebruikersvriendelijker maken, zoals een lagere snelheid in de stad, aanpak van risicovolle locaties in het verkeersnetwerk en gebruikersvriendelijke fietsparkeervoorzieningen bij OV-locaties om de keten fiets-OV te versterken.

3. Bewust mobiliteitsgedrag

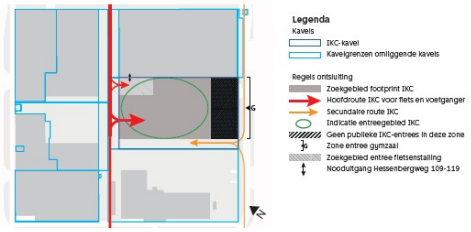
Bewust mobiliteitsgedrag gaat aan de ene kant over het stimuleren van duurzame en ruimte efficiënte vervoerswijzen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Aan de andere kant gaat het over veilig en sociaal verkeersgedrag en oog voor een toegankelijke openbare ruimte, bijvoorbeeld door het aanpakken van onveilig gedrag met aandacht voor risicogroepen en het stimuleren van het toegankelijk houden van stoepen. Het gaat ook over maatregelen gericht op gedragsverandering door middel van educatie, communicatie en handhaving.

In samenhang dragen de drie pijlers bij aan een veilige, gezonde en ontspannen stad.

6.1.3.2 Verkeersveiligheid in het besluitgebied

De leerlingen komen uit verschillende omliggende buurten. Hierdoor zal het project zorgen voor verkeersbewegingen op de toeleidende wegen, zoals de Hessenbergweg, Hettenheuvelweg en Karspeldreef.

De hoofdroute naar de kavel loopt via de Hakusteeg. Aan deze zijde ligt aan de kant van de wachtgevel de entree van de fietsenstalling. Het entreegebied voor de IKC richt zich tot de Hakusteeg. Via de Hessenbergweg is een secundaire route naar de kavel. Deze doorgang is minimaal 6 meter breed. Aan de Hessenbergweg komen geen publieke IKC-entrees. Aan deze zijde komt wel de entree van de gymzaal die buiten schooltijden toegankelijk is.



Afbeelding:Ontsluiting gebied

Vanuit beleid om autoverkeersbewegingen niet te stimuleren wordt geen Kiss & Ride gefaciliteerd.

6.1.4 Parkeren

De Nota parkeernormen auto en de Nota parkeernormen Fiets en scooter, zoals in hoofdstuk 5.4.5, hoofdstuk 5.4.6 en in de algemene toelichting op het Omgevingsplan beschreven zijn van toepassing op het besluitgebied. Voor het besluitgebied geldt dat er sprake is van een B-locatie. Op grond van het Omgevingsplan Amsterdam geldt voor de onderwijsfunctie basisschool per klaslokaal de parkeernorm van minimum 0 en maximum 1 parkeerplaats. Voor een kinderdagverblijf geldt per 100 m2 bvo een parkeernorm van minimum 0 en maximum 1,1 parkeerplaatsen. Deze parkeernormen gelden te allen tijde en waarborgen dat er blijvend voldoende parkeerplaatsen zijn. Voor de Hessenbergweg 95 geldt dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor medewerkers en bezoekers worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiervoor geldt dat zij in de omliggende parkeergarages in de omgeving kunnen parkeren. Bezoekers van de voorzieningen worden geacht met het openbaar vervoer, de fiets of te voet te komen. Onderhavig plan voldoet aan de parkeernormen, zoals opgenomen in het Omgevingsplan Amsterdam.

Parkeren fiets en scooters

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld. De nota is gepubliceerd op 19 maart 2018. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden heeft de beleidsnota als uitgangspunt dat bij nieuwbouw en herontwikkeling zowel het fiets- als het scooterparkeren op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. Ten aanzien van het fietsparkeren bevat de nota bindende beleidsregels voor niet-woonfuncties. De normen zijn opgenomen in het Omgevingsplan Amsterdam waaraan dus getoetst zal worden.

Voor basisscholen geldt een fietsparkeernorm van 2 – 5 parkeerplekken per 10 leerlingen, waarbij de toepassing mede afhankelijk is van het fietsgebruik. Bij de planvorming van bouwinitiatieven is het verplicht om te zorgen voor voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Voor een basisschool zijn vanwege de jonge leeftijd van de leerlingen scooterparkeerplekken niet relevant. Er geldt geen fietsparkeernormering voor een kinderdagverblijf.

