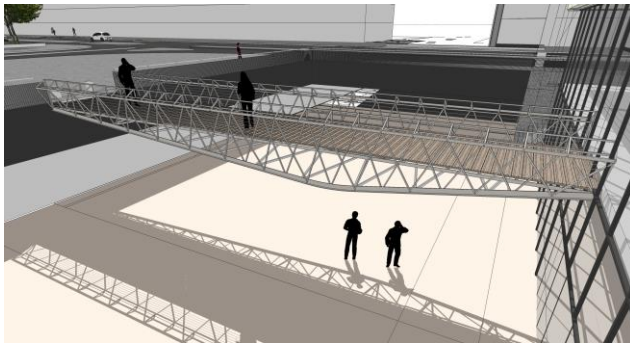


Goede Ruimtelijke Onderbouwing Jongerenhuisvesting Change= Voetgangersbrug



Gemeente
Amsterdam
Zuidoost

3 mei 2017

Goede Ruimtelijke Onderbouwing Jongerenhuisvesting Change= Voetgangersbrug

Document	: Goede ruimtelijke onderbouwing tbv omgevingsvergunning
Bouwadres	: hoek Bijlmerdreef / Dolingadreef
Bouwwerkzaamheden	: het realiseren van een voetgangersbrug tussen de Bijlmerdreef en jongerenhuisvesting Change=
Auteur Ruimte & Duurzaamheid	: Bauke Betzema (planoloog)
Email adres	: b.betzema@amsterdam.nl
Adviseur Ruimte & Duurzaamheid	: Jeroen Heester (stedenbouwkundige)
Adviseur Ruimte & Duurzaamheid	: Sarib Asghar (jurist)
Datum Ruimtelijke Onderbouwing	: 3-5-2017
Akkoord 2 ^e lezer	: Evert Jan Hetebrij (jurist)

Inhoud

Pagina

1.	Inleiding.....	4
2	Beschrijving project	5
2.1	Ligging en begrenzing	5
2.2	Huidige situatie	6
2.3	Het project	6
2.4	Planning	8
3	Beleidskader	10
3.1	Vigerende bestemmingsplan	10
3.2	Rijksbeleid	11
3.3	Provinciaal beleid	11
3.4	Beleid gemeente Amsterdam	11
3.5	Stadsdeelbeleid	12
4	Randvoorwaarden	13
4.1	Geluid	13
4.2	Bodem.....	13
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	13
4.4	Water	13
4.5	Verkeer en parkeren	14
4.6	Luchtkwaliteit	14
4.7	Externe veiligheid	14
4.8	Flora en fauna.....	14
4.9	Luchthavenindelingbesluit	15
4.10	Milieueffectrapportage (MER)	15
4.11	Regionale behoefte	15
5	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	17
5.1	Eigendomsverhouding en economische uitvoerbaarheid.....	17
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	17

1 INLEIDING

Op de hoek van de Bijlmerdreef en Dolingadreef in Amsterdam Zuidoost wordt op dit moment een complex voor jongerenwoningen gerealiseerd door ontwikkelaar Change=. Het plan gaat uit van een complex met circa 600 woningen voor jongeren met diverse bijbehorende voorzieningen, zoals o.a. een centrale ontvangst- en loungeruimte. Het project voorziet ook in minimaal 30 parkeerplaatsen voor auto's, circa 115 opstelplaatsen voor scooters en fietsenstalling met een capaciteit van bijna 616 fietsen op eigen terrein. Hiervoor is een omgevingsvergunning verleend met behulp van de Ruimtelijke Onderbouwing Jongerenhuisvesting Dolingadreef.

De entree van Change= op de eerste verdieping wordt verbonden met de Bijlmerdreef via een brug. Het is een stalen brug met asymmetrische boog en kruislinks vakwerk. De reden dat er in brug wordt voorzien heeft te maken met de stedenbouwkundige ambitie van de gemeente om het gebouw op dreefniveau op de Bijlmerdreef aan te sluiten.

