



Gemeente Amsterdam

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

JONGERENHUISVESTING

BIJLMERDREEF/DOLINGADREEF

AMSTERDAM-ZUIDOOST

29 juli 2016

INHOUDSOPGAVE

1.	AANLEIDING	5
2.	BESCHRIJVING PROJECT	6
2.1	Ligging en begrenzing	6
2.2	Huidige situatie	7
2.3	Het project	7
2.4	Ontwerp openbare ruimte	12
3.	BELEIDSKADER	13
3.1	Vigerende bestemmingsplan	13
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Beleid gemeente Amsterdam	15
3.5	Stadsdeelbeleid	17
4.	RANDVOORWAARDEN	20
4.1	Geluid	20
4.2	Bodem	21
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	21
4.4	Waterparagraaf	22
4.5	Verkeer en parkeren	23
4.6	Luchtkwaliteit	24
4.7	Externe veiligheid	24
4.8	Flora en fauna	25
4.9	Luchthavenindelingbesluit	25
4.10	Hoogbouw Effect Rapportage (HER)	27
4.11	Regionale behoefte	28
4.12	Milieueffectrapportage (MER)	30
5.	EIGENDOMSVERHOUDINGEN EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	31
6.	MOTIVERING AFWIJKINGEN	32
7.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	33
7.1	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	33
7.2	Informatieavond	33
7.3	Zienswijzen	33

BIJLAGEN

1. Parkeeronderzoek Jongerenhuisvesting, ECORYS (21 mei 2014)
2. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, DPA CAUBERG-HUYGEN (18 mei 2015)
3. Memo Omgevingsgeluid gemeenschappelijke binnentuin, DPA CAUBERG-HUYGEN (11 juni 2015)
4. Bodemonderzoek Bijlmerdreef-Dolingadreef, TAUW (28 mei 2015)
5. Externe veiligheid spoor jongerenhuisvesting, AVIV (6 mei 2015)
6. Quick scan ecologie Bijlmerdreef/Dolingadreef, Els & Linde (22 april 2015)
7. Hoogbouw Effect Rapportage (1 december 2014)
8. Onderbouwing en effecten voorzieningen, Bureau Stedelijke Planning (juli 2016)

1. AANLEIDING

Ontwikkelaar Change= bereidt de ontwikkeling van jongerenhuisvesting in Amsterdam Zuidoost voor. Het nu voorliggende plan gaat uit van een complex met 595 woningen voor jongeren met diverse bijbehorende voorzieningen, zoals o.a. een centrale ontvangst- en lounge ruimte. Daarnaast voorziet het plan ook in een zelfstandig restaurant met terras. Het project voorziet ook in 5 parkeerplaatsen voor auto's, circa 115 opstelplaatsen voor scooters en fietsenstalling met een capaciteit van bijna 616 fietsen op eigen terrein.

Als jongere is het bijzonder lastig om in Amsterdam een woning te huren. De wachtlijsten zijn lang en op het moment dat de huurder een woning krijgt toegewezen verliest de huurder de inschrijfduur. Hierdoor is het niet mogelijk om na een paar jaar, als men toe is aan een volgende stap, weer in aanmerking te komen voor een andere woning.

De doelgroep, werkende jongeren van 18 tot en 30, wordt door middel van een huurcontract met een tijdelijke looptijd een start geboden op de woningmarkt. Na het beëindigen van het contract moet de huurder zelf op tijd op zoek naar een andere woning. Om ervoor te zorgen dat je een zo groot mogelijke kans hebt op een andere huurwoning, loopt de inschrijfduur bij WoningNet door in de tijd dat met een jongerencontract een woning wordt gehuurd. De woningen blijven op deze manier beschikbaar voor wie ze bedoeld zijn.

Met dit project wordt tegemoet gekomen aan de grote vraag naar jongerenhuisvesting in Amsterdam en specifiek in Zuidoost en wordt invulling gegeven aan het beleid van Amsterdam en Zuidoost, waar in het Coalitieakkoord 2014-2018, het Plan Jongerenhuisvesting 2011-2015 en de woonvisie van Zuidoost de noodzaak voor meer (jongeren) woningen wordt geconstateerd (zie hoofdstuk 3).

De realisatie van het hiervoor beschreven project past op onderdelen niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" uit 2007 voorzag al in de ontwikkeling van betreffende gronden voor gemengde voorzieningen. De nu voorziene functie wonen is hier echter niet mee mogelijk gemaakt.

Om het project alsnog te kunnen realiseren is een vergunningaanvraag in afwijking van het bestemmingsplan ingediend. De gemeente Amsterdam is voornemens om deze aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht biedt daarvoor de mogelijkheid. Het voorliggende document vormt de daarvoor benodigde ruimtelijke onderbouwing.

2. BESCHRIJVING PROJECT

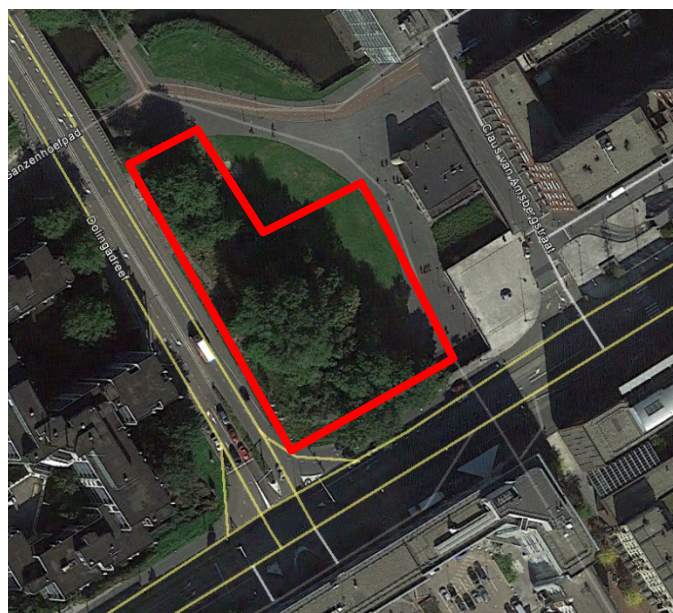
2.1 Ligging en begrenzing

De beoogde locatie voor het plan is de begroeide vrije kavel ter plaatse van de aansluiting op Dreefniveau van de Dolingadreef op de doorgaande Bijlmerdreef in Amsterdam en wordt verder op maaiveldniveau begrensd door het Frankemaheerdpad aan de noordzijde en de onderdoorgang (parallel aan de Claus van Amsbergstraat) onder de Bijlmerdreef vanuit de Amsterdamse Poort aan de oostzijde. In onderstaande afbeelding is de ligging indicatief aangegeven.



Afbeelding: Ligging projectlocatie (rood omcirkeld)

In onderstaande afbeelding is de begrenzing van de projectlocatie aangegeven.



Afbeelding: Begrenzing projectlocatie

2.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is de projectlocatie onbebouwd en in gebruik als plantsoen.



Afbeeldingen: Huidige situatie projectlocatie

2.3 Het project

Doelgroep en doelstelling

In Nederland is geruime tijd te weinig huisvesting gebouwd voor jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 30 jaar. Dit is inmiddels een probleem dat verstrekkende gevolgen heeft. Uit onderzoek blijkt dat indien mensen - en zeker jongere mensen - in een onzekere woonsituatie verkeren, zij 'op drift kunnen raken'. Dit uit zich in sociaal onaangepast gedrag en ook in negatieve gevolgen voor de mate waarin deze mensen werk hebben, of als ze werk hebben, het werk kunnen behouden.

Accommodatie/ huisvesting is geen op zichzelf staand onafhankelijk element in relatie tot het bestaan, het welzijn en de welvaart van de doelgroep; kansrijke (werkende) jongeren tussen de 18 en 30 jaar. Huisvesting is van primair belang voor ieder individu met betrekking tot het genereren van een kwalitatief hoge en welvarende levenscyclus. Juist voor jongeren is huisvesting een basisfundament om een succesvolle start en een welvarende toekomst te creëren. Huisvesting is ook de basis van levensplezier, geluk en maatschappelijk succes. Kwaliteit van leven en levensvreugde wordt gestuurd door een keten van elementen. Deze elementen zijn huisvesting, werkgelegenheid en leefomgeving (lifestyle). Maar al deze elementen zorgen voor een samenhang en hebben interactie met elkaar als waren een keten. Het is de totale keten welke zich als een ketting gedraagt wat leidt tot ontwikkeling, maatschappelijk succes, vreugde, geluk en dus toekomstperspectief. Daarom ziet Change= werkgelegenheid, accommodatie en de leefomgeving als de belangrijkste schakels op weg naar maatschappelijk succes voor jongvolwassenen.

Het huisvestingconcept van CHANGE= is gebaseerd op een volledige verweving van de verschillende bezigheden die het bestaan bepalen: Werken, Wonen Leren en Leven. Ze beïnvloeden elkaar in hoge mate en het geheel is hier meer dan de som der delen. Daarom ook zal in het gebouw programma ruimte worden gecreëerd voor een kantoor voor de uitzendorganisatie Start People, alles om de bewoners laagdrempelig aan het werk te houden of weer te krijgen. Daarnaast worden ook nog andere voorzieningen geïntegreerd, zoals o.a. centrale ontvangst- en lounge-ruimte, smart-functies, fiets-, scooter- en autostalling en wasbar.

