

Ruimtelijke onderbouwing

Flierbosdreef 2-12 te Amsterdam Zuidoost (2019)



Versie: Indiening, 1 november 2019

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding en doelstelling.....	4
1.2.	Ligging en begrenzing van het project.....	5
2.	Het project	6
2.1.	Beschrijving bestaande situatie	6
2.2.	Projectbeschrijving	8
3.	Planologisch kader	11
3.1.	Geldend bestemmingsplannen.....	11
3.2.	Afwijking van het bestemmingsplannen.....	13
4.	Beleidskader	14
4.1.	Rijksbeleid.....	14
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	15
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	16
5.	Omgevingsaspecten.....	20
5.1.	Verkeer en parkeren	20
5.2.	Bodem.....	21
5.3.	Geluidhinder	22
5.4.	Luchtkwaliteit	23
5.5.	Externe veiligheid	23
5.6.	Water	24
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	24
5.8.	Natuur en ecologie	24
5.9.	Milieuzonering	25
5.10.	Luchthavenindelingbesluit.....	25
5.11.	Bezonning	26
5.12.	Ladder voor duurzame verstedelijking	27
5.13.	Milieu effect rapportage	28
6.	Uitvoerbaarheid.....	29
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	29
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	29
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	30

Bijlagen:

- 1 Akoestisch onderzoek d.d. 13 januari 2019 (K+ Adviesgroep)
- 2 Externe veiligheid d.d. 6 mei 2015 (AVIV)
- 3 Quicksan ecologie d.d. 24 september 2015 2018 (Els & Linde)
- 4 Memo Stikstofsepositie d.d. 28 oktober 2019 (Els & Linde)
- 5 Bezonningsstudie d.d. 26 november 2018 (Van Riezen & Partners)
- 6 MER Aanmeldnotitie d.d. 7 december 2018 (Van Riezen & Partners)
- 7 Beslissing op aanmeldnotitie d.d. 22 maart 2019 (Dagelijks bestuur Stadsdeel Zuidoost)
- 8 Aanvulling MER Aanmeldnotitie d.d. 1 november 2019 (Van Riezen & Partners)
- 9 Risicoanalyse Planschade d.d. 25 januari 2019 (Van Riezen & Partners)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de herontwikkeling van het kantoorgebouw op het perceel Flierbosdreef 2-12 te Amsterdam Zuidoost. Het project voorziet in de transformatie van een deel van het leegstaande kantorengebouw naar circa 400 studio's voor young professionals. In de plint op dreefniveau en aan het Bijlmerplein bevinden zich diverse niet-woonfuncties, zoals een Albert Heijn (geen onderdeel van de vergunningaanvraag), de Hostelle, de Openbare Bibliotheek Amsterdam (OBA) en diverse verhuurbare ruimten voor commerciële voorzieningen, horeca en kantoren.

De transformatie gaat gepaard met een grondige verbouwing en een optopping met één extra bouwlaag. Hierdoor ontstaat een bouwhoogte van 35 meter.

Het voornemen past in de doelstelling dat voor ogen wordt gehouden met het gebied ArenAPoort als ontwikkelingszone met metropolitane potenties. De ambitie om dit centrumgebied van Zuidoost verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied' waar een toename aan woningen gewenst is. Tevens draagt de ontwikkeling bij aan het meer in balans brengen van de hoeveelheid kantoorruimte.

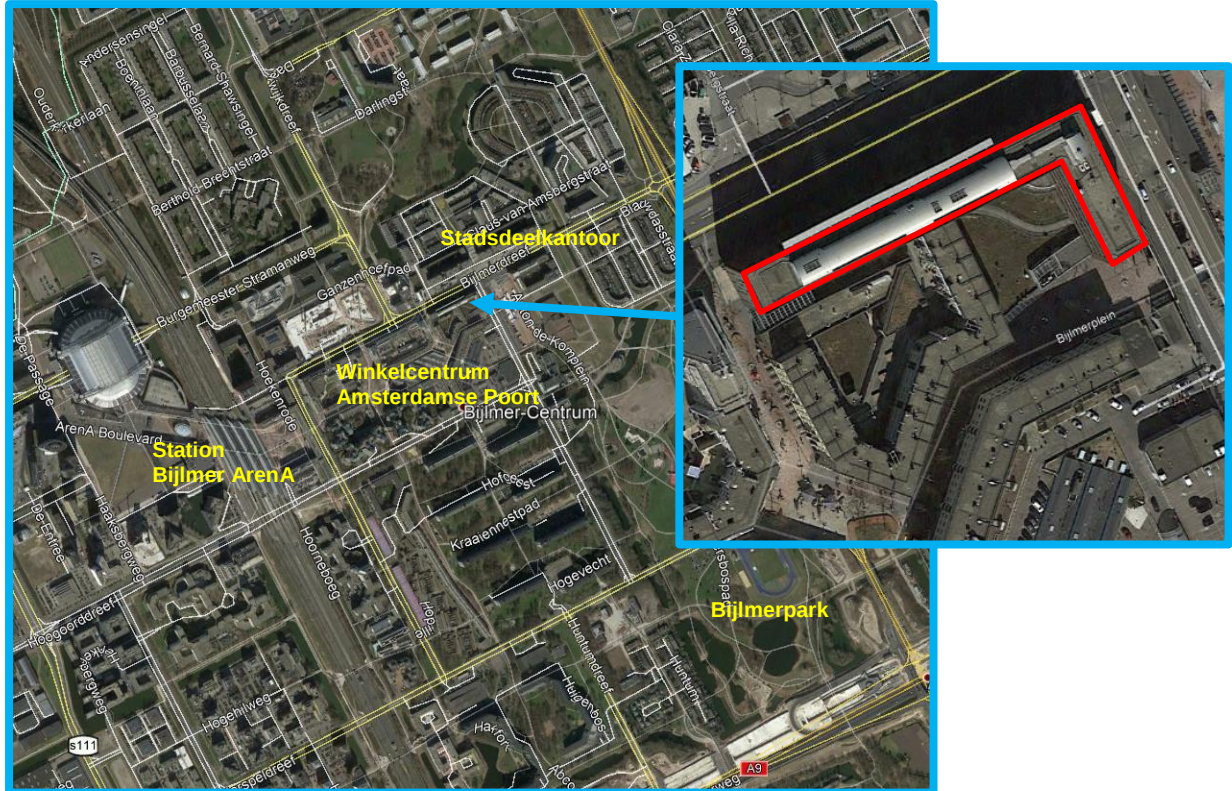
De transformatie en de optopping van het gebouw kan niet worden gebouwd binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen zal een afwijkingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen moeten worden.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Daaruit volgt dat de voorgenomen herontwikkeling in overeenstemming is met het (gemeentelijk) beleid en in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Voorts is in november 2018 op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017 een aanmeldingsnotitie MER opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat door het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hoeven te worden verwacht (zie ook paragraaf 5.11).