De realisatie van de te realiseren brug past 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 brug is hier echter niet mee mogelijk gemaakt.

Om de brug 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.

2.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is de realisering van de jongerenhuisvesting Change= begonnen. Op dit moment is de locatie van de jongerenhuisvesting een grote bouwput. De beoogde locatie van de voetgangersbrug loopt over een voetgangersgebied dat op dit moment ook zo functioneert en afgescheiden wordt van de bouwput met een hek.



Afbeeldingen: huidige situatie locatie voetgangersbrug

2.3 Het project

De voetgangersbrug is onderdeel van de openbare ruimte en verbindt jongerenhuisvesting Change= met de Bijlmerdreef, daarom wordt hier ook kort ingegaan op het project Change=. In Nederland is geruime tijd te weinig huisvesting gebouwd voor jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 30 jaar. 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, daarom is in het gebouw programma ruimte 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 loungerruimte, 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 is terug te vinden in het programma voor het te realiseren gebouw. Er is daarom ook geen grote behoefte aan gebouwde parkeerplaatsen. Centraal in de opzet staan de fiets, de scooter en het openbaar vervoer.

De hoofdentree moet het maaiveldniveau (onderdoorgang vanuit de Amsterdamse Poort richting Frankemaheerdpad) en het dreefniveau functioneel en ruimtelijk met elkaar in verbinding brengen. Op plintniveau bevinden zich ruimten voor diverse (commerciële) voorzieningen en een stallinggarage voor circa 616 fietsen, circa 115 scooters en 30 parkeerplaatsen voor auto's. Op de begane grond (dreefniveau) bevinden zich ruimten voor voorzieningen, een daktuin en woningen.

Openbare ruimte Change=

Voor de inrichting van de openbare ruimte rondom het gebouw Change= is een ontwerp gemaakt. Het conceptontwerp heeft van vrijdag 20 november 2015 tot en met vrijdag 5 februari 2016 ter visie gelegen. Gedurende deze termijn was het voor een ieder mogelijk om schriftelijke inspraakreacties in te dienen. De gemeente heeft in deze periode 5 inspraakreacties ontvangen. Op basis van deze inspraakreacties zijn, waar mogelijk en wenselijk, aanpassingen gedaan in het ontwerp openbare ruimte. Op 14 juni 2016 is door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost

het definitieve ontwerp openbare ruimte jongerenhuisvesting Change= vastgesteld. Hier is de voetgangersbrug een onderdeel van.

Voetgangersbrug

De centrale ontvangst- en loungeruimte kunnen met de te realiseren voetgangersbrug gemakkelijk worden bereikt vanaf dreefniveau.



Afbeeldingen: beoogde voetgangersbrug met en zonder bloembakken

De reden dat er in een brug wordt voorzien heeft te maken met de stedenbouwkundige ambitie van de gemeente om het gebouw op dreefniveau op de Bijlmerdreef aan te sluiten, om vervolgens tezamen met de entree op het maaiveldniveau binnen in het gebouw deze beiden niveaus (maaiveldniveau + dreefniveau) met elkaar te verbinden. De bedoeling hiervan is dat het gebouw zelf de barrière werking van de verhoogde dreef vermindert.

De parallelweg aan de Bijlmerdreef, ter hoogte van het Anton de Komplein, creëert een stedelijke ruimte. Deze stedelijke ruimte heeft onder meer voorzieningen en entrees in de plint. Omdat het nieuwe gebouw ruimtelijk als een eindblok fungeert en deze stedelijke ruimte, is een entree op het niveau van de dreef stedenbouwkundig gewenst. Hierdoor wordt de plintlaag van de stedelijke ruimte aan alle zijden voorzien van entrees en wordt voorkomen dat een zogenaamde 'dode' en onpersoonlijke beëindiging van een stedelijke ruimte ontstaat. Dit verklaart waarom het stedenbouwkundig van belang is dat de brug in het verlengde van het trottoir van de parallelweg van de Bijlmerdreef gesitueerd is.

