

**Ruimtelijke onderbouwing  
School Heathrowstraat 5 Amsterdam**



**GOEDE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

| Ons kenmerk : HZ\_WABO-2012-005002  
Plaatsaanduiding : Heathrowstraat 5 Amsterdam  
Projectbeschrijving : Transformatie kantoor naar school  
Behandeld door : M. El Azouzi (DMB), L. Schouten (DRO) en G. Lommers (OGA)  
Datum indiening : 24 april 2012

## Projectomschrijving

Het betreft hier een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de realisatie van een school op het perceel Heathrowstraat 5 te Amsterdam. Het pand bevindt zich in het kantorengedebied rondom station Sloterdijk.

Het bestaande pand wordt getransformeerd van kantoor naar school. De transformatie bestaat uit het veranderen van de inrichting en het oprichten van een dakopbouw van 2 verdiepingen t.b.v. de realisatie van een gymzaal. De dakopbouw zal 4,5 meter aan de voorgevel uitsteken. De totale bouwhoogte wordt inclusief dakopbouw 14,84 meter.



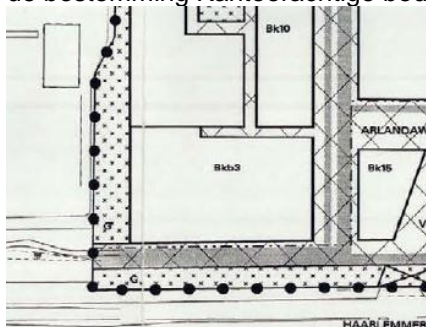
Het Orion College De Wetering betreft een school voor het Voortgezet Speciaal Onderwijs (VSO) met circa 130 leerlingen in de leeftijd van 12-18 jaar.

De leerlingen die onderwijs aan de Wetering volgen zijn leerlingen met een sociaal-emotionele gedragsproblematiek (Cluster 4) die om extra aandacht vragen. Daarom zijn de klassen niet groter dan 10 leerlingen en is er een gedegen zorgstructuur binnen en buiten de school aanwezig. Een ander belangrijk kenmerk van de Wetering is dat het sterk praktijkgericht is. Leerlingen volgen naast theorielessen veel praktijklessen en interne en externe stages vormen een belangrijk onderdeel van het curriculum. De school heeft op teldatum 1 oktober 2011 een leerlingenaantal van 132. Uit de prognose blijkt dat het leerlingenaantal van de Wetering de komende jaren redelijk stabiel blijft, variërend tussen 120 en 130 leerlingen..

## Juridisch planologische situatie

Bij besluit van 17 april 1996 heeft de raad van de gemeente Amsterdam het bestemmingsplan 'Amsterdam Teleport' vastgesteld. Het bestemmingsplan is op 9 maart 1999 onherroepelijk geworden. Op 19 juli 2000 heeft de raad van Amsterdam de 1<sup>e</sup> herziening bestemmingsplan 'Amsterdam Teleport' vastgesteld. Deze 1<sup>e</sup> herziening is op 22 juni 2001 in werking getreden. Teleport is gelegen in het westen van de stad, rondom station Sloterdijk. Dit bestemmingsplan maakt voornamelijk de realisatie van kantoren mogelijk.

De school wordt gerealiseerd in een bestaand pand aan de Heathrowstraat 5. Voor dit perceel geldt de bestemming Kantoorachtige bedrijven (Bkb3).



De voor kantoorachtige bedrijven aangewezen gronden zijn bestemd voor kantoorachtige bedrijfsgebouwen, met inbegrip van daarbij behorende nevenruimten en portiersloges, gebouwde parkeervoorzieningen, tuinen en erven, groenvoorzieningen, rijwegen, fiets- en voetpaden en sierwater.

Onder kantoorachtige bedrijven wordt verstaan: een bestemming als bedrijf waarbij geldt, dat per gebouw de vloeroppervlakte ten behoeve van kantoren ten minste 30% bedraagt.

Op bestemmingsvlak Bkb 3 mogen gebouwen worden opgericht ten behoeve van kantoorachtige bedrijven met een maximale bruto vloeroppervlakte van 10.100 m<sup>2</sup>. De toegestane maximale

bouwhoogte is 15 meter. De te realiseren dakopbouw (14,84 meter hoog), past binnen de toegestane maximale bouwhoogte.

Een school op deze locatie past niet binnen de gebruiksbeperkingen van het bestemmingsplan.

Besloten is medewerking te verlenen aan de realisatie van de school en middels een procedure op grond van artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3 van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen. De voorliggende onderbouw vormt de ruimtelijke onderbouw bij de omgevingsvergunning.