1.2. Ligging en begrenzing van het project

De projectlocatie aan de Flierbosdreef bevindt zich aan de noordostrand van het winkelcentrum De Amsterdamse Poort in Amsterdam Zuidoost. In volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie

De locatie wordt begrensd door de Bijlmerdreef aan de noordkant en de Flierbosdreef aan de oostkant. Aan de zuid- en westkant wordt de locatie begrenst door het Bijlmerplein en de vestiging van Albert Heijn.

2. Het project

2.1. Beschrijving bestaande situatie

De geschiedenis van de Bijlmer

Amsterdam Zuidoost is een stadsdeel van Amsterdam. Het grenst niet aan de rest van de gemeente Amsterdam, maar wordt hiervan gescheiden door de gemeenten Ouder-Amstel (in het bijzonder het dorp Duivendrecht) en Diemen. De oudste wijk in het stadsdeel is de Bijlmermeer (start bouw 1966). De Bijlmermeer is opgezet met een filosofie van scheiding van auto-, fiets- en voetgangersverkeer. Dit ter voorkoming van verkeersongevallen, het tegengaan van verrommeling en vanuit de gedachte dat de toenmalige mens recht had op een rustige, groene woonomgeving zonder verkeer. Het kende een strikte scheiding tussen wonen, werken en recreatie. Dit idee van functiescheiding had een verloederend effect op de wijk.

In de jaren '90 werd een vernieuwingsoperatie in gang gezet, waarbij hoogbouw werd gesloopt en werd vervangen door kleinschaligere woningen en de overige flats werden gerenoveerd. Deze vernieuwingsoperatie is nog steeds gaande en heeft als doel een minder eenzijdige bevolkingssamenstelling en een prettigere woonomgeving te creëren. Onderdeel daarvan was dat bewoners met betere maatschappelijk positie de mogelijkheid moesten krijgen om een wooncarrière te krijgen in hun eigen wijk. Het middel dat daarvoor wordt ingezet is dat de stedenbouwkundige opzet van de wijk ingrijpend wordt veranderd. Wonen, werken, ontspannen, winkelen, verkeer en parkeren worden meer met elkaar gemengd.

Het winkelcentrum Amsterdamse Poort die in 1986 is gebouwd, is in 2000 geheel gerenoveerd en heeft de functie van het winkelcentrum Fazantenhof overgenomen. De vernieuwing van de Bijlmermeer moet bijdragen aan een versterking van de maatschappelijke positie van de bewoners op het gebied van onderwijs, arbeidsparticipatie, welzijn, gezondheid. Om dat te bereiken zijn en worden nieuwe voorzieningen en speciale projecten opgezet.

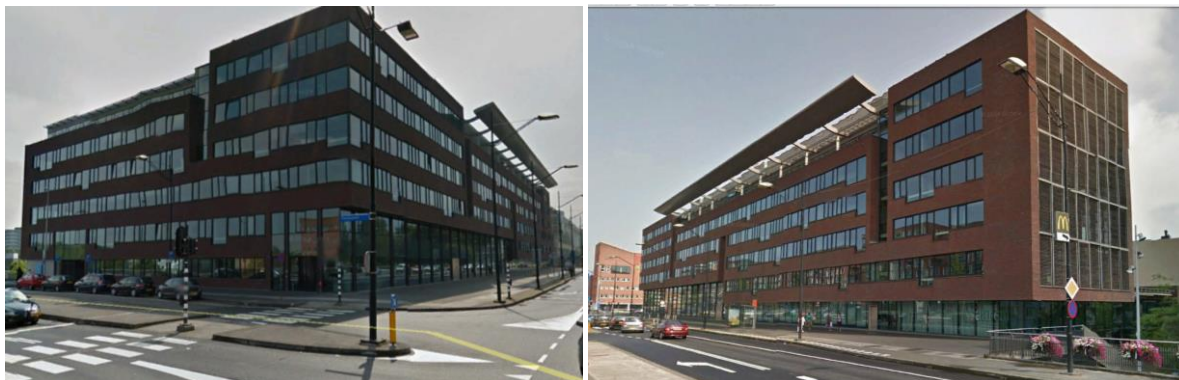
Er worden diverse woonmilieus gecreëerd: wonen aan de stadsrand, wonen gemengd met werken, wonen in hoge dichtheid nabij het centrum van het stadsdeel en wonen met veel water.

De inzet van de vernieuwing is om de voorheen radicale scheiding tussen wonen en werken te doorbreken. Dit is zowel van belang voor de leefbaarheid van de wijk als voor het bevorderen van het lokale ondernemerschap en lokale werkgelegenheid. Ruimtes voor bedrijvigheid zijn en worden zoveel mogelijk gerealiseerd in de plinten van de nieuwbouw aan de hoofdstraten van de wijk, de Bijlmerdreef en de Karspeldreef.

De projectlocatie ligt aan de noordrand van het winkelgebied Amsterdamse Poort. De herontwikkeling van de locatie met woningen en de combinatie met gemengde bestemmingen zorgt voor een impuls en versterking voor het winkelcentrumgebied.

Het gebouw

In de huidige situatie is de projectlocatie volledig bebouwd. Het kantoorgebouw, waar voorheen onder anderen de Dienst Werk en Inkomen van de gemeente Amsterdam was gevestigd was tijdelijk in gebruik als huisvesting van vluchtelingen. Het gebouw staat nu al een tijd leeg. Het gebouw bestaat uit 7 bouwlagen met een totaal bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 16.700 m². De zevende bouwlaag bestaat uitsluitend uit technische ruimten.



Afbeeldingen: Huidige situatie projectlocatie

Omgevingsvergunning 2016

In 2016 is al in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning afgegeven voor de realisatie van 141 kleine 2 en 3 kamer appartementen met een totaal (bvo) van circa 13.700 m². De appartementen zouden allen boven de liberalisatiegrens liggen, variërend tussen de middel dure en dure appartementen. Op de begane grond en de 1^e verdieping zoude de kantoorfunctie voor een groot deel behouden blijven. Het ging hierbij om multifunctionele ruimtes met een totaal bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 3.100 m², waarvan circa 1.200 m² op de begane grond en circa 1.900 m² op de 1^e verdieping. De AH (onder dreefniveau) maakte geen onderdeel uit van deze vergunningaanvraag.