Uitgangspunt is de stadsbewoner met een beperkte portemonnee. Dit betekent dat voor veel van de jongeren een eigen auto geen optie is. Dit gegeven moet zijn terug te vinden in het programma voor het te ontwikkelen gebouw. Er is daarom ook geen groot behoefte aan gebouwde parkeerplaatsen. In de samenwerkingsovereenkomst tussen ontwikkelaar

Change= en de gemeente is een norm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vastgesteld (zie ook paragraaf 3.5). Voor commerciële voorzieningen en horeca geldt een norm van 1 parkeerplaats per 75 m² (bvo). Daarnaast dienen 5 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd te worden. De overige parkeerbehoefte, ook he bezoekersparkeren, wordt in zijn geheel opgelost in de parkeergarage P23. Dat is een voorwaarde voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

Centraal in de opzet staan de fiets, de scooter en het openbaar vervoer. Er wordt daarnaast een idee ontwikkeld waarbij met een kleine pool van elektrische auto's de mogelijkheid wordt geboden tijdelijk over een auto te beschikken. Het streven is om autobezit te mijden. Uiteraard is een perfecte aansluiting aan het openbaarvervoer hiervoor een must. Fietsen moeten zodanig gestald kunnen worden dat ze simpel bereikbaar zijn, vlakbij de entree van het gebouw. Het beheer dient aan te sluiten bij een schone gebouwomgeving. Bijvoorbeeld geen plekken buiten het gebouw waar fietsen kunnen worden achtergelaten. Dit leidt tot overlast en rommel en hoort niet bij het idee van een zorgvuldig gebruikte woonomgeving.

Locatiekeuze

Een complex van wooneenheden voor de doelgroep, zoals beschreven, kan het beste worden ingebed in een bestaande stedelijke woonomgeving. Het meest geschikt is een plek in een bestaande woonomgeving, die makkelijk kan worden aangesloten op bestaande infrastructuur, bestaand openbaar vervoer en bestaande voorzieningen. De locaties moeten juist zodanig zijn dat jongeren midden in het stedelijke leven staan, naar de bakker en de slager kunnen lopen, een bioscoopje kunnen pakken, de tram naar het centrum kunnen nemen, maar ook kunnen sporten in de buurt. Plekken dus waar de bewoners zich kunnen identificeren. De locatie dient zodanig te zijn dat er, hoewel in een compacte setting, toch voldoende kwaliteit aanwezig is om een minimaal aantal units te kunnen accommoderen. Dit betekent dat enkele belangrijke collectieve voorzieningen en de nagestreefde vorm van beheer haalbaar zijn. Uit studies blijkt dat deze kritische massa doorgaans bij 600 eenheden bereikt wordt. Een kleine hoeveelheid bijzondere, meer collectieve functies is gewenst voor het creëren van voldoende sociale cohesie.

Onderhavige projectlocatie is bij uitstek geschikt hiervoor. De locatie is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer (trein, metro en bus) en per fiets. Op loopafstand bevindt zich het centrumgebied Amsterdamse Poort met diverse winkels, horeca en andere voorzieningen, zoals het bioscoopcomplex Pathé. De locatie zelf biedt voldoende ruimte om het voorziene programma te kunnen realiseren.

Locatie en stedenbouwkundige uitgangspunten

De locatie neemt een specifieke plaats in binnen de beoogde eindstructuur van de Bijlmermeer, omdat op deze locatie het brede gedeelte van de Bijlmerdreef in westelijke richting functioneel en stedenbouwkundig wordt afgesloten.

In het bestemmingsplan is hier bewust in een hoogteaccent (ten opzichte van de omliggende bebouwing) voorzien, om op een zinvolle wijze aan te kunnen sluiten bij de schaal van de stedelijke ruimte. Om de stedenbouwkundig supervisor aan te halen: *“Zodat de H-structuur ter plaatse van de Bijlmerdreef afgemaakt kan worden”*.

Op de locatie moet de nieuwbouw invulling geven aan een aantal eisen uit oogpunt van het functioneren en de beleving van het openbare gebied:

1. De hoofdentree moet het maaiveldniveau (onderdoorgang vanuit de Amsterdamse Poort richting Frankemaheerdpad) en het dreefniveau (de beëindiging van het brede Bijlmerdreef profiel) functioneel en ruimtelijk met elkaar in verbinding brengen.
2. De westgevel moet de Dolingadreef begeleiden en het eindpunt tegen de Bijlmerdreef markeren.

3. Het gebouw maakt bij voorkeur ruimte naar de noordwestzijde, waar de flat Frissenstein zich aan de rand van een waterpartij bevindt, en het begin van een parkachtige omgeving markeert.
4. Ook de inrichting van de openbare ruimte zal deze uitgangspunten dienen te completeren.

Het bouwplan

Het bouwplan voorziet in een complex met maximaal 12 bouwlagen. De bouwhoogte varieert van 30 tot 40 meter, exclusief technische ruimten op het dak. Het grootste deel van het complex is niet hoger dan 30 tot 35 meter.



Afbeelding: impressie nieuwbouw

De ingang van het complex bevindt zich aan de zijde van het huidige Frankemaheerdpad. Op plintniveau bevinden zich ruimten voor diverse (commerciële) voorzieningen, horeca en een stallinggarage voor circa 616 fietsen, circa 115 scooters en 5 parkeerplaatsen voor auto's.

In totaal worden 595 kleine woningen gerealiseerd. Daarnaast voorziet het complex in circa 1.500 m² aan commerciële ruimten, zelfstandige horeca (250 m²) met bijbehorend terras en circa 2.500 m² aan ondersteunende voorzieningen (inclusief ondersteunende horeca), zoals hiervoor beschreven.

Op de begane grond (dreefniveau) bevinden zich ruimten voor voorzieningen, een daktuin en woningen. Op de hogere verdiepingen bevinden zich met name woningen, maar ook enkele ruimten voor voorzieningen. Met name op de laatste twee verdiepingen bevinden zich grotere ruimten voor commerciële voorzieningen, zoals bedrijven, kantoren, dienstverlening inclusief ondersteunende horeca. Op de laatste verdieping bevinden zich geen woningen. Deze verdieping is met circa 300 m² veel kleiner dan de overige verdiepingen en dient als een stedenbouwkundig en architectonisch accent.

Ondersteunende voorzieningen

Onder de ondersteunende voorzieningen zijn te scharen de algemene en collectieve voorzieningen die zich primair en alleen richten op de bewoners van Change=. Gedacht kan worden aan de volgende ruimten en functies: een was lounge-, e-diensten (w.o. dokter,

belasting, kvk, etc), digital media center, ruimte voor beheerder, bewoners gesprekken, Change= werk centrum (circa 750 m²), interne bibliotheek/leeszaal, lounge, media / spelzaal. De voorziene voorzieningen zijn ter ondersteuning van het woonconcept van Change=.

Commerciële voorzieningen

De beoogde commerciële voorzieningen bestaan uit een fitnessruimte (circa 750 m²) en een uitzendbureau (circa 315 m²). Beide voorzieningen zijn primair gericht op de bewoners van het woongebouw, maar staan ook open voor gebruikers uit de omgeving.

Horeca

Bij het concept van ontwikkelaar Change= hoort ook de vestiging van een horecagelegenheid als gemeenschappelijke ontspanningsruimte. Deze horeca wordt voorzien in de plint van het gebouw met een terras aan de noordoostkant van het gebouw. De toevoeging van horeca in de plint brengt een aantal voordelen met zich mee. Naast dat horeca een belangrijke invulling van het beoogde concept vormt, wordt tevens de openbare ruimte geactiveerd en wordt er een bijdrage geleverd aan de sociale veiligheid, met name in relatie tot de onderdoorgang naar de Amsterdamse Poort. Ook wordt er met horeca een ontmoetingsplek gecreëerd waar interactie met de buurt kan plaatsvinden, de inwonende jongeren kunnen hier in contact komen met mensen uit de buurt waardoor de sociale cohesie in de buurt versterkt kan worden. Voorts is het gekozen horecaconcept een aanvulling op het reeds bestaande horecabestand.

Het hier beoogde horecaconcept bestaat uit een restaurant dat de bewoners van een eerlijke, goede en voedzame maaltijd voorziet. Hiermee wordt geen café- en fastfoodfunctie voorzien. Gezonde maaltijden zoals deze ook 'thuis' gekookt worden. De maaltijd is voedzaam en betaalbaar voor de doelgroep (ca. €5,00 per maaltijd). Beoogde doelgroep zijn in de eerste plaats de bewoners van gebouw, de werkende jongeren tot 30 jaar. Daarnaast wordt ook de verbinding gezocht met bewoners uit de directe omgeving. De doelgroep heeft behoefte aan een type restaurant waar men voor een laag bedrag een goede maaltijd kan krijgen en waar men bovendien andere bewoners kan ontmoeten. Een plek waar men (ook alleen) altijd kan aanschuiven en contacten kan leggen. Dit type horecagelegenheid is nog niet aanwezig in de omgeving en kan bovendien bijdragen aan de integratie van het gebouw in de omgeving. Voor het restaurant is een ruimte van 250 m² en een terras van 150 m² bedacht.