## **Ruimtelijke onderbouw van het project**

### **1. Beleid rijk, regio en provincie**

Er is op het schaalniveau van deze aanvraag geen specifiek ruimtelijk beleid van rijk, regio en provincie van toepassing.

### **2. Beleid gemeente**

#### ***Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam'***

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Over Teleport is in de Structuurvisie het volgende opgenomen. Gelet op ontwikkelingen op de kantorenmarkt is heroriëntatie op de (stedelijke) functie van het Teleportgebied in de komende jaren aan de orde. Het doorbreken van de monofunctionaliteit is daarbij een voor de hand liggende mogelijkheid: verkleuring van werkgebied naar verblijfsgebied. Het toevoegen van scholen in het plangebied levert een bijdrage aan deze verkleuring.

### **3. Milieu- en omgevingsaspecten**

#### **3.1 Verkeerskundige aspecten**

De bereikbaarheid van het projectgebied per openbaar vervoer is uitstekend, door de ligging in de directe nabijheid van treinstation Sloterdijk. Dit station heeft onder andere een snelle verbinding naar Amsterdam-Centraal, Schiphol, Haarlem en Zaanstad. Station Sloterdijk is tevens een metrostation met verbindingen naar zuid- en oostkant van Amsterdam. Het busstation is in 2010 verplaatst naar maaiveldniveau en opgewaarderd. Dit maakt het gebied uitermate geschikt voor grote groepen mensen.

Het Orion College betreft een regionale school waarbij de leerlingen, vanwege het speciale karakter van de school, voor 90% met het openbaar vervoer komt.

Het terrein vóór de school is uitgegeven aan het betreffende pand. Op dit moment zijn hier 33 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit aantal is gerelateerd aan een kantoorbestemming. Voor kantoren geldt een parkeernorm van 1:125 in dit gebied. De bestaande parkeerplaatsen bij het kantoorpand (op uitgegeven terrein), zullen grotendeels getransformeerd worden naar de buitenruimte voor de school.

Voor scholen in het gebied Teleport geldt volgens het locatiebeleid en de CROW-normen een norm van minimaal 0.375 parkeerplaats tot maximaal 1.0 parkeerplaats per lokaal. In voorliggend geval wordt voldaan aan de laagste norm, gezien het feit dat het een school betreft met in de directe nabijheid een openbaar vervoerknooppunt waardoor sprake is van een zeer lage verkeersaantrekkende werking. Het Orion College heeft 11 theorielokalen (10 leerlingen/lokaal) en 5 praktijklokalen en de verwachting is dat het aantal leerlingen de komende jaren gelijk blijft. In het huidige buitenruimteontwerp worden 8 parkeerplaatsen gehandhaafd. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde parkeernorm

### 3.2 Geluid

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh).

De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

Voor de transformatie van het kantoorpand Heathrowstraat 5 naar een school is door M+P een akoestisch onderzoek uitgevoerd (M+P.PRE.12.02.1, 11 juni 2012). Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het overgangsrecht van de gewijzigde Wet geluidhinder. Dit betekent dat gerekend is met de meet- en rekenvoorschriften vallend onder de 'oude' wetgeving.

De school met leslokalen wordt gevestigd op de eerste twee verdiepingen van het kantoorgebouw. De gymzaal die op het dak gerealiseerd wordt is geen leslokaal en hoeft niet in de berekeningen meegenomen worden als geluidgevoelig.

#### *Geluidsbronnen*

Rondom de kavel Heathrowstraat 5 zijn diverse geluidbronnen gelegen.

Voor de wettelijke toetsing zijn de volgende (spoor)wegen beschouwd:

- N200 Haarlemmerweg S103
- Lokale binnenstedelijke wegen
- Spoorlijn Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal
- Spoorlijn Amsterdam Sloterdijk-Utrecht/Schiphol.

Tevens ligt het traject op de Hemboog dicht bij de kavel. De zone van deze spoorweg is echter 100 meter, waardoor deze buiten beschouwing gelaten mag worden. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is deze spoorboog toch meegenomen in de geluidsbelasting afkomstig van railverkeer.

De kavel Heathrowstraat 5 is niet gelegen op een gezoneerd industrieterrein, maar valt wel binnen de geluidzone van het industrieterrein Westpoort. De geluidsbelasting van het gezoneerd industrieterrein westpoort is meegenomen in de berekening van dit akoestisch onderzoek.

#### *Geluidsbelasting (dagperiode)*

In onderhavig geval is sprake van dagonderwijs. De geluidsbelasting in de dagperiode is lager dan die voor het gehele etmaal. Dit is met name zo voor het industrielawaai. De uit de berekeningen te trekken conclusies zijn dan ook gunstiger.