Op het perceel is voldoende ruimte om de benodigde fietsparkeerplaatsen te realiseren.

6.2 Natuur, landschap, flora en fauna

6.2.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit wordt externe werking genoemd.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van het omgevingsplan. Bij alle plannen/projecten in parken en andere groengebieden, in de hoofdgroenstructuur en in het NNN wordt in een vroegtijdig stadium een ecoloog geraadpleegd.

Voor de opgaven van de groenvisie, de groennorm en natuurinclusief ontwerpen, voor de natuurlijke waterkwaliteit -die nauw samenhangt met de ecologische kwaliteit en de Kaderrichtlijn Water.

6.2.2 Gebiedsbescherming:Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In 1979 is de Vogelrichtlijn opgesteld en in 1992 de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen bestaan uit twee delen: soortenbescherming en gebiedsbescherming. De onder beide richtlijnen aangewezen beschermde gebieden vormen het Natura 2000-netwerk. In deze Natura 2000-gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden.

Er zijn activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Onder 'nadelig gevolg' vallen verslechterende of verstorende gevolgen voor het Natura 2000-gebied. Zo'n gevolg hoeft niet significant te zijn. In dat geval is sprake van een 'activiteit die nadelige (maar zeker geen significante) gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied'. Zo'n activiteit is niet dezelfde als een Natura 2000-activiteit. Bij een Natura 2000-activiteit zijn de mogelijk nadelige gevolgen namelijk wel significant. Verschillende factoren bepalen samen of sprake is van 'significant' of niet. Factoren zijn bijvoorbeeld: afname van de oppervlakte van een habitat in relatie tot de zeldzaamheid van die habitat; afname van een populatie in relatie tot de zeldzaamheid van planten- of diersoorten in die populatie; algemene condities van het gebied voor behoud en herstel van de habitat of soorten. Het komt neer op de vraag of de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied in gevaar komen door de activiteit.

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling of activiteit is het verplicht (significante) negatieve effecten op specifieke natuurwaarden van een Natura 2000-gebied in beeld te brengen of om ze al dan niet met zekerheid uit te sluiten. Voor de effectbepaling is het uitvoeren van de voortoets de eerste stap. Er zijn drie mogelijke uitkomsten: i) het plan of project heeft met zekerheid geen negatief effect; ii) negatieve effecten van het plan of project zijn niet uitgesloten, maar deze effecten zijn niet significant negatief, hetgeen betekent dat de activiteiten het behalen van de instandhoudingsdoelen niet schaden; iii) het plan of project heeft negatieve effecten én deze zijn significant: één of meer van de instandhoudingsdoelen worden mogelijk geschaad.

In het laatste geval is een verdiepend onderzoek nodig in de vorm van een zogenaamde 'Passende Beoordeling', voor projecten eventueel gevolgd door een vergunningprocedure. Die beoordeling moet zekerheid geven dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. In dat geval kan vergunningverlening plaatsvinden (artikel 8.74b, Bkl). Geeft die beoordeling deze zekerheid niet, dan kan vergunningverlening alleen plaatsvinden als aan de drie voorwaarden van de ADC-toets is voldaan (artikel 10.24, Bkl). Dit zijn: er zijn geen alternatieven; er is sprake van dwingende redenen van groot openbaar belang en de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

De voormalige Wet natuurbescherming is via het aanvullingsspoor beleidsneutraal omgezet in de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (Hoofdstuk 11 'activiteiten die de natuur betreffen'), zie Aanvullingswet natuur Omgevingswet (Stb. 2020, 310) en Aanvullingsbesluit natuur Omgevingswet (Stb. 2021, 22). Ook de Spoedwet aanpak stikstof (Stb. 2019,517), Verzamelwet LNV 2021 (Stb. 2021, 27) en de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Stb. 2021, 140) zijn opgegaan in de Omgevingswet.

