

**GOEDE RUIMTELIJKE
ONDERBOUWING
PAASHEUVELWEG 17 TE
AMSTERDAM**

15 juli 2019

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Huidige situatie	2
2.	BESCHRIJVING PROJECT	3
3.	BELEIDSKADER	8
3.1	Vigerende bestemmingsplan en afwijkingen	8
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Regionaal beleid	14
3.5	Beleid gemeente Amsterdam	16
4.	RANDVOORWAARDEN	28
4.1	Geluid	28
4.2	Bodem	30
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	32
4.4	Waterparagraaf	33
4.5	Verkeer en parkeren	35
4.6	Luchtkwaliteit	41
4.7	Externe veiligheid	42
4.8	Flora en fauna	43
4.9	Luchthavenindelingbesluit	44
4.10	Behoeft	45
4.11	Windhinder	46
4.12	Bezonnig	47
4.13	Milieueffectrapportage	49
5.	EIGENDOMSVERHOUDING EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	51
5.1	Eigendomsverhoudingen	51
5.2	Economische uitvoerbaarheid	51

BIJLAGEN

1. Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen “Paasheuvelweg 17 Amsterdam”, K+ Adviesgroep, 29 juli 2016, referentie M15 476.402
2. Geluidwering gevels “Paasheuvelweg 17 Amsterdam”, K+ adviesgroep, 13 oktober 2017, referentie M15.476.410
3. Verkennend bodemonderzoek (ARVO) Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Inpijn-Blokpoel milieu B.V., 29 september 2016
4. Verkennend asbest bodemonderzoek aan de Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Inpijn-Blokpoel milieu B.V., 24 april 2018
5. Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2018
6. Resultaten analyse verkeersafwikkeling t.b.v. Paasheuvelweg 17, Goudappel Coffeng, 5 januari 2017
7. Verkeerskundig onderzoek Community Campus, Goudappel Coffeng, 28 juli 2016
8. Analyse verkeersafwikkeling Paasheuvelweg 17, Goudappel Coffeng, 5 januari 2017, kenmerk CRE001/Ptl/0002.02
9. Externe veiligheid hogedruk aardgasleiding AMC Amsterdam, AVIV, 4 november 2011
10. Quick scan ecologie Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Els & Linde, 16 augustus 2016
11. Memo Stikstofdepositie Paasheuvelweg 17 Amsterdam, Els & Linde, 13 maart 2018
12. Transformatie Paasheuvelweg 17 – bezonningsstudie, De Loods architecten en adviseurs, 29 november 2017
13. Transformatie Paasheuvelweg 17 Amsterdam - Analyse luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 4 december 2017 (CRE002/Kzj/0007.03)
14. Notitie barrièrewerking kelder – Inpijn-Blokpoel, 20 december 2018
15. CFD onderzoek windklimaat Paasheuvelweg te Amsterdam – Deerns Nederland B.V., 21 maart 2019

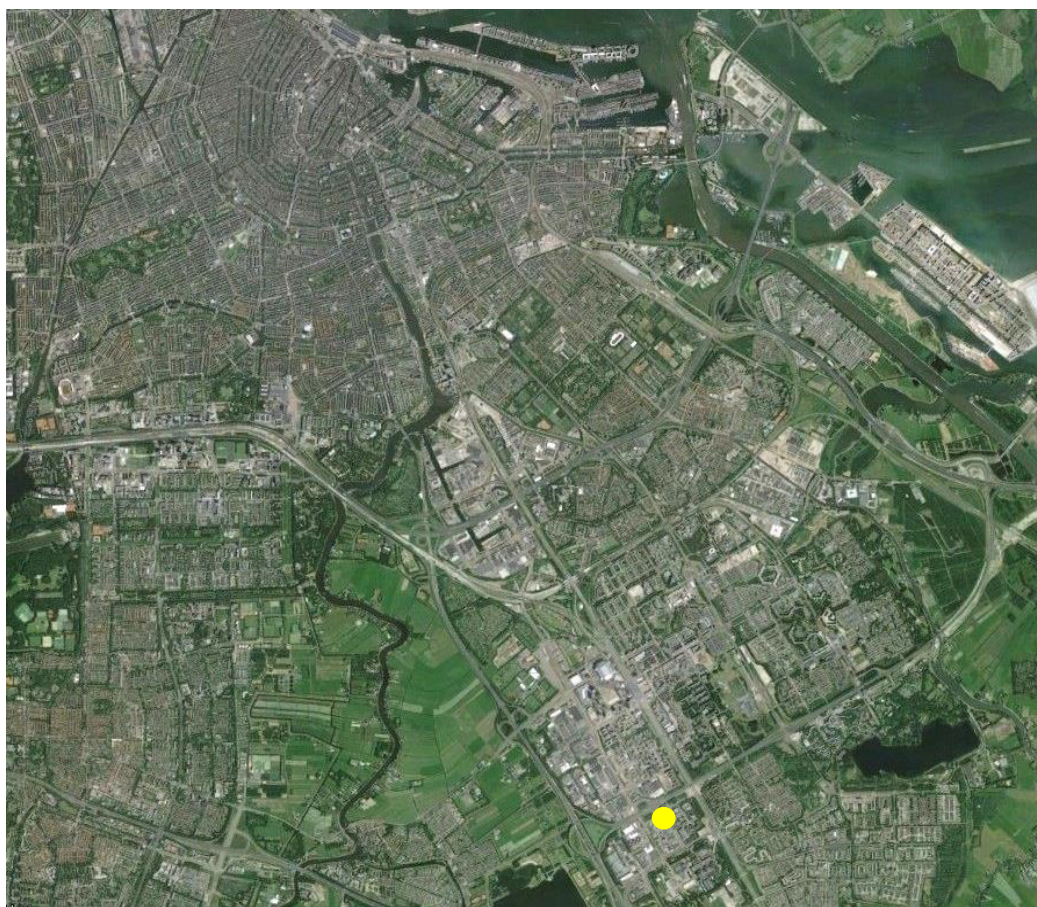
1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voormalig kantoorgebouw Paasheuvelweg 17 wordt getransformeerd naar 217 wooneenheden voor jongeren, waaronder studenten, en 16 starterswoningen. Het bestaande pand wordt aangepast en heringericht en bovendien uitgebreid met aanvullende hoogbouw.

Ten behoeve van vergunningverlening zal een ruimtelijke procedure moeten worden gevolgd. Het bestemmingsplan maakt wijziging (zoals bedoeld in artikel 3.6 Wro) naar de woonfunctie mogelijk, maar dat maakt de beoogde uitbreiding en vergroting van de bebouwing niet mogelijk. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij.

Op de onderstaande afbeelding is de locatie van het plangebied ten opzichte van de stad Amsterdam weergegeven.

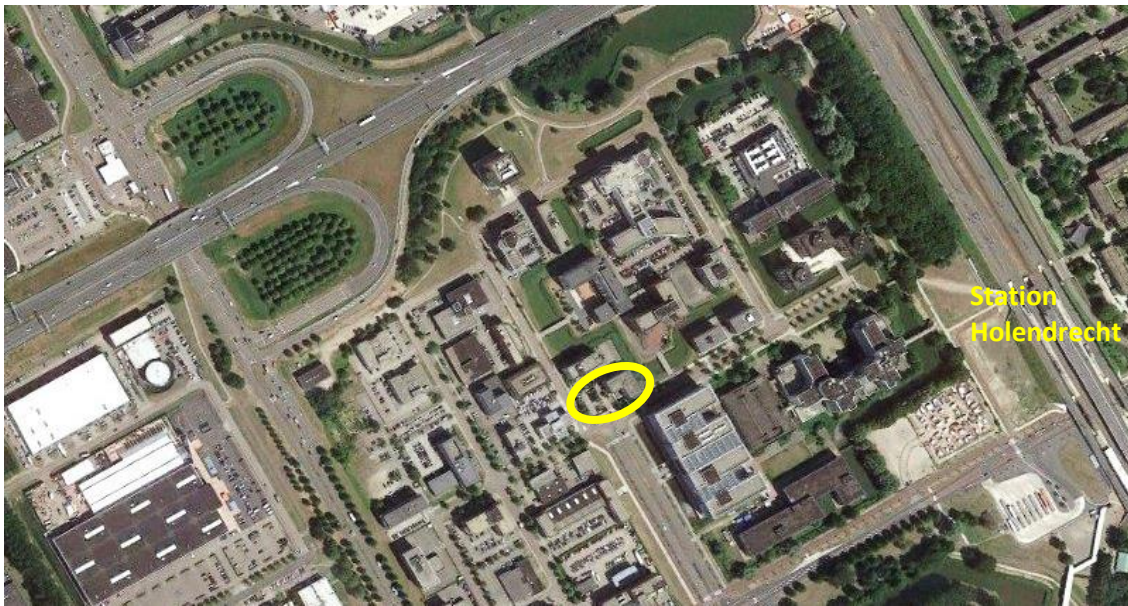


Afbeelding: projectlocatie in de omgeving (Bron luchtfoto: Google Earth)

1.2 Huidige situatie

Huidige situatie

Het kantoorgebouw ligt op de kantoorlocatie Amstel III in het stadsdeel Zuidoost en is omgeven door andere kantoorgebouwen en bedrijfsverzamelgebouwen. Het gebouw ligt aan de Paasheuvelweg 17, naast het trein-, bus- en metrostation Amsterdam Holendrecht. Op de afbeelding is de ligging weergegeven.



Afbeelding: projectlocatie nabij Station Amsterdam Holendrecht (Bron luchtfoto: Google Earth)



Afbeelding: situatie bestaand

2. BESCHRIJVING PROJECT

Het project behelst de transformatie van het huidige kantoorgebouw aan de Paasheuvelweg 17 naar woningen en commerciële ruimten in de plint.

Bestaande situatie

In de huidige situatie is het bestaande gebouw al enige tijd niet in gebruik als kantoor. Het is tijdelijk in gebruik als huisvesting in afwachting van de werkzaamheden van de transformatie. Het gebouw bestaat uit vijf bouwlagen met een bruto vloeroppervlak van circa 2.500m².

Nieuwe situatie

Het bestaande pand wordt aangepast en heringericht en bovendien uitgebreid met aanvullende hoogbouw. Het bestaande gebouw bestaat uit 5 bouwlagen en heeft een L-vormige plattegrond. Dat wordt behouden en verbouwd. Tegen de westelijke vleugel wordt een nieuwe toren van 17 bouwlagen gerealiseerd (begane grond plus 16 verdiepingen). De nieuwe hoogbouw wordt circa 55 m hoog.

Het project wordt ontwikkeld voor jongeren, waaronder studenten, en starters. Het zijn zelfstandige wooneenheden met eigen woon-slaapruimte, keuken, doucheruimte met douche/wasbak/toilet en meterkast met individuele elektrameter toegankelijk vanuit centrale hal/gang. Op de begane grond van het complex wordt een lounge/ontmoetingsruimte van ca. 160 m² BVO en diverse gemeenschappelijke faciliteiten voor de bewoners van het complex voorzien. Op de begane grond wordt een deel van de vloer weggehaald om een extra hoge 'loungeruimte' te creëren. De entree tot het nieuwe complex is geprojecteerd in de nieuwe hoogbouw, direct grenzend aan de verhoogde lounge/hal.

Voorts wordt een centraal gelegen wasruimte met vier wasautomaten en droogautomaten gerealiseerd, met daarbij voorraad-/opbergkasten.

Een aantal lager gelegen wooneenheden zijn voorzien van een individuele buitenruimte. Het terras nabij de loungeruimte op de begane grond en het dakterras op de 6^e verdieping verzorgen de collectieve buitenruimte voor de overige wooneenheden.

In de plint komen commerciële ruimten t.b.v. kantoor en horeca met overdekt terras.

Parkeerplaatsen worden op het bestaande dak gerealiseerd, in twee bouwlagen, die worden ontsloten middels een autolift. De toegangsweg naar de autolift is voorzien van een bufferzone

ten behoeve van wachtende auto's. De fietsenstalling is op de begane grond en in de kelder in het nieuwe gebouw (noordelijk deel) geprojecteerd. De toegang van de fietsen- en scooterstalling is gelegen aan de achterzijde van het gebouw. Op het eigen terrein van het complex worden tevens fietsen- en scooteropstelplaatsen voor bezoekers gerealiseerd ter voorkoming van verrommeling van de (semi) openbare ruimte door geparkeerde fietsen en scooters.