Uit de berekeningen blijkt dat alleen vanwege de N200 (Haarlemmerweg) de voorkeursgrenswaarde (48 dB) wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting afkomstig van de N200 bedraagt  $L_{day} = 57$  dB. Dit is een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde  $L_{den} = 53$  dB voor buitenstedelijke wegen van 4 dB. De maatgevende geluidsbelasting treedt op bij de zuidgevel. Er is daarom vanwege de N200 een dove gevel benodigd om de functie mogelijk te maken. Dit betreft de zuidgevel.

Verder is een ontheffing voor een hogere grenswaarde benodigd van  $L_{den} = 53$  dB voor de zijgevel. Deze ontheffing past binnen het beleid inzake hogere grenswaarden van de gemeente Amsterdam (de school heeft een geluidsluwe gevel aan de noordzijde) en aan het transformatiebeleid (geen aanvullende eisen bij hogere waarde procedure).

Aangezien een dove gevel wordt toegepast en de zijgevels een verhoogde geluidsbelasting hebben, dient de geluidswering van de geluidsbelaste gevels te worden beschouwd. Er zijn

geluidsisolerende gevelvoorzieningen nodig om te voldoen aan de eisen uit de *Wet Geluidhinder* en het *Bouwbesluit 2012*.

Vanwege de andere wegen, industrieterrein Westpoort en het railverkeer voldoet de geluidsbelasting aan de grenswaarden. Het akoestisch onderzoek is als bijlage bijgevoegd.

#### *Onderzoek geluidswering gevel*

M+P raadgevende ingenieurs heeft een rapport (M+P.PRE.12.02.3, 11 juni 2012) opgesteld waarin wordt aangegeven welke geluidswerende voorzieningen voor de uitbreiding en verbouwing van het pand aan de Heathrowstraat 5 moeten worden getroffen om te kunnen voldoen aan de eisen gesteld in het *Bouwbesluit 2012*.

De geluidsbelasting op de zuidgevel bedraagt maximaal 57 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt hierdoor overschreden. De zuidgevel dient als zogenaamde dove gevel te worden uitgevoerd om de functiewijzigingen mogelijk te maken in het kader van de *Wet Geluidhinder*. Op de overige gevels wordt de maximale ontheffingswaarde niet overschreden. Deze gevels hoeven dus niet doof uitgevoerd te worden. Wel dienen bij deze gevels en bij de dove gevel geluidswerende voorzieningen toegepast te worden.

Omdat de geluidsbelasting relatief laag is, zijn de voorzieningen beperkt en bestaan grofweg uit het toepassen van de volgende materialisatie bij de verblijfsruimten aan de geluidsbelaste oost-, zuiden westgevel:

- geluidsisolerende gevelopbouw, uitgevoerd in een steenachtige constructie;
- standaard thermisch isolerende beglazing;
- goede (enkele) kier- en naaddichting;
- geluidsisolerende dakopbouw, steenachtig met een massa van ten minste 100 kg/m<sup>2</sup>;
- vastzetten en afdichten van de draaiende geveldelen bij de zuidgevel.

Verder is een volledig mechanische ventilatie verondersteld. Ook dit heeft een bijdrage aan de geluidswering vanwege de afwezigheid van ventilatieroosters.

Het onderzoek naar de geluidswering van de gevels is als bijlage bijgevoegd.

### **3.3 Luchtkwaliteit**

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de *Wet milieubeheer*, ook wel de *Wet luchtkwaliteit* genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden.

Het pand aan de Heathrowstraat 5 ligt in het gebied Teleport, waarvoor een nieuw bestemmingsplan Sloterdijk wordt voorbereid. Teleport is een monofunctioneel gebied met voornamelijk kantoren. In het nieuwe bestemmingsplan worden naast kantoren meer functies mogelijk gemaakt, waaronder ook onderwijsvoorzieningen. Om deze nieuwe functies mogelijk te maken is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door M+P raadgevende ingenieurs. De in dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens zijn tevens voor het luchtkwaliteitsonderzoek voor de school gebruikt.

Voor de transformatie van het pand aan de Heathrowstraat 5 van kantoor naar schoolgebouw heeft M+P (M+P.PRE.12.02.2, 11 juni 2012) de luchtkwaliteit ter plaatse van de school in beeld gebracht. Het onderzoek richt zich op de concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Voor de overige stoffen uit de *Wet luchtkwaliteit* worden in Nederland normaliter de geldende normen niet (meer) overschreden.