Marktonderzoek heeft uitgewezen dat de Amsterdamse Poort en omgeving nog voldoende ruimte biedt voor de voorziene horeca en de andere voorzieningen (zie ook paragraaf 4.11).

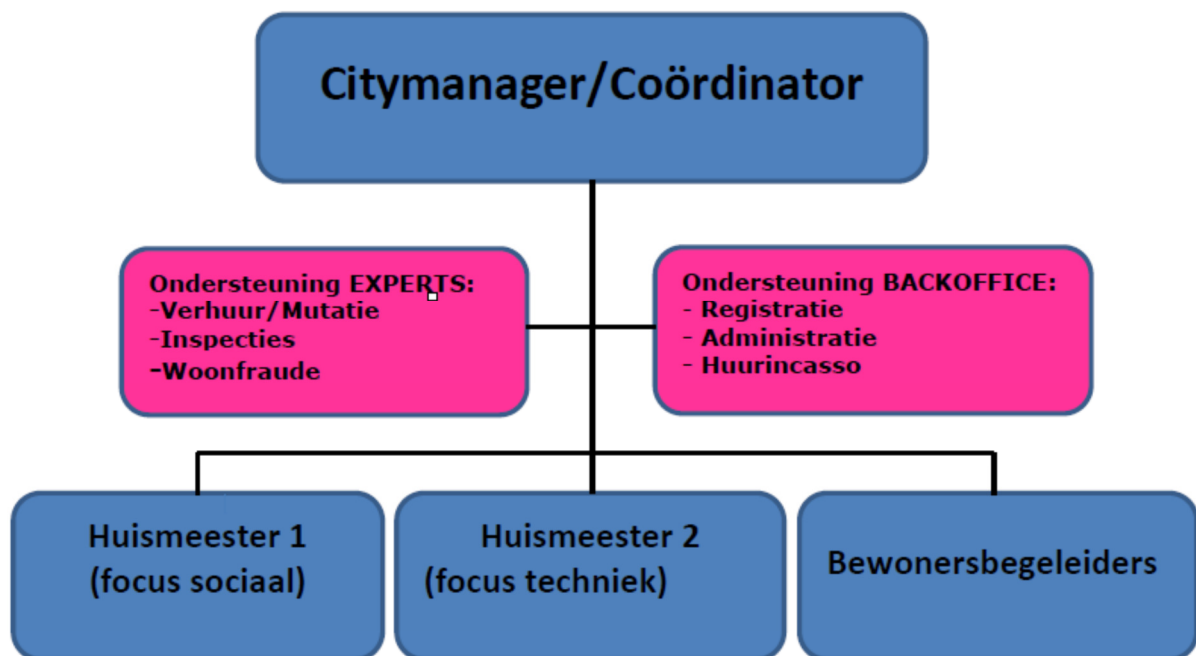
Beheer

Door initiatiefnemer is in overleg met de gemeente op 1 december 2014 het Beheer & Veiligheidsplan 2014-2015 opgesteld. Hierin zijn afspraken vastgelegd met betrekking tot beheer en veiligheid. Het gaat hierbij naast het sociaal beheer (verhuur, incasso en community ondersteuning) ook om fysiek beheer (schoonmaak, groenvoorzieningen en kleine reparaties). Hiervoor is initiatiefnemer verantwoordelijk. Onderhoud (mutatieonderhoud, planmatig onderhoud en reparatieonderhoud) wordt uitgevoerd door ketenpartners.

Voor de uitvoering van de beheerswerkzaamheden wordt een beheerteam van experts ingesteld:

- **City manager** (coördinator) vervult in eerste instantie de rol van coördinator en stuurt het multi inzetbare team aan. Bij meerdere gebouwen wordt het meer de rol van City-manager

- **Bewonersbegeleiding:** meerwaarde door het inzetten van professionals uit de uitzendwereld, denk dan aan voormalige vestigingsmanagers of intercedenten met ervaring en expertise, commercieel handelen wordt gecombineerd met sociale vaardigheden
- Inzet van **huismeesters:** inzet (op termijn) twee huismeesters (fysiek en sociaal), waarvan de huismeester die meer op het fysieke is gericht ook nauw samenwerkt met onze samenwerkingspartners in de keten (aannemer, uitzendbureau, schoonmakers)
- **Beveiliging:** (evt. alleen buiten kantoor tijden) overdag is de huismeester aanwezig en evt. bewonersbegeleiders
- **Back office:** inzet expertise professional met corporatie ervaring. Deze kosten kunnen geminimaliseerd worden als zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van digitalisering van de dienstverlening
- **Marketing en ICT:** gebruik maken van de dienstverlening van USG People (bijv. adviesgroep communicatie kan marketingcampagne opzetten). In samenwerking met betrokken partijen zoals gemeente Amsterdam en Cisco zoeken naar nieuwe kansen en creatieve campagnevormen



Afbeelding: Inrichting beheer-team schematisch

2.4 Ontwerp openbare ruimte

Op 14 juni 2016 is het ontwerp voor de openbare ruimte rond de jongerenhuisvesting vastgesteld. Dit plan maakt geen onderdeel uit van de onderhavige vergunningaanvraag, maar wél van de ontwikkeling van het gebied.



Afbeeldingen: impressie loopbrug en referentie bomen (links), ontwerp openbare ruimte (rechts)

In het ontwerp openbare ruimte wordt voorzien in een hoogwaardige groene uitstraling, door verspreid in het gebied nieuwe bomen aan te planten. Daarnaast zullen op een pleintje, aan de noordoostzijde van het gebouw, verhoogde plantvakken worden aangebracht met zitelementen. Bij het gebouw van Podium Zuidoost is een kleiner plantvak in dezelfde uitvoering ontworpen. Het gebied is momenteel grotendeels voetgangerszone eindigend in een fietspad. In de nieuwe situatie zal het gebied sporadisch door voertuigen worden bereden in de richting van het gebouw. Een trap tussen de nieuwbouw en de Bijlmerdreef verbindt maaiveld- en dreefniveau. Een loopbrug verbindt de Bijlmerdreef met de entree van het gebouw op dreefniveau. De Bijlmerdreefzijde van het gebouw wordt toegankelijk voor voetgangers. De Dolingadreef-zijde van het gebouw is niet toegankelijk voor voetgangers en zal een groene uitstraling krijgen door zuilvormige bomen als laanbeplanting en groenblijvende bodembedekkers.

Functioneel

Ter plaatse van de projectlocatie zijn alleen gemengde voorzieningen (bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening inclusief ondersteunende horeca) met de daarbij behorende groenvoorzieningen, water, oevervoorzieningen, openbare ruimte en tuinen toegestaan. Tevens zijn hier ook parkeervoorzieningen toegestaan, waarbij gebouwde parkeervoorzieningen alleen in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag zijn toegestaan. Tenslotte zijn ter plaatse ook nutsvoorzieningen voor de bediening van het plangebied en ruimte voor verkeersareaal toegestaan.

Bouwregels

Het volledige bestemmingsvlak is ook aangewezen als bouwvlak. Voor het gehele bouwvlak geldt een maximum bebouwingspercentage van 75%, een maximum bouwhoogte van 40 meter. Het project voldoet aan deze regels, met uitzondering van een geringe hoogteoverschrijding ten behoeve van technische ruimtes.

In artikel 29 van het bestemmingsplan is bepaald dat geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, worden toegestaan, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 meter bedraagt. Daarnaast mag op grond van dit artikel de toegestane maximale bouwhoogten met ten hoogste 3 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuizen en centrale verwarmingsinstallaties en ten hoogste 5 meter ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, (schotel-) antennes en zendinstallaties ten behoeve van mobiele telefonie. De technische ruimtes van het bouwplan passen binnen deze afwijkingsbevoegdheid.

Gebruiksregels

De gronden zijn alleen bestemd voor gemengde voorzieningen. Voor kantoren geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak in acht genomen. Voor overige gemengde voorzieningen wordt een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per 75 m² bruto vloeroppervlak in acht genomen.

Afwijkingen van het bestemmingsplan

Met de bouw van jongerenwoningen wordt op het volgende punt afgeweken van het geldende bestemmingsplan:

- a. woningen zijn ter plaatse niet toegestaan;
- b. zelfstandige horeca met bijbehorend terras is niet toegestaan;
- c. de maximum bouwhoogte wordt in geringe mate overschreden voor technische ruimten op het dak;
- d. er is geen uitwerkingsplan vastgesteld;
- e. het bouwverbod wordt doorbroken.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot onderwerpen die een nationaal belang hebben. Het gaat hierbij ondermeer om Rijksvaarwegen, de ecologische hoofdstructuur en primaire waterkeringen. Deze onderwerpen zijn hier niet aan de orde.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Structuurvisie Noord-Holland is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De Structuurvisie is op 23 mei 2011 herzien en de Verordening is op 17 december 2012 gewijzigd. De Verordening is op 3 februari 2014 opnieuw vastgesteld, maar dit betreft een 'beleidsarme' wijziging van de verordening, wat wil zeggen dat er inhoudelijk geen significante wijzigingen zijn vastgesteld.

