

Bestemmingsplan Middenmeer I En II, Herziening Archimedesplantsoen 87

Archimedesplantsoen 87 Te Amsterdam

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M2107BPSTD-VG01

Datum print 10 September 2022

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Bevoegdheden	10
1.3	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Doelstelling	11
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Beschrijving van het plangebied	12
2.5	Geschiedenis van het plangebied	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	19
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	19
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	21
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	23
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	25
6.1	Algemeen	25
6.2	Beleid en regelgeving	25
6.3	Bereikbaarheid	26
6.4	Parkeren	27
6.5	Resultaten onderzoek	28
Hoofdstuk 7	Geluid	29
7.1	Algemeen	29
7.2	Beleid en regelgeving	29
7.3	Resultaten onderzoeken	33
7.4	Conclusie	34
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	35
8.1	Algemeen	35
8.2	Beleid en regelgeving	35
8.3	Resultaten onderzoeken	39
8.4	Conclusie	41
Hoofdstuk 9	Bodem	43
9.1	Algemeen	43
9.2	Beleid en regelgeving	43
9.3	Resultaten onderzoeken	44

9.4	Conclusie	45
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	47
10.1	Algemeen	47
10.2	Beleid en regelgeving	47
10.3	Resultaten onderzoeken	49
10.4	Conclusie	50
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	51
11.1	Algemeen	51
11.2	Beleid en regelgeving	51
11.3	Resultaten onderzoeken	54
11.4	Verantwoording	55
11.5	Conclusie	55
Hoofdstuk 12	Hoogbouwaspecten	57
12.1	Beleid en regelgeving	57
12.2	Conclusie	59
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingsbesluit	61
Hoofdstuk 14	Milieuhinder bedrijvigheid	63
14.1	Beleid en regelgeving	63
14.2	Toetsing richtafstanden	63
14.3	Resultaten onderzoeken	64
14.4	Trillingen	64
14.5	Leiding Tennet	65
14.6	Conclusie	66
Hoofdstuk 15	Natuur en Landschap	67
15.1	Algemeen	67
15.2	Beleid en regelgeving	67
15.3	Resultaten onderzoeken	68
15.4	Ecologische hoofdgroenstructuur	71
15.5	Conclusie	72
Hoofdstuk 16	Water	73
16.1	Algemeen	73
16.2	Beleid en regelgeving	73
16.3	Watertoets	78
16.4	Conclusie	79
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	81
17.1	Algemeen	81
17.2	Artikelgewijze toelichting	81
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	83
18.1	Grondexploitatiewet	83
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	85
19.2	Maatschappelijk overleg	85

19.3	Participatie
------	--------------

86

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de wijk Watergraafsmeer, aan het Archimedesplantsoen 87, bevindt zich een middelbare school die onderdeel uitmaakt van Yuverta. Deze locatie is bekend onder de naam Yuverta-Amsterdam Oost. Voorheen was de naam van deze locatie Wellant-locatie Linnaeus. In een aantal onderzoeken die in het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd, wordt de locatie nog aangeduid onder de oude naam.

De school Yuverta-Amsterdam Oost betreft een kleine school, bestaande uit vmbo en praktijkonderwijs met samen rond de 350 leerlingen. Het pand waarin dit college is gevestigd omvat zowel onderwijs- als sportruimten. In de huidige situatie is echter sprake van een sterk verouderd pand dat technisch nagenoeg is afgeschreven. Derhalve bestaat de noodzaak voor vervangende nieuwbouw ten behoeve van het continueren van onderwijs. Hiertoe wordt de huidige bebouwing gesloopt en zullen nieuwe gebouwen worden gerealiseerd voor onderwijs, waaronder een sportzaal.



Foto bestaande situatie

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is niet aangewezen als grootstedelijk gebied. De voorbereiding, het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan en het vrijgeven van het voorontwerp, is de bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeelcommissie Oost. Dit voorontwerp gaat ter kennisname naar het Algemeen Bestuur. Het ontwerpbestemmingsplan wordt door het college van burgemeester en wethouders vrij gegeven voor ter inzage legging en de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

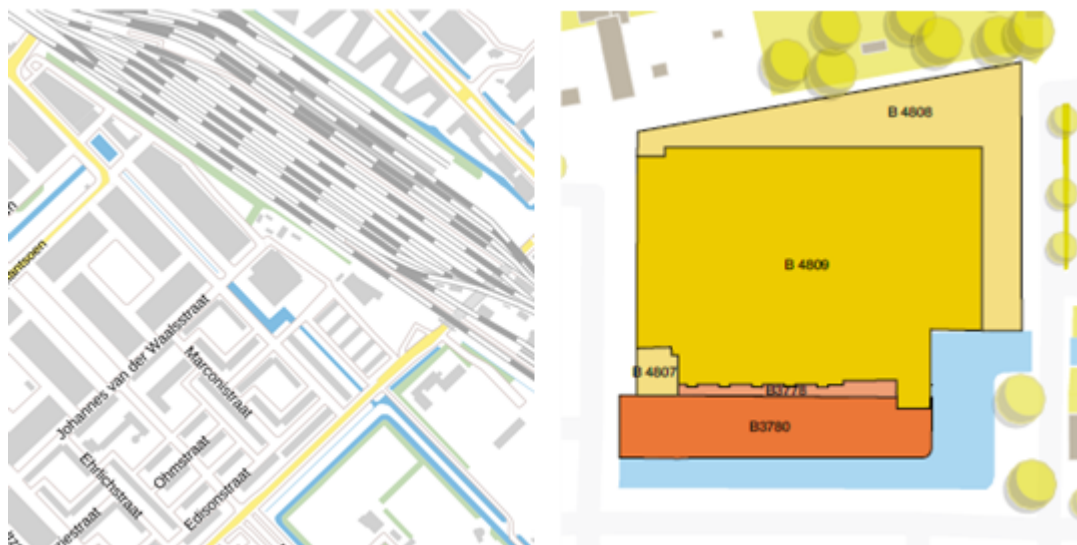
De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 16 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 16 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlagen bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

De locatie bevindt zich aan het Archimedesplantsoen nummer 87 en betreft de percelen kadastraal bekend bij de gemeente Amsterdam onder sectie B, nummers 4807, 4808, 4809, 3778 en 3780. De locatie bevindt zich aan de rand van de wijk, nabij treinstation Sciencepark Amsterdam.



Het plangebied van het bestemmingsplan 'Middenmeer I en II, herziening Archimedesplantsoen 87' wordt globaal als volgt begrensd:

<u>noorden:</u>	Archimedeslaan
<u>oosten:</u>	Archimedesplantsoen
<u>zuiden:</u>	Archimedesplantsoen
<u>westen:</u>	Johannes van der Waalstraat

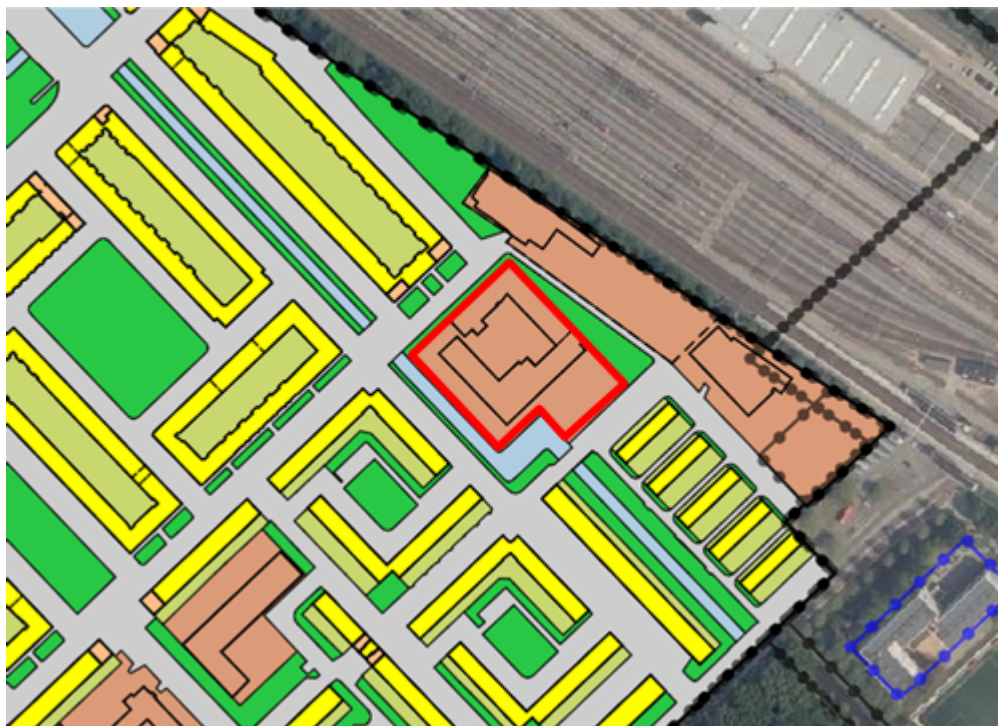
Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

2.2 Doelstelling

Voorliggend bestemmingsplan heeft als doel om de vervangende nieuwbouw van de middelbare school op Archimedesplantsoen 87 te Amsterdam juridisch-planologisch mogelijk te maken.

2.3 Geldend planologisch kader

Ter plaatse van het plangebied op Archimedesplantsoen 87 geldt het bestemmingsplan 'Middenmeer I en II', zoals onherroepelijk vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam op 7 juli 2011. Op basis van dit bestemmingsplan kent de locatie de bestemming 'maatschappelijk'. Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, bijvoorbeeld overheids-, sociaal-culturele-, medische-, onderwijs, religieuze-, recreatieve en speel – en sportvoorzieningen.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Middenmeer I en II"

Volgens de regels van het geldende bestemmingsplan zijn gebouwen enkel toegestaan binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Omdat de voorgenomen nieuwbouw buiten het gelende bouwvlak is geprojecteerd, is nieuwbouw in strijd met het vigerende bestemmingsplan.

2.4 Beschrijving van het plangebied

In de bestaande situatie bevindt zich op de locatie Archimedesplantsoen 87 een middelbare school met de daarbij behorende bebouwing, schoolpleinen en parkeerterreinen.

2.5 Geschiedenis van het plangebied

Tot 1921 was Watergraafsmeer een zelfstandige gemeente die ontstaan was uit de in 1629 drooggemalen Watergraafsmeer ten zuidoosten van Amsterdam nabij Diemen. Binnen de polderverkaveling werden twee elkaar kruisende hoofdwegen aangelegd: de Middenweg en de Kruislaan.

Het Archimedesplantsoen behoort tot het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP). Dit deel van de Watergraafsmeer is gerealiseerd als uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) was een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam. Het was in 1934 klaar, werd in 1935 aangenomen door de gemeenteraad en werd in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht. Na de Tweede Wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreidingen naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000. Middenmeer II is tussen 1953 en 1960 gebouwd en vormt een herkenbare ruimtelijke eenheid.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale omgevingsvisie (NOVI) is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld. Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt in z'n geheel (behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone). De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050.

Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten, namelijk:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- bevorderen duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om beleidskeuzes te helpen maken hanteert het rijk een omgevingsinclusieve benadering en drie afwegingsprincipes:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

In de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:

- Transitie van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam
- Transitie landelijk gebied: De Peel en Groene Hart
- Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
- Transitie in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse kanaalzone.

De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Consequentie voor plangebied

De beoogde ontwikkeling heeft enkel betrekking op de nieuwbouw van een school op een locatie waar reeds een school aanwezig is. Deze ontwikkeling raakt daarom geen nationale belangen. Daarmee is de ontwikkeling in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de NOVI worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, electriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Ook treden de eerder vastgestelde regels op 1 oktober 2012 verlaat in werking met betrekking tot de ruimtelijke bescherming van het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes en met betrekking tot voorwaarden aan windmolens en hoge bebouwing rond militaire radarposten.

Consequentie voor plangebied

Het Barro heeft geen consequenties voor het binnenstedelijk gelegen plangebied.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond.

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Als stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*

De tot 1 juli 2017 in artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, (en vierde lid) van het Bro opgenomen eis dat de *actuele regionale* behoefte dient te worden beschreven is gewijzigd in die zin dat de elementen "actuele" en "regionale" komen te vervallen. Bestemmingsplannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, dienen in de toelichting een beschrijving te bevatten van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling.

Consequentie voor plangebied

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime niet voorziet in een groter planologisch beslag op de ruimte en niet voorziet in een functiewijziging, voorziet niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, zo blijkt uit de uitspraak van 25 juni 2014 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2014:2294).

Onderhavig plan voorziet in vervangende nieuwbouw ten behoeve van de reeds aanwezige en bestemde functie als school. Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan neemt als gevolg van de beoogde neemt de omvang van de bestemming nauwelijks toe. Derhalve is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling en behoeft de ladder duurzame verstedelijking geen nadere beschouwing.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050-Balans tussen economische groei en leefbaarheid

Op 19 november 2018 is de omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 borduurt voort op de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Noord-Holland herbergt vele kwaliteiten. Kwaliteiten die een basis bieden voor verdere ontwikkeling richting de toekomst. De visie houdt rekening met alle invloeden die op de provincie afkomen. Ook wordt in de visie gekeken naar hoe de provincie verbonden is met Nederland, Europa en de rest van de wereld. Vanuit die context - van aanwezige kwaliteiten en verbinding met de omgeving - wordt gekeken hoe naar de toekomst.