#### Relevante bronnen

Een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen vormt het verkeer. Met name langs snelwegen worden relatief hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen verwacht. De luchtkwaliteit is echter niet alleen afhankelijk van emissies door het verkeer, maar ook van de zogenaamde achtergrondconcentratie van de luchtverontreinigende stoffen. Deze achtergrondconcentratie verschilt per regio. Het pand aan de Heathrowstraat 5 ligt vlakbij industrieterrein Westpoort en diverse rijkswegen. Als gevolg hiervan zijn de achtergrondconcentraties van de diverse stoffen vrij hoog te noemen.

Relevante bronnen in het gebied zijn:

- wegverkeer van lokale binnenstedelijke wegen in het plangebied
- wegverkeer van omliggende Rijkswegen, de Rijksweg A10, S103 (N200 Haarlemmerweg) en de Westrandweg A5;
- industrieterrein Westpoort.

De bijdrage van de Rijkswegen en industrieterrein Westpoort aan de luchtkwaliteit op het plangebied is voldoende verdisconteerd in de lokale achtergrondconcentraties (GCN-kaart), een jaarlijkse uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M).

#### Resultaten onderzoek

De luchtkwaliteit is bepaald voor de autonome situatie 2011/2012 en de toekomstige situatie 2020 aan de hand van de Monitoringstool 2011 en met aanvullende CARII berekeningen.

In de Monitoringstool is de autonome ontwikkeling opgenomen, dat wil zeggen zonder de ontwikkelingen die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. Voor de autonome situatie geldt, zonder ontwikkeling van het nieuwe bestemmingsplan, dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Uit de verkeersrapportage blijkt dat de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkelingen van het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van de autonome ontwikkeling met minder dan 2% toeneemt. De verkeersintensiteit neemt vanwege de ontwikkeling in 2020 op de S103 Haarlemmerweg (voor de Heathrowstraat 5) met 3,6% toe. Met een verkeerstoename van 3,6% zal nog steeds aan de grenswaarde (van 40 µg/m<sup>3</sup> in 2015) voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) worden voldaan.

Voor de relevante binnenstedelijke wegvakken is uitgegaan van een 'worst case' benadering. Met de intensiteiten voor 2023 zijn berekeningen gemaakt met de achtergrondconcentraties die gelden in de jaren 2012 en 2020.

De maximale concentraties fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) treden op aan de Radarweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat zowel in 2012 als 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Verwacht wordt dat de concentraties na 2020 en verder zullen afnemen vanwege strengere emissienormen en bijgestelde achtergrondconcentraties.

#### Gevoelige bestemmingen

Het pand Heathrowstraat 5 ligt op circa 48 meter van de wegrand van de Haarlemmerweg N200. Volgens het Besluit gevoelige bestemmingen kunnen gevoelige bestemmingen, zoals een school en kinderopvang, alleen gebouwd worden als er geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Dit wil zeggen dat ter plaatse van deze bestemmingen geen beroep gedaan kan worden op het *Besluit Niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)* en dat de lokale luchtkwaliteit altijd onderzocht moet worden.

Uit de rekenresultaten voor luchtkwaliteit, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> naar de toekomst toe afnemen. Er is dus geen sprake van (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof.

De Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam staat in principe niet toe dat er nieuwe onderwijslocaties gerealiseerd worden binnen 300 m van een Rijksweg of 50 m van een stedelijke hoofdweg. Hoewel de Haarlemmerweg N200 een Rijksweg is komt het karakter overeen met dat van een stedelijke hoofdweg. Het pand Heathrowstraat 5 ligt voor een klein deel binnen 50 meter van de Haarlemmerweg.

Deze Richtlijn geldt niet voor de transformatie van bestaande kantoorgebouwen. Voor nieuwbouw binnen het bestaande gebied blijft de Amsterdamse Richtlijn wel van kracht.

In onderhavig geval is er sprake van transformatie van een kantoorpand naar een school. Daarbij is er geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit is er dan ook geen bezwaar om de school in het pand Heathrowstraat 5 te realiseren.

### 3.4 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het projectgebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft.

In het huidige en toekomstige gebruik worden geen gevaarlijke stoffen en goederen opgeslagen of in installaties conform artikel 4 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) gebruikt. Op basis van de activiteiten is het project geen inrichting die conform artikel 4 van het BEVI risico's oplevert voor de omgeving. Het onderzoek externe veiligheid richt zich daarom op het inventariseren van de risico's van objecten in de omgeving van het project en de gevolgen die de uitbreiding hiervoor kan hebben.

#### **Risico's in de omgeving van de projectlocatie**

In de omgeving van de projectlocatie kunnen activiteiten plaatsvinden die risico's voor de omgeving opleveren. In het algemeen zijn activiteiten die risico's kunnen opleveren:

- buisleidingen;
- inrichtingen;
- wegtransport;
- spoorwegen;
- vaarwegen.