In de plint komen commerciële ruimten: horeca en kantoor en een overdekt terras.

Programma

Er worden 233 wooneenheden met oppervlaktes (BVO) van 21,3 m² tot en met 54,6 m² gerealiseerd. De meeste wooneenheden (144) hebben een oppervlak van 27,1 m² BVO. In onderstaande tabel zijn de aantallen en oppervlaktes weergegeven.

<u>Oppervlakte (GBO)</u> <u>appartement</u>	<u>Oppervlakte (BVO)</u> <u>appartement /</u> <u>algemeen i.r.t.</u> <u>gebouw</u>	<u>Aantal</u>
18,0	21,3	2
18,5	21,9	1
19,6	23,2	2
19,7	23,3	1
19,8	23,4	1
20,3	24,0	1
20,5	24,2	5
20,7	24,5	1
20,9	24,7	1
21,3	25,2	3
21,5	25,4	2
21,6	25,5	1
21,7	25,6	4
22,0	26,0	2
22,8	26,9	2
22,9	27,1	144
23,1	27,3	1
23,5	27,4	1
23,6	27,9	1
23,9	28,2	2
24,2	28,6	1
25,6	30,3	2
26,0	30,7	1
26,2	31,0	2
26,3	31,1	1
26,6	31,4	1
26,8	31,7	3
27,1	32,0	1
27,3	32,3	2
27,7	32,7	1
28,0	33,1	1
28,2	33,3	2
28,9	34,2	1
32,4	38,3	1
32,7	38,6	2
32,9	38,9	1
34,8	41,1	16
41,3	48,8	6
46,2	54,6	10
		233

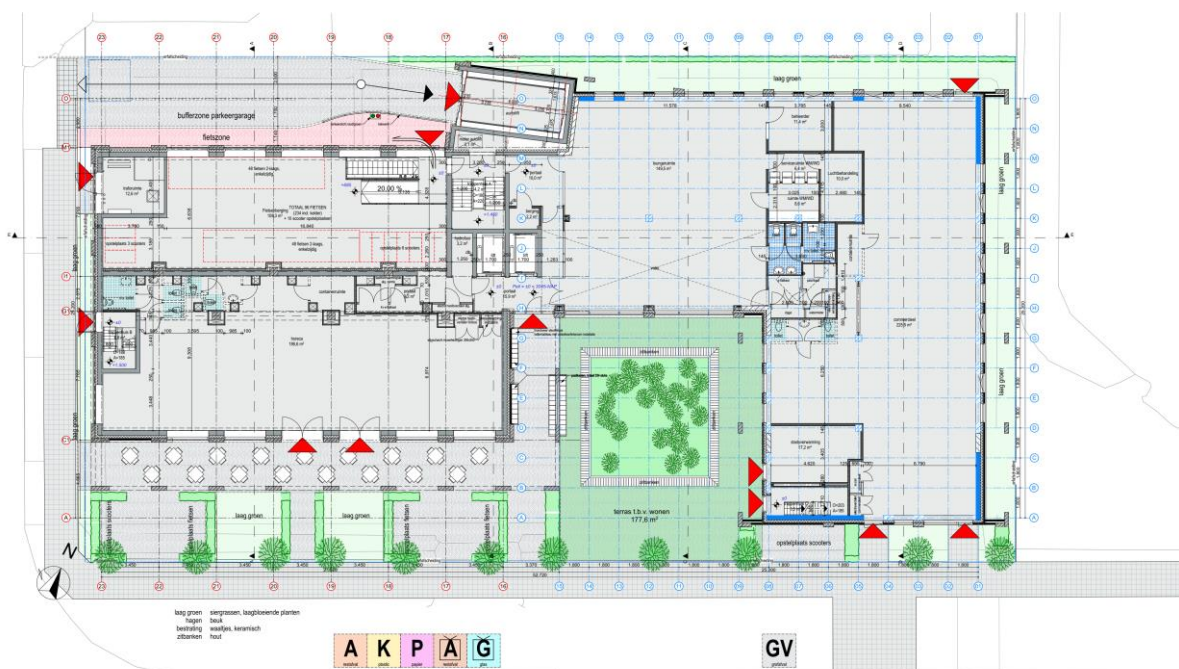
De afmetingen van de commerciële ruimte zijn ca. 203 m² horeca en ca. 243 m² kantoor BVO met bijbehorend overdekt terras van ca. 50m². De lounge ruimte, die de functie heeft van gemeenschappelijke ontmoetingsruimte, heeft een oppervlak van ca. 160 m² BVO. In onderstaande tabel zijn de aantallen en oppervlaktes weergegeven.

Functie	GBO (m2)	VVO (m2)	BVO (m2)	
Wonen	5.925,2 m2		7.006,8 m2	Verhuur
Horeca		186,6 m2	202,9 m2	Verhuur
Lounge		149,5 m2	160,4 m2	T.b.v. wonen
Kantoor		225,5 m2	243,2 m2	verhuur
Fietsenstalling			249,8 m2	t.b.v. wonen / verhuur
Parkeren			1.038,4 m2	t.b.v. wonen / verhuur
Verkeersruimten			1.330,3 m2	t.b.v. wonen
Overig (constructie)			1.077,7 m2	
TOTAAL	5.925,2 m2	561,6 m2	11.309,5 m2	

Tabel: programma totaal

Er komen 38 parkeerplaatsen op het dak, bereikbaar middels een autolift aan de noordkant van het gebouw. Bij een nominale snelheid van 0.3m/s heeft de autolift heeft een verwerkingscapaciteit van minimaal 12 stuks auto's per uur.

Inpandig wordt opstelruimte voor 234 stuks fietsen en 10 stuks scooters gerealiseerd t.b.v. bewoners en medewerkers van de commerciële ruimten. Voor bezoekers worden op eigen terrein op maaiveldniveau voorzieningen aangelegd t.b.v 36 stuks fietsen en 6 stuks scooters.



Afbeelding: plattegrond begane grond nieuwe situatie

Op de navolgende foto's is het bestaande kantoorgebouw aan de Paasheuvelweg 17 weergegeven (hieronder) en de nieuwe situatie met hoogbouw (daaronder).



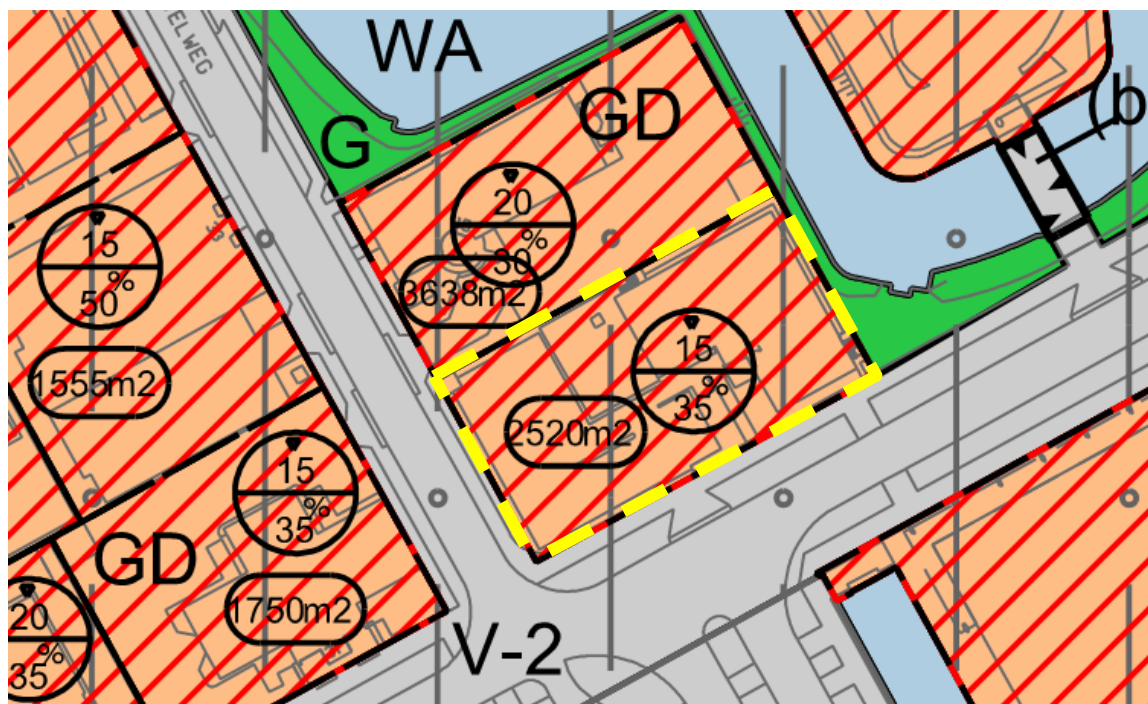
Afbeelding: Gevels van het bestaande gebouw (boven, met geel aangegeven) en van het gerenoveerde gebouw plus hoogbouw (onder), zoals vanuit de Paasheuvelweg gezien

3. BELEIDSKADER

Na de start van de planvorming voor de Paasheuvelweg 17 is de kantorenmarkt weer gaan aantrekken. De leegstand in Amstel III is geslonken tot 15%. Voor dit plan gelden echter nog de uitgangspunten zoals geformuleerd in de privaatrechtelijke afspraken die zijn gemaakt met de initiatiefnemer en zijn vastgelegd in de Afsprakenbrief van 11 oktober 2017.

3.1 Vigerend bestemmingsplan en afwijkingen

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan “Amstel III Oost” dat op 11 september 2013 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld (NL.IMRO.0363.T1102BPGST-VG01). De gronden waar het project wordt gebouwd zijn bestemd als “Gemengd”. Op de afbeelding is dit weergegeven.



Afbeelding: Uitsnede van het geldige bestemmingsplan ter plaatse van het project (met een geel stippenlijn aangegeven)

In de navolgende tekst is beschreven op welke punten van het vigerende bestemmingsplan wordt afgeweken.

Bestemming Gemengd (artikel 6)

De gronden zijn bestemd als “Gemengd”. Op grond van de bestemmingsomschrijving zijn de volgende functies toegestaan: kantoren, bedrijven in de categorie 1 en 2, culturele voorzieningen, dienstverlening, horeca van de categorieën I, III, IV en V, sportieve en recreatieve voorzieningen en de daarbij behorende groenvoorzieningen en water, gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen, openbare ruimte, tuinen en erven, wegen en nutsvoorzieningen.

Bouwregels

Op de genoemde gronden mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd. Ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan. Gebouwen dienen zodanig te worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd. Verder mogen er bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met een bouwhoogte van 3 meter en met een bebouwingsoppervlak van 10 m². Licht- en vlaggenmasten kunnen maximaal 8 meter hoog worden.

Specifieke gebruiksregels

Gevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan.

- Gevoelige functies in de Wet geluidhinder zijn woningen, onderwijsvoorzieningen en medische voorzieningen (ziekenhuis).
- In het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit is aangegeven welke functies gevoelige functies zijn: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.
- In de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is deze zelfde indeling aangehouden.
- Ten aanzien van de toegestane functies gelden voorts per functie de in onderstaande tabel gegeven restricties ten aanzien van maximum m² bruto vloeroppervlak en/of maximum m² bvo vestigingsoppervlak:

functie	maximum bruto vloeroppervlak	maximum vestigingsoppervlak bvo
Bedrijven		1.000 m ²
Maatschappelijke dienstverlening		1.000 m ²
Consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening		200 m ²
Culturele, sportieve en recreatieve voorzieningen		1000 m ²
Horeca V	33.750 m ²	10.000 m ²
Horeca I		200 m ²
Horeca III en IV		1.000 m ²

Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in

het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en functie.

In de planregels zijn regels opgenomen voor het hanteren van parkeernormen. Bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw met fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, 1 parkeerplaats per 250 m² bvo kantoren en bedrijven te worden toegepast op het totaal aantal m² bvo. Binnen de gebiedsaanduiding 'overige zone' kantoren en bedrijven is de norm 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken.

Bij een tekort geldt dat parkeren op eigen terrein plaats moet vinden of de aanvrager moet aantonen dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en functie. Bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging en fysieke uitbreiding.