Een uitgangspunt van de verordening is dat stedelijke functies worden geconcentreerd in het bestaande bebouwde gebied. De projectlocatie is onderdeel van het "bestaand bebouwd gebied". Het realiseren van woningen op de beoogde locatie in Amsterdam Zuidoost is daarmee in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.4 Beleid gemeente Amsterdam

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

De structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" is op 14 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in ondermeer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken. De realisatie van woningen voor jongeren past binnen dit kader.

Coalitieakkoord 2014-2018

Het college wil dat iedere Amsterdammer een betaalbaar huis kan vinden. In totaal wil het college de bouwproductie opvoeren naar 5000 woningen per jaar in 2018. Een deel van de nieuw te bouwen woningen is specifiek gericht op jongeren en ouderen.

Plan Jongerenhuisvesting 2011-2015

In de periode 2007-2010 zijn er 2.115 woonplekken gerealiseerd. Het college van B&W richt zich voor de periode 2011-2015 op het realiseren van 2.000 tot 2.500 woonplekken voor laagopgeleide jongeren.

Voortgangsrapportage 2013

In 2013 zijn er voor jongeren 381 woningen bijgekomen, waarvan 94 nieuwbouw en 287 gelabelde woningen in de bestaande woningvoorraad. In 2013 is het aantal woningen dat verhuurd wordt met een jongerencontract toegenomen met 68 tot in totaal 250. Dat is vijf maal zoveel als in 2011, het jaar waarin met het jongerencontract is gestart.

De belangstelling voor het bouwen van jongerenhuisvesting, zowel in de nieuwbouw als bij transformatie van leegstaande (kantoor)gebouwen is de laatste tijd toegenomen. Er zijn plannen met start bouw in 2014 van ruim 500 jongerenwoningen. In de bestaande woningvoorraad is er ruimte om nog 750 woningen voor jongeren te labelen. Voor het halen van de doelstelling zijn 930 woningen nodig, inclusief de compensatie voor de afname van de tijdelijke verhuur.

De huisvestingsvraag voor jongeren is lastig in te schatten. Een jongere onderscheidt zich niet zo duidelijk als een student van een 'gewone' woningzoekende. Bekend is uit Woningnet dat van de 25.000 actief woningzoekenden per kwartaal minimaal 40% jonger dan 30 jaar is. Een realistische opgave voor de periode 2014-2018 is een toename van 2.500 jongerenwoningen, ruim 600 per jaar.

In de voortgangsrapportage wordt het onderhavige project beschreven als een woonconcept specifiek gericht op werkende jongeren tussen de 18 en 30 jaar. Het wonen van jongeren staat hier niet op zich, maar wordt gezien in samenhang met werken, leven, leren. Het gaat om de ontwikkeling van jongeren, waarvoor wonen een belangrijke randvoorwaarde is. Jongeren kunnen naast een woning ook ondersteuning krijgen bij het vinden of behouden van een betaalde baan. Er wordt met diverse partijen samengewerkt, waaronder USG People, De Alliantie, Cisco, Ballast Nedam en ING.

3.5 Stadsdeelbeleid

Per 20 maart 2014 zijn de stadsdelen in Amsterdam opgegaan in de gemeente Amsterdam. Omdat het beleid van het voormalige stadsdeel Zuidoost voorlopig van kracht blijft, is het in deze paragraaf beschreven. In deze paragraaf is nog de term “stadsdeel” aangehouden.

Structuurvisie Zuidoost 2020: ‘Zuidoost Open Huis’ (2005)

De stadsdeelraad heeft op 27 september 2005 de structuurvisie “Zuidoost Open Huis” vastgesteld. Hierin wordt een visie gegeven op de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsdeel voor de periode tot 2020. Het stadsdeel is momenteel volop bezig met de vernieuwing van de Bijlmer. De Structuurvisie Zuidoost gaat echter ook over de gebieden daarbuiten: Venserpolder, Gaasperdam en Amstel III. Hier dienen zich nieuwe ontwikkelingen en kansen aan, mede gevoed door ontwikkelingen in de regio. De structuurvisie geeft structuren aan voor de bebouwde omgeving, de infrastructuur en de groenstructuur in het stadsdeel Zuidoost van 2020. Verder doet deze voorstellen voor diverse thematische onderzoeken en voor gebiedsgericht onderzoek naar ondermeer woningbouw en centrumvorming.

In de Structuurvisie is de projectlocatie aangewezen als ‘Bebouwd Gebied Wonen’, een gebied waar dus wordt gewoond. Het realiseren van woningen voor jongeren past in dit kader.

Woonvisie 2020

De stadsdeelraad heeft op 30 juni 2009 de Woonvisie vastgesteld. De Woonvisie 2020 schetst wat Zuidoost de komende jaren gaat doen om bewoners te behouden voor het stadsdeel en om nieuwe bewoners aan te trekken. Het stadsdeel wil graag een groei van de bevolking. Dit is noodzakelijk voor een diverse en evenwichtige bevolkingsopbouw en het in stand houden van het voorzieningenniveau. Het Stadsdeel stelt zich ook ten doel een bijdrage te leveren aan de stedelijke wens om de uitstroom van de middenklasse en gezinnen met kinderen uit Amsterdam tegen te gaan. Meer variëteit in het woningaanbod in Zuidoost is daarom gewenst. De visie besteedt ook aandacht aan jongeren.

Starters op de woningmarkt

In 2007 zijn ruim 4.200 starters op de woningmarkt uit Zuidoost actief op zoek naar een huurwoning in de regio Amsterdam. Starters uit Zuidoost die voor het eerst een woning zoeken, kunnen maar moeilijk een plek op de woningmarkt verwerven. Ondanks dat Zuidoost voor een sociale huurwoning de kortste wachttijd heeft van Amsterdam, is de gemiddelde wachttijd voor starters 5,0 jaar. In 2006 was dit nog 4,6 jaar. Dit duidt op toenemende druk op de sociale huurmarkt en wordt onder andere verklaard door een toename van het aantal actief zoekende doorstromers ten opzichte van 2006. Ook door de vernieuwing zijn steeds minder sociale huurwoningen aanwezig in Zuidoost en uit gesprekken met professionals blijkt dat de wachttijden zijn opgelopen doordat de starters die willen huren worden verdrongen door stadsvernieuwingskandidaten uit de Vernieuwing. De voorraad sociale huurwoningen slinkt tevens vanwege verkoop.

Woningbehoefte

De woningbehoefte van de starters in Zuidoost is moeilijk in beeld te brengen, omdat zij in enquêtes niet aan bod komen. Wel is het zo dat starters op de woningmarkt in het algemeen vooral behoefte hebben aan kleine en goedkope woonruimte. Zij zijn immers vaak jong en alleenstaand en staan aan het begin van het hun werkend leven waardoor het inkomen beperkt is. Om starters met een laag inkomen kansen te geven op een woning wil het stadsdeel Zuidoost meer woningen voor jongeren realiseren. Dit doet het stadsdeel samen met haar partners door kleine en daarmee goedkope sociale huurwoningen in de bestaande

voorraad te laten labelen voor jongeren. Een "jongerenwoning" wijkt niet af van een reguliere betaalbare (kleine) huurwoning met een redelijke wachttijd.

Het onderhavige project past binnen de doelen van het woonbeleid.

Haalbaarheidsstudie Jongerenhuisvesting Change= fase 2

Het realiseren van jongerenhuisvesting is een belangrijke maatschappelijke doelstelling van de gemeente Amsterdam. In een brief van het DB d.d. 5 juli 2013 aan initiatiefgroep Change= is voorgesteld om gezamenlijk met het stadsdeel een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid van jongerenhuisvesting op de hoek van de Bijlmerdreef/Dolingadreef.

In de eerste fase van het haalbaarheidsonderzoek heeft het DB geconcludeerd (DB140114 RO/6) dat het project een kans is om een belangrijke bijdrage te leveren aan de stadsdeeldoelstellingen op het gebied van jongerenhuisvesting en werkgelegenheid. Het DB heeft daarbij aangegeven in een tweede fase van het haalbaarheidsonderzoek een uitgebreide toets op het beheermodel van belang te vinden. Daarnaast dienen het parkeren en de effecten van het gebouw op de omgeving middels een hoogbouweffectrapportage (HER) nader onderzocht te worden (zie ook hoofdstuk 4).