#### **Buisleidingen**

Ten noorden van het plangebied liggen 3 aardgashoofdtransportleidingen. Het pand Heathrowstraat 5 ligt niet binnen het invloedsgebied van deze aardgastransportleidingen. Buisleidingen zijn daarom geen risicobron. Deze worden in de risicobenadering om die reden buiten beschouwing gelaten.



Invloedsgebied blauw gearceerd

#### **Risicovolle inrichtingen**

Het pand Heathrowstraat 5 ligt binnen het invloedsgebied van Chemtura Netherlands B.V. Dit BEVI-bedrijf is gevestigd aan Ankerweg 18 en valt onder het bevoegd gezag van de provincie. De risicogegevens zijn afkomstig uit de QRA van 28 maart 2006.

#### **Plaatsgebonden risico**

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour grotendeels binnen het eigen terrein blijft; buiten het eigen terrein reikt deze contour maximaal enkele tientallen meters over aangrenzend water. De plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour PR rondom het bedrijf ligt in ieder geval buiten het plangebied. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het PR, omdat dit plan niet leidt tot de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PR-contour.





Plaatsgebonden risicocontour Chemtura (rode lijn rechtsboven)

### *Groepsrisico*

In de QRA uit 2006 is geen invloedsgebied voor het groepsrisico uitgerekend, maar de maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling is volgens de QRA gelijk aan 4200 meter. Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) de rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (PGS-15) geactualiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan "De Houthaven" zijn in november 2008 door AVIV nieuwe risicoberekeningen gemaakt met deze geactualiseerde rekenmethodiek. Daaruit bleek dat de maximale afstand tot 1% kans op overlijden gereduceerd was tot circa 1060 meter.

Op verzoek van de provincie heeft Chemtura een nieuwe QRA laten maken (d.d. 24 juni 2011). Uit deze QRA blijkt dat de maximale effectafstand op grond van de nieuwe rekenmethodiek nog iets kleiner is geworden, namelijk 925 meter. In de nieuwe omgevingsvergunning voor Chemtura zal deze afstand worden vastgelegd als invloedsgebied voor het groepsrisico.

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Het pand Heathrowstraat 5 ligt op meer dan 2000 meter van Chemtura en dus ruim buiten de nieuw berekende maximale effectafstand van 925-1060 meter. Het plan heeft derhalve geen invloed op het groepsrisico van Chemtura.

*Een actuele QRA met kleinere risicocontouren is gereed, maar moet door de provincie nog in de vergunning worden opgenomen.*

### **Vervoer risicovolle stoffen over de weg**

Het plan ligt buiten de 200-meter risicozone van de A10-west, zodat de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over de A10-west niet tot beperkingen voor het plan leiden.



Het plan ligt op relatief korte afstand van de Haarlemmerweg (48 meter). Over deze weg worden weinig gevaarlijke stoffen getransporteerd en uit de berekeningen voor het Basisnet Weg blijkt dat het plaatsgebonden risico op deze weg kleiner is dan  $10^{-6}$  per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het groepsrisico in de huidige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, evenals na realisatie van het plan.

Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam legt beperkingen op aan ontwikkelingen nabij rijkswegen (geen objecten voor beperkt zelfredzame personen binnen de 100%-letaliteitsgrens), omdat de risico's langs die wegen het hoogst zijn. De Haarlemmerweg is een rijksweg, maar kan gezien worden als een stedelijke hoofdweg.

Onder beperkt zelfredzame personen wordt verstaan:

Personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. De volgende personen/groepen worden in ieder geval als minder zelfredzaam gedefinieerd:

- kinderen onder 12 jaar;
- zieken;
- bejaarden;
- gehandicapten.

In het geval van het Orion College in het pand Heathrowstraat 5 is er geen sprake van de aanwezigheid van kinderen onder de 12 jaar, zodat dit uitgangspunt niet relevant is voor het plan (de risico's zijn niet hoog). Daarnaast streeft het uitvoeringsbeleid naar een groepsrisico dat beneden de oriëntatiewaarde ligt. Op beide punten voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

Het project ligt op een afstand van minder dan 200 meter van lokale wegen zoals Radarweg, Zaventemweg, Teleportboulevard, Tempelhofstraat, Arlandaweg, en Subangstraat. Uit de berekeningen voor het Basisnet blijkt dat op geen van de gemeentelijke wegen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt overschreden.

### ***Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor***

Het pand Heathrowstraat 5 ligt buiten de 200 meter risicozone van de spoorlijnen Sloterdijk-Schiphol en Amsterdam-Haarlem, zodat de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over het spoor niet tot beperkingen voor het plan leiden.