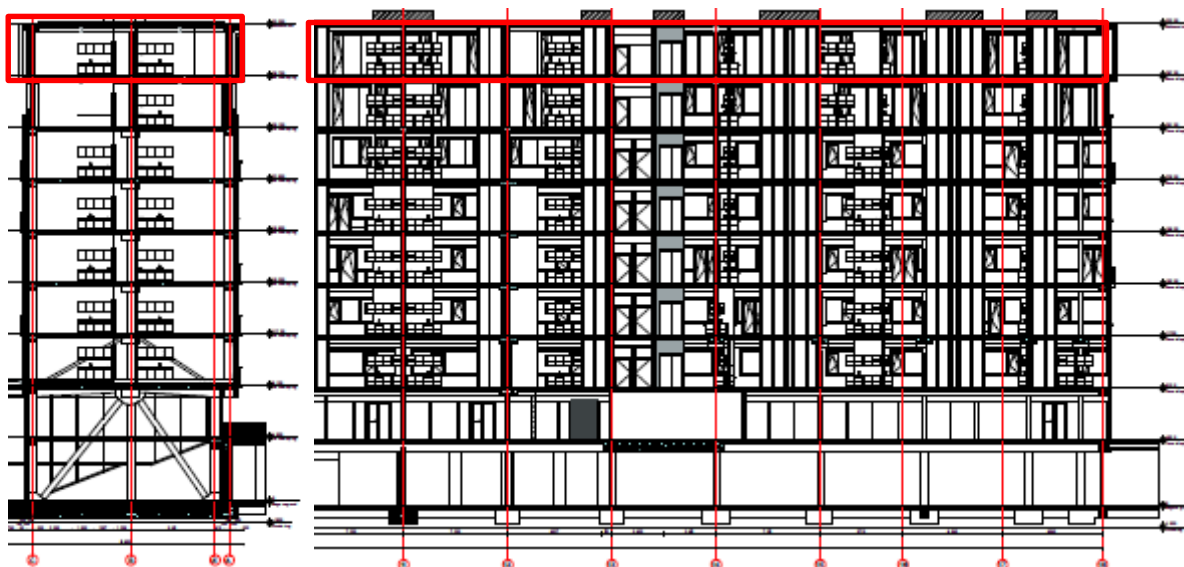
Tevens voorzag de vergunning ook in de verandering van de bovenste laag van het gebouw, waarbij de aanwezige luifel en technische dakopbouw zouden worden vervangen met woningen op de 7^e verdieping. Hierdoor zoude het totale bruto vloeroppervlak met circa 100 m² toenemen, maar de bouwhoogte zoude gelijk blijven.

Deze omgevingsvergunning bleef voor de woonfunctie op de verdiepingen onbenut.

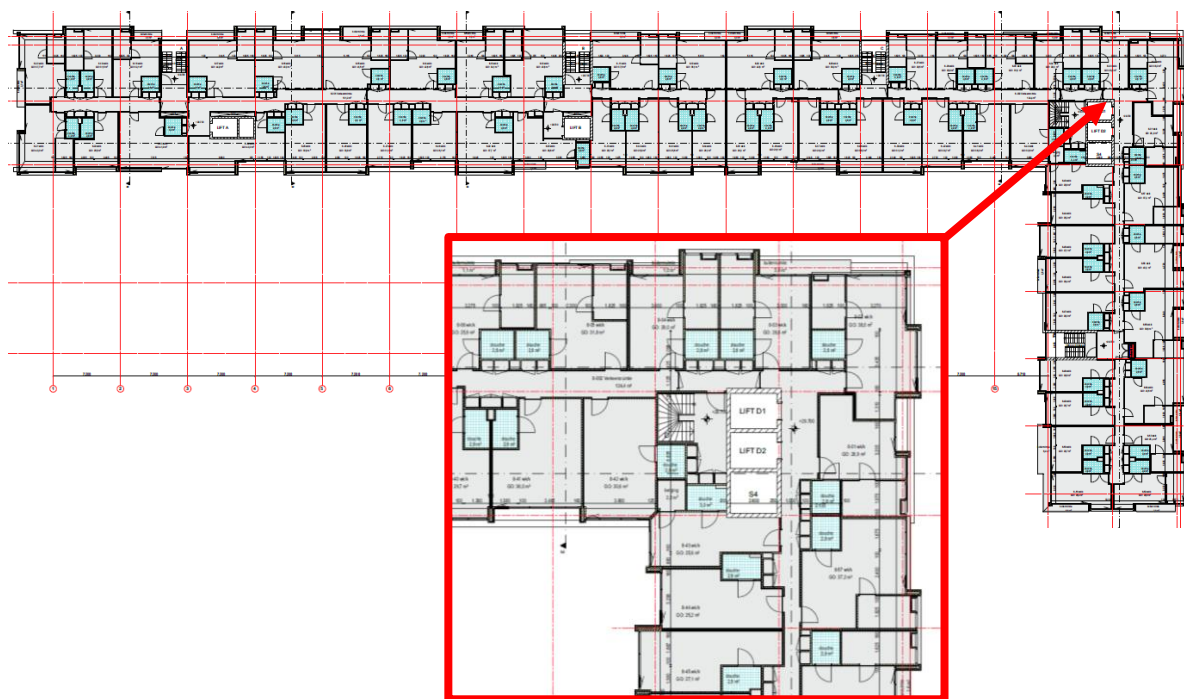
2.2. Projectbeschrijving

Nieuwe situatie

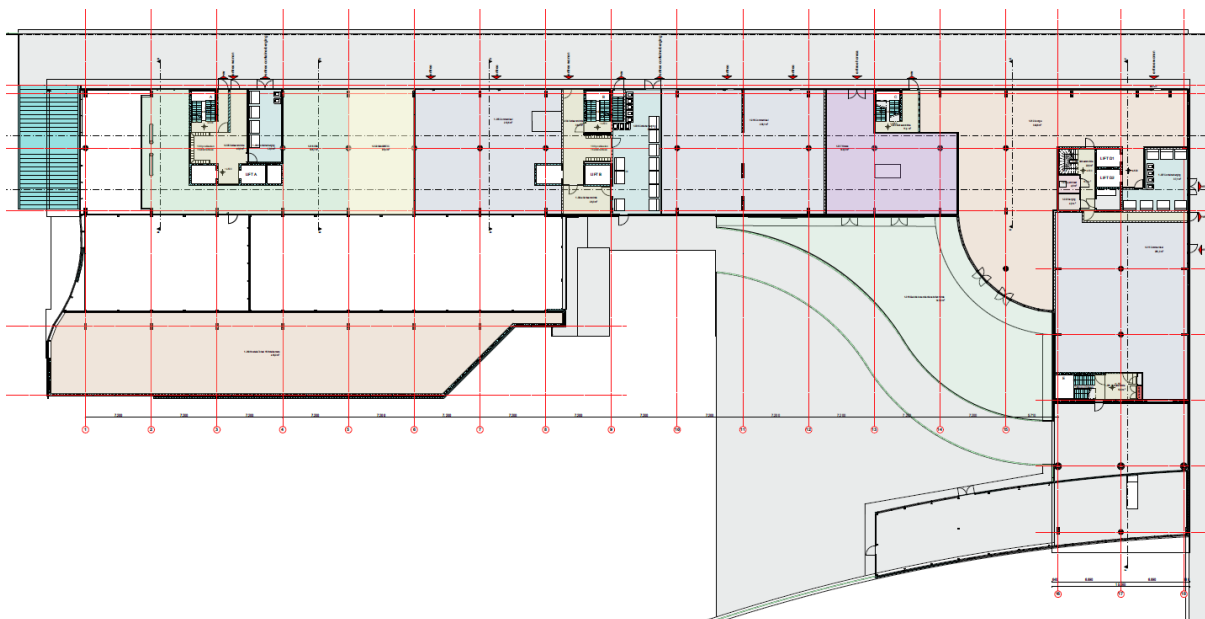
Het onderhavige project voorziet in de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, waarbij het bestaande gebouw inpandig verbouwd en heringedeeld wordt. Ook worden de gevels aangepast. Boven op de huidige zesde verdieping bevindt zich over nagenoeg de gehele oppervlakte een techniek ruimte. Doordat deze installaties voor de nu voorziene woonfunctie niet meer nodig zijn, worden deze verwijderd. Op deze zesde verdieping zal een nieuwe optopping, bestaande uit twee bouwlagen gerealiseerd worden, waardoor het gebouw met een extra laag tot een bouwhoogte van 35 meter wordt verhoogd. De kantoorruimte wordt vervangen met circa 400 studio's voor starters en young professionals en bijbehorende voorzieningen.