Afwijken van de gebruiksregels

In afwijking van het bepaalde in de 'specifieke gebruiksregels' kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor een gevoelige functie luchtkwaliteit als bedoeld in het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, na het verkrijgen van een positief advies van de GGD.

Wijzigingsbevoegdheid

De gronden van het project zijn voorzien van de gebiedsaanduiding "wetgevingszone – wijzigingsbevoegdheid". Het bevoegd gezag kan binnen deze zone de bestemming wijzigen naar wonen of een andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. Daarbij gelden de volgende criteria:

1. het gestelde in de bouwregels (artikel 6.2) heeft onverminderde toepassing;
2. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden dan wel elders duurzaam verzekerd te zijn;
3. bij woningbouw geldt een parkeernorm van maximaal 1,2 parkeerplaats per woning, voor overige functies gelden de parkeernormen zoals aangegeven op de bij de regels van het bestemmingsplan behorende parkeertabel.

Procedure voor verlening omgevingsvergunning

Van de wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, aangezien met het voorgenomen bouwplan niet voldoet aan de wijzigingsregels betreffende de bouwregels (hoogte) en het gebruik voor fietsparkeren in de plint/kelder. Om die reden wordt de uitgebreide procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan doorlopen.

Afwijking van het bestemmingsplan

Het voornemen gaat uit van de herontwikkeling van het bestaande gebouw waar zelfstandige woningen (appartementen) worden gerealiseerd voor jongeren, waaronder studenten, en starters. Tegen de westelijke vleugel wordt een nieuwe toren van 17 bouwlagen gerealiseerd (begane grond plus 16 verdiepingen).

In de plint worden twee commerciële ruimten met overdekt terras gerealiseerd geschikt voor publieke functies zoals horeca, kantoren e.d.

De entree tot het nieuwe complex is geprojecteerd in de nieuwe hoogbouw, direct grenzend aan de lounge/hal voor de bewoners. Op de begane grond in het nieuwe gebouw en de kelder (noordelijke deel) is een fietsenstalling geprojecteerd. Aan de noordelijke zijde is tevens de autolift gesitueerd waarmee de bovendakse parkeergarage (2 bouwlagen) wordt ontsloten

Op de volgende punten is het plan in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Amstel III Oost":

Afwijkingen van de toegestane functie

1. het realiseren van woningen en daardoor dus tevens een geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (woningen);
2. het realiseren van fietsparkeerplaatsen in de plint/kelder.

Afwijkingen van de bouwregels

3. het overschrijden van het maximum bebouwingspercentage van het bestemmingsvlak van 35% tot 60%;
4. het overschrijden van het maximum bouwhoogte van 15 meter tot 55 meter.

Motivering afwijkingen

Afwijkend gebruik

Ad 1: wonen

Al in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam (2011), het Strategiebesluit Amstel III (2011), het Plan Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018 en de concept-nota Koers 2025 is transformatie van het gebied voorzien waarbij woningen worden toegevoegd. Het realiseren van de jongerenhuisvesting past binnen deze gemeentelijke beleidskaders, zie verder paragraaf 4 van dit hoofdstuk.

In het vigerende bestemmingsplan “Amstel III Oost” is aangegeven dat voor Amstel III waar het projectgebied onderdeel van is, wordt gestreefd naar een transformatie van het kantorengedebied naar een gemengd woon-werkgebied. Het bestemmingsplan voorziet daarin door de bestaande kantoorvoorraad te fixeren en in de plaats daarvan nieuwe functies, zoals wonen, horeca, hotels, dienstverlening, sport, cultuur en leisure, flexibel in het gebied toe te voegen. In het bestemmingsplan zijn commerciële functies in de plint bij recht al toegestaan en er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen door ter plaatse ook wonen of andere (geluid)gevoelige functies toe te staan. De gemeenteraad van Amsterdam heeft met het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid dan ook in beginsel ingestemd met de voorgenomen transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.

Ad 2: fietsenstalling

Het doel van het provinciale en gemeentelijke beleid is om het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarbij hoort ook het goed en veilig kunnen stallen van de fiets. Uit stedenbouwkundig oogpunt gebeurt dat bij voorkeur inpandig, op eigen terrein. Met name waar studenten- en starterswoningen worden gerealiseerd (waarbij het autogebruik fors lager ligt dan gemiddeld en het fietsgebruik hoger) is een goede oplossing voor fietsparkeren nodig. Zo is binnen de bestemming ‘Wonen’ – bedoeld voor studentenwoningen – het realiseren van ‘fietsparkeerplaatsen’ expliciet geregeld. Het geldende bestemmingsplan laat fietsparkeren binnen de bestemming ‘Gemengd’ niet bij recht toe maar gezien het beleid mag verondersteld worden dat geen sprake is van een ongewenst / onaanvaardbaar gebruik van gronden en gebouwen.

Afwijken van bouwregels

Ad 3: bebouwingspercentage

Door het bouwen van de hoogbouw wordt het toegelaten bebouwingspercentage overschreden tot maximaal 60%. Het te realiseren bouwvolume dat de overschrijding veroorzaakt is stedenbouwkundig inpasbaar. Het realiseren van gebouwen in hoge dichtheden maakt het

mogelijk dat de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut en zoveel mogelijk woningen kunnen worden gerealiseerd op de beschikbare ruimte.

Ad 4: bouwhoogte

Het overschrijden van de toegestane bouwhoogte past binnen het beleidskader van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 3.4) om in de zone langs het spoor, waar het bouwplan onderdeel van is, het bouwen in hoge dichtheden en tot grote bouwhoogten (<60 meter) te stimuleren. Dit draagt ook bij aan de gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een substantieel aantal extra woningen.

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 Rijkswaagen, de ecologische hoofdstructuur en primaire waterkeringen.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de provinciale structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De meest recente wijziging betreft de vaststelling van de PRV die per 1 maart 2017 in werking is getreden.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). De herontwikkeling past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

3.4 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropool samenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropool samenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de

Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld. Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren. In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en er worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

Het gebouw is incourant en staat leeg. Het herontwikkelen van het gebouw draagt bij aan een beter evenwicht tussen vraag en aanbod.

Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

Het 'roltrapmechanisme' is een leidend principe in het functioneren van de woningmarkt in de Amsterdamse regio. Studenten / jongeren beginnen onderaan de roltrap en zetten hem in beweging. Ze vormen zelf het draagvlak voor meer voorzieningen en bedrijvigheid, en zijn als arbeidspotentieel weer een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven. Zo leggen zij de bodem onder een positieve economische ontwikkelingsspiraal. Zo vormen studenten en jongeren een belangrijke doelgroep.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

3.5 Beleid gemeente Amsterdam

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Centrale doelstelling in de Structuurvisie is het ontwikkelen van de stad Amsterdam als “kernstad van een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool”.

Nieuwe woningen

In de Structuurvisie is aangegeven dat de gemeente streeft naar het toevoegen van 70.000 woningen voor uiteenlopende doelgroepen met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen in de periode tot 2040. Voor studenten- en starterswoningen is een apart beleidskader opgesteld, zie daarvoor het kopje “Plan Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018” in deze paragraaf.

Eén van de locaties die is aangewezen voor de realisatie van extra woningen is de kantoorlocatie Amstel III. Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-werkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren – nabij de stations Bijlmer ArenA, Bullewijk en Holendrecht – wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen (leisure, onderwijs, health/sport, religie, maatschappelijk) toegevoegd.

Aanvankelijk (2010–2020) zal dit om stedelijke nichewoonvormen, zoals appartementen voor expats, zeer luxe woningen, collectief particulier opdrachtgeverschap, atelierwoningen en Studenten-/starterswoningen en nieuwe woonwerkconcepten. Geleidelijk (ná 2020–2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensificeert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor horeca en diverse voorzieningen. Dit ‘new urban district’ tussen ArenA en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen. Op de volgende kaart is dit aangegeven.

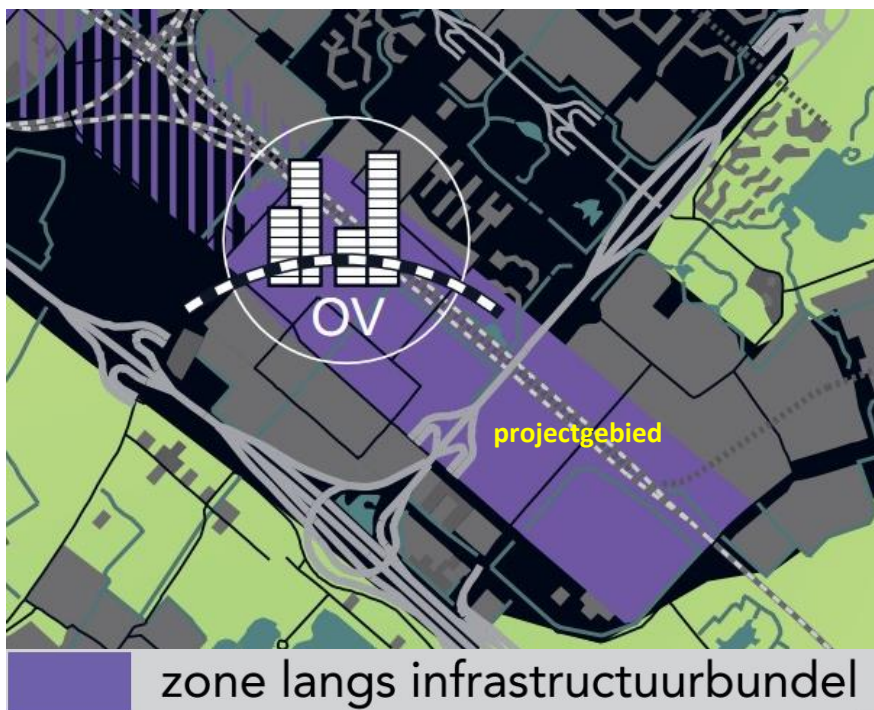


Op de meer lange termijn gaat de transformatie samen met een herinrichting van de openbare ruimte, waardoor deze beter toegankelijk gemaakt wordt voor langzaam verkeer en een aanpassing van de stedenbouwkundige structuur, waardoor het gebied minder anoniem en afstandelijk aandoet. Voor de semi-openbare ruimte op kantoorkavels wordt bebouwing mogelijk gemaakt in de vorm van eenvoudig te realiseren en te verplaatsen tijdelijke woonunits, met

name voor studenten en starters. Hierin past tevens het streven het gebied beter toegankelijk te maken met het openbaar vervoer door te zorgen voor goed aanvullend vervoer vanaf de metro- en treinhalt. Het realiseren van woningen voor studenten en starters past binnen de kaders van de Structuurvisie om het gebied te transformeren naar een gemengd woonwerkgebied door op grote schaal woningen toe te voegen.

Hoogbouw

In de Structuurvisie en de “Nota Hoogbouw in Amsterdam” zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen. Het gebied rond station Holendrecht waar het project wordt gerealiseerd ligt in de Zuidflank en is onderdeel van de zogenaamde “zone langs infrastructuurbundel”, een zone waar de realisatie van hoogbouw tot 60 meter wordt gestimuleerd (zie onderstaande afbeelding). In de Structuurvisie is aangegeven dat bij knooppunten ook bebouwing van meer dan 60 meter mogelijk is. Het voornemen gaat uit van de realisatie van nieuwbouw met een bouwhoogte van 55 meter. Dit past binnen de kaders van de Structuurvisie en de nota “Hoogbouw in Amsterdam”.



Conform de nota “Hoogbouw in Amsterdam” wordt opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) te allen tijden aanbevolen bij gebouwen boven de 30 meter, maar op deze locatie is het niet verplicht.

Het pand is gelegen in het centrum van kantoorlocatie ‘Amstel III’ en dient als poort alsook centraal oriëntatiepunt bij het betreden van het gebied. Het nieuw te realiseren pand wordt qua

hoogte lager en daarmee ondergeschikt aan de nieuwe bebouwing bij station Holendrecht. Op dit moment is het nog omringd door kantoorgebouwen die slechts in geringe mate overlast zullen ondervinden. Gezien dat het ontwerp past binnen de kaders van de Structuurvisie en de nota “Hoogbouw in Amsterdam” en de effecten op de directe omgeving gering worden geacht wordt op een verantwoorde wijze afgezien van een HER.