### ***Vaarwegen***

Binnen een staal van 200 meter van het projectgebied liggen geen vaarwegen. Deze worden in de risicobenadering daarom buiten beschouwing gelaten.

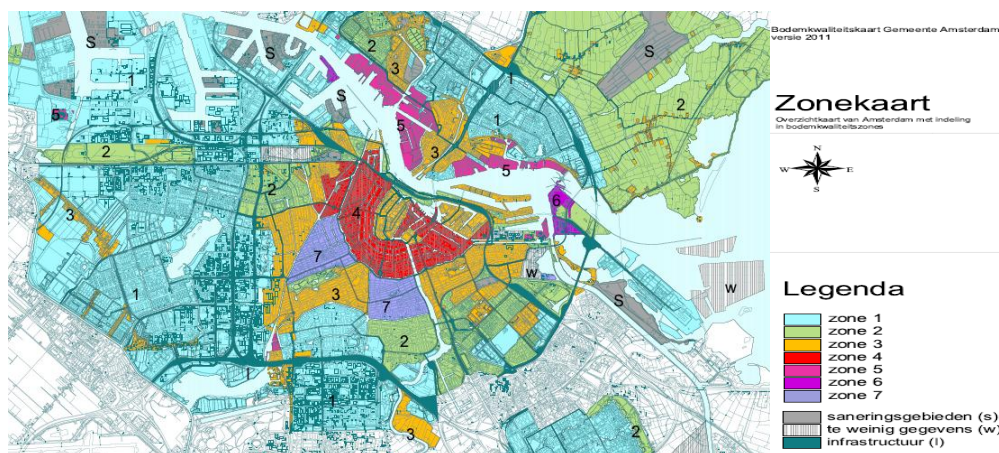
## **3.5 Luchthavenindelingenbesluit**

Het plangebied valt buiten het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit.

## **3.6 Bodem**

Het plangebied rondom station Sloterdijk is in de jaren zestig en zeventig opgehoogd met (schoon) zeezand in een laagdikte variërend van 3 tot 5 meter. Ten tijde van de aanvankelijke inrichting van het gebied was de bodem dan ook nagenoeg schoon. In het plangebied vestigden zich met name schone bedrijven (kantoren) die met hun activiteiten de bodem nauwelijks belastten.

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer (4 april 2012). Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 1 gebied. De grond in dit gebied is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.



De gronden gedefinieerd als zone 1 hebben een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 *Wbb* vereist indien meer dan 50 m<sup>3</sup> wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding *Besluit bodemkwaliteit* vereist, ongeacht de hoeveelheid).

In de Nota Bodembeheer is tot doel gesteld de grond in het plangebied schoon te houden en er is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit aan de realisatie van de school in een bestaand kantoorpand in de weg zal staan.

### **3.7 Water**

De aanvraag om omgevingsvergunning betreft het transformeren van een bestaand kantoorgebouw naar een school. Op het dak van het pand wordt een gymzaal gerealiseerd. De buitenruimte wordt gerealiseerd op de bestaande verharde parkeerplaatsen bij het kantoorgebouw. De transformatie zal niet leiden tot een toename van verhard oppervlak. Compensatie van wateroppervlak is niet aan de orde. Ten opzichte van de huidige situatie brengt het project ook geen demping van oppervlakte water met zich mee en heeft wat dat betreft geen invloed op de waterhuishouding in het gebied.

Aandachtspunt bij het ontwikkelen van het project is dat het toepassen van uitloogbare materialen wordt vermeden. Tevens zal afvoer van hemelwater door middel van een gescheiden stelsel plaats vinden.

### **3.8 Flora en fauna**

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten actief: de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. De polder Westzaan, ten westen van Zaanstad, het Oostzanerveld en het Twiske zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten op deze gebieden worden niet verwacht.

In het plangebied liggen geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. De Brettenzone maakt deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Ook op deze natuurzone vallen geen negatieve effecten te verwachten.

#### *Soortbescherming*

De huismus is een vogelsoort die voorkomt op de Rode Lijst van de Flora en faunawet en genieten een zogenoemde jaarronde bescherming. Dat betekent dat de huismus ook buiten het broedseizoen is beschermd. Voor het in stand houden van een kolonie mussen is het van belang dat zowel nestgelegenheid als rust- en verblijfplaats beschermd worden. Voor wat betreft de nestvorming maakt de huismus met name gebruik van ruimtes onder dakpannen. Naast nestruimte is dekking in de vorm van dichte gevelbegroeiing (*Hedera helix*) of dichte struiken, bijvoorbeeld coniferen nodig. Hierin kunnen de huismussen zich verbergen voor predatoren. Ten derde heeft de huismus voedsel nodig, bijvoeren in de winter door mensen draagt positief bij aan de instandhouding van de huismus.