Amsterdam is vanouds een internationale handelsstad, waar dagelijks grote stromen mensen, goederen, informatie en geld doorheen gaan. In de 17e eeuw uitgegroeid tot wereldhandelsstad, berust de huidige economie nog steeds op handel, logistiek en bankieren. De toegang tot de globale netwerken via luchthaven, zeehaven en internethub zijn daarbij essentieel. Een aantal aspecten zijn van belang voor de stad:

- Landschap als onderdeel metropolitaan systeem. Het is noodzakelijk dat het landschappelijke raamwerk in de metropool wordt versterkt, bijvoorbeeld door het verbinden van gebieden. Verdichting in de stad vraagt ook om versterking van groen in en om de stad. Een voorbeeld zijn de transformatiegebieden van Greenport Aalsmeer. Hier kan het landschappelijk raamwerk zelfs worden uitgebreid. Ontwikkelingen zijn mogelijk, mits onder strikte voorwaarden. Het metropolitane landschap zal steeds vaker verschillende opgaven moeten stapelen en diverse belangen moeten verenigen.
- Nieuwe ontwikkelingen zijn zo veel mogelijk natuurinclusief. Bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar het vergroten van de biodiversiteit. Meer biodiversiteit draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Natuurinclusiviteit (groen en water) in de stad draagt bij aan het voorkomen van hittestress, klimaatadaptatie en een gezonde leefomgeving.
- Optimale energiemix. De regionale optimale energiemix voor opwekking van hernieuwbare energie in de ondergrond, op de bovengrond en in de bebouwde omgeving past bij de regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen. De warmtevoorziening is een belangrijk onderdeel van de energietransitie in Noord-Holland. Er moeten strategieën komen voor warmtesystemen die de warmte van hernieuwbare bronnen samen met restwarmte van bedrijven naar afnemers brengen (bedrijf, wijk en regio).

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 is de omgevingsverordening NH2020 vastgesteld, welke op 17 november 2020 in werking is getreden. Hierin zijn de in de omgevingsvisie omschreven ambities verankerd en regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water samengevoegd. Net als in de omgevingsvisie wordt daarbij gezocht naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De ontwikkelprincipes die in deze verordening zijn opgenomen schrijven onder andere voor dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd en dat nieuwe ontwikkelingen van woningenbouw en voorzieningen in het verlengde hiervan worden geconcentreerd in kernen. Herontwikkeling van dit pand en daarmee het in stand houden van de onderwijsfunctie in deze wijk binnen de ring van Amsterdam ondersteunt deze ontwikkelprincipes.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 heeft de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De centrale gedachte van de omgevingsvisie is dat de gemeente voorbereid wil zijn op een groei. De ontwikkeling van de economie en de toename van de bevolking wil de gemeente gebruiken om een betere stad te worden, met meer kansengelijkheid, leefbaarder voor mens en dier en duurzamer in een vitale en goed verbonden regio.

De groeiambities van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en Duurzaam' uit 2011 wordt doorgezet: de stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt en kunnen woningen en bedrijfsgebouwen verduurzaamd worden en blijven de kwetsbare landschappen open.

De omgevingsvisie heeft vijf strategische keuzes geformuleerd:

1. meerkernige ontwikkeling;
2. groeien binnen grenzen;
3. duurzaam en gezond bewegen;
4. rigoreus vergroenen;
5. samen stad maken.

Hoe de omgevingsvisie in de praktijk haar doorwerking zal krijgen, wordt nog uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda omgevingsvisie Amsterdam.

Consequentie omgevingsvisie voor plangebied

De beoogde ontwikkeling is helemaal in lijn met de recent vastgestelde omgevingsvisie. Met de nieuwbouw van de school wordt een onderwijsvoorziening binnen de stadsgrenzen gerealiseerd.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

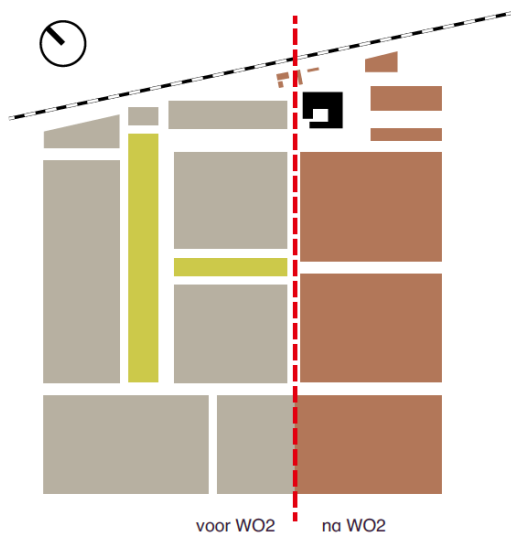
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De locatie voor het Wellantcollege aan het Archimedesplantsoen in Amsterdam oost ligt in de wijk de Watergraafsmeer. De positie naast het spoor, nabij het station Sciencepark, op de grens van het ruimtelijk systeem van de periode 1920-1944 en de Post-AUP periode maakt dit een bijzondere plek. Het huidige schoolgebouw is sterk verouderd en aan vernieuwing toe. In dit document wordt het kader dat de Gemeente Amsterdam samen met het Wellantcollege heeft opgesteld ten behoeve van de stedenbouwkundige positionering van de nieuwe school en daarbij horende beeldkwaliteitsregels nader toegelicht.

De locatie bevindt zich tussen twee ruimtelijke systemen namelijk dat van de gordel 1920-1944 en dat van het post-AUP. Het kavel behoort formeel tot het post-AUP gebied. De positie op deze grens tussen de twee systemen maakt deze plek bijzonder. Het in ruimtelijke en architectonische zin met een nieuw plan reageren op deze twee ruimtelijke systemen behoort nadrukkelijk tot de opgave voor de architect. Men dient zelf een visie hierop te ontwikkelen en te bepalen waar en hoe de overgang tussen de ruimtelijke systemen zal plaats vinden.

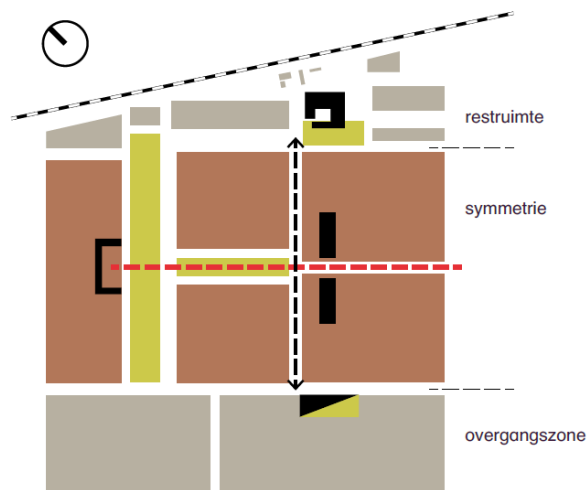
Op onderstaande afbeelding is de ruimtelijk-functionele situatie van het plangebied en zijn omgeving in beeld gebracht.

context en situatie



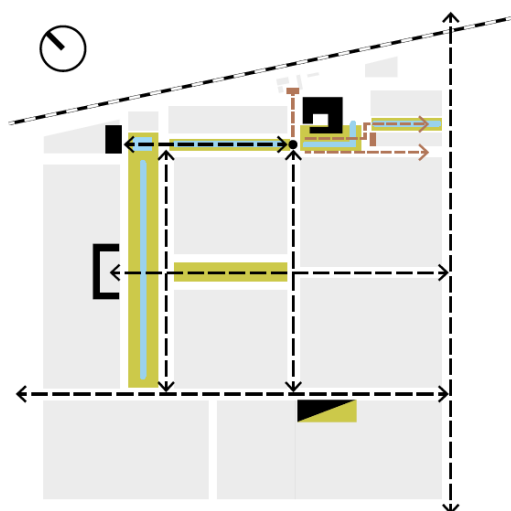
TIJD

Op de overgangslijn vooroorlogs en naoorlogs



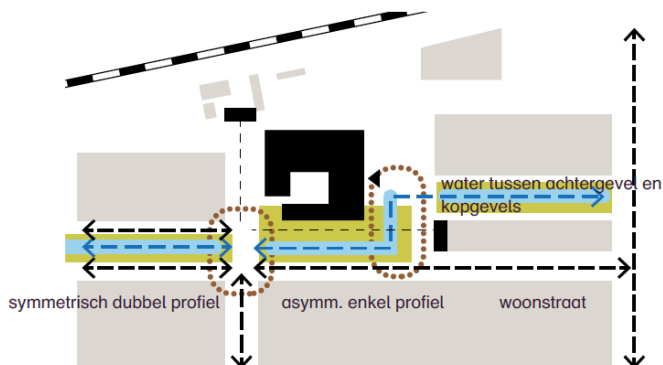
MORFOLOGISCH

deel van symmetrisch systeem, maar tegelijk van restruimte aan het spoor



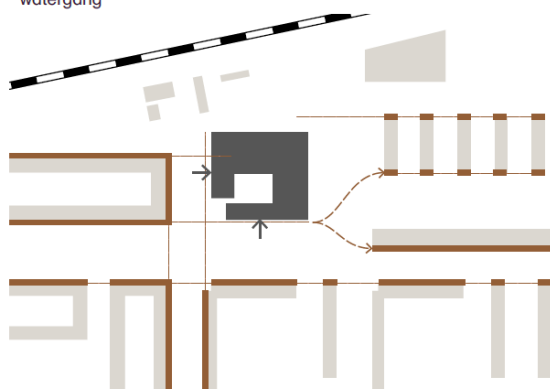
ASSEN

- Deel van orthogonaal grid hoofdasen, maar:
- Formele as Archimedesplantsoen 'stopt' op kruispunt, loopt niet eenvormig door richting Kruislaan
- As Johannes vd Waalstraat eindigt ook op kruispunt, reststukje naar kinderboerderij heeft geen formele kwaliteit
- kruising Archimedesplantsoen / vd Waalstraat in huidige situatie een scharnierpunt van de assen, waaraan school in groene ruimte ligt



ASSEN (zoom)

- As tussen (groenblauwe ruimte bij) kerk en (groenblauwe ruimte bij) school eindigt eigenlijk op kruispunt en 'degradeert' dan van formeel symmetrisch dubbel profiel naar enkel profiel naar 'woonstraat'.
- Twee mogelijke ankerpunten stedenbouw: kruispunt en knik watergang



ROOILIJNEN

bestemmingsplan_Middenmeer I en II, herziening Archimedesplantsoen 87 (vastgesteld)

- anderszide rooilijnen langs Archimedesplantsoen en vd Waalstraat
- anderszide rooilijn Archimedesplantsoen niet consequent (vernuwning profiel)
- huidige school ligt ook terug van formele rooilijnen hoofdasen

Analyse ruimtelijk-functionele situatie

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

De stedenbouw ter plaatse is enigszins 'ambigu' te noemen. De locatie maakt zowel deel uit van een formeel systeem, als van stedenbouwkundige restruimte. Door de afwijkingen in het stedenbouwkundig kader is er niet 1 eenduidige positie voor de school aan te wijzen. Er is daarom stedenbouwkundig gekozen voor een campusachtige opzet van de school. Hierbij vormen 3 gebouwen op het kavel met daar tussenin het plein de nieuwe school.



Stedenbouwkundige opzet

Het is van belang dat gezorgd wordt voor een spannende compositie tussen deze 3 gebouwen als paviljoens in het groen en logische functionele verbindingen onderling. Ander aspecten zijn doorzicht naar en tussen de gebouwen en het beperken van schaduw over de gebruiksruimtes buiten waaronder het plein.

De situering in het systeem van de post-AUP biedt aanleiding om hier om een eigentijds manier vorm te geven aan de verschillende gebouwen die samen de school zullen vormen.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling).

In het Besluit milieueffectrapportage (verder: het Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om een project dat genoemd is in de bijlage onder D van het Besluit mer.

Het mogelijk maken van de nieuwbouw van een school is te beschouwen als een "stedelijk ontwikkelingsproject" (categorie D11.2). In het Besluit mer is een drempelwaarden opgenomen. Voor projecten die boven deze drempelwaarden uit komen, geldt dat er een m.e.r. beoordeling opgesteld moet worden. Voor projecten die onder de drempelwaarden blijven, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld te worden.

Sinds 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is, moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie schrijven. Een aanmeldingsnotitie hoeft alleen opgesteld te worden als de initiatiefnemer niet het bevoegd gezag is van de voorgenomen activiteit. Deze aanmeldingsnotitie is vormvrij, maar heeft wel een aantal inhoudelijke voorwaarden. De aanmeldingsnotitie moet in ieder geval informatie bevatten over de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit op het milieu. Het bevoegd gezag bepaalt op basis van de notitie of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. De drempelwaarden het Besluit mer zijn:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De (her)bouw van de school kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van een activiteit die betrekking heeft op een oppervlak van 100 hectare. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn in deze toelichting de relevante (milieu)aspecten zorgvuldig afgewogen en verantwoord. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna en water. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien

aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Er is daarmee geen noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport. Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de relevante beleidsstukken genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen. In dit hoofdstuk wordt verder de bereikbaarheid en de ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Op het auto- en fietsparkeren wordt specifiek ingegaan.