Niettemin is de invloed op de bezonning en wind onderzocht. De invloed van schaduwwerking op de directe omgeving wordt in de zomerperiode mede door de slanke verschijningsvorm gering geacht. In de winterperiode zorgt het gebouw met name in de middag voor de schaduw op de direct noordelijk gelegen belendingen. Voor wat betreft windoverlast zijn in het ontwerp maatregelen (overkapping terras, verhoogde borstweringen) getroffen. De rapportages met betrekking tot bezonning en wind zijn toegevoegd als bijlagen, in paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op het aspect wind en in paragraaf 4.12 op de bezonning.

Koers 2025

Door de gemeente is op 14 september 2016 de nota “Koers 2025 – Kansen voor de Stad” vastgesteld. De ambitie is geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken: door nieuwbouw en voor een deel ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. In de concept nota is aangegeven op welke plekken dat kan, en binnen welke tijdhorizon. Paasheuvelweg 17 maakt deel uit van een gebied waar al transformatie naar wonen is voorzien.



Afbeelding: uitsnede van kaart
“projectvoorstellen Koers 2025”, bijlage 2

De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de gemeentelijke doelstelling om binnen de stadsgrenzen 50.000 woningen te bouwen.

Strategiebesluit Amstel III

Op 1 november 2011 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam het Strategiebesluit Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Het besluit is op 25 januari 2012 in de Raad besproken. Het Strategiebesluit betreft een verbijzondering/uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

In Amstel III staat ca. 30% van de kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- het gebied Amstel III geleidelijk te transformeren waarbij initiatieven uit de markt zowel programmatisch als in tempo leidend zijn;
- voorwaarden te scheppen om de toenemende leegstand in de kantorenstrook te keren en het gebied zijn waarde voor de werkgelegenheid te laten behouden;
- voorwaarden te scheppen die de bedrijvenstrook in staat stellen om te moderniseren en verdichten.

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van “ruimte voor initiatieven”, waarbij:

- marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies dan kantoren te introduceren;
- de gemeente een passief grondbeleid voert, faciliteren en stimuleren zijn daarbij de kernbegrippen;
- de financiering van de gemeentelijke inzet gebaseerd is op het principe “de baat gaat voor de kost uit”, dus eerst verdienen, dan uitgeven.

Om de markt in staat te stellen het gebied te transformeren van een monofunctioneel kantorenpark naar een gemengd stedelijk gebied is een ruimtelijk-economische strategie nodig met een passend instrumentarium. Het doel is nieuwe functies te realiseren en de inrichting te verbeteren, waarbij de transformatie zeer geleidelijk vorm krijgt - mogelijk zelfs kavel voor kavel - met een beperkte inzet van gemeentelijke middelen.

In het Strategiebesluit is ervoor gekozen om ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de markt om de gewenste transformatie te verwezenlijken. De gemeente spreekt de eigenaar of belegger aan op zijn verantwoordelijkheid, neemt deze niet over en is niet bereid om financiële compensatie te bieden voor boekwaardeverliezen. Daartegenover staat dat de gemeente zich inspent om, op het gebied van regelgeving en juridisch planologisch kader, initiatieven van eigenaren/beleggers mogelijk te maken. Door vervolgens als gemeente initiatiefnemers ook te belonen voor hun

investeringen en de openbare ruimte te verbeteren wordt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied vergroot. Om dit scenario mogelijk te maken moet de gemeente zorgen voor een passend juridisch planologisch kader, een toegesneden transformatie instrumentarium en middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte gericht te verbeteren.

Het bestemmingsplan voor Amstel III Oost voorziet met dat doel voor ogen in ruimere mogelijkheden om bestaande kantoorfuncties om te zetten naar andere functies als bedrijven en voorzieningen als: horeca, hotels, dienstverlening, onderwijs, sport, cultuur en leisure. Eigenaren hebben zo meer ruimte om een breder scala van functies te ontwikkelen, meer ruimte voor initiatief.

Het Strategiebesluit is aanleiding geweest om in het vigerende bestemmingsplan voor het adres Paasheuvelweg 17 al te voorzien in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de bouw van woningen mogelijk wordt. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, omdat het voornemen uitgaat van het overschrijden van de bouwregels (hoogte). De voorgenomen transformatie naar de functie wonen past binnen de kaders van het Strategiebesluit om de hoeveelheid kantoren te verminderen en het gebied te transformeren naar een gemengd gebied.

Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III

Het ontwikkelperspectief, als onderdeel van de Herziening Investeringsbesluit Amstel III Kantorenstrook vastgesteld in december 2017, maakt duidelijk wat gemeente en marktpartijen met het gebied voor ogen hebben, wat de gemeente verlangt van marktpartijen ten aanzien van de ontwikkeling van hun locaties en omgekeerd wat de marktpartijen van de gemeente kunnen verwachten ten aanzien van de investeringen in de openbare ruimte.

Met de transformatie van Amstel III worden 5 doelen nagestreefd waaronder:

- Bijdragen aan de stedelijke woningbouwopgave: plek bieden aan ongeveer 15.000 woningen in 2040.
- Realiseren van een gemengde stadswijk: realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk waarbij een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen wordt toegevoegd maar het werkprogramma ook een sterke component blijft.

Om de doelen te bewerkstelligen worden programmatische randvoorwaarden gegeven, ruimtelijke ingrepen die nodig zijn om de gewenste sfeer en identiteit te creëren.

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de stedelijke woningbouwopgave en de verwezenlijking van het Ontwikkelingsperspectief. Het project omvat onder meer de transformatie van een bestaand leegstaand kantoor, en het gebied te transformeren naar een gemengd gebied van werken en wonen.

De huidige stedelijke norm ten aanzien van woningcategorieën streeft naar een verdeling van 40-40-20 in de huurniveaus hoog-midden-sociaal. In dit perspectief voldoet het plan niet geheel. In het voorliggende plan valt circa 80% van de wooneenheden binnen de categorie van sociaal huurniveau. Deze woonverdeling wordt aangehouden voor een gebied als geheel. Dit geeft ruimte voor maatwerk per transformatieproject. Aangezien het plan één van het eerste initiatief is om het gebied te transformeren naar wonen en de beoogde doelgroep van jongeren, waaronder studenten en starters hierbij beschouwd mogen worden als woonpioniers is de afwijking van deze stedelijke norm acceptabel.

ZuidoostZuid Amsterdam Gebiedsvisie 2015 – 2025: Paving the Future

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om van Amstel III een robuust stedelijk woon-werkgebied te maken. Dit monofunctionele kantorengedebied met (op dit moment) een forse leegstand biedt nog niet de gewenste kwaliteit om goed te kunnen functioneren als gemengd gebied. Het moet naast een aantrekkelijke omgeving voor bedrijven, kantoren en hun werknemers ook een goede woon- en leefomgeving worden voor haar bewoners. De juiste ingrepen in de openbare ruimte en programmering moeten het woon- en werkmilieu versterken. Daarnaast moeten de bestaande verbindingen (binnen het gebied en met het AMC, de woonwijk Holendrecht en de binnenstad) worden verbeterd en de verschillende milieus elkaar versterken, zowel ruimtelijk als sociaal-economisch.

De gebiedsvisie presenteert de zogenaamde 'gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl', waarin de gemeente geen actief grondbeleid voert, maar actief initiatieven vanuit markt en samenleving stimuleert en faciliteert. De visie is niet alleen bedoeld als beleidsdocument, maar als inspirerend handboek voor alle verschillende stakeholders in en rond ZuidoostZuid. De visie laat stapsgewijs zien hoe het gebied opgewaardeerd kan worden. In het huidige project aan de Paasheuvelweg 17 komen daarom veel van de ideeën van de visie nadrukkelijk voor, zoals collectief parkeren, de open plint, de verlichte loopbrug en de onderdoorgang. De deels transparante plint zal de dialoog aan gaan met de omliggende openbare ruimte en zal aan de locatie een uitstraling van openheid geven. Het project sluit goed aan met de wensen van de Gebiedsvisie 2015-2025: Paving the Future.

Kantorenstrategie 2017

In 2017 is de Kantorenstrategie 2011 vervangen door de Kantorenstrategie 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. De Brexit werd ingezet. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de Kantorenstrategie 2011 nog doelmatig was. Uit de analyse blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar.

Voor de periode na 2020 zijn nieuwe verkenningen voor gebiedsontwikkeling nodig omdat naar verwachting de leegstand in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.

De Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 heeft de uitbreidingsvraag geraamd op 515.000 m² tot 2030 (exclusief de Brexit effecten). De huidige planvoorraad voor nieuwe kantoren is 970.000 m². Dit is kwantitatief ruim t.o.v. de vraagraming van 515.000 m² en de voorziene economische groei. In de bestaande kantorenvorraad stond 911.000 m² op 1 januari 2017 leeg. Een deel van de uitbreidingsvraag kan door de courante leegstand worden gefaciliteerd. Tot 2019 wordt nog ca. 250.000 m² getransformeerd. Door de transformaties en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 12,8% (per 1 januari 2017) dalen naar 8% in 2019.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag te voorzien maar die voorraad ligt niet op de juiste locaties. Ten aanzien van Holendrecht is vermeld dat wordt doorgegaan met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocatie naar gemengde woon- werkgebied.

In het voorliggende project wordt een incurant kantoor omgezet naar wonen. Weliswaar neemt de kantorenvorraad door de omzetting af, maar sluit wel aan op het onttrekken van incurante kantoren door transformatie. Overigens blijft er ook een klein deel van de werkfunctie bestaan na de herontwikkeling.

“Wonen in de Metropool”, Woonvisie tot 2020

In 2009 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Woonvisie tot 2020 vastgesteld. In de visie is aangegeven dat de gemeente extra inzet op het beschikbaar komen van woningen voor enkele specifieke doelgroepen zoals de middeninkomens, jongeren en studenten.

Voorwaarde voor het kunnen blijven vestigen van jongeren en nieuwkomers is dat er jaarlijks voldoende kleine en betaalbare woningen beschikbaar komen. Het realiseren van huisvesting voor studenten en starters past binnen dit kader.

Plan Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018

In het programmakkoord Kiezen voor de stad 2010-2014 is de ambitie gesteld om in vier jaar 9.000 studentenwoningen en 2.500 jongerenwoningen te realiseren. Voor het bereiken van dit doel is in 2010 een programma opgesteld. De notitie Studentenhuisvesting, werken aan 9.000 eenheden is vastgesteld door B&W op 1 maart 2011 en besproken in de Commissie BWK van 23 maart 2011. Voor jongerenhuisvesting heeft B&W het Plan Jongerenhuisvesting 2011-2015 vastgesteld op 7 december 2010 en aangeboden aan de Commissie BWK van 12 januari 2011. Over de periode 2010-2014 zijn bijna 7.750 studenteneenheden en bijna 2.000 woonplekken voor jongeren toegevoegd. Voor beide doelgroepen is de doelstelling bij benadering gehaald. Voor de inzet en strategie van het programma 2014-2018 wordt gebruik gemaakt van trends en ontwikkelingen op het gebied van jongeren- en studentenhuisvesting uit de afgelopen periode. Daarnaast is gebruik gemaakt van recente onderzoeken. Voor het programma jongeren- en studentenhuisvesting 2014-2018 wordt uitgegaan van een opgave van 8.000 extra studenteneenheden en 2.500 extra jongerenwoningen. In de opgave voor studentenhuisvesting is rekening gehouden met de toenemende vraag van internationale studenten.

Voor het bereiken van het doel zal fors ingezet worden op transformatie van kantoren en overige leegstaande gebouwen. De gemeente faciliteert en stimuleert initiatieven van partijen. De transformatie van het huidige kantoorgebouw aan de Paasheuvelweg 17 naar jongeren / studentenhuisvesting plus uitbreiden met een hoogbouw, ook voor jongeren / studentenhuisvesting bestemd, past binnen de kaders van het gemeentelijk beleid om het aantal studentenwoningen en jongerenwoningen te vergroten.