Uit het natuurwaardenonderzoek Teleport (december 2011) komt naar voren dat er een groepje huismussen aanwezig is in de omgeving van het pand Heathrowstraat 5. Het nu aanwezige gebouw leent zich qua architectuur en bouwtype (geen dakpannen, nisjes, goten, etc.) niet als een gebouw waar de huismus een nestgelegenheid zal creëren. Daarbij is er op het pand geen gevelbegroeiing aanwezig. Ten westen van het pand bevinden zich een aantal (dichte) struiken. Deze struiken staan rondom het parkkeeterrein behorende bij het pand Heathrowstraat 10 en maken geen onderdeel uit van het perceel Heathrowstraat 5. Deze struiken zullen niet verwijderd worden. Tussen de panden Heathrowstraat 3 en 5 (aan de zuidzijde) staat tevens een aantal struiken en bomen. Deze struiken en bomen worden eveneens niet verwijderd ten behoeve van de transformatie. Er zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van verstoring van het aanwezige groen in de omgeving en ook geen

sprake van aantasting van nest-, rust en/of verblijfplaatsen van de huismus. Er zal dan ook geen ontheffing van artikel 11 van de Flora en faunawet nodig zijn.

Onder het pand Heathrowstraat 5 zijn tevens vossenholen aangetroffen. De vos valt onder de algemene soorten (tabel 1) van de Flora en faunawet. Voor de vos geldt de lichtste vorm van bescherming. Als deze soorten op een locatie voorkomen en het werk valt onder bestendig beheer en onderhoud, of onder een ruimtelijke ontwikkeling of inrichting dan geldt daarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Er hoeft dan geen ontheffing te worden aangevraagd.

De ruimtelijke ontwikkeling die in het pand Heathrowstraat 5 plaatsvindt betreft de transformatie van een kantoorpand tot school. Er zullen met name verbouwingen in het pand plaatsvinden. Tevens wordt er een gymzaal op het dak van het pand gerealiseerd. Deze wordt op het dak aan de noordzijde van het pand gerealiseerd. De interne verbouwing en de realisatie van de gymzaal heeft geen invloed op de vossenholen die zich aan de west- en oostgevel van het pand bevinden. Daarbij zal rekening gehouden worden met de instandhouding van de vossenholen. In onderhavig geval geldt dan ook een vrijstelling van de verbodsbepaling.

### **3.9 Cultuurhistorie en archeologie**

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is het cultuurhistorisch verleden van het plangebied rondom station Sloterdijk onderzocht en in kaart gebracht om daarmee een beeld te krijgen van de archeologische c.q. cultuurhistorische waarden binnen het plangebied (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Teleport Westpoort, januari 2012).

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat voor het gehele plangebied, met uitzondering van een smalle strook langs de Haarlemmervaart, een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring geldt. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt daarom bij alle bodemingrepen.

Omdat de ontwikkeling van het plangebied Sloterdijk van recente datum is, zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentieel monumentwaardige gebouwen en/of structuren. Omdat er geen ingrijpende veranderingen voor dit plangebied zijn, wordt dat op dit moment niet noodzakelijk geacht.

De realisatie van de school in een bestaande kantoorpand vormt dan ook geen belemmering voor de cultuurhistorie en archeologie in het plangebied.

## **4. Motivering projectbesluit**

Het pand Heathrowstraat 5 is gelegen in het kantorengedebied rondom station Sloterdijk. Sprake is van een monofunctioneel kantorengedebied. Overdag wordt het gebied weliswaar goed gebruikt – er werken ca. 20.000 mensen – maar 's avonds na kantoor tijd is er niets te doen. Omdat de schaarse en enigszins weggestopte lunchcafés aan het einde van de middag sluiten, hebben werknemers en reizigers weinig redenen om ook ná kantoor tijd in het gebied te blijven. De leegstand van het gebied bedroeg 19% in 2011, niet meer dan in de overige kantorengedebieden in Amsterdam. Een deel van de kantoren is echter grootschalig met de daarbij behorende grootschalige gebruikers. Wanneer één van deze gebruikers vertrekt, of minder ruimte nodig heeft, kan het leegstandspercentage substantieel toenemen, dit vormt dus een bedreiging voor het gebied.