Afbeelding: Doorsnedes nieuwe situatie, extra bouwlaag rood omrand



Afbeelding: plattegrond 8^e verdieping



Afbeelding: plattegrond 1^e verdieping (dreefniveau) met entree, lounge, commerciële ruimten en horeca 1

Op dreefniveau bevinden zich de drie entrees naar de jongerenhuisvesting. Hier bevinden zich ook de containerbergingen. In totaal voorziet het plan in 830 fietsparkeerplaatsen en 57 scooterplaatsen. De fietsparkeerplaatsen zijn buiten het gebouw in de parkeergarage P23 gesitueerd. De scooterplaatsen bevinden zich op de begane grond van het gebouw.

Op de hoek van de Flierbosdreef en de Bijlmerdreef bevindt zich de bij de jongerenhuisvesting horende lobby.

Op de begane grond (Bijlmerplein) en de eerste verdieping (Flierbosdreef/Bijlmerdreef) bevinden zich naast de bij de woonfunctie horende voorzieningen ook diverse niet woon-functies. Hierbij gaat het om de Albert Heijn, de Hostelle, de OBA, horeca 1 en verhuurbare ruimten ten behoeve van kantoren en commerciële voorzieningen. Met uitzondering van horeca 1 maken deze functies geen onderdeel uit van deze aanvraag.



Afbeelding: impressie plint langs Bijlmerdreef



Afbeelding: impressie met optopping de kruising Bijlmerplein



Afbeelding: impressie met optopping vanuit de Flierbosdreef

3. Planologisch kader

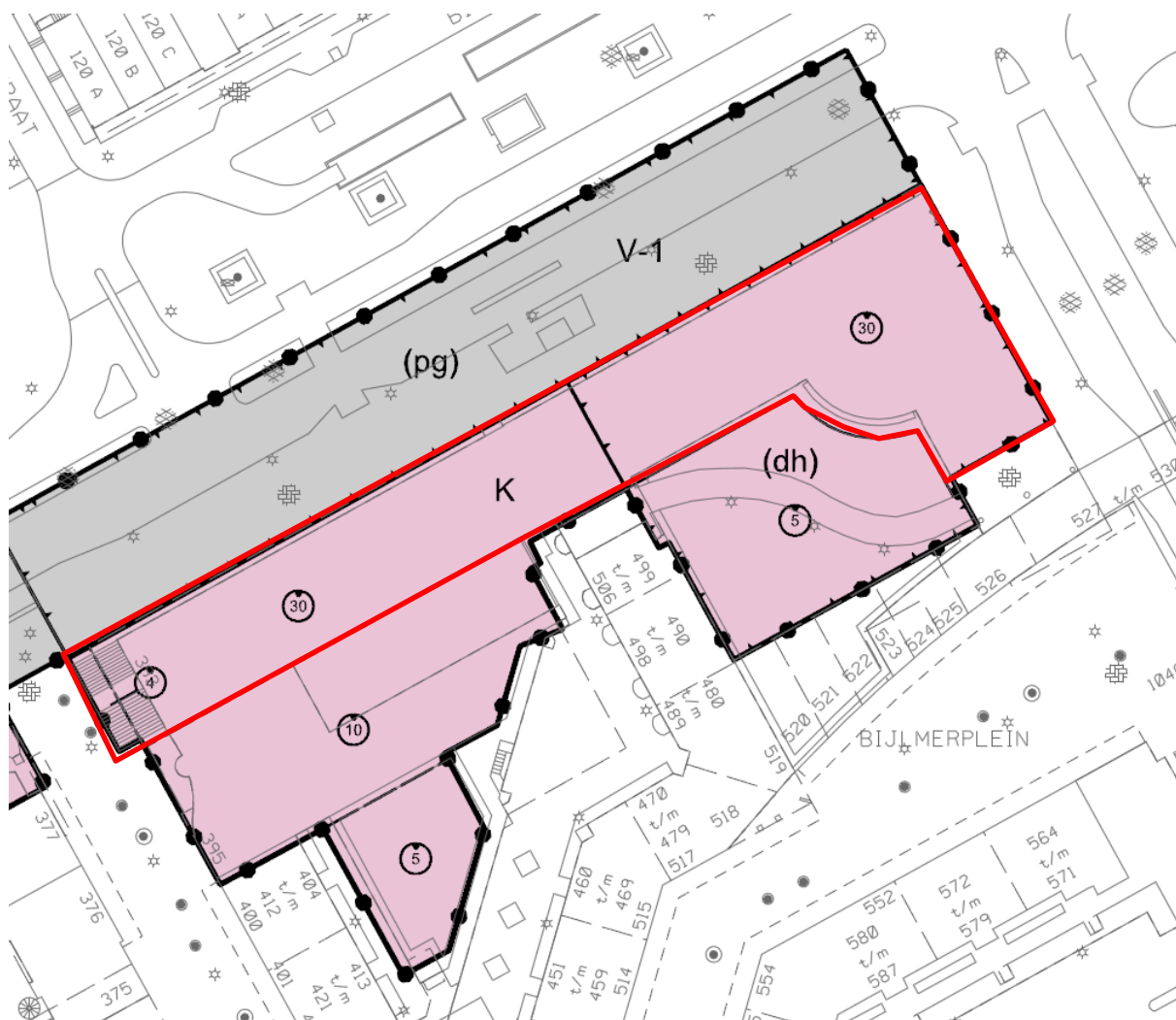
3.1. Geldend bestemmingsplannen

Voor het grootste deel van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan Frankemaheerd. Een zeer klein deel valt buiten het plangebied. Hier geldt het bestemmingsplan De Amsterdamse Poort. Het gaat hierbij om het uiteinde van het gebouw boven de adressen Bijlmerplein 526-527.

Beschrijving bestemmingsplan Frankemaheerd

Bestemmingsplan "Frankemaheerd" is op 18 februari 2014 door de stadsdeelraad van stadsdeel Zuidoost (gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan) vastgesteld en geheel onherroepelijk.