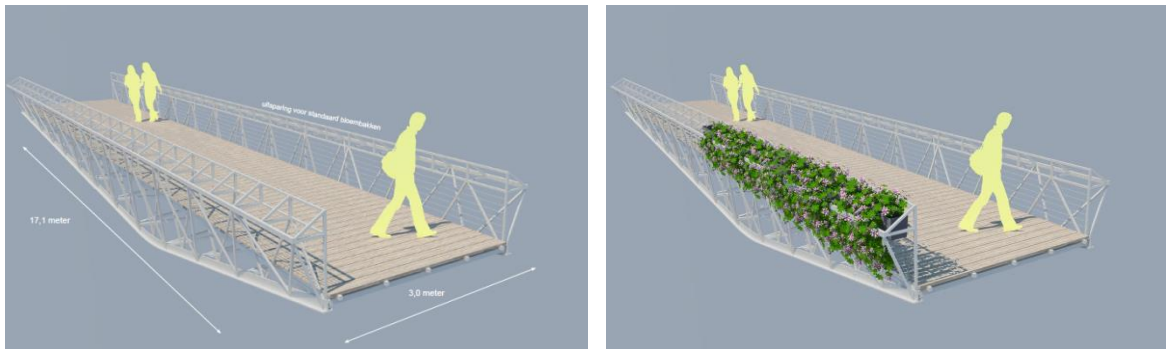
De brug betreft een stalen brug met asymmetrische boog en kruislings vakwerk. De reling heeft aan beide zijden ruimte voor bloembakken over de gehele lengte van de brug. De brug is openbaar gebied.

Vanuit het gebouw kunnen bewoners via deze loopbrug op een snelle manier de bushalte op de Bijlmerdreef en het Anton de Komplein bereiken. Ook maakt de brug het gebouw toegankelijk voor minder validen.

De brug speelt ook een belangrijke rol om een zo verkeerveilig mogelijke ruimte op maaiveld te behouden. Pakketdiensten en andere bezorgdiensten kunnen namelijk via de brug hun postpakketten bij het gebouw bezorgen, zonder hiervoor naar de entree op maaiveld te hoeven gaan. Immers, als pakket- en bezorgdiensten zich op maaiveldniveau mengen met winkelend publiek van en naar de Amsterdamse Poort, kunnen hier verkeersonveilige situaties ontstaan. Het belang hiervan wordt versterkt doordat het een gebouw betreft met circa 600 adressen. Om het laden en lossen op dreefniveau bij de brug zo veel mogelijk te faciliteren is daarom speciaal een laad- en los (parkeer)plek aangelegd vlakbij de brug, in het trottoir van de parallelweg van de

Bijlmerdreef.

Tenslotte levert de brug een bijdrage in een meer sociaal veilige omgeving. Passanten die zich over de brug bewegen hebben goed overzicht over de zone onder het viaduct van de Bijlmerdreef, richting de Amsterdamse Poort. Zodoende neemt de sociale veiligheid van de ruimte aan de gebouwszijde van de viaduct toe.



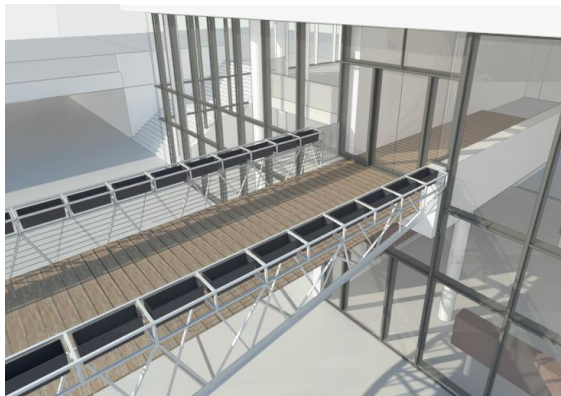
Afbeelding links: maten voetgangersbrug; Afbeelding rechts: beoogde brug met bloembak

2.4 Planning

Het gebied is bouwrijp gemaakt en er is in november 2016 begonnen met de bouw van de jongerenhuisvesting Change=. De bouw van het jongerencomplex zal naar verwachting tot december 2018 duren. Tenslotte wordt de openbare ruimte rond het gebouw, waar de voetgangersbrug onderdeel van is, ingericht en naar verwachting opgeleverd rond december 2018.