6.2.3 Natuurnetwerk Nederland

Het NNN is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het doel van het NNN is de achteruitgang van het areaal aan natuur en van de biodiversiteit te stoppen door een samenhangend netwerk van natuurgebieden te creëren. Dit wordt gedaan door natuurgebieden te vergroten en met elkaar te verbinden door verwerving, inrichting en beheer van aangrenzende en tussenliggende landbouwgronden. De provincies zijn verantwoordelijk voor het realiseren van dit netwerk. Het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsverordening regels gesteld dienen te worden die verzekeren dat de kwaliteit en het oppervlak van het NNN niet achteruitgaan (artikel 7.8 lid 2 Bkl). Net als bij Natura 2000-gebieden zorgt de aanwijzing van een gebied als NNN voor een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden in dat gebied.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

6.2.4 Beschermde soorten

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden. Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van

de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

6.2.5 Bomenverordening

De Bomenverordening is sinds 1 oktober 2016 van kracht en geldt voor de hele gemeente. Met behulp van de bomenverordening zorgt de gemeente ervoor dat het volume van het bomenbestand in de stad behouden blijft en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de bomen. In de verordening staan regels over bijvoorbeeld kap, behoud, bescherming, handhaving en compensatie van bomen. In artikel 7 staat de herplantplicht, waarbij het mogelijk is om bomen fysiek (één op één) te compenseren of als dat niet mogelijk is dat de monetaire waarde wordt gestort in het gemeentelijk herplantfonds. In de nota Compensatie en herplant van bomen wordt dit verder uitgewerkt.

6.2.6 Hoofdgroenstructuur

In 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad vastgesteld. De visie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2020, met uitzondering van de hoofdgroenstructuur die integraal was opgenomen in de structuurvisie. De Structuurvisie blijft, voor wat betreft de hoofdgroenstructuur, van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

In de Structuurvisie (vastgesteld op 17 februari 2011 door de gemeenteraad) is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad, die aan het college van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd, aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen. Per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

6.2.7 Besluitgebied

Het besluitgebied ligt niet in in een NNN-gebied en ligt buiten de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische hoofdstructuur.

Ten behoeve van de beschermde soorten is er op 11 december 2024 een quickscan Flora en Fauna gedaan door Van der Goes en Groot. Uit deze quikscan kwam naar voren dat het gebouw een potentie biedt als verblijfsplaats voor vleermuizen. Het gebied biedt tevens potentie voor broedvogels met jaarrond beschermde nesten en niet/jaarrond beschermde nesten. Naar aanleiding van deze bevindingen heeft Van der Goes en Groot tevens een vervolgonderzoek gedaan in de periode van maart tot en met september 2025. Uit het onderzoek blijkt dat er geen Buizerds, Boomvalken, Ransuilen en Sperwers zijn aangetroffen in het gebied. In het gebied zijn dus geen vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten te verwachten. De eerder waargenomen grote nesten worden gebruikt door de Ekster. In het plangebied kunnen wel vogelsoorten met niet-jaarrond beschermde nesten tot broeden komen. Dergelijke vogelnesten kunnen worden verstoord of vernield bij ecologisch gevoelige werkzaamheden zoals het slopen of renoveren van bebouwing, diverse graafwerkzaamheden, het verwijderen van de vegetatieve toplaag en het kappen en rooien van bomen en struiken. Men dient deze activiteiten, waarbij nesten verstoord of vernield kunnen worden daarom buiten het broedseizoen plaats laten vinden, dus niet van grofweg 15 maart tot 15 juli. Deze periode is afhankelijk van bijvoorbeeld het weer en de betrokken soorten. Als onverhoopt buiten deze periode vogels broedend aanwezig zijn, dienen werkzaamheden plaatselijk te worden uitgesteld.

In het plangebied zijn verblijvende vleermuizen aangetroffen. Het gaat om de Ruige dwergvleermuis. Indien werkzaamheden worden verricht aan gebouwen en gebouwdelen waarin verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen, dan dient een plan van aanpak gemaakt te worden waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Dit plan dient te worden ingediend in het kader van een vergunningsaanvraag Omgevingswet. Wanneer

voldoende compenserende en/of mitigerende maatregelen worden getroffen en een geldig belang uit de Habitatrichtlijn aanwezig is, wordt door de provincie een vergunning afgegeven.

Het foerageergebied voor vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen 'essentieel' deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken.

Op 14 juli 2026 is er een aanvraag Flora- en Fauna activiteit aangevraagd bij de Provincie. Voor het naastgelegen perceel aan de Hessenbergweg 109-119 is in 2020 door de Provincie een ontheffing verleend van de voormalige Wet natuurbescherming voor het opzettelijk verstoren van exemplaren van de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis en het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van exemplaren van de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Hieruit blijkt dat het evident aannemelijk dat er voldoende mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden en een omgevingsvergunning Flora- en Fauna activiteit kan worden verleend.