Het deel van de projectlocatie dat valt binnen dit bestemmingsplan is bestemd als "Kantoor" (K).



Afbeelding: Uitsnede bestemmingsplan Frankemaheerd, (deel) projectlocatie rood omlijnd

Functioneel

Ter plaatse van de projectlocatie zijn de gronden bestemd voor kantoren, publieksgerichte dienstverlening, zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen, niet zijnde geluidgevoelige bestemmingen, in alle bouwlagen. Daarnaast is een deel van de locatie nader aangewezen voor detailhandel in de eerste bouwlaag (dh). In de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag zijn tevens gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Tenslotte zijn in de bestemming kantoor ook ongebouwde parkeervoorzieningen, verkeersareaal, groenvoorzieningen en water en oevervoorzieningen toegestaan.

Bouwregels

Het volledige bestemmingsvlak is ook aangewezen als bouwvlak. Voor het gehele bouwvlak geldt een maximum bebouwingspercentage van 100% en een maximum bouwhoogte van 30 meter en voor een klein deel 4 meter.

Gebruiksregels

Voor de gronden, die zijn aangewezen voor detailhandel, geldt dat maximaal één supermarkt is toegestaan.

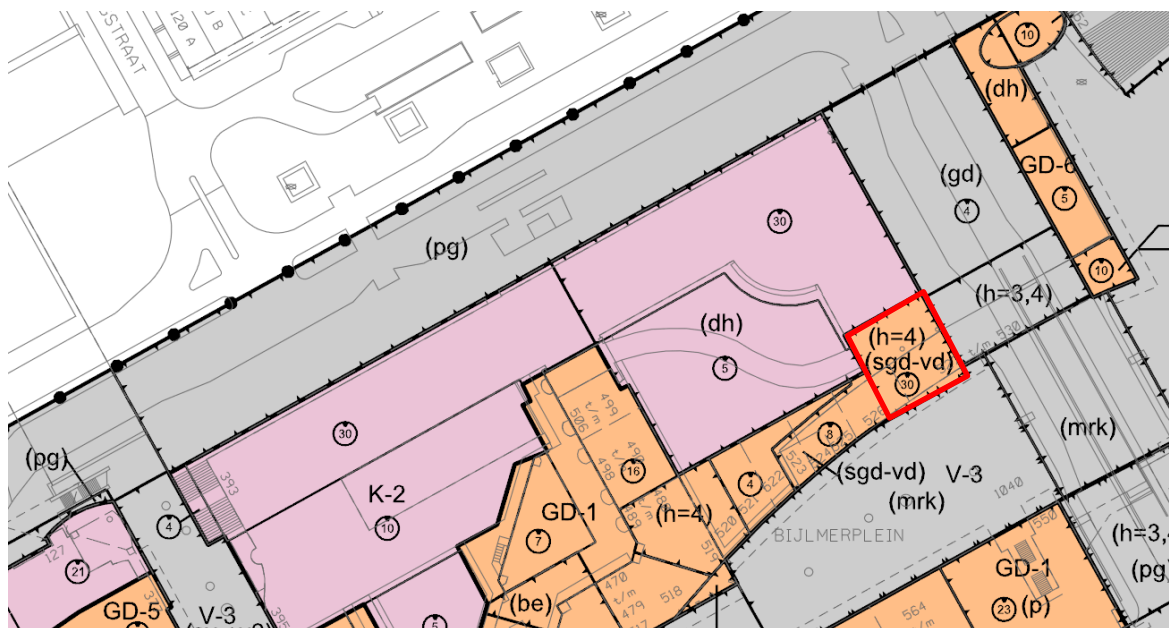
Algemene afwijkingsregels

Artikel 13 van het bestemmingsplan voorziet in een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor de overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen ten behoeve van onder anderen balkons met maximaal 2 meter.

Beschrijving bestemmingsplan De Amsterdamse Poort

Het bestemmingsplan is op 20 december 2011 vastgesteld door de deelraad van Zuidoost en met ingang van 2 februari 2012 onherroepelijk.

Het deel van de projectlocatie dat valt binnen dit bestemmingsplan is bestemd als "Gemengd -1".



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan De Amsterdamse Poort (deel) projectlocatie rood omlijnd

Functioneel

Ter plaatse van de projectlocatie zijn de gronden bestemd voor gemengde voorzieningen, zoals detailhandel, publieksgerichte dienstverlening, zakelijke dienstverlening in de eerste twee bouwlagen (vanwege de aanduiding “specifieke vorm van gemengd – verdieping”) en woningen in de tweede en hoger gelegen bouwlagen. Verder is hier horeca van categorie 4 (restaurants, eetcafés, grand-cafés, lunchrooms, koffiehuisen, theehuizen en ijssalons) in de eerste bouwlaag toegestaan. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor magazijnen, laad- en losvoorzieningen, technische ruimten, bergingen en andere nevenruimten, tuinen, openbare ruimte en groenvoorzieningen. Tenslotte zijn betreffende gronden ook bestemd voor ruimten ten behoeve van praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis / bedrijf aan huis in de tweede en hoger gelegen bouwlagen.

Bouwregels

Het volledige bestemmingsvlak is ook aangewezen als bouwvlak. Voor het gehele bouwvlak geldt een maximum bebouwingspercentage van 100% en een maximum bouwhoogte van 30 meter.

Gebruiksregels

Er geldt een maximum aantal vestiging voor zakelijke dienstverlening van één. Voor restaurants geldt een minimum bruto vloeroppervlak van 120 m². Overeenkomstig artikel 6 van de regels zijn in het plangebied van het bestemmingsplan in totaal maximaal vier supermarkten toegestaan.

Algemene afwijkingsregels

Artikel 24 van het bestemmingsplan voorziet in een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor de overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen ten behoeve van onder anderen balkons met maximaal 2 meter.

3.2. Afwijking van het bestemmingsplannen

De verandering van het planologisch regime en de afwijking van de bestemmingsplannen wordt gevormd door:

Bestemmingsplan Frankemaheerd

1. De functie wonen is niet toegestaan;
2. De functie horeca 1 is niet toegestaan;
3. De maximum bouwhoogte van 30 meter wordt met 5 meter overschreden.

Bestemmingsplan De Amsterdamse Poort

1. De maximum bouwhoogte van 30 meter wordt met 5 meter overschreden.

4. Beleidskader

4.1. 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 ter bescherming van de nationale ruimtelijke belangen. Deze regels hebben onder meer betrekking op Rijkswaardwegen, elektriciteitsvoorzieningen, ecologische hoofdstructuur en het IJsselmeergebied. Er spelen geen nationale ruimtelijke belangen in of nabij het project. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor nationale ruimtelijke belangen.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Het project ligt niet in één van de genoemde gebieden en heeft betrekking op het herontwikkelen van voormalige bedrijfskavels. De waterhuishoudkundige aspecten komen in hoofdstuk 5 nader aan de orde.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Structuurvisie Noord-Holland (PS) is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De PS en de PRV zijn vervolgens enkele malen herzien en geactualiseerd (de PS voor het laatst op 28 september 2015, de PRV voor het laatst op 12 december 2016). De op 12 december vastgestelde versie van de PRV is op 1 maart 2017 in werking getreden.