6.2 Beleid en regelgeving

6.2.1 Nota parkeernormen auto

Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Op 29 november 2017 zijn wijzigingen in de nota vastgesteld. Het parkeerbeleid is op 22 december 2017 gepubliceerd, waarna het in werking is getreden.

In Amsterdam wordt volop gebouwd. We verwachten dat er tot 2025 zo'n vijftigduizend woningen bij komen. Daar horen twintig- tot dertigduizend auto's bij. Het is in het belang voor zowel de huidige als de toekomstige bewoners dat het verkeer in drukke delen van de stad niet vastloopt. Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat.

Daarom is het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. Deze nota zorgt voor eenduidige parkeernormen in de hele stad. En door het maximum en minimum aantal parkeerplekken bij nieuwbouw omlaag te brengen, houden we ook rekening met toekomstige ontwikkelingen.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor Zuidoost wordt uitgegaan van 'zeer sterk stedelijk' en 'schil centrum'. De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer speelt daarbij een belangrijke rol.

Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Bij het toetsen van bouwplannen voor voorzieningen kan de gemeente de aanvrager verzoeken om een bevoorradingsplan in te dienen. Dit om te kunnen toetsen hoeveel laad- en losbewegingen een voorziening met zich meebrengt, of een voorziening bijvoorbeeld een loadingdock op eigen terrein of een voorziening op straat (een laad- en losstrook) nodig heeft, of dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn. Hierdoor kan de gemeente tijdig anticiperen en doorstroombogelijkheden verbeteren.

Grote delen van Amsterdam zijn aangemerkt als 'parkeertariefgebied' (betaald parkeren). In gebieden waar geen parkeerregulering geldt, heeft de gemeente de mogelijkheid te sturen op het parkeren in de

openbare ruimte in geval van nieuwe ontwikkelingen. Als door ontwikkelingen de parkeerdruk binnen een gebied tot boven de 90% stijgt, kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Bij de planvorming moet duidelijk zijn of de extra parkeerbehoefte op straat afgewikkeld kan worden of dat een oplossing op eigen terrein gecreëerd moet worden. Zo'n zelfde werkwijze wordt toegepast in parkeertariefgebieden, waar een ontwikkeling plaats vindt.

Consequentie plangebied

Het plangebied wordt aangemerkt als B-locatie. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren.

6.2.2 Nota parkeernormen fiets en scooter

De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is op 14 maart 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleid is op 28 augustus 2018 gepubliceerd en met ingang van 29 augustus 2018 in werking getreden. In het beleid is bepaald dat het beleid niet van toepassing is op aanvragen die zijn ingediend vóór de inwerkingtreding van het beleid. Dit beleidskader geeft bindende beleidsregels voor fietsparkeervoorziening bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen voor niet-woonfuncties. De te ontwikkelen woningen moeten voldoen aan de regels voor fietsparkeren conform het Bouwbesluit 2012: het realiseren van een fietsenberging. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen *niet*-bindende richtlijnen.

Met de nota kan bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen worden voorkomen dat de parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld. In de nota zijn normen en richtlijnen uitgewerkt voor parkeervoorzieningen. Voor niet woonfuncties wordt het verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. De normen van de nota lossen nadrukkelijk een *huidig* tekort aan parkeerplekken voor fietsen en scooters niet op. Voor het toepassen van de normen voor fietsparkeren is Amsterdam in drie zones verdeeld, omdat deze gebieden verschillen in intensiteit van het fietsgebruik en in fietsparkeerdruk. Het plangebied ligt in zone 2: gemiddeld fietsgebruik. Voor een aantal hoofdgroepen geeft de nota een fietsparkeernorm.

De nota bevat niet voor alle denkbare functies een parkeernorm. In geval voor een specifieke functie geen norm is opgenomen in deze nota, dan geldt de norm van de functie die qua parkeergedrag het beste aansluit. Als deze normentabel geen vergelijkbare functie bevat, is alleen maatwerk mogelijk.

Er kan afgeweken worden van de verplichting om op eigen terrein fietsparkeervoorzieningen te realiseren, indien voldaan wordt aan de afwijkingscriteria, welke in onderstaand schema is weergegeven.

6.3 Bereikbaarheid

Het plangebied wordt goed ontsloten via het wegennet van Amsterdam. De wijk is ingericht als een 30 km zone. De entree van de wijk is de Max Planckstraat vanaf de Kruislaan. Het Archimedesplantsoen is de enige directe ontsluiting voor de auto.

Het openbaar vervoer is vanuit het plangebied goed te bereiken. Het station Amsterdam Science Park is naastgelegen. Ook voor langzaam verkeer is de ontsluiting goed. De fietser is in het plangebied te gast. Nood en hulpdiensten kunnen het autovrije gebied goed bereiken via de Kruislaan of het Archimedesplantsoen.

6.4 Parkeren

Op basis van de normen uit 'Nota Parkeernormen Auto' en de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' is berekening wat volgens deze normen het minimale en het maximale aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen en scooters nodig is. Uit overleg met de gemeente is gebleken dat het wenselijk en aanvaardbaar is om van de gemeentelijke parkeernormen af te wijken. Hieronder wordt aangegeven waarom van de normen wordt afgeweken en hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Auto's

Auto's	Norm	Aantal leerlingen	Benodigde parkeerplaatsen
Minimaal	2,9 plaatsen per 100 leerlingen	350 leerlingen	11 plaatsen
Maximaal	4,9 plaatsen per 100 leerlingen	350 leerlingen	18 plaatsen

De bovenstaande normen betreffen de normen voor regulier onderwijs. De ontwikkeling heeft betrekking op een ontwikkeling die geen regulier onderwijs betreft. Op de school wordt namelijk voornamelijk praktijkonderwijs gegeven, waarvoor 2 maal zoveel personeel nodig is dan regulier onderwijs. Daarnaast wordt op de school aan 27 groepen tegelijkertijd les gegeven. Dit betekent dat er 50 personeelsleden op hetzelfde moment op de school aanwezig zijn. De huidige praktijk wijst uit dat 25 parkeerplaatsen voor auto's nodig zijn. Tevens worden 2 busjes met aanhanger gebruikt om leerlingen en materieel van en naar praktijkonderwijs op locatie te brengen. Daarom worden, in afwijking van de norm, 27 parkeerplaatsen voor auto's op het terrein gerealiseerd.

Fiets en scooters leerlingen

Fietsen leerlingen	Norm	Oppervlakte bvo m2	Benodigde plaatsen
Minimaal	8 plaatsen per 100 m2	3.885 m2	311 plaatsen
Maximaal	10 plaatsen per 100 m2	3.885 m2	389 plaatsen

Scooters leerlingen	Norm	Oppervlakte bvo m2	Benodigde plaatsen
0,48 plaatsen per 100 m2		3.885 m2	19 plaatsen

De meeste leerlingen (in huidige situatie circa de helft) komen lopend of met het openbaar vervoer naar de school. Verder heeft een deel van de leerlingen geen fiets. In de bestaande situatie zijn er 108 plaatsen beschikbaar voor het stallen van fietsen en 5 plaatsen voor scooters. De praktijk wijst uit dat dit voldoet. Gelet op het voorgaande wordt in de nieuw beoogde situatie op de locatie ruimte gereserveerd voor 130 fietsparkeerplaatsen voor fietsen en 10 voor scooters van leerlingen.

Fietsen en scooters docenten	Norm	Oppervlakte bvo m2	Benodigde plaatsen
Fiets	1 plaatsen per 100 m2	3.885 m2	39 plaatsen
Scooters	0,08 plaatsen per 100 m2	3.885 m2	4 plaatsen

In de bestaande situatie zijn er 20 plaatsen voor de stalling van personeel, er geen scooterplaatsen beschikbaar. Het personeelsbeleid van Yuverta is er op gericht om personeel te stimuleren met de fiets naar het werk te komen. Daarnaast blijkt dat een deel van het personeel op een zodanige afstand van school woont, dat niet meer de fiets naar school gekomen kan worden. Gelet op het één en ander worden voor personeel in de nieuwe situatie 30 stallingsplaatsen voor fietsen en 4 plaatsen voor scooters gerealiseerd.

6.5 Resultaten onderzoek

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er een acceptabele parkeersituatie bij de nieuwbouw van de school wordt gecreëerd als de volgende aantallen parkeerplaatsen worden gerealiseerd:

- 27 parkeerplaatsen voor auto's
- 160 plaatsen voor de stalling van fietsen
- 14 plaatsen voor de stalling van scooters.

Eén en ander is juridisch geborgd in de regels van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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, industrielawaai en luchtvaartlawaai. 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.

7.2 Beleid en regelgeving

7.2.1 Algemeen

Wegverkeerslawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van wegverkeerslawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs wegen (art. 74-75 Wgh). Tevens stellen de Wgh en het Besluit geluidhinder regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan (Art. 1 Wgh):

- Woningen
- Onderwijsgebouwen
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen
- Geluidsgevoelige terreinen (bij onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en woonwagendstandplaatsen)

Voor deze bestemmingen gelden voorkeursgrenswaarden. Deze voorkeursgrenswaarden worden mede bepaald door de locatie van de gevoelige bestemmingen en het type weg. Bij realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dient de geluidsbelasting ten hoogste de voorkeursgrenswaarde te bedragen.

Indien bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan worden geconcludeerd dat de locatie niet zonder meer geschikt is voor de beoogde ontwikkeling. Onder voorwaarden kunnen hogere waarden worden vastgesteld door het bevoegd gezag tot de maximale grenswaarde uit de Wgh. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Ondanks dat de Wgh akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai niet verplicht stelt bij de hiervoor genoemde wegen, dient op grond van de Wet ruimtelijke ordening altijd aangetoond te worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidzones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied (bron: artikel 74 Wet geluidhinder)

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48 <i>art. 82, lid 1 Wgh</i>	buitenstedelijk 53 <i>art. 83, lid 1 Wgh</i>	binnenstedelijk 63 <i>art. 83, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	buitenstedelijk: 58 <i>art. 3.2, lid 1 sub b Bgh</i>	binnenstedelijk: 63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>

Ziekenhuizen en verpleeghuizen	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>

Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

7.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55 <i>art. 106 d, lid 1 Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen ^a	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>

Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

7.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.2.2 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Het Amsterdams geluidbeleid wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Naar aanleiding van een wijziging in de Wet geluidhinder is het Amsterdams beleid 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld in 2007. Naast dat beleid worden in de uitvoeringspraktijk verschillende regels en afspraken toegepast. Gebleken is dat het beleid en de uitvoeringsafspraken niet altijd voldoende duidelijk waren, zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het beleid niet (expliciet) de mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel kunnen voldoen aan de doelstelling van het beleid, namelijk het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W het geluidbeleid gewijzigd vastgesteld.

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde (48 dB) of lager.

Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld in een tijdelijke situatie).

In het beleid zijn mogelijke maatregelen (maatregelen aan de bron, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger) beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Bevoegdheid

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. Voor zover een besluit tot het vaststellen van een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde (tot ten hoogste de maximaal toegestane ontheffingswaarde) hoort bij een ruimtelijk besluit waar de bevoegdheid gemandateerd is aan het Dagelijks Bestuur ligt ook de bevoegdheid tot vaststellen van hogere waarden bij het Dagelijks Bestuur. Voordat hogere waarden worden vastgesteld is het conceptbesluit hogere waarden ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA wordt betrokken bij de besluitvorming en genoemd in het besluit.

Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarde vaststellen als de gecumuleerde geluidbelastingen (na

correctie volgens de Wgh) niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting. De wet geeft geen maximale waarde bij cumulatie van geluidbelastingen. Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden; 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. In die gevallen kan of niet gebouwd worden of er worden oplossingen gezocht met dove gevels. Naar verwachting is dit een situatie die zich in de praktijk zelden zal voordoen.

7.3 Resultaten onderzoeken

Door Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 24 februari 2022 met referentienummer 07129-53754-01. De rapportage is opgenomen als Bijlage 2 bij deze toelichting. De conclusies van het onderzoek zijn hieronder samengevat.

7.3.1 Wegverkeer

De Kruislaan

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Kruislaan bedraagt maximaal 33 dB Lden (incl. aftrek). Er wordt hiermee overal ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Vanuit de Wet geluidhinder vormt de voornoemde weg geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Archimedesplantsoen (30 km/uur)

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op het Archimedesplantsoen bedraagt maximaal 45 dB Lden (excl. aftrek).

Conclusie

Wegverkeer (Wet geluidhinder) vormt geen belemmering voor het bouwplan.

7.3.2 Railverkeer

Hoofdspoorweg Amsterdam Centraal-Weesp

De geluidbelasting L_{den} vanwege hoofdspoorweg Amsterdam Centraal-Weesp bedraagt ter plaatse van de school ten hoogste 64 dB. Deels wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB (school). Overall wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Gecumuleerde geluidbelastingen $L(VL, cum)$

Er is sprake van één geluidsbron – spoorweglawaai – waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Er is geen sprake van een samenloop van verschillende geluidsbronnen.