Afbeelding: impressie beoogde voetgangersbrug



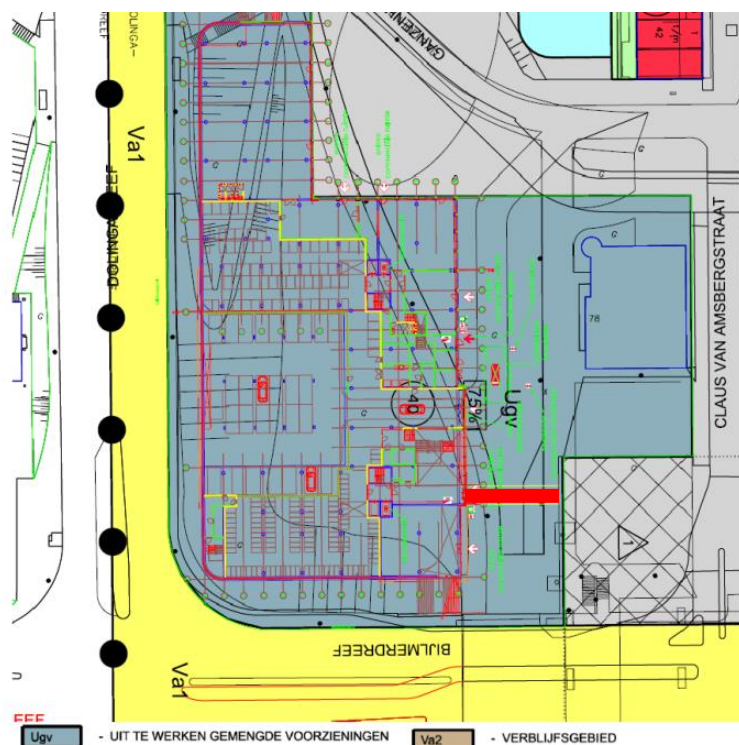
Afbeeldingen: aansluiting op gebouw

3 BELEIDSKADER

3.1 Vigerend bestemmingsplan

Op het plangebied van de jongerenhuisvesting Change= en de voetgangersbrug is het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" van toepassing. Het bestemmingsplan is op 26 juni 2007 vastgesteld door de stadsdeelraad van stadsdeel Zuidoost en op 19 februari 2008 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Het bestemmingsplan is bij uitspraak van de Raad van State op 24 juni 2009 onherroepelijk geworden.

De projectlocatie is bestemd als "Uit te werken gemengde bestemming". In de regels is vastgelegd dat zonder uitwerking van deze bestemming in beginsel geen omgevingsvergunningen mogen worden verleend. Binnen de uit te werken bestemming 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 er ter plaatste ook nutsvoorzieningen voor de bediening van het plangebied en ruimte voor verkeersareaal toegestaan.



Afbeelding: Uitsnede van het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer"; (voetgangersbrug:)

Afwijking bestemmingsplan

Voor deze bestemming "Uit te werken voorzieningen" is geen uitwerkingsplan gemaakt en daardoor in strijd met het bestemmingsplan. Om de voetgangersbrug te realiseren is een omgevingsvergunning 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 (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid.

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 een voetgangersbrug 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 de brug past binnen dit kader.

3.5 Stadsdeelbeleid Zuidoost

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'. Het realiseren van de brug past in dit kader.

4 RANDVOORWAARDEN

4.1 Geluid

Conform de Wet geluidhinder moet in geval van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting van wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie. De voetgangersbrug valt conform de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder niet onder de noemer “geluidgevoelige bestemming”. Akoestisch onderzoek is daarmee niet nodig.