Op 16 december 2014 heeft het Dagelijks Bestuur van Zuidoost de eindrapportage van de haalbaarheidsstudie fase 2 vastgesteld. Conclusie van de uitgebreide toets op het beheermodel is dat er bij betrokken partijen (o.a. planteam, politie en veiligheidscoördinator) die hierover uitgebreid geconsulteerd zijn, op dit moment voldoende vertrouwen is dat het gebouw dat Change= wil realiseren voor jongeren voor de gemeente Amsterdam en specifiek voor Zuidoost een kans is om een belangrijke bijdrage te leveren aan de doelstelling op het gebied van jongerenhuisvesting. Wel vinden betrokkenen het van belang dat dit in een af te sluiten overeenkomst nader wordt vormgegeven zodat er ook een zekere mate van garantie is dat het beheermodel ook daadwerkelijk zal worden toegepast. Deze overeenkomst is inmiddels vastgesteld. Een ander aandachtspunt vormt het aantal woningen dat Change= in het complex wil realiseren. In een eerste fase was een aantal van 528 woningen uitgangspunt; in de huidige fase gaat het voorlopig ontwerp van het gebouw uit van een aantal van 569 woningen, een vermeerdering van 41 woningen. Change= geeft aan onderzoek gedaan te hebben naar het maximaal aantal woningen waarbij het gebouw nog beheer- en beheersbaar is. Dit is een aantal van tussen de 500-600 woningen. De opinie van betrokkenen is dat ook met een aantal van 569 woningen het gebouw beheerbaar zal zijn maar dit toont eens te meer aan dat het beheer van het gebouw goed geregeld dient te worden.

Ten aanzien van het parkeren is er door het stadsdeel onderzoek verricht naar een reële parkeernorm voor jongeren (zie ook volgende pagina). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat gezien de locatie een norm van 0,3 parkeerplaats per woning uitgangspunt zou moeten zijn. Voor niet-wonen functies gelden de vastgestelde parkeernormen van het stadsdeel. Change= heeft deze normen overgenomen en deze normen is uitgangspunt bij het realiseren van het complex.

Horecabeleid

Het horecabeleid van stadsdeel Zuidoost streeft ontplooiing van horeca-initiatieven na die een bijdrage leveren aan een kwaliteitsverbetering van het horecabestand in Amsterdam Zuidoost. Dit betekent niet meer van hetzelfde, maar zoeken naar diversiteit en kwaliteit. Over horeca in woongebieden wordt gesteld dat door de vernieuwing van de Bijlmermeer nieuwe woonbuurten ontstaan waar vraag is naar specifieke horeca. Het stadsdeel streeft hier naar horeca met een buurtverzorgende functie en met een voorzieningenaanbod dat

past bij het inwonertal van de buurt. Horeca kan in woonwijken een aantrekkende en bindende functie hebben en sociale cohesie bevorderen. De horeca in een woonomgeving, zoals dat hier het geval is, dient vooral gericht te zijn op de buurtbevolking zonder het woon- en leefmilieu aan te tasten. Het samenspel van vraag en aanbod van horeca krijgt zoveel mogelijk vrijheid om een eigen invulling en eigen karakter te creëren en het aantal ontmoetingsplekken in de buurt te vergroten.

Er zijn reeds grote stappen gezet met het opknappen van de horecahoek in de Shopperhal tegenover de C&A. Daarnaast zijn er hoogwaardige horeca-initiatieven gestart op de Arenaboulevard en op Hoekenrode. Recent is de World of Food van start gegaan waar startende horecaondernemers de kans krijgen om een onderneming op te bouwen. Een horecagelegenheid in de plint van het onderhavige project zou hiervoor een geschikt alternatief kunnen vormen.

De toevoeging van de horeca past binnen de uitgangspunten van horeca in woongebieden en kan daarmee als functie een aantrekkende en bindende functie hebben en sociale cohesie bevorderen. Uit het uitgevoerde behoefte onderzoek blijkt dat het toevoegen van 250 m² (zelfstandige) horeca verantwoord is en niet leidt tot leegstand of uitval elders leidt (zie ook paragraaf 4.11).

Parkeernota

Op 24 juni 2008 heeft de stadsdeelraad de Parkeernota Zuidoost vastgesteld. In deze nota parkeernormen vastgesteld voor de functies woningen, winkels/detailhandel/markt, kantoren en bedrijven en overige functies en voorzieningen. De parkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Voor woningen geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning (middensegment) en 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Bij parkeren op eigen terrein geldt dat bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd moeten worden. Voor bedrijfsruimten geldt een norm van 1 parkeerplaats per 75 m² en voor kleinschalige detailhandel per 50 m².

Het onderhavige project voorziet in kleine starterswoningen voor jongeren. In opdracht van het Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer is in mei 2014 een parkeeronderzoek ten behoeve van jongerenhuisvesting uitgevoerd (bijlage 1). Geconcludeerd wordt dat een parkeernorm van 0,25 tot 0,4 parkeerplaatsen per jongerenwoning reëel is.

Bij besluit van 16 december 2014 is met het haalbaarheidsonderzoek fase 2 door het Dagelijks bestuur een parkeernorm van 0,3 op basis van het parkeeronderzoek.. Voor commerciële voorzieningen en horeca geldt een norm van 1 parkeerplaats per 75 m² (bvo). Voor de totale parkeervraag zal 5 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd te worden. De overige parkeerbehoefte (inclusief bezoekersparkeren) dient en zal in het nabijgelegen Q-park (Per) opgelost te worden (zie ook paragraaf 4.5).

Het bouwblok wordt uit het parkeervergunningsgebied gelicht door middel van een Uitwerkingsbesluit conform de Verordening parkeerbelasting . Een dergelijk besluit wordt separaat door het college genomen en is voor onder andere dit complex momenteel in voorbereiding. Hierbij wordt het complex uitgesloten van een parkeervergunning.

De ontwikkelaar zorgt ervoor dat zij de mogelijkheid hebben om een plaats te huren bij het nabijgelegen Q-park (P23) en zal de toekomstige bewoners er op wijzen dat zij niet in aanmerking komen voor een vergunning.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Geluid

Het project voorziet in geluidgevoelige objecten (woningen). De te bouwen woningen bevinden zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zones van de Bijlmerdreef/Foppingadreef, de Burgemeester Stramanweg, de Dolingadreef, de Flierbosdreef en de Spoorweg Duivendrecht – Abcoude.

In mei 2015 is daarom door onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 2). In het onderzoek zijn de berekende geluidbelastingen getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Stedelijke wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Spoorweg: voorkeursgrenswaarde 55 dB maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Uit het onderzoek is gebleken dat ten gevolge van wegverkeer op de Burgemeester Stramanweg en de Flierbosdreef overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten gevolge van de Bijlmerdreef/Foppingadreef en de Flierbosdreef vinden echter wél overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats, maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Ten gevolge van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude vinden ook overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 68 dB, plaats.

Nergens binnen het plan is de gecumuleerde geluidbelasting $L_{(VL, cum)}$ meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (63 dB bij wegverkeerslawaaï).

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidoverdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistischer om hogere waarden vast te stellen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaaï afkomstig van de Bijlmerdreef/Foppingadreef en de Dolingadreef en spoorweglawaaï afkomstig van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude. Het gaat om de volgende hogere waarden:

- Bijlmerdreef/Foppingadreef: 62 dB;
- Dolingadreef: 63 dB;
- Spoorlijn Duivendrecht – Abcoude: 60 dB.

Stille zijden

De voorwaarde voor het verlenen van hogere waarden is dat de woningen waarvoor hogere waarden worden verleend in principe een stille zijde dienen te hebben. Dit is een gevel waarop de geluidbelastingen niet de voorkeursgrenswaarden overschrijden.

Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)

Het geluidonderzoek en het verzoek om een hogere waarde vast te stellen met vrijstelling van de stille zijde eis zijn op 29 mei 2015 met het TAVGA besproken. Ten behoeve van het advies van het TAVGA aangaande de vrijstelling van stille zijden heeft het TAVGA verzocht om de geluidbelastingen door het omgevingsgeluid ter plaatse van de in het plan ontworpen gemeenschappelijke binnentuin te onderzoeken. Geluidbelastingen tot en met 50 dB worden als aanvaardbaar geacht. In het aanvullende memo wordt dit nader onderzocht (bijlage 3). Uit de berekeningen is gebleken, dat geluidbelastingen ten hoogste 48, 46 en 41 dB bedragen gedurende de dag-, avond- en nachtperiode. Op basis van deze geluidbelastingen per periode bedraagt de over een etmaal gemiddelde geluidbelasting L_{den} 50 dB. De genoemde geluidbelastingen zijn wegverkeerslawaaï gecumuleerde geluidbelastingen zonder aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. Ter plaatse van de binnentuin wordt dus voldaan aan de gestelde grenswaarde van 50 dB.

4.2 Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde “streefwaarde” overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet “interventiewaarden” vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

In mei 2015 heeft onderzoeksbureau TAUW een bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 4). Uit het onderzoek is gebleken dat er in de bodem maximaal lichte verontreiniging is. De milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen bouwplannen.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Met de nieuwe Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten/stadsdelen om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

Door de provincie Noord-Holland is de Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. De voorgenomen ontwikkelingen zijn getoetst op aanwezigheid van Rijksmonumenten, bouwkundig waardevolle elementen, historisch geografisch en archeologisch waardevolle elementen.

Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland zijn in het plangebied geen Rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Het plangebied ligt volgens de “Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden” (IKAW, versie 2.1) niet binnen een gebied met een trefkans op archeologische waarden.

Wel geldt, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

4.4 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Waterbeheerplan

Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 "Plan Breed Water" kaderstellend. In dat plan staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken. Deze zijn de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

Bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer en MER

Ten behoeve van het ter plaatse geldende bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer is de watertoetsprocedure doorlopen. Tevens is Waternet betrokken geweest bij het opstellen van de MER voor de vernieuwing van de Bijlmermeer, waar dit plan onderdeel van uitmaakt. Over de inhoud van voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft opnieuw overleg met Waternet plaatsgevonden.

In de MER is met betrekking tot oppervlaktewater gekeken naar de bergingscapaciteit, waterkwaliteit en beheer en onderhoud. Voor grondwater is gekeken naar buffercapaciteit, grondwaterstand, kwelintensiteit en grondwaterkwaliteit.

De nu voorziene ontwikkeling respecteert de op basis van de MER in het bestemmingsplan vastgestelde principes voor waterhuishouding. Het in het bestemmingsplan vastgelegde bebouwingspercentage wordt niet overschreden.

Waterkeringen

De onderhavige projectlocatie bevindt zich niet binnen een beschermingszone van een waterkering.

Waterkwantiteit

De bouw van het complex voor jongerenhuisvesting zal leiden tot een toename van de verharding en bebouwing. Hiermee is echter al in het kader van het bestemmingsplan rekening gehouden. Momenteel is Zuidoost bezig met het opstellen van een waterbalans voor de vernieuwing van de Bijlmermeer. Onderhavige ontwikkeling maakt hier onderdeel van

uit. Hierdoor is een aparte compensatie voor die project niet aan de orde. Met Waternet is afgesproken dat de waterbalans gereed zal zijn voordat in het kader van dit project extra verharding toegevoegd zal worden.

Waterkwaliteit

Voor de waterkwaliteit is het hiervoor genoemde Waterbeheersplan kaderstellend. Uitgangspunt is dat de waterkwaliteit niet verslechterd. Het gebruik van bitumineuze materialen, geïmpregneerd hout en uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Indien dergelijke materialen noodzakelijkerwijs toegepast moeten worden, wordt uitgegaan van zinken goten welke van een coating worden voorzien. Daarnaast wordt waar mogelijk gewerkt met loodvervangers.

Grondwater

In het plan worden geen kelders of andere ondergrondse constructies dan een normale fundatie gerealiseerd. De liftputten zijn 2 meter diep en de trafo wordt met een diepte van 1,5 meter aangelegd. Er wordt daarom geen negatief effect op het grondwater verwacht.

Riolering

Het afvalwater en het regenwater zal door een gescheiden rioolstelsel worden afgevoerd. Het afvalwater, of droogweerafvoer (DWA) wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het stelsel ten behoeve van regenwaterafvoer (RWA) wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater afgevoerd. Hierdoor wordt het rioolstelsel niet onnodig belast.

De gehele Bijlmermeer is één bemalingsgebied (Fliersbosdreef). Dit is een groot, gescheiden stelsel dat middels een wijdvertakt transportstelsel afstroomt naar het gemaal Fliersbosdreef. Dit is een eindgemaal en is dus aangetakt op de hoofdpersleiding richting West.

4.5 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het vigerend bestemmingsplan voorziet ter plaatse in gemengde voorzieningen, waaronder bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening inclusief ondersteunende horeca. Het nu voorliggende plan gaat uit van jongerenwoningen. De verkeersproductie hiervan zal beduidend geringer zijn dan bij een invulling van de locatie met kantoren of bedrijven. Door de realisatie van het project zal de verkeersaantrekkende werking van de locatie (planologisch) duidelijk af nemen. De verwachting is dat de meeste bewoners gebruik zullen maken van fiets en OV.

Parkeren

Het project voorziet in jongerenwoningen in plaats van bedrijven of kantoren. De parkeerbehoefte van jongerenwoningen is beduidend lager (zie ook paragraaf 3.5), zodat een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning volstaat.

Het project voorziet in 595 woningen, circa 1.500 m² aan commerciële ruimten (incl. horeca 250 m²) en circa 2.500 m² aan ondersteunende voorzieningen. Dat resulteert in een parkeerbehoefte van 178 parkeerplaatsen voor de woonfunctie en 20 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimten. De overige voorzieningen zijn voor de bewoners en zullen geen extra parkeerbehoefte hebben.

Van de 198 benodigde parkeerplaatsen worden 5 op eigen terrein gerealiseerd. De overige parkeerbehoefte (ook bezoekersparkeren) wordt opgelost in de Q-Park Amsterdamse Poort P23. Hier worden 200 parkeerplaatsen gehuurd ten behoeve van het project. Dat is conform de vastgestelde overeenkomst met de gemeente en er wordt voldaan aan de geldende parkeernormen.

Het bouwblok wordt uit het parkeervergunningsgebied gelicht door middel van een Uitwerkingsbesluit conform de Verordening parkeerbelasting. Een dergelijk besluit wordt separaat door het college genomen en is voor onder andere dit complex momenteel in voorbereiding. Hierbij wordt het complex uitgesloten van een parkeervergunning.

De ontwikkelaar zorgt ervoor dat zij de mogelijkheid hebben om een plaats te huren bij het nabijgelegen Q-park en zal de toekomstige bewoners er op wijzen dat zij niet in aanmerking komen voor een vergunning.

4.6 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het project heeft betrekking op een functiewijziging, dus de vervanging van een bestaande functie met een nieuwe. De verkeersaantrekkende kracht van de nieuwe woonfunctie is lager dan van de op grond van het bestemmingsplan toegestane functies, zoals kantoren of bedrijven. Het project is daarom te kwalificeren als 'niet in betekenende mate'. Er is geen nader onderzoek nodig.

Het verbeteren van de luchtkwaliteit is één van de speerpunten van het Amsterdamse stadsbestuur. Het college van B&W heeft daarom in juni 2011 extra maatregelen genomen voor een schone lucht in Amsterdam. De toepassing van deze extra maatregelen leidt tot minder knelpunten in Amsterdam. De luchtkwaliteit rond de locatie is in 2015 geen knelpunt. Het toepassen van de extra maatregelen heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit.

4.7 Externe veiligheid

Inrichtingen

Op 28 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. In het besluit zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen. In het besluit zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. De

grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden ter plaatse dus niet overschreden.

Transport

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor is sinds 1 april 2015 het Basisnet kader. Het basisnet bestaat uit een aangewezen aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en de veiligheid van mensen die wonen en werken langs de route. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De basisnetroutes en deze zogenoemde "risicoplafonds" zijn vastgelegd in de regeling basisnet.

Nabij het plangebied ligt het spoortraject Breukelen aansluiting - Duivendrecht waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is daarom nodig. Door onderzoeksbureau AVIV is daarom in mei 2015 onderzoek hiernaar verricht (bijlage 5).

Plaatsgebonden risico

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour is gelegen binnen de spoorbundel. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van de jongerenhuisvesting.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en de toekomstige bebouwingssituaties:

- In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico vrijwel gelijk aan, maar kleiner dan, de oriëntatiewaarde.
- Door de afwijking van het bestemmingsplan verandert het groepsrisico niet, de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde blijft gelijk.

Conform het Bevt kan een verantwoording groepsrisico achterwege blijven. De toename van het groepsrisico is namelijk minder dan 10% en blijft kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Plasbrandaandachtsgebied

De jongerenhuisvesting Change= bevindt zich op een afstand van ongeveer 400 m van het spoor en ligt daarmee buiten het PAG.

4.8 Flora en fauna

Op grond van de Flora en Faunawet (2002) is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Ontheffing van deze regels is onder voorwaarde mogelijk voor onder andere bouwprojecten.

Door bureau Els & Linde is in april 2015 een ecologisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoeksrapport (bijlage 6) wordt geconcludeerd dat op de planlocatie geen geschikte verblijfplaatsen zijn voor vleermuizen, vogels of andere beschermde soorten. Er is met

zekerheid geen effect op beschermde soorten binnen of vlakbij het plangebied. Een afdoende onderzoek is niet nodig. Er is geen ontheffing van de Flora en Faunawet of een verklaring van geen bedenkingen noodzakelijk.

In het kader van de Natuurbeschermingswet en de ruimtelijke verordening wordt geconcludeerd dat door de aard en de omvang van de geplande ontwikkelingen geen effect op de natura 2000 gebieden en Natuurnetwerk Nederland wordt verwacht. Er is dan ook geen vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig en er is geen afwijking van de ruimtelijke verordening Noord-Holland nodig.

4.9 Luchthavenindelingbesluit

Om het vliegverkeer ongehinderd af te kunnen wikkelen gelden in de omgeving van luchthavens bouwhoogtebeperkingen. In het Luchthavenindelingbesluit uit februari 2003 zijn de maximale bouwhoogtes rond Schiphol (opnieuw) vastgelegd in zogenaamde obstakelvlakken. Het plangebied valt binnen een zone met een hoogtebeperking van 150 meter. De voorziene bebouwing blijft hier ver onder en vormt geen hinder voor het vliegverkeer.