Spoorwegemplacement

In de dag-, avond- en nachtperiode zijn respectievelijk geluidbelastingen ten gevolge van het spooreplacement berekend van ten hoogste 46, 48 en 48 dB(A). Aan de te stellen toetswaarde voor de dagperiode van 50 dB(A) wordt voldaan. De avond- en nachtperiode is niet getoetst. Het is aannemelijk dat in de school gedurende deze periodes geen lessen worden gegeven

Samengevat

Omdat is gebleken dat verschillende geluid reducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaaai van 64 dB.

Bron	Bestemming / functie	Voorkeurs-grenswaarde (dB)	Maximaal toelaatbare waarde (dB)	Hoogst gemeten geluidsbelasting (dB)
Railverkeerslawaaai	Maatschappelijk (onderwijs)	53 dB	68 dB	63,57 dB *
* gemeten bij toets punt # 15 op 7,50 meter hoogte (Rekenresultaten Bijlage III-3)				

Procedure

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) op 17 februari 2022. Hier is positief op geadviseerd.

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan heeft het (ontwerp)besluit hogere waarde in de periode van 16 juni 2022 t/m 27 juli 2022 ter inzage gelegen in het kader van de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze daarop in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingekomen.

Het besluit tot vaststelling van de hogere waarde Wet geluidhinder is opgenomen onder **Bijlage 13** van deze Toelichting.

De vaststelling van het hogere waarde besluit wordt genomen door het college van burgemeester en wethouders Amsterdam gelijktijdig met het besluit om het bestemmingsplan aan te bieden aan de gemeenteraad voor vaststelling.

7.4 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt voor de beoogde bouw van de school op Archimedesplantsoen 87 geen belemmering, bij vaststelling van een hogere waarde tot 64 dB in verband met de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaaai.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Mede op grond van het NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 derogatie verleend en Nederland daarmee langer de tijd gegeven om overal aan de grenswaarden te voldoen. Dit betekent dat de norm voor stikstofdioxide uiterlijk 1 januari 2015 gehaald moet zijn en de norm voor fijnstof uiterlijk 11 juni 2011.

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2.5}). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijnstof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

8.2.2 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

- een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
- de luchtkwaliteit tengevolge van het project (per saldo) verbeterd of ten minste gelijk blijft;
- een project "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m³ PM₁₀ of NO₂ en 0,75 µg/m³ PM_{2.5} jaargemiddeld);
- een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

Stof	Grenswaarden		Concentratie (µg/m ³)	Maximum overschrijdingen per jaar
	Type norm	Van kracht vanaf		
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uurgemiddelde	2011	50	35
Zeer fijn stof (PM _{2.5})	Jaargemiddelde	2015	25	
	Jaargemiddelde	2020	20	

Tabel grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Regeling NIBM

De Ministeriële Regeling NIBM geeft een uitwerking aan het Besluit NIBM en een getalsmatige invulling van de NIBM-grens. Voor een aantal categorieën van projecten kan met zekerheid worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden.

8.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin

opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van

gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

8.2.4 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

8.2.5 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk orderingsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.3 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkelingen heeft Econsultancy onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport van Econsultancy d.d. 15 juli 2021, met rapportnummer 12622.004, welke als Bijlage 3 bij deze toelichting is gevoegd.

Berekening NIBM-tool

Om aan te sluiten bij het Besluit NIBM wordt er een berekening uitgevoerd met de NIBM-tool. Met de rekentool wordt het effect van de toename van verkeersbewegingen ten gevolge van het voorgenomen ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Hierbij moet het effect van het verschil in verkeersbewegingen tussen de huidige school en de beoogde school bepaald worden. Als worstcasescenario is in het onderhavig onderzoek het effect van de verkeersbewegingen ten gevolge van de beoogde school inzichtelijk gemaakt.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het verkeer ten gevolge van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		53,9
Aandeel vrachtverkeer		4,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
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		

Uit de berekeningen blijkt dat de verkeersgeneratie van het toekomstige plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 0,05 en 0,01 µg/m³ voor respectievelijk NO₂ en PM₁₀ voldoen ruim aan de NIBM grens-waarde van 1,2 µg/m³. Een nader luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan is niet noodzakelijk.

Beoordeling goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt tevens onderzocht wat de luchtkwaliteit is ter plekke van de voorgenomen ontwikkeling. In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Voor de andere luchtverontreinigende stoffen wordt, met uitzonderingen daargelaten, nergens een overschrijding berekend.

Met behulp van de NSL-monitoringstool is beoordeeld of er ter hoogte van het plan sprake is van een (dreigende) overschrijding van luchtverontreinigende stoffen. Hiervoor is de hoogste waarde van het meest nabijgelegen rekenpunt ten zuidoosten en ten noordwesten van de planlocatie gehanteerd³. In onderstaande tabel zijn voor de jaren 2020 en 2030 voor de relevante stoffen de concentraties en de grens-waarden weergegeven.

stoffen	grenswaarde	2020	2030
NO ₂ concentratie	40 µg/m ³	27,7 µg/m ³	18,0 µg/m ³
PM ₁₀ concentratie	40 µg/m ³	20,2 µg/m ³	17,8 µg/m ³
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	35 dagen	7,8 dagen	6,2 dagen

PM2,5 concentratie	25 µg/m ³	11,7 µg/m ³	9,7 µg/m ³
--------------------	----------------------	------------------------	-----------------------

Tabel resultaten jaren 2020 en 2030

Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van een (dreigende) normoverschrijding. Voor de concentraties verontreinigende stoffen ter plekke van de te realiseren school wordt ruim voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect luchtkwaliteit.

Verder ligt de locatie Archimedesplantsoen 87 op een afstand van meer dan 300 meter van de rand van een snelweg en meer dan 50 meter van een rand van een provinciale weg. Ook ligt de locatie op meer dan 50 meter afstand van een stedelijke weg waarover per etmaal meer dan 10.000 motorvoertuigen rijden. Derhalve wordt voldaan aan de gemeentelijke Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

8.4 Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect geen belemmering voor de nieuwbouw van de school op Archimedesplantsoen 87 te Amsterdam.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

9.2.2 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 6 november 2019 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Deze zijn op 21 november 2019 in werking getreden. De nota is in opdracht van de gemeente Amsterdam opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Deze (herziene) Nota bodembeheer biedt ruimte voor lokaal maatwerk en gebiedsspecifiek beleid. Daarin is het mogelijk regels aan te scherpen om de bodem in bepaalde situaties nog sterker te beschermen, of regels juist te versoepelen waar dat verantwoord is. Daarnaast behandelt de nota het nieuwe beleidskader voor bodemsaneringen en -onderzoek, waarbij de aanpak van diffuus bodemloos een prominente plek inneemt.

Bodemkwaliteit plangebied

De bodemkwaliteit in de meeste naoorlogse wijken van Amsterdam (gedefinieerd als zone 2) voldoet aan de Achtergrondwaarde (AW). Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te

hergebruiken. Daarom was het niet nodig om voor zone 1 gebiedsspecifiek beleid te ontwikkelen. In deze zone is de toepassingseis of kwaliteitseis aan vulgrond/leeflaag voor alle bodemfuncties dan ook Achtergrondwaarde, conform het generieke beleid.

9.3 Resultaten onderzoeken

Verkennd bodemonderzoek

Ten einde de geschiktheid van de bodem voor beoogde ontwikkeling vast te stellen, is door Econsultancy een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Archimedesplantsoen 87. De rapportage van dit onderzoek d.d. 30 juli 2020 met rapportnummer 12622.001 is als Bijlage 4 opgenomen bij deze toelichting.

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem zijn tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Een onderzoek asbest in bodem/puin wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Wel wordt geadviseerd een nader onderzoek uit te voeren naar de aard en omvang van de sterke PAK-verontreiniging ter plaatse van boring 10. Op basis van de onderzoeksresultaten alsmede zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van onderhavig onderzoek wordt verwacht dat sprake zal zijn van een puntverontreiniging met beperkte omvang. Nader onderzoek dient hier verder inzicht in te verschaffen. Indien sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK zijn deze verontreinigingen relatief eenvoudig te saneren conform het Besluit Uniforme Sanering door het aanbrengen van een isolatielaag (leeflaag of aaneengesloten verhardingslaag).

Gelet op het voorgaande wordt niet verwacht dat de aangetoonde verontreiniging een milieuhygiënische belemmering zal vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging. In het kader van de realisatie van nieuwbouw dient wel rekening gehouden te worden met de aangetoonde sterke PAK-verontreiniging. Indien er bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het "Tijdelijke handelingskader voor hergebruik PFAS-houdende grond en baggerspecie (d.d. 29 november 2019) of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

Nader bodemonderzoek

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten van het verkennd bodemonderzoek is door Econsultancy en nader bodemonderzoek is uitgevoerd. De rapportage van dit nadere onderzoek d.d. 22 januari 2021 met rapportnummer 12622.009 is als Bijlage 5 opgenomen bij deze toelichting.

Uit het verkennende onderzoek blijkt onder andere, dat de ondergrond (traject: 1,00 - 1,80 m -mv) ter plaatse van voormalige boring 10 plaatselijk sterk verontreinigd is met PAK.

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig siltig, matig fijn tot matig grof zand. De bovengrond is bovendien zwak tot sterk humeus. Plaatselijk bestaat de bodem uit veen of klei. De boven- en ondergrond is plaatselijk zwak tot sterk baksteenhoudend. Verder zijn er zintuiglijk geen verontreinigingen waargenomen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Hierbij wordt opgemerkt dat gelet op de doelstelling van het onderzoek de veldwerkzaamheden niet conform de NEN 5707+C1:2016/C2:2017 "Bodem - Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond" zijn uitgevoerd. De uitkomst van het onderzoek is met betrekking tot de parameter asbest derhalve indicatief.

Op basis van analyseresultaten en de zintuiglijke waarnemingen wordt de sterke PAK-verontreiniging in de bodem als afgeperkt tot aan de bebouwing beschouwd, aangezien er geen mogelijkheid is om inpandig te boren. Gezien de diepte van de contour van de sterke PAK-verontreiniging en de waarschijnlijke relatie met betrekking tot de bijmenging met baksteenhoudend materiaal is het onwaarschijnlijk dat de sterke PAK-verontreiniging zich nog door zet tot onder de (fundering van de) bebouwing. De sterke PAK-verontreiniging in de bodem bevindt zich in de verontreinigingskern van 1,00 - 1,80 m -mv. De gemiddelde dikte van deze sterke PAK-verontreiniging is derhalve 0,80 m. De sterke PAK-verontreiniging heeft een omvang van 4,0 m³ (5,0 m² x 0,80 m). Rondom de sterke PAK-verontreiniging is wel sprake van lichte tot matige verontreinigingen met PAK in de ondergrond.

Volgens Econsultancy is er géén sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond). De uiteindelijke beslissing hierover ligt bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming. In het kader van de Wet bodembescherming zijn sanerende maatregelen niet noodzakelijk. De aangetoonde bodemverontreiniging vormt dan ook geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging. Indien hier (graaf)werkzaamheden gepland zijn, adviseert Econsultancy om de sterke PAK-verontreinigingen op basis van een door het bevoegd gezag (gemeente) goedgekeurd plan van aanpak onder milieukundige begeleiding te saneren.

9.4 Conclusie

Op de locatie Archimedesplantsoen 87 is géén sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond). In het kader van de Wet bodembescherming zijn geen sanerende maatregelen noodzakelijk. De aangetoonde bodemverontreiniging vormt dan ook geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Besluit ruimtelijke ordening

Vanaf 1 januari 2012 is in het Bro vastgelegd dat bij het maken van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing, rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische waarden. Als gevolg hiervan is het van belang dat voorafgaand aan het maken van deze plannen de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

De cultuurhistorische waarden kunnen bestaan uit vastgestelde, monumentale waarden en waardevolle elementen. Over het algemeen wordt bij het inventariseren van cultuurhistorische waarden onderscheid gemaakt tussen waardevaste en waardevolle elementen. Waardevaste elementen hebben een beschermde status en zijn op basis van de Monumentenwet of gemeentelijke verordening aangewezen als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument. Waardevolle elementen zijn daarentegen niet formeel beschermd, maar kunnen een bijzondere karakteristieke of geschiedkundige waarde hebben en van belang zijn als cultuurdrager.

De cultuurhistorische waarde van een plangebied is zodoende niet alleen afhankelijk van beschermde monumentale waarden binnen het gebied, maar kan zeker ook bepaald worden door waardevolle structuren of objecten in de directe omgeving. Bij het inventariseren dient dan ook zowel naar het plangebied als naar de omgeving daarvan gekeken te worden.

10.2.2 Erfgoedwet

Vanaf 1 juli 2016 zijn grote delen van de Monumentenwet overgegaan in de Erfgoedwet. Hierdoor is naast de Monumentenwet ook de Erfgoedwet van toepassing. Met de Erfgoedwet beschermt de overheid het cultureel erfgoed in Nederland. Voor 2016 waren er verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Sinds juli 2016 zijn die allemaal samengegaan in 1 wet. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Daarmee spreekt de regering het vertrouwen uit dat de sector voldoende kennis, deskundigheid en betrokkenheid heeft om de zorg voor ons cultureel erfgoed in de praktijk waar te maken.