Gebiedsplan 2018 – Amstel III en ArenApoort

In het gebiedsplan is geconstateerd dat de leegstand van kantoren op Amstel III met circa 27% in 2015 en circa 15% in 2016 “behoorlijk” is. Streven is deze leegstand in 2020 tot 10% te hebben teruggebracht. Dit maakt dat vooral voor Amstel III een grote transformatieopgave geldt. In de “Prioriteiten gebiedsagenda 2016-2019” is aangegeven dat er meer ruimte moet worden geboden voor transformatie en initiatieven met als doel een economisch sterk en multifunctioneel en levendig gebied te realiseren.

De voorliggende ontwikkeling is daarmee in overeenstemming.

Agenda Groen, Uitvoeringsagenda mobiliteit en Agenda Duurzaamheid

Deze beleidsnota's die in 2015 zijn vastgesteld verwoorden gezamenlijk het antwoord hoe vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid de gemeente toekomstbestendig wil reageren op de groei van Amsterdam. De gemeente wil de stad aantrekkelijker maken door vergroening en tegelijk moet de stad bereikbaar blijven met een aantrekkelijke openbare ruimte op te verblijven, waarbij duurzaamheid hoog op de agenda staat.

De drukte van de stad en verdichten van binnenstedelijk Amsterdam kan alleen wanneer er sprake is van voldoende en kwalitatief hoogwaardig groen. De kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief openbaar groen heeft een positief effect op de woon-, vestigings- en leefklimaat. De focus is de verbindingen tussen de verschillende groengebieden te verbeteren en bestaande verharde locaties te vergroenen waar mogelijk. Dit is ook met het oog op duurzaamheid en rainproof belangrijke maatregelen om een toekomstbestendig stad te houden.

Daarnaast wordt de focus gelegd op meer ruimte voor fiets, voetganger en openbaar vervoer en het beperken van de ruimte voor de auto waar mogelijk. Dit betekent dat het belang van het creëren van goede verblijfsgebieden in de openbare ruimte, zoals langs stadsstraten en langs pleinen belangrijke maatregelen zijn die de gemeente aankomende jaren wilt toepassen om de kwaliteit van de verblijfsgebieden te optimaliseren. Ook wordt gezocht naar meer ruimte voor ondergrondse parkeergarages en fietsparkeren.

Op dit moment wordt de visie Openbare Ruimte voorbereid die qua uitgangspunten volledig aansluit op het bovenstaand. Verder reageert deze visie op de geplande groei van Amsterdam tot en met 2025 en hoe de gemeente hierop moet inspelen qua gebruik van de openbare ruimte.

Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en

het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern '*juridisch instrumentarium*' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden. De initiatiefnemer van een individuele opstalontwikkeling zoals de onderhavige heeft geen invloed op de mate waarin de gebiedsontwikkeling of de inrichting van de openbare ruimte rainproof plaatsvindt. Op gebouw-/perceelniveau kunnen wel maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

In het gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam (GRP) 2016-2021 staat hoe de gemeente Amsterdam haar gemeentelijke watertaken uitvoert en hoe zij dit in de toekomst wil blijven doen. De algemene uitgangspunten voor regenwater zijn:

- De gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. De ambitie van de gemeente is om 60mm per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
- De perceeleigenaar is in principe verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater op eigen terrein.
- (Her)gebruik van regenwater heeft de voorkeur boven direct lozen in het riool.

Binnen het bouwplan is de regenbestendigheid vormgegeven door middel van toepassing van waterdaken t.b.v. vertraagde afgifte van het regenwater naar oppervlakte water of riool en waterpasserende verharding op maaiveld.

Bij waterdaken blijft het regenwater tijdelijk op het dak staan. Het water wordt vertraagd afgevoerd door een geknepen afvoer, zodat er voor een volgende bui weer genoeg opslagcapaciteit is. In het plan wordt het principe van een statisch waterdak toegepast. Hierbij wordt op het hoofddak van de hoogbouw en op het dak van het getransformeerde kantoorgebouw (het dak onder de parkeervoorzieningen) water gebufferd doordat de overstort hoger geplaatst is. Het regenwater stroomt vervolgens geleidelijk af door een extra geknepen afvoer. De opslagcapaciteit van deze daken bedraagt minimaal 60mm/m².

Directe infiltratie van het regenwater vindt plaats op maaiveld door toepassing van half open bestrating en / of bestrating met open voegen t.b.v. de verharding aan de zijde van de hoofdentree van het gebouw. Het regenwater van de toerit naar de autolift wordt middels een molgoot of hol straatprofiel verzameld en afgevoerd naar het nabij gelegen openbare water.

De Bewegende Stad - Amsterdamse beweeglogica

Met de Beweeglogica, onderdeel van het programma 'Bewegende Stad', kan de stad zo ingericht worden dat Amsterdammers meer gaan bewegen. De Beweeglogica geeft 'stadsmakers' van binnen en buiten de gemeente meer houvast om bewegen op te nemen in een ontwerp of bij de herinrichting van buurten, parken, straten en pleinen. Zowel in bestaande buurten als bij nieuwbouw. Voorbeelden hiervan zijn autoluwe buurten, bredere stoepen om te spelen, meer open zwemwater, voorzieningen voor outdoor sporters, alternatieve fietsroutes en gebouwen waarin trappen beter zichtbaar zijn.

In Amsterdam doet één op de drie volwassenen te weinig aan beweging en een kwart van de kinderen onder de 14 jaar heeft overgewicht. Het stedelijk programma De Bewegende Stad wil daar verandering in aanbrengen. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse Beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen. De Beweeglogica heeft vier uitgangspunten:

- De bewegende stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger;
- In de bewegende stad is sport om de hoek;
- De bewegende stad is een speeltuin;
- In de bewegende stad wordt niet stil gezeten.

Binnen het bouwplan is een lounge ruimte voorzien voor gezamenlijk gebruik. De inrichting van deze ruimte bevordert spel en beweging.

Aardgasloos bouwen

De woningen worden aangesloten op het warmtenet en aardgasloos gebouwd.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Geluid

Wegverkeer en spoorwegverkeer

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de geluidzone van de Paasheuvelweg, de Meibergdreef, de autosnelweg A9, de Muntbergweg en de spoorweg Duivendrecht – Abcoude. Door K+ Adviesgroep is akoestisch onderzoek verricht (Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen “Paasheuvelweg 17 Amsterdam”, K+ Adviesgroep, 24 mei 2016, referentie QR/SL/M15 476.402).

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Wgh) voor wat betreft wegverkeerslawaai en het Besluit geluidhinder (Bgh) voor wat betreft railverkeerslawaai, te weten:

Wegverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1 Wgh);
- maximale ontheffingswaarde stedelijke wegen: 63 dB (art. 83, lid 2 Wgh);
- maximale ontheffingswaarde autosnelweg A9: 53 dB (art. 83, lid 1 Wgh).

Railverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 55 dB (art. 4.9, lid 1 Bgh);
- maximale ontheffingswaarde: 68 dB (art. 4.10 Bgh).

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt op dit moment. De geluidbelastingen vanwege wegverkeer zijn berekend conform Standaard Rekenmethode II van het ‘Reken- en meetvoorschrift geluid 2012’. In het akoestisch onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken.

Optredende gevelbelastingen, cumulatie en hogere waarde

- Ten gevolge van wegverkeer op de Meibergdreef en de Muntbergweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens overschreden;

- Ten gevolge van de autosnelweg A9 wordt een afscherming aan het gebouw aangebracht waarmee de gevelbelasting zal worden teruggebracht tot de maximale ontheffingswaarde van 53 dB of lager. Plaatselijk wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale ontheffingswaarde zal inclusief gevelscherm niet (meer) worden overschreden.
- Ten gevolge van de Paasheuvelweg wordt plaatselijk de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Ten gevolge van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude zijn plaatselijk overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde vastgesteld. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.
- Na het aanbrengen van een afscherming aan het gebouw wordt de gevelbelasting vanwege de autosnelweg A9 teruggebracht tot de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. De gecumuleerde gevelbelasting $L_{VL,cum}$ wordt dan teruggebracht tot 56 dB. Nergens binnen het plan is de gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde van 63 dB voor stedelijke wegen dan wel 53 dB voor de autosnelweg A9.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaaai afkomstig van de autosnelweg A9, de Paasheuvelweg en spoorweglawaaai afkomstig van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude van:

- Autosnelweg A9: 53 dB;
- Paasheuvelweg 54 dB;
- Spoorlijn Duivendrecht – Abcoude 59 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. Daaronder wordt verstaan dat de gevelbelasting niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde.

Maatregelen ter verkrijging van een stille zijde zijn niet inpasbaar in een woningplattegrond met een klein oppervlak, dan wel leiden tot onevenredig hoge gevelkosten.

De woningen zijn kleine, eenzijdig gerichte woningen voor de doelgroep jongeren en starters. De geluidbelasting op de gevel is zodanig dat de woningen moeten worden uitgevoerd met een dove gevel. Het scherm in combinatie met de afgeschermd buitenruimte geeft een

geluidreductie van 11 dB. Voor de toegang tot deze buitenruimte is voorzien in een deur, bij een gesloten deur bedraagt de geluidbelasting 48 dB, bij een geopende deur (door het wegvallen van reflecties) is de geluidbelasting lager. De woningen beschikken hiermee over een stil geveldeel. De ventilatiecapaciteit is voldoende om te kunnen voldoen aan de doorspuikbaarheidseis van de achtergelegen woning. De ventilatiecapaciteit kan vergroot worden door een extra te openen raam te plaatsen boven de voordeur van de woningen en ook aan beide tegenovergestelde kanten van de corridor. Bovendien is voorzien in een stille gemeenschappelijke buitenruimte op het dak van het gebouw.

Voorgestelde maatregel kan worden beschouwd als een combinatie van een afgeschermd buitenruimte en een vliesgevel die een deel van de gevel beslaat. Uit berekeningen is gebleken dat de maatregel (in zijn totaliteit) voldoende ventilatie- en spuicapaciteit heeft en daarmee kan voorgestelde maatregel als 'vergelijkbare maatregel' beschouwd worden als de maatregel als beschreven in het Amsterdams geluidbeleid.

Beoordeeld is dat met de voorgestelde maatregel een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd, waarbij sprake is van tijdelijke huurovereenkomsten (overeenkomsten voor bepaalde tijd) en om die reden conform het Amsterdams geluidbeleid geen stille gevel wordt gevraagd. Het TAVGA adviseerde op 14 september 2016 positief over het vaststellen van hogere waarden.

Industrielawaai

Op de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan "Amstel III Oost" is de geluidcontour van het gezoneerde industrieterrein Academisch Medisch Centrum (AMC) weergegeven. De zonegrens ligt op de Meibergdreef. Het projectgebied ligt volledig buiten de zone. Op basis van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek voor het aspect Industrielawaai om die reden niet nodig.

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.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de locatie gelegen is binnen Zone 1 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. In zone 1 is het generieke beleidskader van toepassing. Voordat gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de bodemonderzoeksplicht dient een *historisch onderzoek* te worden uitgevoerd, waarbij de uitkomst hiervan geen aanleiding geeft de herkomst- en toepassingslocatie als verdacht aan te merken.

In dit geval moet echter aangetoond worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is ten behoeve van de omgevingsvergunning is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkenkend bodemonderzoek (ARVO) Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Inpijn-Blokpoel milieu B.V., 29 september 2016). Op basis van het vooronderzoek is hierbij uitgegaan van de onderzoeksstrategie “oriënterend onderzoek”.

Aangezien de ‘kansrijke’ stoffen (m.n. zware metalen, PAK (en/of minerale olie)) deel uitmaken van de standaard ARVO-pakketten voor grond en grondwater is bij de uitvoering van het onderzoek aangesloten bij de bemonsteringsstrategie voor een “niet-verdachte locatie in een naoorlogse wijk”.

Zintuiglijk zijn in drie boringen (B02 t/m B04) sporen puin aangetroffen. Voor het overige zijn geen bodemvreemde materialen aangetroffen. De sporen puinhoudende bovengrond is ten hoogste licht verontreinigd met kwik, minerale olie en som PCB. Ook in enkele grond(meng)monsters van de onverdachte zandige “vaste bodem” zijn licht verhoogde gehalten aan PCB aangetoond. Voor het overige zijn geen verhoogde gehalten aan de onderzochte ARVO-parameters in de “vaste bodem” aangetoond. Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met barium.