Voor de projectlocatie kunnen met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant zijn. Een afwijkingsprocedure kan volgens artikel 5a van de PRV uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In paragraaf 5.13 is het behoeft voor dit project uitgebreid behandeld en aangetoond.

De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave. Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. De onderhavige projectlocatie is een geschikte locatie voor extra woningen omdat deze in het Bestaand Stedelijk Gebied ligt en zeer goed bereikbaar is.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA-Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht bieden in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden, o.a. als gevolg van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei van het aantal woningen is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is, is de gezamenlijke inzet vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod

gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw.

Het voorliggende project heeft betrekking op circa 400 woningen voor young professionals en starters. De realisatie van extra woningen ten opzichte van de plancapaciteit draagt bij aan de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen die voor de metropoolregio geldt.

Regionale afstemming woningbouw

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.

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 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.

Uit de 'Monitor woningbouw 2017', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 7 november 2017, blijkt dat de toename van de woningvoorraad tussen 2012 en 2016 ver achterbleef bij de toename aan huishoudens (een kleine 25.000 huishoudens tegenover circa 13.000 woningen).

Met de voorliggende ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

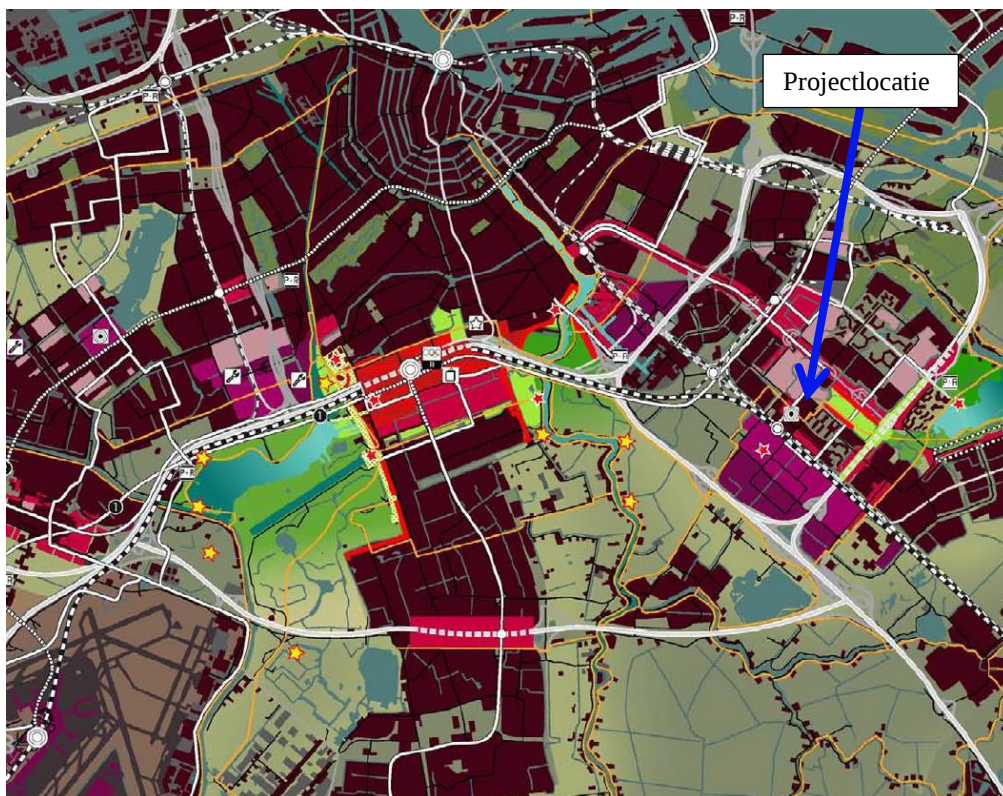
4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030).

Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.



Afbeelding: uitsnede visiekaart Structuurvisie Amsterdam 2040 met de projectlocatie via een blauwe pijl aangegeven

ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) wordt in de structuurvisie samen met werkgebied Amstel III genoemd als een ontwikkelingszone met metropolitane potenties. De ambitie is om het centrumgebied van Zuidoost, ArenAPoort verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied', een plek om te winkelen, uit te gaan, te werken en te wonen. De ontwikkeling is al geruime tijd gaande. ArenAPoort geniet reeds nationale en internationale faam als plek voor grootschaliger (overdekte) sport- en entertainment-evenementen, in stadion ArenA, de AFAS Live en de Ziggo-dome. In het gebied concentreren zich ook mediabedrijven met bijbehorende studiofaciliteiten (Endemol). De ambitie voor het gebied vraagt nadrukkelijk om doorontwikkeling en diversificatie. Het gaat dan om vestiging van (grootschalige en perifere) detailhandel, versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort en de ontwikkeling van grootschalige leisure.

De in deze ruimtelijke onderbouwing voorziene realisatie van woningen kan bijdragen aan de uitbreiding en verbetering van de woningvoorraad en het gehele programma draagt bij aan een versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort.

Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Het onderhavige project draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op een hoogwaardig, duurzaam woongebouw, waarmee de woningvoorraad wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

Tussen de ontwikkelaar en de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de invulling van de woonfunctie. Hiermee is invulling gegeven aan de Woonagenda 2025.

Nota Parkeernormen Auto

De parkeernormen in Amsterdam zijn geactualiseerd in een nieuwe stedelijke Nota parkeernormen Auto. Deze nota is op 7 juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad en van kracht per 1 juli 2017. Op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld, na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties.

In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren. Uit deze paragraaf blijkt dat er ook na de herontwikkeling voldoende parkeercapaciteit is om te voorzien in de parkeerbehoefte.

Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 besproken door de gemeenteraad. In dit beleid worden voor woningen en diverse voorzieningen minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen. In paragraaf 5.1 wordt dit nader toegelicht.

Kantorenstrategie 2017

In 2017 is de Kantorenstrategie 2011 vervangen door de Kantorenstrategie 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt 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 vraagruimte van 515.000 m² en de voorziene economische groei. In de bestaande kantorenvoorraad 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 in alle gevallen op de juiste locaties.

De Amsterdamse Poort is in het beleid aangewezen als 'balansgebied'. Dit zijn gebieden waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo maximaal gelijk mag blijven. Er is enkel ruimte voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent in deze gebieden ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

In het voorliggende project wordt een incurant kantoor getransformeerd, dat al jaren leegstaat. Om structurele leegstand tegen te gaan, is ervoor gekozen om de kantorenfunctie (deels) te vervangen met de woonfunctie. Dit past binnen het beleid. Daarnaast wordt door de vermindering van kantoorruimte binnen de projectlocatie ruimte gecreëerd voor kansrijke nieuwe initiatieven elders in de Amsterdamse poort en wordt door de toevoeging van woningen de beoogde functiemenging versterkt.