Om de mogelijke negatieve effecten op specifieke natuurwaarden van een Natura 2000-gebied in beeld te brengen is er door MBH Consult B.V. een onderzoek naar stikstofdepositie gedaan. Uit het onderzoek blijkt dat er geen significante negatieve effecten op de omliggende Natura-2000 gebieden zijn. Uit de Aerius-berekeningen blijkt dat het projecteffect 0,00 mol/ha/jaar is.

6.3 Water

6.3.1 Waterbelang

De weging van het waterbelang geldt bij het vaststellen van het omgevingsplan. Het is het rekening houden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Dit volgt uit artikel 5.37 van het Bkl. Daarnaast kan de weging van het waterbelang ook nodig zijn bij andere instrumenten, zoals bij een BOPA. De gemeente moet de opvattingen van de waterbeheerder betrekken bij het omgevingsplan. Dit geldt in het algemeen voor alle waterbelangen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld watercompensatie in verband met toenemende verharding of om bebouwing, die niet wenselijk is in verband met waterwinning.

6.3.2 Waterschapsverordening

De verschillende waterschappen die voor Amsterdam van belang zijn hebben elk een eigen Waterschapsverordening vastgesteld wat een samenvoeging inhoudt van de voorheen geldende Keuren, keurbesluiten en andersoortige regelingen. In de Waterschapsverordening van het waterschap zijn regels opgenomen gericht op het watersysteem en waterstaatswerken binnen het beheergebied van het waterschap. In de Waterschapsverordening staan de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert. In de Waterschapsverordening staan ook regels over wanneer men bijvoorbeeld vergunning moet aanvragen of wanneer men iets moet melden en regels voor het oppompen van grondwater en het lozen van bepaalde stoffen in oppervlaktewater.

6.3.3 Grondwater

De provincie heeft als taak de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18 Omgevingswet). In de omgevingsverordening moet de provincie daarom regels opnemen voor het beschermen van de kwaliteit van het grondwater. Op grond van artikel 4.4 lid 2 het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wijst de provincie onder meer de grondwaterbeschermingsgebieden aan. De grondwaterbeschermingsgebieden liggen buiten het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Het IKC heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld. De bebouwing wordt daarmee grondwaterneutraal gebouwd en gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Er is geen geohydrologisch onderzoek nodig.

6.3.4 Waterberging

In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

Bij een toename aan oppervlakteverharding van 2.000 m2 of meer geldt een omgevingsvergunningplicht. Bij minder dan 2.000 m2 aan verharding geldt de zorgplicht uit 2.3 van de verordening. In bijna alle gevallen, waarin verharding plaatsvindt dient de toename aan verharding gelet op de waterschapsverordening te worden gecompenseerd door binnen hetzelfde peilgebied 10 procent van de oppervlakte ervan als verbreed of nieuw water te graven. Indien de verharding minder dan 800 m2 betreft is geen compensatie vereist.

Door het aanbrengen van bebouwing of verharding, komt neerslag versneld tot afvoer. Dat leidt tot wateroverlast op naburige percelen of in de openbare ruimte. De versnelde afvoer kan worden tegengegaan door het realiseren van een waterberging die vertraagd wordt geleegd. Het waterschap Amstel Gooi en Vecht hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m2 verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m2 in landelijk gebied 10% gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg.

In de huidige situatie is het perceel bebouwd en volledig verhard. De toekomstige inrichting voorziet in een IKC met een footprint van ten minste 1.150 m2 en 1.100 m2 buitenruimte welke als natuur-inclusief speelplein zal worden ingericht. De verharding van het perceel zal hierdoor afnemen, wat ten gunste komt voor de waterhuishouding van het perceel.

6.3.5 Waterkwaliteit

Voor de toekomstige bebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel, zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De aansluiting van het IKC zal, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen geen uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

6.3.6 Amsterdam Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor omgevingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

Op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart Amsterdam is aangegeven waar in Amsterdam de kans op regenwateroverlast groot is. Ook is informatie te vinden over welke maatregelen te nemen zijn in welke gebieden en waar rekening mee dient te worden houden bij het bedenken van oplossingen. Zo heeft grondwater invloed op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater. Op de kaart is ook aangegeven hoe hoog het water komt te staan volgens het model bij een bui van 120 mm in 2 uur.