Het geheel aan onderzoeksresultaten bevestigt de gestelde hypothese. Het criterium voor nader onderzoek wordt voor de aangetoonde verontreinigingen echter niet overschreden, nader onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. De gevolgde onderzoeksopzet wordt als adequaat beoordeeld.

Resumerend kan bij beoordeling van het geheel aan onderzoeksresultaten gesteld worden dat de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de geplande uitbreiding en transformatie.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de aangetoonde gehalten wel consequenties kunnen hebben bij hergebruik of eventuele grondafvoer. Licht verontreinigde grond mag niet zonder meer op locatie of elders worden hergebruikt. Afhankelijk van de bestemming en toepassing zal bij afvoer van de grond om een partijkeuring conform het protocol uit het Besluit bodemkwaliteit worden gevraagd.

Ten tijde van de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn puinhoudende bodemlagen aangetroffen. Dergelijk grondlagen worden, als de herkomst van de bijmengingen onbekend is, als 'asbestverdacht' beschouwd. Dit was aanleiding voor de gemeente Amsterdam om te vragen voor een aanvullend verkennend onderzoek asbest in bodem, wat ook is uitgevoerd (Verkennend asbest bodemonderzoek aan de Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Inpijn-Blokpoel milieu B.V., 24 april 2018).

Bij de visuele inspectie van de bodemlagen in de asbestinspectiegaten is géén asbesthoudend of asbestverdacht materiaal in of op de bodem of in het puin aangetroffen. Uit de asbestanalyse blijkt dat in puinhoudende bovengrond (MM01) geen asbest boven de detectiegrens van 2 mg/kg ds wordt aangetroffen. De aanname dat de locatie onverdacht is voor de aanwezigheid voor asbest dient te worden aangenomen, het uitvoeren van een nader onderzoek is niet aan de orde. Op dit punt zijn er dus geen beperkingen voor de voorgenomen nieuwbouw. Opgemerkt dient te worden dat asbestbodemonderzoek niet meer is dan steekproefsgewijs onderzoek. Met name bij bijmengingen met puin is sprake van heterogeniteit. Er is derhalve altijd een zeker restrisico op het onverwacht aantreffen van asbesthoudend materiaal.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Gelet op de 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 om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2008 een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2018). In het onderzoek is geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waar de projectlocatie onderdeel van is) een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Als gevolg van het bouwrijp maken van het gebied en grootschalig

grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20^e eeuw, zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Daarom geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

Bovengrondse cultuurhistorie

Door de provincie Noord-Holland is de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie opgesteld. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Op en rond de kavels zijn blijkens de informatiekaart geen cultuurhistorische objecten of lijnen van betekenis. Het te slopen kantoorgebouw is geen gemeentelijk of Rijksmonument.

4.4 Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en 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. Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 "Plan Breed Water" kader stellend. 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.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van verharding is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Daarnaast geldt dat het te dempen wateroppervlak één-op-één moet worden gecompenseerd.

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In de huidige situatie is de kavel volledig bebouwd en verhard. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

Grondwater

Een ondergrondse constructie als een parkeergarage kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan. Ook dempingen van watergangen, harde oeverconstructies en het aanpassen van het waterpeil kunnen een verandering in de grondwaterstroming veroorzaken. Een verslechtering van de grondwatersituatie kan voortkomen uit zowel een daling als een stijging van de grondwaterstand.

In het bouwplan is een fietsenstalling voorzien in halfverdiepte ondergrondse bebouwing. Uit de notitie “Barrièrewerking kelder” van Inpijn-Blokpoel komt naar voren dat een lichte barrièrewerking door de aanleg van fietsenkelder aan de orde is, wat tot gevolg heeft dat grond- en hemelwater wordt opgestuwd. Door aanbrengen van een goed waterdoorlatend zandpakket aan de onder- en zijanten van de kelder wordt deze opstuwning voorkomen. Waternet heeft aangegeven in principe akkoord te zijn met deze voorgenomen maatregelen.

4.5 Verkeer en parkeren

Het project gaat uit van een nieuwe invulling van de 2.558 m² bvo kantoor voor de functie wonen en de uitbreiding van het vloeroppervlak met ca. 11.309 m² bvo voor wonen-horeca-kantoor-parkeren. Deze nieuwe invulling heeft gevolgen voor het verkeer en parkeren. Voor de onderdelen verkeer en parkeren dient op basis van de Wet ruimtelijke ordening sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het project niet mag leiden tot onevenredig nadelige gevolgen voor een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer en de parkeergelegenheid.

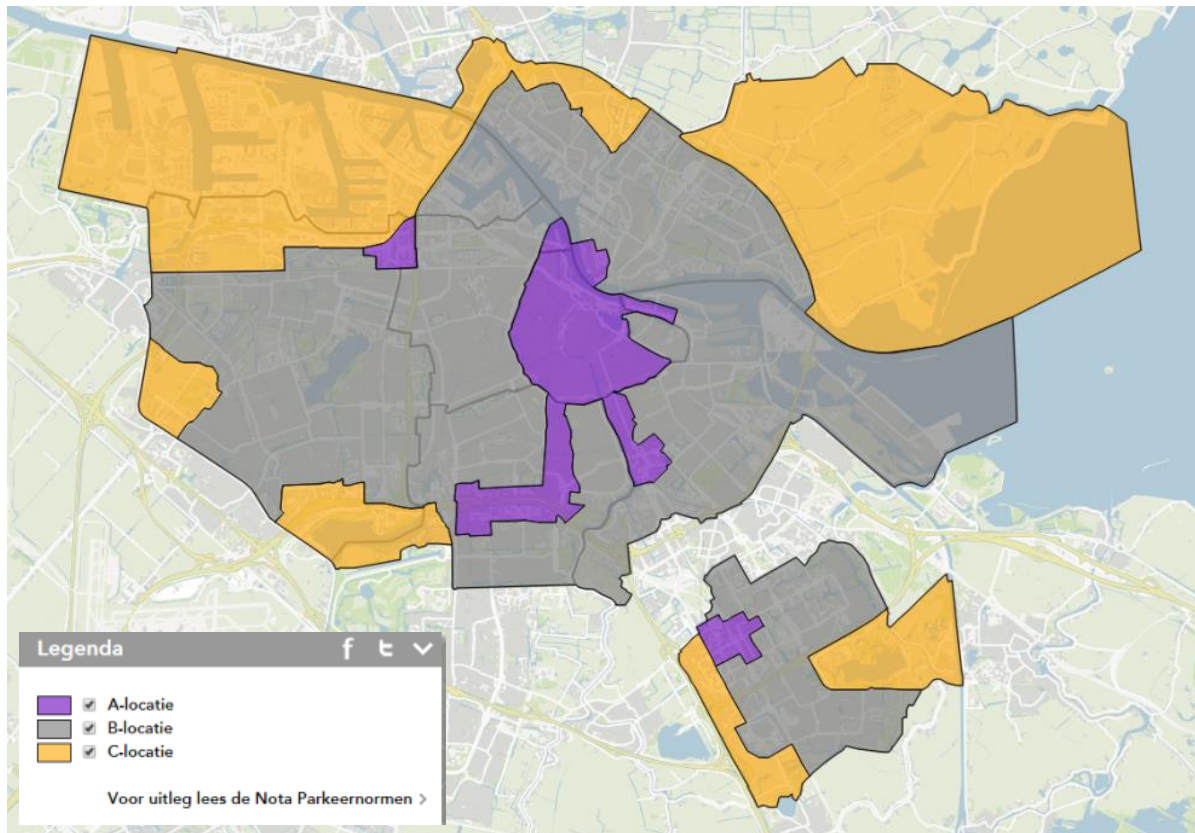
4.5.1 Parkeren auto

De voorliggende ontwikkeling betreft de transformatie van 2.558 m² kantoor naar 233 jongeren- en starterswoningen en de realisatie van circa 203 m² horeca en 243 m² kantoor. Daarnaast wordt een lounge van ca. 160 m² bvo en een parkeervoorziening voor auto's van ca. 1.038 m² gerealiseerd. Het totale oppervlak in de nieuwe situatie is 11.309 m² bvo.

Bestaande situatie

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door de bekende parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt een parkeernorm voor kantoren en

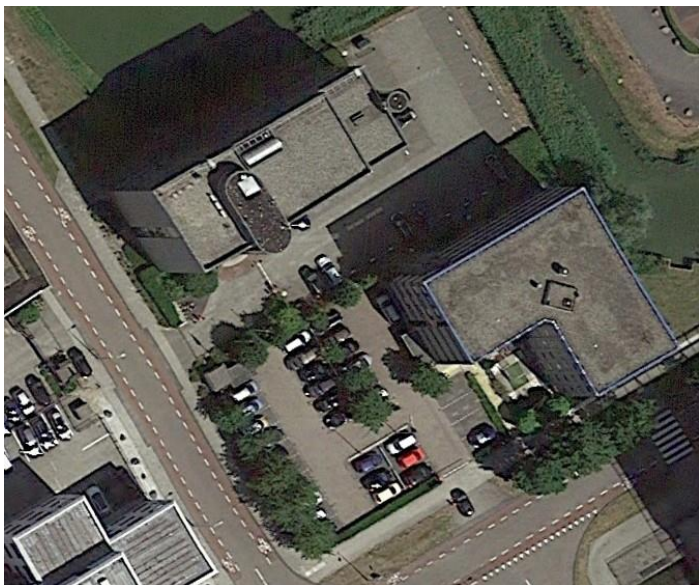
bedrijven in van 1:250 m² bvo (op A locaties) en 1: 125 m² bvo (op B locaties). De Paasheuvelweg is een B locatie.



Afbeelding: A-, B- en C-locaties

De parkeervraag van de huidige situatie is bepaald aan de hand van het gemeentelijk locatie- en parkeerbeleid. Uitgaande van de parkeernorm van 1 plek per 125 m² bvo en een oppervlakte van 2.558 m² kantoren bedraagt de parkeervraag van de huidige situatie 21 parkeerplaatsen.

Er is in de bestaande situatie een parkeerterrein aanwezig met circa 32 parkeerplaatsen voor de functie kantoor. Deze parkeerplaatsen verdwijnen in de nieuwe situatie.



Afbeelding: Huidige situatie parkeren (bron: Google Earth)

Te hanteren parkeernormen voor jongeren en starters

De ontwikkeling van het project is gericht op woningen voor jongeren en starters. Deze doelgroepen hebben hun eigen kenmerken op het gebied van mobiliteit en parkeren. Zo maken deze doelgroepen meer gebruik van het openbaar vervoer en fiets voor hun verplaatsingen dan andere doelgroepen. Daarnaast zorgt de ligging van het project voor goede randvoorwaarden om met het openbaar vervoer en fiets te reizen. In de directe nabijheid van de locatie ligt het station Amsterdam Holendrecht waar meerder bus- en metrolijnen stoppen en waar tevens een NS-station is gevestigd. Daarnaast zijn er goede fietsverbindingen op zowel lokaal als stedelijk niveau. Uitgangspunt is dat het parkeren, zowel bewoners als bezoekers, op eigen terrein wordt opgelost waardoor er geen parkeerbehoefte op de openbare weg wordt afgewend. Daarnaast wordt binnen de ontwikkeling gezocht naar mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren, zoals het aanbieden of faciliteren van deelauto's, oplaadvoorzieningen beschikbaar stellen voor e-bikes en/of het realiseren van extra fietsvoorzieningen.

In de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld 8 juni 2017, gewijzigd 29 november 2017) is opgenomen dat voor sociale huurwoningen en middenhuurwoningen geen minimum parkeernorm geldt, alleen een maximum. Bezoekersparkeren (0,1 pp/woning) dient wel op eigen terrein opgelost te worden. In dit geval vergt dat een parkeercapaciteit van 23 parkeerplaatsen voor de woningen. Voor horeca is op basis van deze nota een parkeercapaciteit van 16 parkeerplaatsen nodig.

In de voorbereiding van dit project gold de Nota Parkeernormen Auto nog niet. Voor het onderhavige project werden de volgende parkeernormen afgesproken.