In het overgangsrecht van de Erfgoedwet is in artikel 9.1 geregeld dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de nieuwe Omgevingswet toch van kracht blijven tot de inwerkingtreding daarvan, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de bescherming van archeologie in ruimtelijke besluiten (artikelen 38 tot en met 43 van de Monumentenwet 1998). Belangrijke onderwerpen van het overgangsrecht zijn:

- Instandhoudingsplicht: met de invoering van de Omgevingswet wordt wettelijk verankerd dat monumenteigenaren de plicht hebben om hun monument in stand te houden. Tot de Omgevingswet wordt ingevoerd, is de instandhoudingsplicht verankerd in het overgangsrecht van de Erfgoedwet.
- De bepalingen over archeologische monumentenzorg. Het gaat onder meer om:
 1. het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
 2. de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
 3. de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toeval vondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
 4. de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen

10.2.3 Prachtlandschap Noord-Holland. Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 (leidraad) is een provinciale handreiking voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De leidraad is op 10 april 2018 vastgesteld door Gedeputeerde Staten en is in artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening verankerd.

De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijke gebied (het landschap) kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie beoogt met deze Leidraad om samen met bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars en initiatiefnemers te werken aan het behouden en versterken van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.

10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

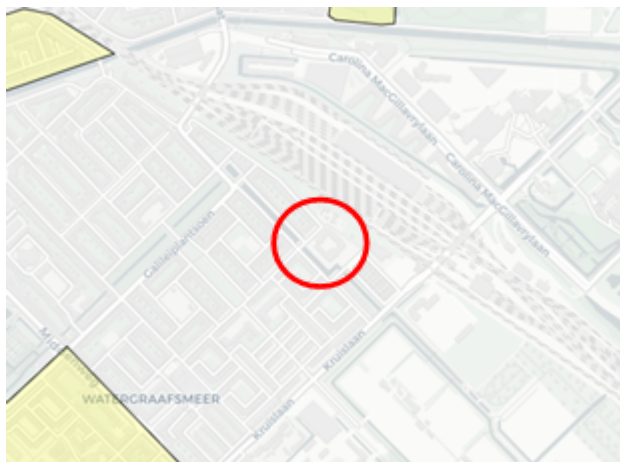
10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologie

Uit contact met het Bureau Monumentenzorg en Archeologie is gebleken dat er een lage archeologische verwachtingswaarde geldt voor het onderzoeksgebied en dat hierdoor geen archeologisch onderzoek benodigd is. Bodemingrepen in dit gebied zijn vrijgesteld van archeologisch veldonderzoek. Wel geldt, conform de Erfgoedwet, een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

10.3.2 Cultuurhistorie

Op navolgende afbeelding is een uitsneden van de gemeentelijke kaart met cultuurhistorische waarden weergegeven. Op basis van deze kaart wordt geconcludeerd dat op de planlocatie geen bijzondere cultuurhistorische elementen aanwezig zijn en dat cultuurhistorie derhalve geen belemmering vormt voor voorliggend plan.



10.4 Conclusie

10.4.1 Archeologie

Uit het overleg dat met Bureau Monumentenzorg & Archeologie is gevoerd, blijkt dat het gehele plangebied is vrijgesteld van archeologisch veldonderzoek. Wel geldt, conform de Erfgoedwet, een meldingsplicht. Dit bestemmingsplan bevat geen dubbelbestemming om mogelijke archeologische waarden te beschermen.

10.4.2 Cultuurhistorie

Het plangebied heeft geen cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen. Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

11.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

11.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

11.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

11.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175

meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

11.3 Resultaten onderzoeken

11.3.1 Inleiding

Econsultancy heeft een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd naar de realisatie van een nieuw schoolgebouw aan het Archimedesplantsoen 87 te Amsterdam. Doel van het onderzoek is het identificeren van mogelijk relevante risicovolle activiteiten in de omgeving en de effecten van deze activiteiten op het plan. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van Econsultancy d.d. 20 juli 2021 met rapportnummer 12622.007. Deze rapportage is als Bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd.

11.3.2 Risicovolle inrichtingen

Op circa 330 meter ten zuiden van de grens van het plangebied is Jaap Eden Ijsbaan gelegen. De inrichting is op de risicokaart vermeld vanwege een installatie met 3.600 kg ammoniak. Het plaatsgebonden risicocontour van 10-6/jr ligt op 50 meter vanaf de bron. Gezien de afstand tot het plangebied gelden er geen belemmeringen.

11.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De afstand vanaf het midden van het spoor Amsterdam Muiderpoort – Diemen tot de grens van het plangebied bedraagt circa 56 meter. De afstand van het spoor Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort tot het plangebied bedraagt circa 1,2 kilometer. Op ruim 1,1 kilometer ten oosten van het plangebied is de rijksweg A10 gelegen en circa 1,2 kilometer ten noordoosten corridor Amsterdam–Rijn. Via deze transportroutes, die onderdeel uitmaken van het Basisnet, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In de onderstaande tabel zijn per bron de invloedsgebieden en aantallen transporten per stofcategorie weergegeven.

Het plangebied is alleen gelegen binnen 200 meter van het spoor Amsterdam Muiderpoort - Diemen en bevindt zich binnen het invloedsgebied van de stofcategorie D4. Een kwantitatieve risicoanalyse en een verantwoording van het groepsrisico is derhalve noodzakelijk.

Uit de berekeningen blijkt dat het transport niet leidt tot een groepsrisico. Voor het traject ter hoogte van het plangebied wordt uitsluitend stofcategorie C3 vervoerd. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van 35 meter. Omdat in de huidige en toekomstige situatie geen groepsrisico is berekend, is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

De spoorlijn Duivendrecht-Muiderpoort, waar D4 (toxische vloeistoffen) over heen gaan ligt op circa 1,2 kilometer afstand van de projectlocatie. Gezien de afstand tussen deze spoorlijn weg en de projectlocatie is deze spoorlijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet relevant voor de beoogde ontwikkeling op Archimedesplantsoen 87.

11.3.4 Buisleidingen

Op circa 300 meter ten zuiden van het plangebied is een hogedruk aardgastransportleiding gelegen. In de onderstaande tabel is de buisleiding met de bijbehorende inventarisatieafstand weergegeven. Omdat het plangebied geheel buiten de inventarisatieafstand van deze leiding is gelegen, is een kwantitatieve risicoanalyse niet nodig. Er worden geen belemmeringen verwacht.

11.4 Verantwoording

Analyse scenario

Door een ongeval met een tankwagen op de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort kunnen giftige gassen (D4) vrijkomen. De toxische wolk kan zich snel ontwikkelen en verplaatsen. Afhankelijk van het type stof, windrichting en plaats van de calamiteit kunnen hoge concentraties optreden. In de onderstaande paragrafen wordt aangegeven welke maatregelen in geval van een calamiteit getroffen kunnen worden. De verantwoording zal gericht zijn op mogelijkheden ter bestrijding van calamiteiten, bereikbaarheid en zelfredzaamheid. De inhoud van deze paragraaf dient te worden beschouwd als de beperkte verantwoording zoals bedoeld in artikel 7 Bevt.

Zelfredzaamheid

Via waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) en NL-Alert worden personen in de omgeving gewaarschuwd. Bij een calamiteit met giftige gassen is het handelingsperspectief binnen blijven en schuilen. Ventilatievoorzieningen moeten eenvoudig centraal uitgeschakeld en/of dichtgezet kunnen worden. Ramen en deuren moeten worden gesloten en aanwezigen moeten inpanning schuilen tot het gevaar is geweken.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om effecten als gevolg van het incident te beperken. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer kan door middel van waterscherm verspreiding van een gifwolk vertragen.

Advisering Veiligheidsrisico

In verband met het beoogde bouwplan is aan Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland advies gevraagd. Op 18 januari 2022 heeft de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland advies over het beoogde bouwplan uitgebracht.

11.5 Conclusie

Uit de kwantitatieve risicoanalyse volgt dat in zowel de bestaande als de toekomstige situatie geen groepsrisico is berekend. Het plaatsgebonden risico als gevolg van de spoorlijn ter hoogte van het plangebied is lager dan 10-6/jaar en voldoet daarmee aan de grenswaarde. Gezien het zeer lage groepsrisico en de zeer kleine kans dat een calamiteit optreedt, wordt geadviseerd geen verdere veiligheidsmaatregelen te nemen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Hoofdstuk 12 Hoogbouwaspecten

12.1 Beleid en regelgeving

12.1.1 Hoogbouw, Beleid en Instrument

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2040 in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen. Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de Structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.



Hoogbouw en uitrol centrumgebied (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

Consequentie plangebied

Vanwege de ligging van het plangebied gelden er geen nadere regels voor de maximale bouwhoogte en geldt er geen verplichting voor het opstellen van een HER.

12.1.2 Windhinder

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder vindt zijn grondslag in art. 3.1 Wro (Wet ruimtelijke ordening), die zorgt voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling noodzakelijk.

In 2006 is de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' uitgebracht. Deze norm geeft richtlijnen (methodes) voor het uitvoeren van windtunnel- en CFD onderzoek. Daarnaast wordt een beoordelingsmethodiek van windhinder en windgevaar beschreven. Hierbij wordt gewerkt met uurgemiddeldewindsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed). Daarnaast is een toetsingskader ten aanzien van windgevaar uitgewerkt.

De NEN 8100 is een privaatrechtelijke norm en niet aangewezen in het Bouwbesluit of andere wetgeving. In Nederland is de NEN 8100 sinds het verschijnen in 2006 de meest gebruikte norm voor het onderzoeken en beoordelen van het windklimaat.

Conform het beslismodel uit de NEN 8100 dient voor onbeschut liggende gebouwen hoger dan 30 meter een uitgebreid onderzoek met CFD of in de windtunnel conform de NEN 8100 uitgevoerd te worden. Met een dergelijk onderzoek kan het windklimaat ter plaatse nauwkeurig bepaald worden en kunnen ook mogelijke maatregelen ter verbetering van het windklimaat gedetailleerd onderzocht worden.

Consequentie plangebied

Omdat de toegestane bebouwing ten behoeve van de nieuwbouw van de school lager is dan 30 meter, is geen onderzoek naar windhinder noodzakelijk.

12.1.3 Bezinning

Volgens het geldende bestemmingsplan "Middenmeer I en II" is op de locatie Archimedesplantsoen 87 aan de zijde van de Jan van der Waalstraat bebouwing toegestaan met een hoogte van maximaal 15 meter. Aan de oostzijde van de locatie, aan het Archimedesplantsoen staat het geldende bestemmingsplan een hoogte toe van maximaal 9 meter.

Het voorliggende bestemmingsplan staat aan de zijde van de Jan van der Waalstraat bebouwing toe die lager is dan de bebouwing die het geldende bestemmingsplan toestaat. Concreet betreft dit een hoogte van maximaal 12 meter (in plaats van 15 meter). Voor het oostelijk gelegen bouwvlak aan het Archimedesplantsoen betreft dit 9 meter. Dit is gelijk aan de nu reeds toegestane hoogte.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan voor de nieuwbouw van de school geen grotere effecten op de bezinning van omliggende percelen heeft dan het thans vigerende

bestemmingsplan_Middenmeer I en II, herziening Archimedesplantsoen 87 (vastgesteld)

bestemmingsplan. Nader onderzoek naar bezonning is daarom niet noodzakelijk.

12.2 Conclusie

De hoogbouwaspecten vormen voor de nieuwbouw van de school op Archimedesplantsoen geen belemmering.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Op basis van het LIB geldt voor het plangebied :

- dat dit buiten de 20 Ke-contour ligt. Daarmee gelden voor het plangebied geen beperkingen voor geluid of veiligheid;
- een bouwhoogte van 146 meter is maximaal mogelijk om de veiligheid van het vliegverkeer te kunnen garanderen;
- een bouwhoogte van 69 meter is maximaal mogelijk om te voorkomen dat de radar van het vliegverkeer verstoord wordt.
- de maximaal toelaatbare bouwhoogte binnen het plangebied bedraagt 12 meter.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat de bepalingen uit het LIB geen beperkingen vormen voor het plangebied.

Hoofdstuk 14 Milieuhinder bedrijvigheid

14.1 Beleid en regelgeving

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt. De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinderveroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven). De gegeven afstanden zijn richtafstanden en geen harde afstandsnormen.

De richtafstanden in Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. De VNG-richtafstanden van toepassing zijn op *nieuwe* situaties, waarbij milieugevoelige functies (bijvoorbeeld wonen) en bedrijven in elkaars nabijheid gerealiseerd worden.

14.2 Toetsing richtafstanden

Typering plangebied en omgeving

Gezien de ligging van de locatie in het stedelijke gebied van Amsterdam, in combinatie met de nabijheid van het rangeerterrein van de schoollocatie, kan het plangebied en zijn omgeving volgens de VNG-Brochure worden gekwalificeerd als een gemengd gebied. Dit betekent dat de richtafstanden uit de brochure met één afstandstap kunnen worden verlaagd.