4.2 Bodem

In mei 2015 heeft onderzoeksbureau TAUW een bodemonderzoek uitgevoerd voor de plannen van Change=. Uit het onderzoek is gebleken dat er in de bodem maximaal lichte verontreiniging is. De milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen bouwplannen. De voetgangersbrug wordt zowel aangehecht aan het gebouw Change= als de openbare ruimte. Er vindt geen noemenswaardige grondroering of ander grondverzet plaats. Er hoeft geen voor de voetgangersbrug geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Het aspect bodem vormt geen belemmering.

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 van de voetgangersbrug 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.

4.4 Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21ste 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.

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 de ruimtelijke onderbouwing voor het jongerencomplex Change= heeft opnieuw overleg plaatsgevonden met Waternet. In de MER is met betrekking tot oppervlaktewater gekeken naar de bergingscapaciteit, waterkwaliteit en beheer en onderhoud. Voor grond water is gekeken naar buffercapaciteit, grondwaterstand en grondwaterkwaliteit.

De nu voorziene ontwikkeling respecteert de basis van de MER in het bestemmingsplan vastgestelde principes voor waterhuishouding. Het in het bestemmingsplan vastgelegde bebouwingspercentage wordt niet overschreden. Daarnaast wordt met de bouw van de brug geen bebouwd of verhard oppervlakte aan de bodem toegevoegd, noch worden ondergrondse bouwwerken gerealiseerd. Er zijn geen gevolgen voor de waterhuishouding.

4.5 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het plan Change= gaat uit van jongerenwoningen. De verwachting is dat de meeste bewoners gebruik zullen maken van fiets en OV. De brug zorgt ervoor dat het gebouw optimaal bereikt kan worden van dreefniveau waardoor het maaiveldniveau (openbare ruimte) van het Frankemaheerpad minder verkeersbewegingen zal opleveren en zo ontlast wordt. De brug zal er ook voor zorgen dat pakketdiensten het gebouw kunnen bereiken op dreefniveau.

Parkeren

Het project Change= voorziet in jongerenwoningen in plaats van bedrijven of kantoren. De parkeerbehoefte van jongerenwoningen is beduidend lager, zodat een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning volstaat. De brug zelf zorgt niet voor een extra parkeerbehoefte.

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. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen moet worden onderzocht of het plan ertoe leidt dat grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden of, wanneer deze al worden overschreden, het plan leidt tot een verdere overschrijding. Dit is in het geval van de brug niet aan de orde.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Het College van burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Daarin is aangegeven dat nieuwe voorzieningen voor ouderen, kinderen of mensen met een kwetsbare gezondheid voortaan in Amsterdam niet meer langs drukke wegen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg. Een brug is geen gevoelige functie als bedoeld in de richtlijn.

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.

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.

In het kader van de bouw van de jongerenhuisvesting Change= is door bureau Els & Linde in april 2015 een ecologisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoeksrapport 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.

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.

4.10 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). 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.

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. In het kader van de omgevingsvergunning van de jongerenhuisvesting Change= is geconcludeerd dat vooral kleine woningen voor starters een grote vraag kennen. Het project Change= kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen. 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. De voetgangersbrug is hier onderdeel van.

5 MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Eigendomsverhouding en economische uitvoerbaarheid

De brug wordt gefinancierd vanuit de grondexploitatie Jongerenhuisvesting Change= (grex). De grex is vastgesteld door B&W op 22 maart 2016 en door de gemeenteraad op 20 april 2016. De brug maakt onderdeel uit van het DO maaiveld Change=, vastgesteld op 14 juni 2016 door het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuidoost.

Voor het gebouw is een omgevingsvergunning verleend. De brug wordt in opdracht van de gemeente aangelegd. De omgevingsvergunning hiervoor wordt door de gemeente aangevraagd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van wettelijke vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro wordt de waterparagraaf voorgelegd aan Waternet. De voetgangersbrug raakt naar zijn aard en omvang geen belangen van aangrenzende gemeenten, dan wel belangen van betrokken diensten van provincie en Rijk.

Zienswijzen

In het kader van de te voeren procedure zal het ontwerp van de omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Een ieder wordt in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.