Afwijking van parkeernormen op basis van doelgroep, woninggrootte en ligging in de stad.	
Categorie	Parkeernormen
Woningen < 30 m ² bvo	0,1 – 1
Woningen 30-60 m ² bvo	0,3 – 1
Woningen >60 m ² bvo	0,6- 1
Bezoekers van woningen	0,1

Er zijn in dit geval 179 appartementen kleiner dan 30 m² bvo en 54 appartementen tussen 30 en 60 m² bvo. Hiervoor wordt een norm van 0,1 pp/woningen resp. 0,3 pp/woning toegepast zodat voor de woningen 34,1 parkeerplaatsen (17,9 plus 16,2) benodigd zijn.

De huurder van de commerciële plint is nog niet bekend. De nadrukkelijke wens is om hier een horecavoorziening (203 m² bvo), in combinatie met kantoor (243 m² bvo) functies te vestigen. Dit omwille van de levendigheid. Hiervoor wordt overeenkomstig het bestemmingsplan een norm van 1 pp / 100 m² bvo gehanteerd in het gebied buiten de ring A10. Er zijn daarom 4,4 parkeerplaatsen nodig voor de commerciële ruimte.

In totaal neemt de parkeervraag toe van 21 parkeerplaatsen voor het kantoor tot 39 plaatsen voor het nieuwe bouwplan – een verschil van 18 parkeerplaatsen. Als gevolg van het opheffen van het bestaande parkeerterrein zijn er in totaal 39 parkeerplaatsen nodig voor de nieuwe situatie. Dit aantal is dus gelijk aan de berekening volgens de actuele Nota Parkeernormen Auto.

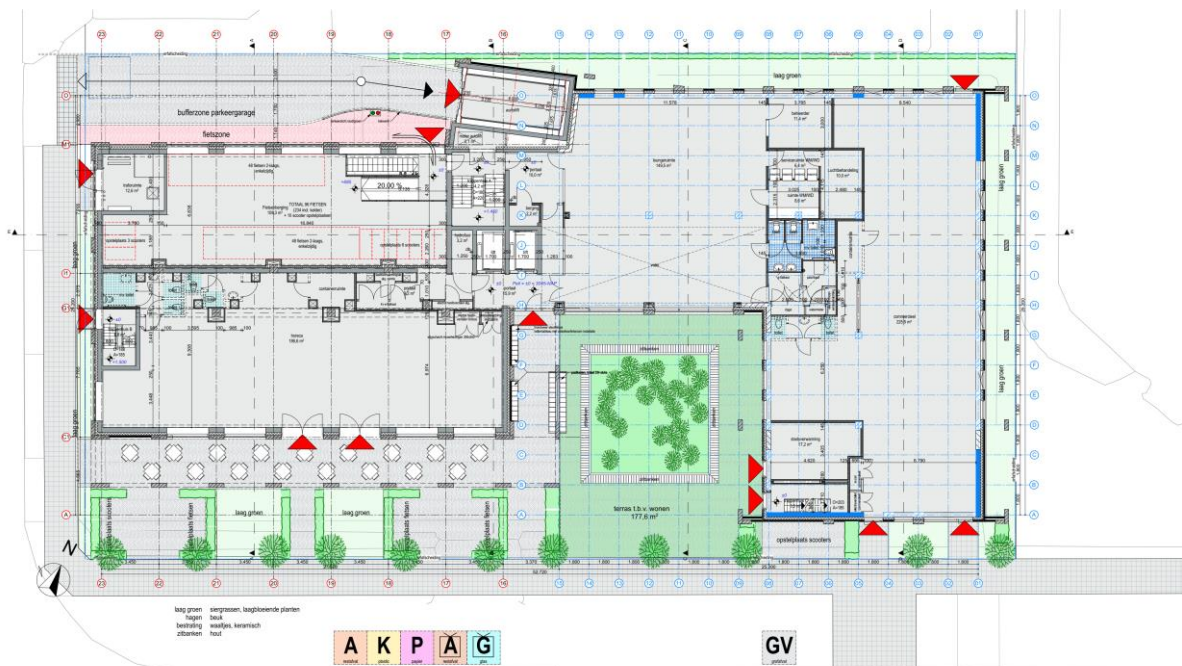
Parkeren in het bouwplan

Het oppervlak dat beschikbaar is om deze plaatsen te realiseren is echter klein. Het perceel is slechts 1.685 m² groot en in de bestaande situatie voor ca. 40% bebouwd (op palen). Op het terrein is daarnaast een openbare trafo voorzien en het perceel is op een hoek gelegen. Door het geringe overblijvend oppervlak is het niet mogelijk een technisch/ruimtelijk/economisch haalbare ondergrondse parkeervoorziening te voorzien. De gemeente streeft voorts na een aantrekkelijke en kwalitatieve 'toegang' tot het gebied te realiseren en geen parkeerplaatsen voor het gebouw te positioneren. Dit heeft geleid tot een verhoogde plint met horeca invulling en overdekt terras in de zichtlijn van de entree van het gebied.

Er worden 38 plaatsen op dakniveau (2 lagen) gerealiseerd. Het parkeeraanbod volstaat dan ook voor de berekende parkeerbehoefte. Bezoekers dienen hierbij te parkeren op de voorzieningen in de openbare ruimte.

Er wordt in de nieuwe situatie een parkeervoorziening voor fietsen gebouwd met plaats voor 234 fietsen, op maaiveld is plaats voor 36 fietsen gereserveerd voor bezoekers en de niet-woonfuncties. Voor scooterparkeren zijn 10 plaatsen gereserveerd.

De ontwikkeling van op het perceel Paasheuvelweg 17 betreft gedeeltelijk een transformatie van een bestaand gebouw en de bouw van een nieuw gebouw. In de Afsprakenbrief van 11 oktober 2017 is het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen gesteld op minimaal 233. Het plan gaat uit van het realiseren van 234 fietsparkeerplaatsen in het gebouw en parkeerplaatsen voor een fiets buiten op eigen terrein voor bezoekers, ook voor de niet woonfuncties. Daarmee voldoet het plan aan de minimale eis uit de Afsprakenbrief. Dit aantal past ook in de Nota parkeernormen fiets en scooter, die het mogelijk maakt om bij herontwikkeling rekening te houden met de beperkingen van de kavel. Omdat het hier gaat om een relatief geringe omvang van de kavel en deels transformatie van een bestaand gebouw is er reden om hier af te wijken van de maximum norm uit de Nota.



Afbeelding: parkeervoorzieningen fietsen en scooters zuidzijde

4.5.2 Verkeer

In het kader van de nabij gelegen ontwikkeling van de Community Campus Amsterdam aan de Paalbergweg is door Goudappel Coffeng verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeerskundig onderzoek Community Campus, Goudappel Coffeng, 28 juli 2016). Daaruit is gebleken dat er geen moeilijkheden verwacht worden op het gebied van de verkeersafwikkeling ten gevolge van de (ten opzichte van het voorliggende project veel grotere) ontwikkeling van de Community

Campus Amsterdam. De grootste groei van het autoverkeer in het onderzoeksgebied wordt veroorzaakt door de autonome groei tussen 2010 en 2030. De planontwikkeling zorgt met name voor een toename van verkeer op de Meibergdreef, Paasheuvelweg, Paalbergweg en de op- en afrit A2/A9. Nadere analyses wijzen uit dat alle onderzochte wegen en kruispunten deze groei van verkeer, in de huidige configuratie, op een goede wijze kunnen verwerken.

De planontwikkeling van de Community Campus Amsterdam en het voorliggende project hebben vooral effect op de afwikkeling op het voorrangskruispunt Meibergdreef - Paasheuvelweg. Als gevolg van het extra verkeer vanwege de Community Campus Amsterdam wordt het kruispunt zwaarder belast, de afwikkeling is echter nog acceptabel. De restruimte op dit kruispunt is hiermee wel nagenoeg verdwenen waardoor een nog verdere belasting van het kruispunt zorgt voor een slechte verkeersafwikkeling, met name op de Paasheuvelweg. Het effect op de verder weg gelegen met verkeerslichten geregelde kruispunten is beperkt. De cyclustijden en de wachtrijlengtes zijn nagenoeg gelijk.

Door Goudappel Coffeng is een notitie opgesteld waarin een kruispuntanalyse is uitgevoerd om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Paasheuvelweg-Meibergdreef te beoordelen, rekening houdend met de planontwikkeling van de Community Campus Amsterdam (Resultaten analyse verkeersafwikkeling t.b.v. Paasheuvelweg 17, Goudappel Coffeng, 5 januari 2017). Uit de analyse blijkt dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt matig tot goed is. Op de hoofdrichting (Meibergdreef) zijn de wachttijden acceptabel. Op de zijrichting (Paasheuvelweg) is de wachttijd, met name in de ochtendspits in de autonome situatie en in de planvariant lang, omdat deze richting voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Meibergdreef. In de maatgevende ochtendspits is deze richting echter zeer rustig, waardoor de hinder beperkt blijft. Daarnaast zal de werkelijke wachttijd naar verwachting lager uitvallen doordat het verkeer vanaf het naastgelegen kruispunt Meibergdreef-Muntbergweg als gevolg van de verkeerslichten vaak in peletons zal aankomen. Hierdoor ontstaan regelmatig hiaten waardoor het overige verkeer meer kansen krijgt om over te steken.

De planontwikkeling van Paasheuvelweg 17 heeft een erg geringe invloed op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Paasheuvelweg-Meibergdreef. Uit de analyse blijkt dat de uitkomsten voor de verkeersafwikkeling vergelijkbaar zijn met de autonome situatie.

4.6 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

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 navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- a. Er is geen sprake van normoverschrijding ten gevolge van het project;
- b. Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- c. Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de rapportage 'Transformatie Paasheuvelweg 17 Amsterdam - Analyse luchtkwaliteit' van 4 december 2017 (CRE002/Kzj/0007.03; zie bijlage) van verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng is door toepassing van de NIBM-tool is gebleken dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ten oosten van de planlocatie Paasheuvelweg 17 vinden diverse ontwikkelingen plaats rond de Community Campus Amsterdam (CCA). Omdat de ontwikkelingen nabij de planlocatie Paasheuvelweg 17 plaatsvinden, is de relatie gelegd met het ten behoeve van deze ontwikkelingen uitgevoerde onderzoek (rapportage 'Community Campus Amsterdam – onderzoek luchtkwaliteitseisen herziening bestemmingsplan' met kenmerk 00769-14966-02 d.d. 25 augustus 2016). Uit het onderzoek CCA is gebleken dat de hoogst berekende concentratie stikstofdioxide 34,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt (zichtjaar 2016). De worst-case planbijdrage van de ontwikkelingen Paasheuvelweg 17 van 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ heeft daarmee geen normoverschrijding (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot gevolg. De hoogst berekende concentratie fijn stof (PM_{10}) in het onderzoek bedraagt 21,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De worst-case planbijdrage van de ontwikkelingen Paasheuvelweg 17 van 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ heeft daarmee geen normoverschrijding (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot gevolg. Ook na de ontwikkeling van de CCA zorgt het extra verkeer als gevolg van de planlocatie Paasheuvelweg 17 dus niet voor extra normoverschrijdingen.

Bovendien is aan de hand van de gegevens in de NSL-Monitoringstool de luchtkwaliteitssituatie nabij nieuw te realiseren woningen op planlocatie Paasheuvelweg 17 geanalyseerd. Uit de analyse blijkt dat in geen geval sprake is van normoverschrijdingen. Daarmee vormt de luchtkwaliteitssituatie geen probleem voor het realiseren van de nieuwe woningen.

Nader onderzoek is niet nodig.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. In het projectgebied worden deze functies niet gerealiseerd, zodat aan de richtlijn van de gemeente Amsterdam kan worden voldaan.

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. De projectlocatie ligt niet binnen de invloedssfeer van inrichtingen die vallen onder de werking van het BEVI. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden ter plaatse dus niet overschreden.

Op het terrein van het AMC staat een gasverdeelstation. Dit station valt onder de werking van het Activiteitenbesluit. Volgens art. 3.12 van het Activiteitenbesluit (Barim) geldt voor een gasdrukmeet- en regelstation een aan te houden afstand van maximaal 25 meter tot kwetsbare objecten. De projectlocatie ligt daar ver buiten.