Afstand school-omliggende woningen

Op grond van de bedrijvenlijst van de VNG-Brochure is een school voor beroepsonderwijs een voorziening in milieucategorie 2. Voor een dergelijke milieucategorie geldt in een rustige woonwijk een richtafstand van 30 meter. In een gemengd gebied geldt voor een onderwijsinstelling een richtafstand van 10 meter. De omliggende woningen staan allen op een afstand van meer dan 10 meter van de beoogde bestemming voor de locatie Archimedesplantsoen 87. Dit betekent dat aan de genoemde richtafstand wordt voldaan en als gevolg van de bedrijfsvoering van de school het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen niet onevenredig wordt aangetast.

Afstand school-rangeerterrein

Ten noorden van het plangebied ligt een rangeerterrein. Dit betreft het emplacement Watergraafsmeer. De bedrijvenlijst van de eerdergenoemde VNG-Brochure geeft aan een rangeerterrein een activiteit is in milieucategorie 4.2. waarvoor in geval van een rustige woonwijk een richtafstand geldt van 300 meter. In een gemengd gebied geldt voor een rangeerterrein een richtafstand van 200 meter. Omdat het rangeerterrein op een afstand van 50 meter van het plangebied ligt, wordt aan deze richtafstand niet voldaan. Daarom is nader onderzoek nodig om te bezien of het rangeerterrein geen belemmeringen opwerpt voor de beoogde nieuwbouw van de school en op de schoollocatie een acceptabel verblijfsklimaat is.

14.3 Resultaten onderzoeken

14.3.1 Inleiding

Uit de bedrijvenlijst blijkt dat voor een rangeerterrein de aspecten "geluid" en "gevaar" de bepalende aspecten zijn. Daarom is naar deze aspecten nader onderzoek gedaan.

14.3.2 Geluid

Door Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met de aanwezigheid van het rangeerterrein in de nabijheid van het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 24 augustus 2021 met referentienummer 07129-53754-01. De rapportage is opgenomen als Bijlage 2 bij deze toelichting.

Voor de berekening van het industrielawaai ten gevolge van het spooreplacement Watergraafsmeer is voor het equivalente geluidniveau gebruik gemaakt van het geluidmodel dat is gebruikt voor de aanvraag van de thans vigerende Wet milieubeheer vergunning van het emplacement Watergraafsmeer. Dit geluidmodel is ons door Prorail ter beschikking gesteld op 3 juni 2010.

In de dag-, avond- en nachtperiode wordt respectievelijk een geluidbelasting ten gevolge van het spooreplacement berekend van maximaal 41, 44 en 43 dB(A). Dit betekent dat:

- aan een te stellen toetswaarde voor de dagperiode van 50 dB(A) wordt voldaan.
- aan een te stellen toetswaarde voor de avondperiode van 45 dB(A) wordt voldaan.
- aan een te stellen toetswaarde voor de nachtperiode van 40 dB(A) wordt niet voldaan.

Wat betreft de nachtperiode wordt het volgende opgemerkt. De nachtperiode strekt zich uit van 23.00 uur tot 7.00 uur. In deze periode is de school niet in bedrijf en worden in het gebouw geen onderwijs gegeven. In verband daarmee is in de regels een gebruiksbepaling opgenomen dat in de periode tussen 23.00 en 7.00 uur geen onderwijsactiviteiten zijn toegestaan. Derhalve vormt de overschrijding van de toetswaarde in de nachtperiode geen beletsel voor de nieuwbouw van de school.

14.3.3 Gevaar

In verband met de nieuwbouw van de school is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport van Econsultancy d.d. 20 juli 2021 met rapportnummer 12622.007. Deze rapportage is als Bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de activiteiten op het rangeerterrein vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmering vormen voor de nieuwbouw van de school.

14.4 Trillingen

Gelet op de relatief korte afstand van het nieuwe schoolgebouw tot het spoor en rangeerterrein is toetsing aan de richtlijn volgens SBR B 'hinder voor personen in gebouwen' relevant. Om een goed beeld te krijgen van de te verwachten trillingshinder in het toekomstige schoolgebouw is door AGEL Adviseurs een trillingstechnisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 9 december 2021 met projectnummer 20210361. Dit rapport als Bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd.

Doel van het onderzoek is het prognosticeren van de trillingsniveaus in de toekomstige gevoelige ruimten van het vmbo. Het nieuwe bijgebouw van de school is op circa 60 meter van spoorbaan 374 geprojecteerd. De trillingsniveaus worden geprognosticeerd op basis van de resultaten van de gemeten

Voertrillingen in het huidige schoolgebouw.

Aanleiding voor het onderzoek is de wens van de opdrachtgever om mogelijke toekomstige trillingshinder in de gevoelige ruimten van de nieuwbouw ten gevolge van het railverkeer te voorkomen, één en ander in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Ten behoeve van het onderzoek zijn trillingsmetingen op een positie op de vloer van de 1e verdieping verricht zoveel als mogelijk conform de voorschriften uit de SBR richtlijn B: Hinder voor personen in gebouwen; meet- en beoordelingsrichtlijn augustus 2002. Gedurende 1 representatieve week zijn de trillingsniveaus gemeten.

Voor de overdracht van bodem naar gebouw en van gebouw naar verdiepingsvloer zijn frequentie afhankelijke overdrachtsfuncties gebruikt ten behoeve van de trillingsprognose in de toekomstige school.

Uit de resultaten van het voorliggend onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd. Bij situering van het bijgebouw van de school op circa 60 meter van de spoorbaan wordt geprognosticeerd dat voldaan wordt aan de richtlijnen conform SBR B relaterend aan nieuwe situaties. Uitgangspunt hierbij is dat de school op palen gefundeerd wordt.

14.5 Leiding Tennet

Aan de noordoostzijde van de locatie ligt de ondergrondse 150.000 Volt-verbinding van Tennet. Deze verbinding ligt ongeveer 5 meter buiten het plangebied. Op onderstaande afbeelding is de ligging van deze verbinding weergegeven.



Ligging 150.000 Volt-verbinding

Door TenneT is aangegeven dat de leiding (ook tijdens en na de inrichting van het terrein) te allen tijde bereikbaar moet blijven vanaf de openbare weg. In het kader van de technische uitvoerbaarheid omtrent de veiligheid, bereikbaarheid en leveringszekerheid van de leiding zal de initiatiefnemer in overleg treden

met TenneT.

14.6 Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat het aUit het voorgaande blijkt dat het aspect milieuzonering geen belemmering vormt voor de nieuwbouw van een school op de locatie Archimedesplantsoen 87.

Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap

15.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan 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 vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

15.2 Beleid en regelgeving

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies voor hun gebied wat wel en niet mag in de natuur. Zij zijn verantwoordelijk voor de vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid is dan alleen nog verantwoordelijk voor de ontheffingsaanvragen en de gedragscodes.

De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten. Daarnaast voorziet de wet in strikte verboden die gelden voor aangewezen beschermde inheemse diersoorten, waaronder alle van nature in Nederland voorkomende soorten vogels.

De wet werkt volgens het 'nee-tenzij' principe ten aanzien van beschermde inheemse soorten: schadelijke handelingen zijn verboden, tenzij er een uitzondering voor is gemaakt. Het is niet toegestaan om vogels te doden, vangen, verwonden, verstoren, bezitten, verhandelen, de nesten en eieren te verstoren of te vernietigen. Uitzonderingen op deze verboden zijn onder voorwaarden mogelijk, onder andere voor veiligheid, schadebestrijding of onderzoek. De wet regelt ook de jacht in ons land.

De Wet natuurbescherming bevat specifieke regels voor de aanwijzing, het beheer en de bescherming van Natura 2000-gebieden, waaronder een groot aantal gebieden die als essentieel leefgebied dienen voor vogels. De internationale verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn vanaf 1 januari 2017 verwerkt in de Wet Natuurbescherming. .

Stikstof

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) mag niet als basis voor toestemming voor activiteiten worden gebruikt. Dat blijkt uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019. Op basis van het PAS wordt vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van

maatregelen voor beschermde natuurgebieden, alvast toestemming gegeven voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Zo'n toestemming 'vooraf' mag niet (meer), aldus de Afdeling bestuursrechtspraak.

Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) is nodig als op voorhand met wetenschappelijke zekerheid significante effecten op voor stikstof gevoelige habitattypes in Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten.

15.3 Resultaten onderzoeken

15.3.1 Quick scan Wet natuurbescherming

Inleiding

Econsultancy heeft een quickscan Wet natuurbescherming aan het Archimedesplantsoen 87 te Amsterdam uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van Econsultancy d.d. 23 juli 2020 met rapportnummer 12622.002. Dit rapport is als Bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd. Voor de goede orde wordt vermeld dat in de rapportage van de quick scan een afbeelding is opgenomen van eerder plan voor de ontwikkeling van de locatie. De beoogde invulling van de locatie is door het verloop van tijd veranderd. Dit heeft echter geen effect op de resultaten en conclusies van het onderzoek.

Soortenbescherming

Binnen het plangebied bevinden zich in de huidige bebouwing situaties die geschikt zijn als potentiële nestgelegenheden voor gierzwaluw. Nesten van de gierzwaluw zijn jaarrond beschermd. Door de planontwikkeling kunnen deze mogelijke nestlocaties verstoord en vernield worden. Door Econsultancy wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te laten voeren naar de potentiële nestlocaties van deze soort.

Door het dichte bladerdek konden de hoge bomen op en om de onderzoekslocatie niet voldoende worden geïnspecteerd om de aanwezigheid van grote nesten van ransuilen en roofvogels uit te kunnen sluiten. Een nadere winterinspectie wordt aangeraden om de aanwezigheid van nesten van deze soorten volledig uit te kunnen sluiten. Indien potentiële roofvogelbroedlocaties aangetroffen worden zullen deze onderzocht moeten worden naar de daadwerkelijke functie.

Op basis van onderhavige quickscan dient voor de uitvoering van de plannen middels aanvullend onderzoek tevens meer duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen. Geadviseerd wordt nader onderzoek uit te laten voeren naar de functie van het plangebied voor de vleermuissoorten gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, tweekleurige vleermuis en rosse vleermuis. De volgende verblijfsfuncties moeten worden onderzocht: zomerverblijf, kraamverblijf, paarverblijf en massawinterverblijf.

Nader onderzoek naar ringslang, alpenwatersalamander en vinpootsalamander wordt aangeraden door Econsultancy. Op de onderzoekslocatie bevindt zich minder geschikt leefgebied voor deze soorten, maar incidentele aanwezigheid kan niet worden uitgesloten op basis van de geschiktheid van de naastgelegen tuin en waterweg in combinatie met geregistreerde waarnemingen in de omgeving.

Gebiedsbescherming

De onderzoekslocatie is volgens het verrichte onderzoek niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect. Externe effecten zoals toenames van geluid, trilling en licht zijn door de afstand tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (3,0 km) in combinatie met de aard van de plannen niet te verwachten. Externe effecten betreffende depositie van stikstof als gevolg van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand (± 8 km) tot de meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in combinatie met de aard van de plannen (sloop en nieuwbouw), niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de gebiedsbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming wordt niet noodzakelijk geacht.

De onderzoekslocatie maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. De onderzoekslocatie ligt ook niet in de directe nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabij-gelegen gebied bevindt zich circa 2,6 kilometer ten zuidoosten van de onderzoekslocatie. Het betreft de Diempolder. In figuur 27 is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland weergegeven.

In de provincie Noord-Holland wordt externe werking op het natuurnetwerk niet getoetst. Door de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie in combinatie met de afstand, zullen de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het Natuurnetwerk Nederland wordt niet noodzakelijk geacht.

Houtopstanden

De bomen op de onderzoekslocatie vallen niet onder de definitie houtopstanden, als bedoeld in de Wet natuurbescherming. De mogelijk te vellen bomen op de onderzoekslocatie betreft een houtopstand op erven of in tuinen. Voor deze houtopstand geldt geen meldingsplicht en herplantplicht.

15.3.2 Aanvullend natuuronderzoek

Op basis van de resultaten van de quick scan Wet natuurbescherming kon de aanwezigheid van nestlocaties van ransuil, buizerd, havik en de gierzwaluw, verblijfplaatsen van vleermuizen, voortplantingswater van de Alpenwatersalamander en vinpootsalamander en functioneel leefgebied van de ringslang niet uitgesloten worden. Om vast te stellen of de woning daadwerkelijk een functie hebben voor voorgenomen soorten was aanvullend onderzoek noodzakelijk. Dit aanvullend onderzoek is uitgevoerd voor Blom Ecologie en de resultaten van dit onderzoek zijn vervat in de rapportage d.d. 27 september 2021 met nummer BE/2020/670. Uit het aanvullende onderzoek blijkt het navolgende.

- *Ransuil, buizerd en havik*

In de periode februari – juni 2021 is onderzoek uitgevoerd naar aanwezigheid van de ransuil, buizerd en havik. Tevens is er onderzoek uitgevoerd naar aanwezigheid van nesten, waarbij voornamelijk gelet wordt op nesten van voorgenomen soorten. Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat de planlocatie geen functie biedt voor uilen- en roofvogelsoorten. Er is derhalve geen sprake van negatieve effecten op de ransuil, buizerd en havik.

- *Gierzwaluw*

In de periode mei – juli 2021 is onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van nesten van de gierzwaluw in de bebouwing op de planlocatie. Het onderzoek is uitgevoerd conform de bepalingen in

het Kennisdocument gierzwaluw (BIJ12, 2017b). Tijdens het onderzoek zijn geen nesten van de gierzwaluw vastgesteld. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot overtreding van een verbodsbepaling van de Wet natuurbescherming art 3.1, lid 2 (wegnemen gierzwaluw nesten).