Detailhandelsbeleid

Het detailhandelsbeleid 2011 -2015 gaf algemene kaders. Het onlangs vastgestelde detailhandelsbeleid 2018-2022 geeft uitgangspunten voor winkelgebieden.

De Amsterdamse Poort is een perifeer winkelgebied waarbij de detailhandel onder druk staat: er is sprake van leegstand, vertrek van winkelketens in het middensegment, minder divers (mode-) aanbod en gebrek aan sfeer. Afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners is er ruimte voor winkels. De stadsdeelcentra Osdorpplein, Boven 't Y en Amsterdamse Poort moeten toekomstbestendiger worden gemaakt. De gemeente blijft met pandeigenaren, ondernemers en andere betrokkenen in gesprek om deze stadsdeelcentra zichtbaar een nieuw elan te geven. Eén van deze centra mag en kan - gezien de marktruimte - doorgroeien tot bijzonder centrum met bovenlokale aantrekkingskracht. Hier is er ruimte voor kwalitatieve vernieuwing en een betere functiemix om toekomstbestendig te blijven. De gemeente is bereid om samen met ondernemers en vastgoedpartijen inspanningen te leveren om één van deze stadsdeelcentra te laten uitgroeien tot winkelcentra die op termijn ook interessant zijn voor de regiobezoeker, aldus het onderhavige beleid.

Op de begane grond blijft huidige winkelfunctie van het gebouw voortbestaan. Daarnaast levert het project een bijdrage aan het bestaansrecht van bestaande en nieuwe detailhandel in de Amsterdamse Poort door de toevoeging van woningen. Lichte horeca (horeca 1) op dreefniveau is wenselijk om een levendige en een aantrekkelijke plint te realiseren. Deze horeca wordt gecombineerd met de entree/lounge voor de woningen. Hiermee wordt vooruitgelopen op de voorgenomen herinrichting van de Bijlmerdreef.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verkeersaantrekkende werking van het project en de wijze waarop het parkeren wordt opgelost. Ook wordt ingegaan op andere vervoerswijzen, namelijk fietsen en openbaar vervoer.

Verkeer

De verkeersaantrekkende werking in de bestaande situatie en de nieuwe situatie worden hierna met elkaar vergeleken. Dit wordt gedaan op basis van kengetallen van het CROW. Deze kentallen verschillen naar mate de locatie waar de analyse over gaat meer of minder stedelijk is. Omdat de Amsterdamse Poort wordt gezien als het tweede centrumgebied van Amsterdam en omdat in het parkeerbeleid de locatie als A locatie is gekwalificeerd wordt hier uitgegaan van de kengetallen voor een 'centrumgebied'. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit realistisch.

Het vigerend bestemmingsplan voorziet ter plaatse in gemengde voorzieningen, waaronder kantoren, publieksgerichte dienstverlening, zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Het nu voorliggende plan gaat uit van een gedeeltelijke transformatie naar jongerenhuisvesting met studio's.

Huidige situatie:

Van de huidige 16.700 m² bvo worden circa 13.200 m² getransformeert naar wonen. In de huidige situatie levert dat bij een invulling van dit deel van het gebouw met kantoren zonder baliefunctie een verkeersproductie van 623 mvt/etmaal op.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie worden er in plaats van kantoren rond 400 studio's voor jongeren gerealiseerd (inclusief optopping). 400 woningen (huur, etage, midden/goedkoop in centrumgebied) hebben een verkeersproductie van 492 mvt/etmaal.

De verkeersproductie van de jongerenhuisvesting zal dus duidelijk geringer zijn dan bij een volledige invulling van de locatie met kantoren of publieksgerichte voorzieningen. Door de realisatie van het project zal de verkeersaantrekkende werking van de locatie (planologisch) met circa 130 mvt/etmaal afnemen. Door de kenmerken van de locatie (goede bereikbaarheid OV en fiets en nabij winkelcentrum en andere functies) wordt verwacht dat bewoners veel gebruik zullen maken van fiets en OV.

Parkeren auto

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld en op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties.

Op basis van de Amsterdamse parkeernormen geldt voor deze locatie geen minimale parkeernorm. Een berekende parkeerbehoefte is hierdoor altijd nul. In de praktijk moet echter wél met een parkeerbehoefte gerekend worden. Deze zal, gezien de doelgroep en het type woningen, niet hoger

zijn dan bij een invulling van het gebouw met kantoren (1 pp per 250 m² bvo = 67 parkeerplaatsen). Vanwege de doelgroep (jongeren) en de uitstekende bereikbaarheid per OV en fiets, kan er voor dit project uitgegaan worden van een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woning (studio). Dat komt overeen met de norm van sociale huurwoningen, waarbij alleen rekening wordt gehouden met bezoekersparkeren. Dat resulteert in een parkeerbehoefte van 40 parkeerplaatsen. Hiervoor is voldoende capaciteit in naastgelegen parkeergarage. Dubbelgebruik met parkeerplaatsen die overdag door bezoekers van het winkelcentrum en de kantoren in de omgeving gebruikt worden is zeer goed mogelijk, omdat de parkeerbehoefte van woningen juist op de momenten het grootst is (avond, nacht en weekend), wanneer de behoefte voor de andere functies het geringst zijn.

Fietsen en scooters

De Amsterdamse Poort is goed vanuit de omgeving per fiets te bereiken. De diverse fietspaden geven verbinding met de overige delen van stadsdeel Zuidoost en met de Binnenstad. De projectlocatie is zodoende goed aangesloten op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam.

Voor de transformatie worden 830 fietsplekken in de naastgelegen parkeergarage P23 gerealiseerd.

Parkeren fietsen en scooters

Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie stelt het Bouwbesluit geen eisen aan de aanwezigheid van bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. Dat betekent dat de initiatiefnemer (minimaal) moet voldoen aan de regels die golden bij realisatie van het bouwwerk. Als er geen (fietsen)berging was voorgeschreven dan kan die niet alsnog afgedwongen worden. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn ook in deze projecten van belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente verwacht daarom dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en deze projecten voorzien van voldoende en goede fietsparkeergelegenheid.

Het voorliggende plan voorziet in 830 fietsplekken voor rond 400 studio's. Hiermee wordt voldaan aan het beleid. Met de gemeente is afgestemd dat bezoekersfietsparkeren in de openbare ruimte plaatsvindt. Hier is dubbelgebruik met bezoekers van de andere niet-woonfuncties mogelijk.

Daarnaast voorziet het plan ook in 57 plekken voor scooters.

Openbaar vervoer

De projectlocatie ligt op loopafstand van het station Bijlmer ArenA met haar trein- en metroverbindingen. Ook lopen er over de Dreven rond de Amsterdamse Poort via station Bijlmer ArenA vele buslijnen, met zowel lokale als regionale lijnen. De projectlocatie is dus zeer goed bereikbaar met het OV.