Het besluitgebied maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. Er is geen sprake van een hoge grondwaterstand.

Er zijn 5 soorten oplossingen om met hemelwater om te gaan:

1. hemelwater vasthouden en bergen;

2. hemelwater afvoeren;

3. hemelwater infiltreren;

4. hemelwater gebruiken;

5. waterrobuust bouwen.

De gemeente Amsterdam heeft in mei 2021 een Hemelwaterverordening vastgesteld. Deze is opgenomen in het Omgevingsplan Amsterdam. Het bouwplan van het IKC zal hieraan worden getoetst en de uitgangspunten worden bij de tender voor het IKC meegegeven.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan.

6.4 Bezonning en windhinder

6.4.1 Bezonning

Voldoende zonlicht en schaduw zijn aspecten van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet). Hierdoor is het een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan. De rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. De gemeente heeft de vrijheid om deze zelf in te vullen.

TNO-norm

Het onderzoeksinstituut TNO heeft normen ontwikkeld om de gevolgen van een ontwikkeling voor de bezonning te beoordelen. Veel gemeenten hanteren deze bezonningsnormen als richtlijn. In onderzoeksrapporten over bezonning wordt daarom ook doorgaans verwezen naar deze normen. TNO kent een lichte en strenge bezonningsnorm:

- De lichte TNO-norm: minimaal 2 bezonningsuren per dag, gemeten in de periode van 19 februari tot 21 oktober (8 maanden).

- De strenge TNO-norm: minimaal 3 bezonningsuren per dag, gemeten in de periode van 21 januari tot 22 november (10 maanden).

Bij woningen wordt het aantal bezonningsuren gemeten op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

'Amsterdamse' bezonningsnorm

Amsterdam gebruikt doorgaans een eigen afgeleide bezonningsnorm bij projecten waar aan sterke verdichting wordt gewerkt. Deze Amsterdamse norm wordt gebruikt in bijvoorbeeld de gebieden Amstelstation, Amstel III, NDSM en Zuidas.

Deze norm is minder streng dan de TNO-normen. Volgens de Amsterdamse norm moeten er minimaal 2 bezonningsuren per dag zijn in de periode van 21 maart tot 21 september (6 maanden). Soms wordt enkel de bestaande bouw in de directe omgeving getoetst, soms ook de nieuwbouw, de binnentuinen of de openbare ruimte. Het gebruik van de Amsterdamse norm is eerder door de hoogste bestuursrechter acceptabel geacht voor het bestemmingsplan Zuidas-Strawinsky Zuidzijde (ABRvS 18 april 2018, ECLI:NL:RVS:201:1272).

Door Peutz is er een onderzoek gedaan naar de effecten van de bezonning op de omgeving. Uit het onderzoek blijkt dat enkele woningen korter dan de grens van 2 uur zon hebben in de woonkamer. Daar voldoet de bezonning niet aan de lichte TNO-norm. Voor een deel van de woningen geldt dat de bezonning ook in de referentiesituatie (huidige kantoorgebouw) niet voldoet aan dit criterium. Dat geldt ook voor de Amsterdamse bezonningsnorm. Op een beperkt aantal woningen ontstaat er extra schaduw. Echter is de situatie gunstiger dan de huidige planologische situatie, waarbij een maximum bouwhoogte van 20 meter is toegestaan. derhalve wordt qua bezonning voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.4.2 Windhinder

Windhinder is een aspect van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet). Hierdoor is het een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan. De Rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. De gemeente heeft de vrijheid om deze zelf in te vullen. In subparagraaf 4.2.4.6 van het Omgevingsplan zijn er beoordelingsregels opgenomen ten aanzien van windhinder. Voor een toelichting op de betreffende beoordelingsregels wordt verwezen naar paragraaf 10.6 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Voor hoogbouw, zijnde gebouwen hoger dan 30 meter, stelt het Omgevingsplan een onderzoek naar windhinder verplicht. Bij gebouwen lager dan 30 meter kan de omgevingsvergunning geweigerd worden als er bij het bevoegd gezag een redelijk vermoeden bestaat op onaanvaardbare windhinder en windgevaar.

Ten aanzien van het IKC is hiervan geen sprake. De beoogde bebouwing zal tegen de wachtgevel van de Hessenbergweg 109-119 worden gebouwd. De bebouwing wordt geplaatst in de meest dominante windrichting, waardoor de bebouwing als afschermende werking zal dienen voor de naastgelegen daktuin aan de Hessenbergweg 109-119.