- *Vleermuizen*

In de periode mei – september 2021 is onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen in de woningen aan het plangebied. Het onderzoek is uitgevoerd conform de bepalingen in het Vleermuisprotocol (NGB, 2021). Tijdens het onderzoek zijn twee paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis vastgesteld. Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat de woningen buiten de planlocatie (Archimedesplantsoen 63 en Johannes van der Waalsstraat 109) een functie hebben voor de ruige dwergvleermuis als vaste rust- en verblijfplaats (paarverblijf). Als gevolg van de beoogde werkzaamheden gaan deze verblijfplaatsen niet verloren. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot overtreding van een verbodsbepaling van de Wet natuurbescherming art 3.5, lid 2 en 4.

- *Alpenwatersalamander en vinpootsalamander*

In de periode juni – begin september 2021 is onderzoek uitgevoerd naar aanwezigheid van de alpenwatersalamander en vinpootsalamander middels schepnetbemonstering. Hieruit bleek dat de planlocatie geen deel uit maakt van het voortplantingsgebied of functioneel leefgebied van de Alpenwatersalamander en vinpootsalamander. Negatieve effecten op de soorten zijn uitgesloten.

- *Ringslang*

In de periode juni – begin september 2021 is onderzoek uitgevoerd naar aanwezigheid van de ringslang middels het plaatsen en keren van reptielenplaten. Tijdens het onderzoek is aanwezigheid van de ringslang niet vastgesteld. Er is derhalve geen sprake van negatieve effecten op de ringslang naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling.

- *Overige soorten*

Het onderzoek beperkte zich in beginsel tot het vaststellen van de aan- dan wel afwezigheid van ransuil, buizerd, havik, gierzwaluw, vleermuizen, Alpenwatersalamander, vinpootsalamander en ringslang. Tijdens het onderzoek is tevens gelet op nesten en/of verblijflocaties van andere soorten op de planlocatie. Er zijn in totaal 3 nesten van algemene vogelsoorten aangetroffen de planlocatie. Zoals beschreven staat in de Vogelrichtlijn zijn alle vogels in Nederland beschermd tijdens het broedseizoen (indicatief betreft dit de periode 15 maart t/m 15 juli). Om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen dienen werkzaamheden die mogelijk leiden tot verstoring of aantasting van nesten buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden.

Conclusie

Ten gevolge van de beoogde ontwikkeling is er, mits de Algemene zorgplicht in acht wordt genomen, geen sprake van een overtreding Wet natuurbescherming. Voor de beoogde ontwikkeling uitgevoerd kan worden hoeft geen ontheffing Wet natuurbescherming voorhanden te zijn.

15.3.3 Stikstofberekening

In het kader van de voorgenomen herontwikkeling op Archimedesplantsoen 87 is een onderzoek noodzakelijk naar de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Dit onderzoek is uitgevoerd door Econsultancy. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van Econsultancy d.d. 8 juli 2021 met rapportnummer 12622.003. Dit rapport met bijbehorende AERIUS-berekening zijn als Bijlage 10 en Bijlage 11 opgenomen bij deze toelichting.

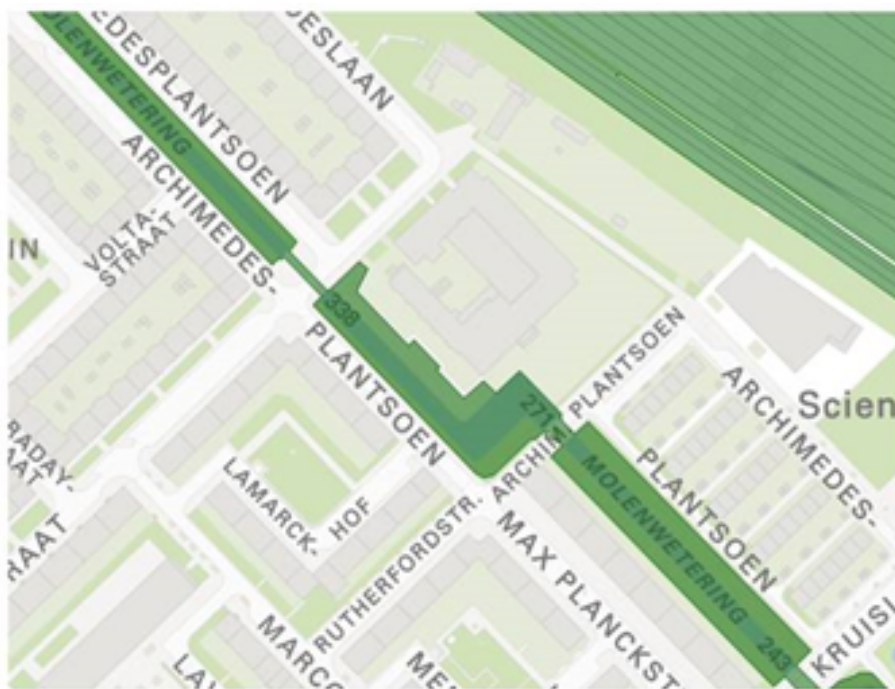
De berekening van het projecteffect van de gebruiksfase is verricht met behulp van het programma AERIUS Calculator (versie 2020). Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden ten gevolge van de gebruiksfase is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming) benodigd is voor het aspect stikstof.

15.4 Ecologische hoofdgroenstructuur

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

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 burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. 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.



Uitsnede kaart Ecologische Hoofdstructuur

De watergang ten zuiden en oosten van het plangebied op Archimedesplantsoen 87 is onderdeel van de huidige ecologische structuur en is aangewezen als stadsnatuurverbinding. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling worden geen ingrepen voorzien in en langs de watergang. De watergang en de direct aanliggende gronden zijn in voorliggend bestemmingsplan bestemd als "Groen". Daarmee is geborgd dat de watergang en oevers groen behouden blijven.

15.5 Conclusie

Het aspect natuur en landschap vormt geen belemmering voor de nieuwbouw van een school op Archimedesplantsoen 87 te Amsterdam.

Hoofdstuk 16 Water

16.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit-) beheerder van de *Amstel*. Het nautisch beheer ligt deels bij de *Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam*. De bestuurscommissie is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte en verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon-)schepen en het aanleggen van steigers.

16.2 Beleid en regelgeving

16.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

16.2.2 Nationaal Water Programma

Op grond van Europese regelgeving en de Waterwet zijn iedere 6 jaar nationale plannen voor water nodig. Voor 2009 – 2015 en 2016 – 2021 stelde de Rijksoverheid een Nationaal Water

Plan én een Beheer- en ontwikkelplan voor de rijks wateren op. Voor de periode 2022 – 2027 zijn deze twee plannen samengebracht in één programma. Hiermee anticipeert de Rijksoverheid op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Op 18 maart 2022 hebben de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, voor Natuur en Stikstof en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het Nationaal Water Programma 2022 - 2027 (NWP) inclusief bijlagen vastgesteld en bekendgemaakt in de Staatscourant van 22 maart 2022.

De bijlagen betreffen de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee voor de periode 2022 – 2027. Het NWP vervangt het Nationaal Waterplan 2016 - 2021.

In het NWP beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en rijkswaerwegen. Nederland en water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Water heeft invloed op waar en hoe we wonen, onze natuur, drinkwater, scheepvaart, landbouw en industrie. Er liggen grote opgaven voor het waterdomein, waaronder:

- Het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering voor Nederland door een adequate bescherming tegen overstromingen, een water robuuste inrichting en een zoetwatervoorziening die ook bij toenemende droogte volstaat;
- Het blijvend werken aan de kwaliteit en kwantiteit van ons grond- en oppervlaktewater, herstel van biodiversiteit en een duurzame drinkwatervoorziening;
- Het met elkaar in balans brengen van de vele functies op de Noordzee, zoals windenergie, natuurontwikkeling, visserij, scheepvaart en zandwinning;
- Het in stand houden en, waar nodig, vervangen of renoveren van infrastructuur zoals waterkeringen, bruggen en sluizen.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals de energietransitie, de woningbouw en de transitie landelijk gebied, is noodzakelijk. Voor een integrale aanpak van de opgaven wordt het water- en bodemsysteem meegenomen als leidend principe.

16.2.3 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap. De waterbeheerders in Nederland zijn Rijkswaterstaat en de Waterschappen/ Hoogheemraadschappen.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer in de omgeving van Amsterdam zijn o.a. IJsselmeer en de daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal. Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het Rijk.

In onderhavig plangebied is geen oppervlaktewater en/of een waterkering of kunstwerk aanwezig.

16.2.4 Omgevingsverordening NH2020

Provincie Noord-Holland heeft haar provinciale taken op het gebied van water opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020, die geldt vanaf 17 november 2020. Hiermee werden niet alleen alle Waterverordeningen vervangen, maar ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de Provinciale Milieuverordening. De watertaken van de provincie betreffen onder andere het vaarwegbeheer en het grondwater.

Het plangebied grenst niet aan een provinciaal aangemerkte vaarweg.

Gedeputeerde staten houden een register bij waarin inrichtingen voor het onttrekken van grondwater of het infiltreren van water worden ingeschreven met vermelding van de gegevens die op grond van artikel 6.11 van het Waterbesluit aan hen dan wel aan de dagelijkse besturen van de waterschappen worden verstrekt. Voorts worden daarin vermeld de vergunningen, krachtens welke het onttrekken van grondwater of het infiltreren van water plaatsvindt.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020; de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet.

16.2.5 Waterbeheerplan en Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2019 (AGV)

Het Beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het waterbeheerplan worden aangepast in een waterbeheerprogramma.

Het garanderen van waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen is een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. Hierbij gaat het met name om de bescherming tegen overstromingen en het veiligstellen van de zoetwatervoorziening.

De 'Keur' is de traditionele naam die waterschappen meestal geven aan een verordening met betrekking tot de aan hen opgedragen zorg voor het watersysteem. De zorg voor het watersysteem omvat het beheer van de oppervlaktewateren, waterkeringen en bergingsgebieden, grondwater en ondersteunendewaterstaatkundige kunstwerken. Het waterschap oefent zijn taken en bevoegdheden uit met het oog op de doelstellingen van waterbeheer, zoals verwoord in artikel 2.1 van de Waterwet: voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Met de bepalingen in deze Keur worden deze drie doelstellingen gediend. De bescherming tegen wateroverlast en overstromingen is onverminderd van belang: de Keur kent een flink aantal bepalingen die bedoeld zijn om het goed functioneren van de waterkeringen te beschermen. Ook de bepalingen die betrekking hebben op het beschermen van de aan- en afvoer van water zijn van belang om droge voeten te houden én van betekenis in tijden van waterschaarste. Maar ook de bescherming van de ecologische toestand van het watersysteem neemt een belangrijke plaats in.

In de Keur zijn geen regels opgenomen voor lozingen en gebruik van stoffen die het water kunnen verontreinigen en daarmee de chemische kwaliteit verslechteren. Voor dergelijke lozingen is echter wel een watervergunning nodig. Aanvragen om te mogen lozen worden niet op basis van de Keur, maar

rechtstreeks op grond van de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving behandeld en getoetst aan de criteria die krachtens de Wet milieubeheer gelden.

De Keur bevat specifieke zorgplichten voor de objecten van waterbeheer, verboden en beschrijft welke bevoegdheden het algemeen bestuur van het waterschap aan het dagelijks bestuur verleent om nadere uitvoeringsregels te stellen binnen het door het algemeen bestuur vastgestelde beleid.

Het dagelijks bestuur kan vergunning of vrijstelling verlenen van de verboden in de Keur, en de werking van de specifieke zorgplichten nader invullen voor daarbij nader aan te geven activiteiten. Een vergunning is een ontheffing van de Keur in een individueel geval, een vrijstelling is een ontheffing voor een categorie van gevallen. Het dagelijks bestuur kan regels verbinden aan een vergunning, een vrijstelling en aan de specifieke zorgplichten.

De regels verbonden aan de vrijstellingen en de specifieke zorgplichten zijn te vinden in het Keurbesluit. Daarnaast kan in individuele gevallen een zogenaamd maatwerkvoorschrift worden gegeven op de regels uit het Keurbesluit. Voor activiteiten waarvoor regels in het Keurbesluit zijn gesteld, is geen vergunning vereist. Er zijn Beleidsregels opgesteld voor vergunningverlening en voor het geven van maatwerkvoorschriften.

AGV 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% daarvan 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. Watergangen die gedempt worden moeten voor 100% worden gecompenseerd.

16.2.6 Amsterdam rainproof

Rainproof is een initiatief van Waternet. Rainproof maakt Amsterdam, samen met bewoners, bedrijven, kennisinstellingen en overheden, bestand tegen hoosbuien. Rainproof wil het gratis regenwater niet afvoeren, maar juist gebruiken.

Rainproof brengt ideeën, initiatieven en informatie samen. Iedereen kan bijdragen. Denk aan een regenton in de tuin of geveltuintjes. Andere oplossingen zijn straten die water doorlaten, een groen polderdak of groenstroken die water opvangen.