Gasleiding

Onder de Tafelbergweg ligt een hogedruk aardgasleiding. In het kader van het bestemmingsplan dat voor het AMC is uitgevoerd is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (Externe veiligheid hogedruk aardgasleiding AMC Amsterdam, AVIV, 4 november 2011). In het onderzoek is geconcludeerd dat de grootste effectafstand (groepsrisico) 160 meter bedraagt. De afstand van de projectlocatie tot de gasleiding onder de Tafelbergweg bedraagt circa 800 meter. Geconcludeerd kan worden dat het project buiten de risico contour voor het plaatsgevonden risico en buiten het invloedsgebied van het groepsrisico (160m) ligt.

Transport

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking getreden. Conform het besluit moet bij de realisatie van gevoelige bestemmingen binnen een zone van 200 meter langs een transportroute onderzoek worden gedaan naar de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De projectlocatie ligt op circa 350 meter van het spoor (gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf). De A9 ligt op meer dan 300 meter afstand. Geconcludeerd kan worden dat het project buiten de risico contour (200 meter) van transportroutes van gevaarlijke stoffen (spoor en weg) ligt.

4.8 Flora en fauna

Per 1 januari 2017 zijn de Flora en faunawet en de Natuurbeschermingswet vervallen, deze worden opgenomen in de Wet natuurbescherming. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten deze wetgeving. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling.

Bij het verbouwen of slopen van bebouwing dient dus vooraf te worden bepaald of ter plaatse vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw en/of huismus aanwezig zijn. Het benodigde onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en veldbezoek (quick scan ecologie) en eventueel een vleermuisinventarisatie welke gedurende een langere periode (april-juli en september-oktober) moet worden uitgevoerd. Indien de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen (of andere beschermde dieren) kan worden uitgesloten is een vleermuisinventarisatie niet meer aan de orde.

Onderzoek

Een quickscan ecologie is door ecologisch adviesbureau Els & Linde uitgevoerd (Quick scan ecologie Paasheuvelweg 17 te Amsterdam, Els & Linde, 16 augustus 2016). Op dat moment was de Wet natuurbescherming nog niet in werking getreden zodat in het rapport is getoetst aan de Flora en Faunawet, maar de verschillen tussen de oude en de nieuwe wet zijn niet zodanig dat dit tot andere conclusies voor de quick scan leidt. Uit de quick scan blijkt dat, wegens het ontbreken van de beschermde soorten binnen het plangebied er met zekerheid geen effect op deze soorten te verwachten is. Een effect op de natura 2000 gebieden en Natuurnetwerk Nederland wordt, door de aard en de omvang van de geplande ontwikkelingen, niet verwacht.

Conclusie

Er is geen afdoend onderzoek nodig en er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Een verklaring van geen bedenkingen hoeft niet te worden gevraagd.

Er is geen afwijking van de ruimtelijke verordening Noord-Holland aan de orde. Vanwege de grote afstand tussen Natura 2000 gebieden en het perceel kan een effect op voorhand worden uitgesloten. Er is met zekerheid geen toename van de stikstofdepositie op de Natura 2000. De berekening met Aeries (13 maart 2018) onderschrijft deze stelling.

4.9 Luchthavenindelingbesluit

Om het vliegverkeer ongehinderd af te kunnen wikkelen gelden in de omgeving van luchthaven Schiphol een beperkingengebied. Wettelijk kader hiervoor is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) dat per november 2015 is gewijzigd.

Binnen dit gebied zijn zones aangewezen waar geen nieuwe gevoelige functies (zoals woningen) of vogelaantrekkende functies mogen worden gerealiseerd. Ook is een zone rondom de luchthaven aangegeven waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van de maximale bouwhoogte.

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De maximum bouwhoogte conform het LIB bedraagt 146 meter boven NAP. De maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 65 tot 66 meter. Het bouwvoornemen gaat uit van een woongebouw met een maximale hoogte van 55 meter, zodat het bouwplan voldoet aan het LIB.

4.10 Behoefte

Wettelijk kader

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst. Deze is sinds 1 juli 2017 vereenvoudigd.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Woningen algemeen

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 en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. 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 teven te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Woningen voor studenten en jongeren

In het gemeentelijk beleid “Plan Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018” wordt uitgegaan van een opgave van 8.000 extra studenteneenheden en 2.500 extra jongerenwoningen. In de opgave voor studenten- en jongerenhuisvesting is uitgaande van een toename van 10.500, ruim 2.500 per jaar. Deze aantallen zijn lang niet bereikt en het onderhavige project draagt dan ook positief bij in het realiseren van de doelstelling van de gemeente.

Commerciële ruimte

Het geldende bestemmingsplan voorziet al in de mogelijkheid tot het realiseren van commerciële ruimten. De 203 m² horecavoorziening en 243 m² kantoorvoorzieningen in het voorliggende bouwplan zijn dan ook geen nieuwe stedelijke ontwikkeling.

4.11 Windhinder

Door Deerns is een CFD onderzoek windhinder opgesteld (CFD onderzoek windklimaat Paasheuvelweg te Amsterdam – Deerns Nederland B.V., 21 maart 2019). In dit onderzoek is naast de CFD-simulatie ook een theoretisch onderzoek uitgevoerd naar het windklimaat op plekken nabij het gebouw die uit de simulatie niet direct kwalificeerbaar zijn. Bij het theoretisch onderzoek wordt een voorspelling gegeven van het te verwachten windklimaat op grond van opgebouwde expertise, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van de kentallen uit de literatuur. Doel van het theoretische onderzoeksdeel is globaal vast te stellen of naar verwachting aan de volgens de NEN 8100 omschreven criteria inzake windhinder en windgevaar in het plangebied zal worden voldaan en in te schatten welke aanpassingen eventueel gewenst zijn om een qua windklimaat goede situatie te creëren.

Bij de modellering van de bebouwing is, naast het onderhavige nieuwbouwplan, ook uitgegaan van de nieuwbouwplannen van de Community Campus Amsterdam aan de Paalbergweg. Overige omringende gebouwen zijn als bestaand gemodelleerd.

Specifiek leiden de resultaten van het CFD- onderzoek tot de volgende conclusies:

- Op de trottoirs aan zowel Paasheuvelweg als Paalbergweg is het windklimaat voor doorlopen over het algemeen goed. In de directe omgeving van de gebouwhoeken is het windklimaat voor doorlopen matig
- De noord-westhoek van het gebouw geeft een beperkt risico op windhinder. Aan te bevelen is om op openbaar gebied aan de westzijde van het gebouw enkele bomen met dichte kruinen zo dicht mogelijk tegen het gebouw te plaatsen
- Op de looproutes naar de entrees van het woongebouw, commerciële ruimten en fietsenstalling is het windklimaat voor doorlopen goed
- Direct voor de hoofdentree van het woongebouw is het windklimaat voor slenteren goed
- Het windklimaat voor doorlopen is ten noorden en oosten van het gebouw grotendeels goed
- In een klein gebied bij de hoofdentree van Paasheuvelweg 15 is het windklimaat voor doorlopen matig te noemen. Een verbetering van het windklimaat kan worden bewerkstelligd door afscherming te plaatsen of bij de herontwikkeling van het gebouw de entree elders te positioneren

- Het windklimaat voor langdurig zitten is op het terras van de horeca goed te noemen. De aanbeveling voor het plaatsen van verticale afscherming is in plan niet opgenomen uit oogpunt van transparantie en levendigheid van de westgevel op maaiveldniveau.
- Het windklimaat voor langdurig zitten is op de balkons en dakterras zijn matig tot slecht. De aanbeveling voor plaatsen van afscherming op de balkons is in het voorliggende plan niet opgenomen, gezien de beoogde doelgroep van jongeren en starters.

Opgemerkt dient te worden dat het detailniveau van de gebouwmassa in het simulatiemodel zeer beperkt is. Het detailniveau van het model toont de gevel, maar niet alle bouwkundige elementen. Uitragende balkons en gevelbanden hebben een positief effect op het windklimaat omdat een deel van de neerwaartse stroming langs het gebouw zal worden onderbroken. De resultaten laten zien dat er geen risico op windgevaar is.

4.12 Bezonnning

De Loods architecten en adviseurs heeft voor het project een bezonningsstudie uitgevoerd (29 november 2017; zie bijlage). Het betreft een vergelijking tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie na realisatie van het bouwplan.

Uit de bezonningsstudie blijkt in de volgende maanden op de genoemde tijden nieuwe schaduw te ontstaan op omliggende gebouwen:

januari

12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
14.00 uur: op Paasheuvelweg 9 (zuidgevel)
16.00 uur: op Paalbergweg 44-46 (zuid- en westgevel)

maart

10.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)
14.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (helft van het gebouw)
16.00 uur: op Paalbergweg 44-46 (zuid- en westgevel)
18.00 uur: op Paalbergweg 40 (westelijke kopgevel)

juni

8.00 uur: op Paasheuvelweg 31 (oostgevel)

10.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)

12.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)

14.00 uur: op Paasheuvelweg 15 (zuidgevel)

In alle gevallen gaat het om nieuwe schaduw op bestaande kantoorpanden. Het bezonningseffect op Paalbergweg 44-46, Paalbergweg 40 en Paasheuvelweg 31 is maar incidenteel en daardoor niet significant.

De zuidgevel van Paasheuvelweg 15 (zie afbeelding) ondervindt echter een duidelijke vermindering van bezonning. Daarbij moet bedacht worden dat het geldende bestemmingsplan een andere situering van het gebouw op Paasheuvelweg 17 mogelijk maakt, waarbij de bebouwing precies vóór de gevel van Paasheuvelweg 15 had kunnen staan. Maar ook dan was de maximum bouwhoogte op Paasheuvelweg 17 slechts 15 meter en het schaduweffect significant geringer dan in de nieuwbouwsituatie.



Afbeelding: zuidgevel van Paasheuvelweg 15

Het bezonningseffect wordt niettemin aanvaardbaar geacht omdat bezonning van de gevels van kantoorgebouwen anders gewaardeerd wordt dan bij woningen. Waar schaduw bij woningen als nadelig kan worden gezien geldt dat in kantoorgebouwen direct zonlicht ook hinderlijk kan zijn (inschijnend bij laagstaande zon) en ongunstig voor de klimaatbeheersing. Het benutten van of weren van de zoninstraling is van invloed op het energieverbruik. Voor kantoren zal dit meestal leiden tot minder koelbehoefte.

De (niet wettelijke) 'TNO-norm' heeft betrekking op het aantal uur zon per etmaal in de woonkamer. Omdat de omliggende bebouwing geen woonfunctie betreft is toepassing van de TNO-norm niet aan de orde.

4.13 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

De voorliggende ontwikkeling betreft de transformatie van 2.558 m² kantoor naar 217 jongerenwoningen, waaronder studentenwoningen, en 16 starterswoningen en de realisatie van circa 203 m² horeca + 160 m² lounge + 243 m² kantoor (totaal: 11.309 m² bvo). Het oppervlak vijfvoudigd. Gezien de aard en omvang van de toename van het bouwvolume is er geen sprake van een geringe toename en er wordt wezenliks iets anders gerealiseerd dan nu bestaand. Ook is sprake van een andere uitstraling van het project ten opzichte van de huidige (relatief lage) bebouwing in de omgeving. Daartegenover staat dat deze gronden reeds in aanmerking kwamen voor een Wro-wijziging naar wonen. Voorts zal het project in de toekomstige bebouwing wel/beter inpasbaar zijn.

Dit in samenhang bezien is er aanleiding om het project niet te kwalificeren als een stedelijke ontwikkelingsproject, maar gezien de interpretatieruimte die wet en jurisprudentie laten wordt ter zekerstelling van de goede ruimtelijke ordening het project behandeld als stedelijk ontwikkelingsproject en is een MER Aanmeldingsnotitie opgesteld.

Uit de effecten die in de MER Aanmeldingsnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de transformatie van het leegstaande kantoorgebouw naar 217 jongereneenheden, waaronder studenten, en 16 starterswoningen en 446 m² bvo commerciële ruimten in de plint er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen milieueffectrapport noodzakelijk is.

5. EIGENDOMSVERHOUDING EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Eigendomsverhoudingen

De gronden waar het project plaats zal vinden zijn uitgegeven in erfpacht. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gebouwd voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Hier zijn voldoende financiële middelen voor beschikbaar.