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan.

6.5 Economische uitvoerbaarheid

6.5.1 Eigendomsverhouding en gemeentelijke grondexploitatie

De gronden van het besluitgebied zijn eigendom van de gemeente Amsterdam. Op 22 april 2021 heeft de gemeenteraad haar goedkeuring gegeven aan het Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, Bullewijk en Paasheuvelweggebied, met bijbehorende grondexploitatie. In de grondexploitatie zijn de kosten en opbrengsten in het gebied geraamd volgens de binnen de gemeente geldende systematiek. In deze exploitatiebegroting is rekening gehouden met alle relevante kosten en opbrengsten, waaronder: verwervingen, sloop van de gebouwen, bouwrijp maken, planvoorbereidingskosten, inrichting openbare ruimte, gronduitgiften.

Alle kosten voor opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn voor rekening van de ontwikkelende partijen.

6.5.2 Kostenverhaal

Afdeling 13.6 van de Omgevingswet bevat regels over kostenverhaal bij bouwactiviteiten en activiteiten vanwege gebruikswijzigingen. Kostenverhaal is verplicht voor kosten die zijn gemaakt voor werken, werkzaamheden en maatregelen in verband met (bouw)activiteiten. Kostenverhaal is niet aan de orde bij gronden die de gemeente, de provincie of de Staat in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft. Dan kunnen de hier bedoelde kostensoorten worden verrekend via de gronduitgifte of een aanpassing van de erfpachtcanon. Voor de overige gronden (vol eigendom) bevat afdeling 13.6 van de Omgevingswet de regeling voor kostenverhaal. Als in het omgevingsplan nieuwe bouw- of gebruiksmogelijkheden worden opgenomen wordt bepaald of gelijktijdig regels voor kostenverhaal moeten worden opgenomen. Als dit het geval is dan wordt een kostenverhaalsgebied aangewezen in het omgevingsplan. Een kostenverhaalsgebied is het gebied waarbinnen een gebiedsontwikkeling plaatsvindt, waar nieuwe activiteiten en werkzaamheden zijn voorzien waarvan de kosten worden verhaald. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar paragraaf 11.8 van de algemene toelichting bij het omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De gronden van het besluitgebied zijn eigendom van de gemeente Amsterdam, het kostenverhaal is dan verzekerd via het erfpachtstelsel. Afdeling 13.6 kostenverhaal uit de Omgevingswet is niet van toepassing en het aanwijzen van een kostenverhaalsgebied is daarom ook niet aan de orde.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van het kostenverhaal past goed binnen het systeem van de Omgevingswet, omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voor kostenverhaal voorop stelt.

6.5.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de rechtmatige uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven. De nadeelcompensatieregeling heeft een breder bereik dan de planschaderegeling uit de voormalige Wet ruimtelijke

ordening. Planschade had betrekking op inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een planologisch besluit, terwijl nadeelscompensatie betrekking heeft op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

De algemene regeling voor nadeelcompensatie is opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 4:126 t/m 4: 131 Awb). Hierin zijn opgenomen de grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over toekenning van nadeelcompensatie. De Omgevingswet (Ow) bevat een bijzondere regeling voor nadeelcompensatie die afwijkt van de Awb en daarom voorrang heeft boven de Awb. Als de schade veroorzaakt wordt door een besluit of handeling dat niet valt onder de Omgevingswet, dan kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling van de Awb. Als een bedrijf bijvoorbeeld schade lijdt als gevolg van een wegreconstructie die wordt uitgevoerd op grond van een verkeersbesluit, kan op grond van titel 4.5 Awb om nadeelcompensatie worden verzocht. Afdeling 15.1 is daarop namelijk niet van toepassing. De Wegenverkeerswet is niet opgenomen in de Ow.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

- rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of

- rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

- een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),

- een omgevingsvergunning (art. 15.1. lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt alleen het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan (ook wel: de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit). Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

Aanvragen om nadeelcompensatie kunnen binnen 5 jaar worden ingediend nadat benadeelde bekend is geworden met de schadeveroorzakende gebeurtenis. Als er beroep kan worden ingesteld tegen het schadeveroorzakende besluit kan de aanvraag pas worden ingediend binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het besluit.

Voor de wijze van behandeling van deze aanvragen heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 de Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 vastgesteld. Deze treedt in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van titel 4.5 van de Awb en de Omgevingswet.