16.2.7 Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal

watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021.

Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld. Dit programma vervangt het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021 (GRP).

Strengere norm hemelwaterberging

Conform het OPR moet de capaciteit voor hemelwaterberging op publiek terrein minimaal 70 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. De norm is daarbij in het OPR van 60 mm naar 70 mm verhoogd, op basis van het KNMI Klimaatsignaal '21.

Omdat in het OPR de norm voor hemelwaterberging is verhoogd (ten opzichte van het GRP 2016-2021 en de Hemelwaterverordening Amsterdam) is nog een aanpassing van de Hemelwaterverordening Amsterdam noodzakelijk. Hiermee zal de norm voor de regenwaterbestendigheid van de particuliere ruimte bij nieuwbouw gelijk worden getrokken met de aangescherpte norm voor de regenbestendigheid van de publieke ruimte in het OPR.

Ontwateringsdiepte

In het OPR wordt ook ingezet op zorg dragen voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringsdiepte van minimaal 90 cm de norm.

De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Zowel het maaiveldniveau als de grondwaterstand kunnen binnen een relatief korte afstand toch variëren. Vandaar dat de ontwateringsdiepte in praktijk ook van locatie tot locatie kan verschillen. Voldoende ontwateringsdiepte is essentieel voor stedelijke functies zoals bebouwing, wegen, bomen en hemelwaterinfiltratie. Een belangrijk aspect daarbij is het voorkomen van (grond)wateroverlast, nu en in de toekomst anticiperend op klimaatverandering. Een ontwateringsdiepte van 90 cm wordt daarbij gezien als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

16.2.8 Hemelwaterverordening Amsterdam

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad. In geval van uitbreiding van het bebouwd oppervlak van een bestaand gebouw dient voldoende waterberging voor de uitbreiding van het bebouwd oppervlak te worden gezorgd.

De Hemelwaterverordening Amsterdam is van toepassing op het nieuw te bouwen schoolgebouw.

16.2.9 Beleidsregels Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Op 7 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders de Beleidsregel

Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld, als vervolg op het eerder op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Afwegingskader. De beleidsregels zijn vervolgens vanwege technische redenen beleidsneutraal gewijzigd op 6 juni 2022 en vervangen door de *Beleidsregels Grondwaterneutrale kelders Amsterdam 2022* (in werking vanaf 18 juni 2022).

Van een grondwaterneutrale kelder is kort samengevat sprake als door de aanleg van die kelder de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks zal veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast. Het nieuwe beleid heeft als doel te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit, en het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Het Afwegingskader is het resultaat geweest van onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van

Amsterdam. Hieruit bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Per gebied en buurt is geïnventariseerd of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om grondwaterneutrale kelders te kunnen bouwen. Uit het onderzoek bleek dat in de meeste delen van Amsterdam de bouw van een kelder met aanvullende maatregelen mogelijk is, waardoor deze grondwaterneutraal kan worden aangelegd. Alleen in diepere en deels middeldiepe polders is een algeheel kelderverbod nodig. Dit geldt in het grootste deel van Zuidoost, de Watergaafmeer en landelijk Noord (Waterland). De deklaag is daar zo gering en/of het opbarst risico zo groot, dat het veilig bouwen van een kelder niet mogelijk is. Voor deze gebieden is een kelderverbod noodzakelijk om permanente negatieve effecten, zoals welvorming, te voorkomen.

Het bovenstaande is juridisch-planologisch vastgelegd in het (paraplu) *Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders* dat op 7 oktober 2021 (gewijzigd) is vastgesteld, waarbij twee zones zijn geïntroduceerd. Gebieden waar de ondergrond kwetsbaar is, zijn planologisch voorzien van de gebiedsaanduiding 'overige zone 1'. Hier geldt een kelderverbod. Voor het overige gebied geldt 'overige zone 2' waarbij met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid onderscheid wordt gemaakt tussen bouwplannen voor:

1. kelders tot en met 300 m² en maximaal 4 meter bouwdiepte, en
2. kelders die groter zijn dan 300 m² of dieper dan 4 meter.

Ten aanzien van de eerste categorie dient aan de hand van de beleidsregels te worden beoordeeld welke maatregelen nodig zijn om de kelder grondwaterneutraal te kunnen bouwen. Ten aanzien van de grotere en/of diepere kelders, de tweede categorie, zal uit een geohydrologisch onderzoek moeten blijken dat het bouwplan grondwaterneutraal kan worden gebouwd.

Het nieuwe kelderbeleid is een-op-een geïntegreerd in onderhavige bestemmingsplanregeling, waarbij er geen binnenplanse afwijkingsbepaling is opgenomen omdat het plangebied geheel valt onder 'overige zone-1'

16.3 Watertoets

Waterberging

In de bestaande situatie is het terrein waarop de nieuwbouw is voorzien nagenoeg volledig verhard. Als gevolg van de beoogde nieuwbouw zal de omvang van de oppervlakte verharding daarom niet toenemen. De oppervlakte van de bestaande bebouwing op het perceel bedraagt 3.209 m², terwijl volgens het voorliggende bestemmingsplan een oppervlakte van maximaal van 2.390 m² aan bebouwing is toegestaan. Een en ander betekent dat het te bebouwen oppervlakte ten opzichte van de bestaande situatie afneemt. Dit betekent dat geen extra waterberging noodzakelijk is.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Ook worden er geen wijzigingen aan het oppervlaktewatersysteem mogelijk gemaakt.

Kelders

Volgens het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" ligt de locatie Archimedesplantsoen 87 in zone 1. Dit betekent dat er beperkingen zijn voor de realisatie van kelders. Daarom is, overeenkomstig

de regels van het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders", een in de regels van voorliggend bestemmingsplan een verbod op de realisatie van kelders opgenomen.

Waterkeringen

Er zijn geen waterkeringen waar rekening mee gehouden moet worden.

Grondwater

Bij de nieuwbouw van de school is niet voorzien om een kelder onder de bebouwing te realiseren. De nieuwbouw zal daarom geen effect hebben op het grondwater.

Riolering

Er wordt aangesloten op de bestaande riolering, conform de aansluitverordening. De hoeveelheid afvalwater zal daarbi niet toenemen, aangezien het aantal leerlingen en personeelsleden na realisatie van de nieuwbouw niet meer zal zijn dan in de nu bestaande situatie.

Materialisering

Bij de bouw wordt geen gebruik gemaakt van uitloogbare materialen.

16.4 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt de conclusie getrokken dat de waterhuishoudkundige aspecten geen belemmering vormen voor de beoogde nieuwbouw van de school.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

17.2 Artikelgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de bestemmingsbepalingen toegelicht.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Groen**

De gronden aan noordoost- en zuidwestzijde zijn bestemd als "Groen". Dit betreffen de bestaande groenstroken op deze delen van het plangebied. Binnen de bestemming zijn onder andere groenvoorzieningen, in- en uitritten, voorzieningen voor de waterhuishouding en voet- en fietspaden toegestaan.

- **Maatschappelijk**

Binnen de bestemming "Maatschappelijk" zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan, waaronder onderwijsvoorzieningen. Gebouwen in deze bestemming zijn toegestaan binnen de op verbeelding

aangegeven bouwvlakken. Per bouwvlak is aangegeven wat de toegestane hoogte is en welk bebouwd oppervlak binnen een bouwvlak is toegestaan. Verder is bepaald dat gebouwen een bepaalde afstand ten opzichte van elkaar moeten hebben. Deze bepaling is opgenomen om te waarborgen dat de nieuwbouw de beoogde campusachtige setting krijgt.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- **Algemene bouwregels**

In deze regel zijn bepalingen opgenomen over ondergronds bouwen. Deze bepalingen zijn gebaseerd op het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders" zoals dat op 7 oktober 2021 is vastgesteld. Verder is een bepaling opgenomen wat toelaatbare overschrijdingen zijn van bestemmings- en bouwgrenzen.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd. Onder andere is een gebruiksregeling opgenomen teneinde juridisch te borgen dat alle huidige bebouwing wordt gesloopt vóór ingebruikname van de 3 nieuwe gebouwen. Deze regeling houdt in dat binnen 6 maanden nadat alle nieuwbouw is gerealiseerd en in gebruik is genomen, alle bestaande bebouwing moet worden gesloopt.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

18.1 Grondexploitatiewet

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. De Grondexploitatiewet (GreX) dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

- Provincie Noord-Holland;
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland | Brandweer;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht | Waternet
- TenneT
- Liander
- Gasunie
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE);
- ProRail
- NS Stations
- GGD

Tevens is geadviseerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) en de adviescommissie Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Enkele vooroverlegreacties hebben geleid tot aanpassingen in deze toelichting.

Het verslag van het vooroverleg is als Bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd.

19.2 Maatschappelijk overleg

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, een voorankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

Op 22 december 2021 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost een kennisgeving als bedoeld in artikel 1.3.1 van het Bro gepubliceerd in het Gemeenteblad Amsterdam (Gmb. 2021-467215).

Ontwerp

Bij besluit van 24 mei 2022 is namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken, vrijgegeven voor terinzagelegging.

Op 15 juni 2022 hebben burgemeester en wethouders van Amsterdam ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht, een kennisgeving van de start van de terinzagelegging gepubliceerd in het Gemeenteblad Amsterdam (Gmb. 2022-256933).

In de periode van 16 juni 2022 t/m 27 juli 2022 hebben de stukken ter inzage gelegen teneinde eenieder de mogelijkheid te geven een zienswijze in te dienen.

Het ontwerpbestemmingsplan was tevens beschikbaar gesteld op het landelijke portaal: ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.0363.M2107BPSTD-OW01).

Op 29 juni 2022 is daarnaast een informatieavond georganiseerd voor belangstellenden.

Tijdens bovengenoemde periode heeft eenieder een mondelinge of schriftelijke zienswijze kunnen indienen op het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn 2 schriftelijke zienswijzen ingekomen bij de gemeenteraad.

In de *Nota van beantwoording zienswijzen*, tevens houdende een *Nota van wijzigingen*, zijn de zienswijzen – samengevat – weergegeven en voorzien van een reactie namens de gemeente. Tevens is per zienswijze aangegeven wat de consequenties zijn voor het vast te stellen bestemmingsplan. In de *Nota van wijzigingen* is aangegeven welke wijzigingen ten gevolge van zienswijzen dan wel ambtshalve, zijn doorgevoerd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter visie heeft gelegen.

De zienswijzen hebben deels geleid tot aanpassingen op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is de Toelichting op enkele onderdelen ambtshalve geactualiseerd.

De *Nota van beantwoording zienswijzen*, tevens houdende *Nota van wijzigingen*, is bijgevoegd onder **Bijlage 14** van deze Toelichting.

19.3 Participatie

Ten behoeve van deze ontwikkeling heeft Yuverta tweemaal overleg gevoerd met direct omwonenden en vrijwilligers van de naastgelegen kinderboerderij. Deze overleggen hebben plaatsgevonden op 17 juni en 23 augustus 2021. Op 30 september 2021 is het plan gepresenteerd tijdens een gemeentelijke informatiemarkt voor Middenmeer Zuid. De informatiemarkt is bezocht door ruim 100 belangstellenden. Belangrijke vraag- en bespreekpunten tijdens het overleg met omwonenden en de informatiemarkt waren o.a. de ligging van de parkeerplaatsen voor auto's, de positionering van entrees van de school en het plein, de afsluiting van het plein, de aantasting van groen en de positionering van het onderwijsgebouw in relatie tot de privacy van de bewoners aan de Johannes van der Waalstraat.

De gevoerde gesprekken hebben tot aanpassingen in het plan geleid. De ligging van de parkeerplaatsen zal nagenoeg gelijk blijven aan de huidige ligging. Dit geldt ook voor de entree van het plein. Omdat er nu 3 losstaande gebouwen worden ontwikkeld, zullen er ook 3 hoofdentrees van de gebouwen zijn. Deze worden zo optimaal mogelijk ten opzichte van elkaar en de hoofdentree van het plein gepositioneerd. De entrees komen hiermee niet aan de straatzijden, maar aan de pleinzijden in het plangebied. Net als in de huidige situatie wordt het plein afgesloten door een hekwerk welke in de avonduren gesloten zal zijn en er tevens voor zorgdraagt dat er geen informele opgangen ontstaan naar het schoolplein. Bestaand en waardevol groen wordt zo veel mogelijk behouden. De groenstructuur gelegen aan het water aan het Archimedesplantsoen (zuidwestzijde) blijft intact. Ook wordt er gekeken of waardevolle bomen buiten deze structuur behouden kunnen worden. Het bouwvlak aan de noordwestzijde in de verbeelding is hiervoor aangepast waardoor de kap van bomen ten gevolge van dit plan hier niet noodzakelijk is. Ten behoeve van de privacy van de bewoners aan de Johannes van der Waalstraat is er een groenrand opgenomen in het bestemmingsplan tussen het onderwijsgebouw en de straat. Het bouwvlak voor het onderwijsgebouw ligt iets verder van de kavelgrens dan de huidige bebouwing. Tevens is hier uitgelegd aan omwonenden dat binnen de bestaande planologische mogelijkheden Yuverta hier ook een onderwijsgebouw zou mogen plaatsen in plaats van de bestaande gymzaal.