Het Rijk heeft wijziging van het LIB in voorbereiding. Daarvan is in 2013 een ontwerp en in augustus 2014 een aangepast ontwerp gepubliceerd. De wijziging zal tot gevolg hebben dat in een groter gebied hoogtebeperkingen van kracht zullen zijn. Indien het aangepaste ontwerp in werking treedt, wordt de maximum bouwhoogte ter plaatse van het projectgebied beperkt tot 146 meter hoogte. Het voorliggende plan maakt geen bouwontwikkelingen van 146 meter of meer mogelijk, zodat ook na wijziging van het LIB geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het gebruik of de bouwhoogte.

4.10 Hoogbouw Effect Rapportage (HER)

Vanaf het moment dat met de vernieuwing van de Bijlmermeer een begin is gemaakt is in de planvorming het uitgangspunt geweest om in de hoek van de Bijlmerdreef en Dolingadreef bebouwing te realiseren van tenminste 9 lagen en hoger.

In juni 2000 is een Stedebouwkundig plan van Eisen vastgesteld waarin dit is vastgelegd. Hier op volgend is vanaf 2002 gestart met het opstellen van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer waarin de voorliggende bebouwingsmogelijkheden zijn vastgelegd. Er is indertijd bewust gekozen om op deze plek in een hoogteaccent te voorzien ten opzichte van de omliggende bebouwing. Zoals eerder aangegeven neemt de hoek Bijlmerdreef/Dolingadreef een specifieke plaats in binnen de beoogde einsstructuur van de Bijlmerdreef, omdat op deze locatie het brede gedeelte van de Bijlmerdreef in westelijke richting functioneel en stedebouwkundig wordt afgesloten. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de schaal van de stedelijke ruimte en wordt de structuur van de Bijlmerdreef ter plaatse afgemaakt. Dit illustreert dat sinds lange tijd sprake is geweest van hoge bebouwing op deze plek. Wat in de onderhavige procedure nieuw is dat er geen kantoorgebouw met voorzieningen wordt gebouwd, maar een woongebouw met voorzieningen.

In het voorliggende project is zorgvuldig gekeken naar de ruimtelijke inpassing van het woongebouw. Zo heeft er een uitgebreid haalbaarheidsonderzoek plaatsgevonden waar onder andere is gekeken naar de beheeraspecten van het gebouw. In december 2014 is een Hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld (zie bijlage), om enerzijds de effecten op de directe omgeving van nieuwbouw hoger dan 30 meter te onderzoeken evenals de effecten daarvan voor het (stedelijk) landschap, en anderzijds om de beleidskaders te belichten waarbinnen de hoogbouw tot stand komt. Naast de stedenbouwkundige beschouwing en sociale aspecten zijn ook de schaduwwerking toegelicht en via een analyse de mogelijke hinder ten gevolge van wind in kaart gebracht.

In de rapportage is de conclusie getrokken dat het invullen van de fysieke bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan op de locatie biedt er toe leidt dat het bestaande beeld weliswaar iets zal veranderen. De nieuwbouw zal van invloed zijn op het uitzicht van omwonenden en er gaat iets veranderen aan de zon- en wind situatie van de directe omgeving. Uit de bezonningsstudie worden geconcludeerd dat het gebouw in beperkte mate invloed heeft op de directe omgeving. In de herfst, winter en lente trekt er tussen ca. 15:00 uur tot 17:00 een schaduwvlak over de onderste 4 lagen van de zuidwesthoek van flat Frissenstein langs. Voor het overige zal er geen schaduwwerking van het gebouw uitgaan.

Over privacy is ten aanzien van flat Frissenstein het navolgende geconcludeerd: Ten noordoosten van de locatie staat woongebouw Frissenstein, dat nu in westelijke richting over 95 meter vrij uitzicht heeft tot aan de Dolingadreef en verder. Het nieuwe gebouw zal daar over een lengte van circa 12 meter voorlangs schuiven, maar blijft daar op circa 70 meter afstand. Overhoeks benadert het nieuwe gebouw Frissenstein tot op 45 meter. Door de genoemde afstanden en het ontbreken van buitenruimtes in de nieuwbouw mag ook hier verwacht worden dat voor Frissenstein de gevolgen voor het gevoel van privacy tot een minimum beperkt zullen blijven.

Geconcludeerd wordt, dat het invullen van de fysieke bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan op de locatie biedt er toe leidt dat het bestaande beeld iets zal veranderen, dat de nieuwbouw van invloed zal zijn op het uitzicht van omwonenden, en dat er iets zal veranderen aan de zon- en wind situatie van de directe omgeving. De Hoogbouw Effect Rapportage laat echter zien dat de gevolgen van de nieuwbouw in deze gebieden beperkt zal zijn.

4.11 Regionale behoefte

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden:

1. Actuele regionale behoefte;
2. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied;
3. Mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied.

Omdat het projectgebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied zijn alleen de eerste twee treden aan de orde. Er dient daarbij te worden aangetoond dat er een actuele (regionale) behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Actuele regionale behoefte

Wonen

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad een opgave van 75.000 woningen vermeld. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

Jongeren = starter

Het gemeentelijke beleid (bron: Programma Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018) richt zich op de volgende "jongere": Een jongere onderscheidt zich, behalve in leeftijd, niet duidelijk van reguliere woningzoekenden die via Woningnet een woning zoeken. De doelgroep jongeren is als volgt gedefinieerd: "zelfredzame starters op de Amsterdamse woningmarkt in de leeftijd van 18 tot 26 jaar die niet voltijd studeren, met een bruto inkomen van maximaal € 34.678 per jaar (de Europese inkomensgrens voor sociale huurwoningen)". De achtergrond van deze doelgroep is breed. Het kan gaan om Amsterdamse jongeren die bij hun ouders wonen en een stap willen maken richting zelfstandigheid. Het kan ook gaan om young professionals die in Amsterdam of in andere steden zijn afgestudeerd en in hun eerste baan starten op de arbeidsmarkt."

Nieuwbouw past binnen ambitie

Over de periode (2010-2014) zijn bijna 7.750 studenteneenheden en bijna 2.000 woonplekken voor jongeren toegevoegd. Voor de periode 2015-2018 ligt er een nieuwe gemeentelijke opgave: 8.000 woningen extra voor studenten en 2.500 woningen extra voor jongeren. Dit kan gaan om nieuwbouw, labelen van bestaande sociale huurwoningen en of transformatie van kantoren/zorgvastgoed naar woningen. De nieuwbouw van project Change= levert een bijdrage met circa 600 woningen aan de doelstelling van 2.500 woningen voor jongeren.

Dit project voldoet aan de werkelijke vraag naar starterswoningen. Zoals hierboven aangehaald worden jongeren onder meer gedefinieerd als "zelfredzame starters". Een starterswoning is een betrekkelijk goedkope woning voor mensen die voor het eerst een huis kopen of huren. Bijvoorbeeld voor het verkrijgen van een sociale huurwoning in de gemeente Amsterdam moet iemand zich eerst inschrijven op Woningnet (Stadsregio Amsterdam). Zolang je nog geen woning huurt via Woningnet, maar hiervoor wel ingeschreven staat,

wordt die persoon als starter gezien. De jongerenhuisvesting langs de Dolingadreef gaat over goedkope huurwoningen voor jongeren. Zij hoeven hiervoor niet ingeschreven te staan bij Woningnet omdat de verhuurder een particuliere partij is. In hoeverre zij voor het eerst een huis huren is voor het project niet relevant. Aangezien we bij de instroom in Change= kiezen voor de leeftijdscategorie van 18-30 jaar kunnen we aannemen dat de meeste jongeren min of meer in hun eerste zelfstandige woning gaan wonen en daarmee dus starters zijn op de woningmarkt.

Voor wat betreft *de regionale behoefte* worden de cijfers elk jaar gemonitord door de stadsregio Amsterdam in de rapportage over de woonruimteverdeling. Tevens houdt de provincie Noord-Holland jaarlijks een monitor woningbouw bij. Doel hiervan is inzicht te krijgen in de resultaten van woningbouw, waarmee weer regionale afstemming bewerkstelligd kan worden. In de monitor woningbouw 2014 staat o.a. vermeld dat er een sterker wordende groei aan jongeren is en dat er nog te weinig gebouwd wordt, waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. Hoeveel behoefte er is aan starterswoningen in stadsregio Amsterdam (dus sociale huurwoningen) blijkt uit Rapportage woonruimteverdeling 2013: In 2013 waren er ruim 45.000 starters ingeschreven. Voor dit project zal eerst geselecteerd worden op jongeren uit Zuidoost, dan uit Amsterdam en dan uit de stadsregio. Er is veel vraag naar starterswoningen.