Het college van B&W heeft op 21 december 2021 de Beleidsregel normaal maatschappelijk risico (NMR) van schade bij rechtmatig overheidshandelen vastgesteld. Hierin worden o.a. drempelpercentages van omzetschade en bagatelbedragen van schades vastgesteld die onder het NMR vallen.

De Lodewijck groep heeft een risico analyse op nadeelcompensatie opgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat er enkele onroerende zaken rondom het projectgebied in de directe invloedsfeer van de onderhavige ontwikkeling liggen en de eigenaren daardoor belanghebbende kunnen zijn bij een aanvraag om een tegemoetkoming in schade op voet van artikel 15.1 Ow. Als gevolg van de beoogde planologische ontwikkeling zal er sprake zijn van een planologisch nadelige situatie voor een aantal omliggende woonobjecten aan de noord- en oostkant van het projectgebied doordat uitzicht, verkeerhinder en de algemene situeringswaarde in enige mate worden aangetast.

Uit het onderzoek naar voorzienbaarheid blijkt echter dat de complexen aan de Hettenheuvelweg 50 en de Hessenbergweg 109-119 als voorzienbaar kunnen worden aangemerkt. De plannen voor het IKC waren in 2021 reeds bekend gemaakt, waardoor kopers van de woningen op de hoogte konden zijn van voorliggende ontwikkeling. Verder bestaan de omliggende complexen uit bedrijvigheid welke niet voor vergoeding

in aanmerking komen. De ontwikkeling van de Hessenbergweg 95 zal niet leiden tot een tegemoetkoming in nadeel-compensatie.

7 Participatie en bestuurlijk overleg

7.1 Inleiding

Voorafgaand aan ter inzagelegging van een ontwerpbesluit, is kennisgegeven van het voornemen om het omgevingsplan te wijzigen. In die kennisgeving is ook aangegeven of en op welke wijze participatie zou worden ingericht. Aangegeven is dat in het Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, Bullewijk en Paasheuvelweggebied budget is gereserveerd voor de aankoop van het perceel Hessenbergweg 95 om daar een IKC te realiseren. Over de actualisatie van het investeringsbesluit is participatie gehouden. Voor het wijzigen van het omgevingsplan zal niet opnieuw worden geparticipeerd, behoudens de wettelijke participatie conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het ontwerpwijzigingsbesluit zal ter inzage worden gelegd gedurende zes weken, zodat een ieder een zienswijze kan indienen. Het groene schoolplein van het toekomstige IKC zal openbaar zijn en tevens dienen als speelruimte in het hof aan de Hakusteeg. Tevens zal er een speelruimte voor het IKC gerealiseerd worden in het toekomstige Hondsrugpark. Over de inrichting van de speelpleinen zal participatie gehouden worden. Ook over het ontwerp van het schoolgebouw wordt participatie gehouden. Te zijner tijd zal hiervoor een participatieplan worden vastgesteld.

7.2 Bestuurlijk overleg

Het conceptontwerp omgevingsplan is voorgelegd aan de Provincie en het Waterschap. Zij hebben geen opmerkingen over het plan en zijn akkoord.

8 Onderdeelsgewijze toelichting bij Wijzigbijlage A

8.1 Inleiding

Wijzigbijlage A geeft met een was/wordt-weergave de wijzigingen aan die in de geldende hoofdregeling van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam worden aangebracht. Deze wijzigingen wordt onderdeels-gewijs aangegeven, aangeduid als onderdeel A en B. In de volgende paragraven zullen onderdeel A en B inhoudelijk worden toegelicht.

8.2 Onderdeel A: Wijziging rooilijn (artikel 5.20)

Met onderdeel A wordt voorzien in een wijziging van artikel 5.20. Dat artikel bevat een bepaling voor de voorgeschreven rooilijn. In dit artikel is de aanduiding rooilijn om technische redenen vervangen door de aanduiding rooilijn-A.

8.3 Onderdeel B: Overzicht Informatieobjecten

Bijlage II van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam bevat een overzicht van informatieobjecten. Met informatieobjecten wordt gedoeld op geografische begrenzingen van het werkingsgebied van regels, of geografische begrenzingen van locaties waarnaar in regels wordt verwezen. Ook kan het gaan om de normwaarde van omgevingsnormen of omgevingswaarden die op een bepaalde locatie gelden. Dergelijke informatieobjecten maken onderdeel uit van de regels. Vanuit de regels wordt een koppeling gelegd naar dergelijke informatieobjecten. Ze zijn als bijlage opgenomen bij de regels. In de viewer van het Digitale Stelsel Omgevingswet kunnen de regels in samenhang met deze informatieobjecten worden geraadpleegd.