De afgelopen jaren zijn er verschillende rapporten uitgebracht waarvan de conclusie telkens hetzelfde was: het voorzieningenaanbod in het gebied is achtergebleven bij het aantal gebruikers van het gebied. In het station en rond het stationsplein is een beperkt volume aan consumentverzorgende detailhandel, horeca en diensten aanwezig. Deze voorzieningen zijn voornamelijk gericht op reizigers. Daardoor zijn ze kleinschalig en kort in gebruik en liggen voornamelijk in het stationsgebouw. Voorzieningen voor de werknemers in het gebied zijn er nauwelijks.

Toch vormen deze omstandigheden een kans; door de huidige situatie kunnen de gemeente en marktpartijen op een nieuwe manier nadenken over het gebied. Toevoegen van nieuwe functies is altijd een grote wens geweest van werkgevers, werknemers en bezoekers zodat er meer levendigheid ontstaat, zowel tijdens als na kantoor uren. Financieel was dit echter moeilijk. Door het inwisselen van de nog niet gerealiseerde kantoor meters voor een veelheid aan bestemmingen en gebruiksmogelijkheden wordt er echter financieel ruimte gecreëerd. In die zin biedt de crisis nieuwe mogelijkheden voor het gebied om van monofunctioneel naar multifunctioneel gebied te transformeren.

Mengen van functies is dan ook waar het om draait de komende jaren. De grote, conventionele kantoren zoals die nu in het plangebied staan, zullen worden aangepast aan de eisen van de kenniseconomie. Omdat de grens tussen wonen en werken vervaagt, groeit de behoefte aan andere plaatsen zoals bibliotheken, parken, hotellounges of restaurants, waar mensen elkaar kunnen treffen voor zakelijke aangelegenheden.

Uiteindelijk moet het gebied rond station Sloterdijk door het mengen van functies als wonen, werken en recreëren zijn omgevormd tot een levendig, aantrekkelijk en toekomstbestendig stuk stad. Een dergelijk stuk stad zal met voorzieningen die de unieke sfeer van het plangebied versterken, ook op bewoners uit de wijde omgeving aantrekkingskracht uitoefenen.

Een toename van het aanbod aan voorzieningen is dus zeer gewenst. De aard van deze voorzieningen is veelzijdig; er is niet alleen ruimte voor meer detailhandel en horeca maar ook wordt ingezet op een toename van het aandeel scholen.

Met het toevoegen van woon- en hotelfuncties in het gebied, en daardoor andere gebruikers, zal de wens om het aanbod aan voorzieningen uit te breiden alleen maar toenemen. Ook het verbeteren van de verbindingen met de omgeving zal bijdragen aan de wens tot uitbreiding van de voorzieningen. Gebruikers komen dan immers niet alleen uit het gebied zelf, maar ook uit de omliggende gebieden. Contact en afstemming met de stadsdelen West, Nieuw West en de Haven zijn bij het situeren van deze voorzieningen belangrijk.

Sloterdijk blijkt een gewilde locatie te zijn voor gespecialiseerde scholen die een groot aantal leerlingen uit de gehele Metropoolregio trekken. Voorbeelden hiervan zijn het Hout- en Meubileringscollege en het TIO, de Hogeschool voor Hospitality en Toerisme. De scholen hebben zich hier gevestigd vanwege de goede OV bereikbaarheid.

Voor het plangebied wordt ingezet op de vestiging van meer scholen. Er zou een aantrekkelijke mix van MBO- en HBO-opleidingen kunnen ontstaan waardoor de levendigheid van het gebied toeneemt. Onderwijsinstellingen waar ook avondopleidingen aan verbonden zijn, kunnen het gebied ook in de avonden meer bezoekers trekken.

Een van de manieren om Sloterdijk meer te profileren op het gebied van educatie is de vestiging van studentenwoningen in het gebied. Een andere is om de sportvelden van sportpark Spieringhorn beter bereikbaar te maken. De entree verplaatsen of een extra entree maken, betekent een directe koppeling van de sportvelden.

Gelet het voorgaande is de realisatie van een school in het pand Heathrowstraat 5 een gewenste ontwikkeling. Relevante milieu- en omgevingsaspecten zijn onderzocht en afgewogen en leiden niet tot knelpunten die de uitvoering in de weg staan. Gezien het bovenstaande is er voldoende aanleiding om aan het verzoek medewerking te verlenen.

## **5. Belemmeringen project**

Er zijn geen (privaatrechtelijke) belemmeringen

## **6. Economische uitvoerbaarheid**

Het plan heeft geen financiële consequenties voor de gemeente. De gronden worden in erfpacht uitgegeven. Aldus kunnen eventuele kosten voor de gemeente worden verhaald. Er hoeft dan ook geen toepassing te worden gegeven aan Afdeling 6.4 van de Wro (grondexploitatie).