De vraag naar jongerenwoningen wordt op gemeentelijk niveau vastgesteld op basis van demografische gegevens en onder anderen verhuishwensen van jongeren. Hoeveel vraag er naar jongerenwoningen is heeft de gemeente laten uitzoeken door de dienst Onderzoek en Statistiek, gegeven een inkomenseis van € 850 euro en de leeftijd van 18-23 jaar. In 2013 zijn er 13.670 jongeren woonachtig in Amsterdam van 18-23 jaar. Daarvan hebben er 5.180 een inkomen van meer dan € 850. Waarvan “beslist verhuisgeneigd” 1.050 binnen Amsterdam. Met het project Jongerenhuisvesting Dolingadreef wordt gemikt op deze groep en zal een inkomenseis van 900 euro gesteld worden.

Ook studenten, die klaar zijn met de studie en hebben gewoond met een zogenaamd campuscontract, moeten binnen een half jaar na het beëindigen van de studie hun woning verlaten en kunnen nieuwe huurders worden in het project. In stadsdeel Zuidoost wonen al ruim 2.000 studenten met een campuscontract. Jongeren met name van het MBO/HBO kunnen voor hun 23^{ste} klaar zijn met de studie. Zij kunnen direct doorstromen naar de woningen aan de Dolingadreef.

De afgelopen jaren zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd door of in samenwerking met het stadsdeel om met de jongeren van Zuidoost in gesprek te gaan over hun woonwensen. Daaruit kwam naar voren dat jongeren lang moeten wachten bij Woningnet om aan een goedkope huurwoning te komen; dat er een duidelijke behoefte is onder een deel van de jongeren uit Zuidoost om in hun eigen stadsdeel te blijven wonen; dat een zelfstandige woning de voorkeur heeft boven een woning delen met vreemden en dat de woning niet een te hoge huur mag hebben.

Amsterdam groeit. Er komen netto 10.000 mensen per jaar bij. Vooral studenten en jongeren komen in groten getale. Voor mensen met een laag of middeninkomen is het bijzonder moeilijk om een betaalbare woning te vinden in Amsterdam. Dit vergt grote investeringen in de kwaliteit en indeling van de bestaande woningen maar vooral ook van een grote aanwas van nieuwe woningen. De gemeente wil meer dan 17.000 nieuwe woningen bouwen (2014-2018).

Horeca, commerciële en ondersteunende voorzieningen

In juli 2016 is door onderzoeksbureau Bureau Stedelijke Planning (BSP) onderzoek verricht naar ontwikkelingsmogelijkheden (ruimte) voor de voorziene horecavestiging en de diverse voorzieningen. In het rapport wordt geconcludeerd, dat Amsterdam-Zuidoost en de buurt

Amsterdamse Poort beschikken over een groot, bovengemiddeld en groeiend draagvlak voor voorzieningen en horeca. Het aantal horecagelegenheden blijft sterk achter bij het potentieel van het gebied. Daarnaast is het aanbod vrij eenzijdig: meer dan de helft valt in de sector fastservice. Horeca in de vorm van een -restaurant, met een dag- en avondfunctie is nauwelijks aanwezig. Hier voorziet de horeca in het gebouw van Change= in.

De toevoeging van 250 m² bvo horeca in de buurt Amsterdamse Poort wordt door BSP verantwoord geacht. Indien het concept en de invulling in hoge mate complementair en onderscheidend zijn aan het bestaande aanbod in de buurt zijn de effecten verwaarloosbaar.

De toevoeging van 1.500 m² bvo commerciële en 2.500 m² bvo ondersteunende voorzieningen wordt tevens verantwoord geacht. Deze voorzieningen dragen bij aan een succesvolle gebiedsontwikkeling, verhogen de afzetkansen van de woningen en vergroten de levendigheid in het gebied. Er wordt niet verwacht dat er sprake zal zijn van verdringingseffecten of toenemende leegstand in het gebied.

Tot grote uitval c.q. leegstand elders (en daarmee aantasting van het woon- en leefklimaat en het ondernemersklimaat) zal de ontwikkeling van de horeca en aanvullende voorzieningen niet leiden.

Geconcludeerd kan worden dat vooral kleine woningen voor starters een grote vraag kennen. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen. Daarnaast is ook het behoefte aan de voorziene niet-woonfuncties aangetoond.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

De woningen worden gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Het geldende bestemmingsplan voorziet ter plaatse reeds in nieuwe bebouwing. Er is daarmee volop sprake van het benutten van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied.

4.12 Milieueffectrapportage (MER)

Het MER met zijn onderliggende rapporten dat is gemaakt voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” geeft informatie over de milieueffecten van de vernieuwingsoperatie in de Bijlmermeer waar het onderhavige plangebied deel van uitmaakt (ook wordt hier in het bestemmingsplan uitgegaan van gemengde voorzieningen in plaats van woningen). Alles bij elkaar genomen blijkt uit het MER dat de vernieuwingsoperatie geen belangrijke negatieve milieueffecten heeft. Op grond van de kenmerken van het project en het verrichte onderzoek kan worden aangenomen dat geen effecten te verwachten zijn waardoor een MER beoordeling of MER nodig zou zijn.

5. EIGENDOMSVERHOUDING EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De ondergrond van het bouwplan is in onverdeeld eigendom van de gemeente Amsterdam en wordt in erfpacht uitgegeven aan de projectontwikkelaar. De kosten van de realisatie van het project worden gedragen door de projectontwikkelaar. Dit wordt gewaarborgd in een anterieure overeenkomst over het kostenverhaal tussen initiatiefnemer en stadsdeel Zuidoost.

6. MOTIVERING AFWIJKINGEN

Het geldende bestemmingsplan voorziet ter plaats van onderhavige projectlocatie reeds in bebouwing voor gemengde voorzieningen. Hier zijn onder anderen kantoren en bedrijven toegestaan. Qua bebouwing past het voornemen binnen de kaders van het bestemmingsplan. Het project wijkt wat betreft de realisatie van de woonfunctie en de zelfstandige horeca af van het vigerende bestemmingsplan.

De gemeente Amsterdam is voornemens om de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht biedt daarvoor de mogelijkheid.

Het project is getoetst aan het beleid op alle overheidsniveaus. Het project is ook getoetst aan alle relevante milieuaspecten. Hieruit is gebleken dat het project milieukundig inpasbaar is en dat een aanvaardbaar woon- en leefmilieu wordt gerealiseerd. Marktonderzoek heeft uitgewezen dat er voldoende behoefte is aan de voorziene niet-woonfuncties, zoals een restaurant en diverse commerciële voorzieningen. Evenmin is er sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat.

Conclusie

De afwijkingen van het bestemmingsplan zijn gering en hebben geen negatieve gevolgen voor het gebied en de omgeving, zodat de noodzakelijke afwijkingen van het bestemmingsplan kunnen worden vergund.

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van wettelijke vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro is de waterparagraaf voorgelegd aan Waternet. Het vooroverleg loopt momenteel nog. Het project raakt naar zijn aard en omvang geen belangen van aangrenzende gemeenten, dan wel belangen van betrokken diensten van provincie en Rijk.

7.2 Informatieavond en inspraak

Op 3 december 2014 heeft een informatieavond plaatsgevonden, waar de plannen aan de burgers gepresenteerd werden. Ook bestond de mogelijkheid om vragen te stellen. Op de informatieavond is geen weerstand tegen het plan geconstateerd. Daarnaast vindt ook een inspraakbijeenkomst plaats.

7.3 Zienswijzen

In het kader van de te voeren procedure is het ontwerp van de omgevingsvergunning met de ruimtelijke onderbouwing ter inzage gelegd van 13 april 2016 t/m 25 mei 2016. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Binnen deze periode zijn drie zienswijzen binnen de termijn binnengekomen. In bijlage "Nota van beantwoording ontwerp - omgevingsvergunning jongerenhuisvesting Change=", gemerkt B is te lezen welke (rechts)personen een zienswijze hebben ingediend.

De zienswijzen hebben er toe geleid dat het onderzoek "Onderbouwing en effecten voorzieningen" (juli 2016), van Bureau Stedelijke Planning wordt toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. De zienswijzen hebben er tevens toe geleid dat in paragraaf 2.3 van de ruimtelijke onderbouwing aangevuld is met overwegingen ten aanzien van de 250 m2 horeca en de voorziening. Tevens is ten aanzien van de horeca en de voorzieningen de onderbouwing van de Ladder van Duurzaamheid (regionale behoefte) in paragraaf 4.11 uitgebreid. Tevens zijn er mede naar aanleiding van de zienswijze enkele tekstuele aanpassingen en toevoegingen verricht.

De zienswijze heeft ten aanzien van het parkeren geleid tot aanpassing van het besluit, waardoor 5 parkeervoorzieningen zijn toegestaan in het woongebouw. De zienswijzen hebben voor het overige niet geleid tot aanpassingen van de omgevingsvergunning. Voor een gedetailleerd inzicht in de overwegingen wordt verwezen naar de "Nota van beantwoording ontwerp - omgevingsvergunning jongerenhuisvesting Change=", gemerkt B. Deze is bijgevoegd bij dit besluit en maakt hier onderdeel van uit.