In de regels worden informatieobjecten aangegeven als 'aanduiding'. Met onderdeel B wordt een aantal van deze informatieobjecten gewijzigd. Voor een deel gaat het om wijziging van de geometrie en normen van informatieobjecten. Die wijzigingen houden verband met het vervangen van het bestemmingsplan en het aanpassen van de begrenzing van de aanduiding voor het besluitgebied.

Met de wijziging van de begrenzing van de aanduiding wordt bepaald waar het IKC is toegestaan, waar groen mag komen, en waar gebouwd mag worden tot welke hoogte. Het resultaat van deze wijzigingen is het beste te zien in de viewer Regels op de kaart. Daar kan het omgevingsplan locatiegericht worden geraadpleegd.

Gemeente Amsterdam

I Bijlagen

1 Akoestisch onderzoek stemgeluid schoolplein

Akoestisch onderzoek stemgeluid schoolplein

2 Akoestisch onderzoek omgevingsgeluid

Akoestisch onderzoek Omgevingsgeluid

3 Archiefonderzoek bodem

Archiefonderzoek bodem

4 Verkennend bodemonderzoek

Verkennend bodemonderzoek

5 Archeologisch onderzoek

Archeologisch onderzoek

6 Verkeersonderzoek

Verkeersonderzoek

7 Quickscan Flora en Fauna

Quickscan Flora en Fauna

8 Vervolgonderzoek beschermde soorten

Vervolgonderzoek beschermde soorten

9 Stikstofonderzoek

Stikstofonderzoek

10 Aeriusberekening bouw

Aeriusberekening bouw

11 Aeriusberekening gebruik

Aeriusberekening gebruik

12 Risicoanalyse nadeelcompensatie

Risicoanalyse nadeelcompensatie

13 Bezonningsonderzoek

Bezonningsonderzoek

Gemeente Amsterdam

II Overzicht Documentenbijlagen

Akoestisch onderzoek stemgeluid schoolplein	/join/id/publdata/gm0363/2026/907afa1297274063843fda7231f98ee7/nld@2026-08-25,08572814
Akoestisch onderzoek Omgevingsgeluid	/join/id/publdata/gm0363/202695c143b60bcf4df8457022657 8db011/nld@2026-08-25,08572814
Archiefonderzoek bodem	/join/id/publdata/gm0363/2026/085293643299412e892719de128757 9a/nld@2026-08-25,08572814
Verkennend bodemonderzoek	/join/id/publdata/gm0363/2026/518aec336a384b17b2cf7c3bbbcb7b50/nld@2026-08-25,08572814
Archeologisch onderzoek	/join/id/publdata/gm0363/2026/bc1f8cfa6aad4797bcd5663125c7fb86/nld@2026-08-25,08572814
Verkeersonderzoek	/join/id/publdata/gm0363/20268b4eac40159 4fc299c634ff303b911e/nld@2026-08-25,08572814
Quickscan Flora en Fauna	/join/id/publdata/gm0363/20262150fe3ca06a4d16a6e5de18934b9904/nld@2026-08-25,08572814
Vervolgonderzoek beschermde soorten	/join/id/publdata/gm0363/2026/d1840e4b05a64869a4f11f0d56c74d3a/nld@2026-08-25,08572814
Stikstofonderzoek	/join/id/publdata/gm0363/2026914beba6fd3c485396da40c3edd8a62a/nld@2026-08-25,08572814
Aeriusberekening bouw	/join/id/publdata/gm0363/2026/fd99b8becdf34aafaeeed6bd05bc549a/nld@2026-08-25,08572814
Aeriusberekening gebruik	/join/id/publdata/gm0363/20265397645 86d244ef1a53731be0f3b125/nld@2026-08-25,08572814
Risicoanalyse nadeelcompensatie	/join/id/publdata/gm0363/20260dc841b66e154192a30dd45d1881a7bb/nld@2026-08-25,08572814
Bezonningsonderzoek	/join/id/publdata/gm0363/2026/d077dca70a1d499db45210dbef010627/nld@2026-08-25,08572814