5.2. Bodem

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

saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

Het voornemen gaat uit van een functiewijziging van de verdiepingen van een bestaand kantoorpand met optopping. Er worden geen grondroerende werkzaamheden verricht. Bodemonderzoek is gelet op het voorgaande niet nodig.

5.3. Geluidhinder

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij is het aspect geluid ook van belang. Het project voorziet in geluidgevoelige objecten (appartementen). De planlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zones van de Bijlmerdreef, de Flierbosdreef, de Burgemeester Stramanweg, de Dolingadreef, de Hoogoorddreef en de Spoorweg Duivendrecht – Abcoude. Het is daarom noodzakelijk geweest om een akoestisch onderzoek uit te laten voeren (zie bijlage).

Voor de transformatie is een geluidbelasting berekend, hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Bij de gemeente Amsterdam dient een verzoek te worden ingediend voor het verlenen van een Hogere Waarde. Conform het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam dienen woningen dan in principe te beschikken over een geluidluwe gevel (een gevel waarbij de geluidbelasting maximaal de hoogte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bedraagt).

Het geluidbeleid geeft voor transformaties de mogelijkheid om af te zien van deze verplichting. Ook bestaat de mogelijkheid om een geluidluwe gevel toe te staan als het geluidniveau op de gevel tot 3 dB hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

Het plan bestaat uit 393 studio's. 279 woningen worden in het te transformeren kantoor gerealiseerd, 114 studio's worden in de optopping gerealiseerd.

In totaal zijn 211 woningen reeds gelegen aan een geluidluwe gevel. 182 woningen zouden moeten gaan beschikken over een geluidluwe gevel.

Hiervan bevinden zich 130 studio's in het transformatiedeel. Uit praktisch en financieel oogpunt is het niet eenvoudig hier maatregelen te treffen, zodat op basis daarvan wordt verzocht om ontheffing te verlenen van de verplichting om de studio over een geluidluwe gevel te laten beschikken.

Bij 52 nieuwbouwstudio's wordt een dubbele kozijnconstructie toegepast in een speciaal daartoe te realiseren kleine slaapkamer. Op het gesloten valraam gemeten voldoen dan 16 woningen aan de eis. Voor 36 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde, gemeten op het gesloten valraam, tot 3 dB van de voorkeursgrenswaarde benaderd. Verzocht wordt om deze overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan. Sowieso beschikt het gebouw over een geluidluwe buitenruimte aan de achterzijde. Ook in de omgeving is het Nelson Mandelapark aanwezig waar kan worden gerecreëerd. Daarbij komt dat de studio's worden verhuurd voor short-stay. Gemiddeld gezien worden dergelijke woningen op locaties elders voor 6 maanden verhuurd, zodat de tijd waarop de huurder verminderd geluidcomfort ondervindt, beperkt kan blijven.

Navolgend is met betrekking tot de aantallen studio's een en ander samengevat in een stroomschema. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de aantallen op detailniveau nog kunnen wijzigen door een eventuele wijziging in programma.

5.4. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

Het project betreft de transformatie van een kantoorgebouw naar circa 400 studio's en blijft hierbij ver onder de grens van 1.500 woningen. In de verkeersparagraaf is ook aangegeven dat er geen significante wijzigingen in de verkeerssituatie worden verwacht.

Omdat het hier geen vestiging van gevoelige functies betreft, is het project in lijn met het Besluit gevoelige bestemmingen en de richtlijn gevoelige bestemmingen van de gemeente Amsterdam.

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het project.

5.5. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen risicovolle inrichtingen, buisleidingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig. De spoorlijn Amsterdam - Utrecht is gelegen op ruim 500 meter afstand van de projectlocatie. In 2015 is door onderzoeksbureau AVIV voor het project aan de overkant van onderhavige locatie (Jongerenhuisvesting Dolingadreef) onderzoek hiernaar verricht (zie bijlage). Door de ligging van het onderhavige project, zijn de resultaten ook bruikbaar voor dit project. In 2018 is door AVIV bevestigd dat de resultaten tot 2015 nog actueel en van toepassing zijn voor het onderhavige project.

De conclusie is dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.6. Water

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de optopping van een bestaand gebouw. De verharding neemt hierdoor niet toe. Er wordt ook geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

Grondwater

Er worden geen ondergrondse constructies gerealiseerd, waardoor er geen veranderende invloed is op de ondergrondse grondwaterstromen. Een ondergrondse constructie als een parkeergarage kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwings- of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan.

Conclusie

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hiermee heeft het plan geen negatieve invloed op het grondwater.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Tijdens de totstandkoming van het bestemmingsplan is beoordeeld dat er op grond van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie bleek dat er voor het gehele plangebied van bestemmingsplan De Amsterdamse Poort geen archeologische lijnen of vlakken van enige waarde te verwachten zijn. Om deze reden is er ook geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. Het project voorziet bovendien niet in grafwerkzaamheden.

Archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend project.

Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in het projectgebied.

5.8. Natuur en ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel 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 op grond van de Wet natuurbescherming.

In het kader van de in 2016 verleende vergunning voor eerdere plannen is in september 2015 een quick scan ecologie door ecologisch adviesbureau Els & Linde uitgevoerd (zie bijlage). In 2018 is door hetzelfde bureau bevestigd dat eerdere resultaten nog actueel zijn.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat zich geen beschermde dieren of planten in het projectgebied bevinden. Vanwege het ontbreken van de beschermde soorten in het gebouw is er met zekerheid geen effect op deze soorten te verwachten.

Geconcludeerd kan worden dat effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten zijn. Het project is dan ook niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming. Nader onderzoek of een ontheffing is niet noodzakelijk.

Natura 2000 en stikstofdepositie

Via de Natura 2000 zijn gebieden beschermd van internationaal belang. Voor deze gebieden zijn doelstellingen geformuleerd voor het behoud van habitats en planten en dieren. Deze Natura 2000 gebieden zijn ook beschermd tegen invloeden van buiten, zoals stikstofdepositie en grondwaterstromen. Voor functies waardoor de depositie van stikstofverbindingen toeneemt is een berekening noodzakelijk van de effecten. Het is niet uit te sluiten dat het onderhavige project geen effect heeft op stikstofdepositie. Daarom is in oktober 2019 een berekening van het effect op stikstofdepositie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is zowel de bouwfase als de gebruiksfase (eindsituatie) berekend.

Uit de berekeningen is gebleken dat het project geen negatief effect heeft op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Vanwege de grote afstand tussen Natura 2000 gebieden en het perceel en de aard van de werkzaamheden kan een effect van andere oorzaken, zoals geluid, licht of grondwaterstromen, op voorhand worden uitgesloten. Ook op dit punt kunnen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwachten worden.

5.9. Milieuzonering

Ten aanzien van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige functies en bedrijven dient milieuzonering te worden toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van 2009. Het doel van de VNG-publicatie is het bieden van een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk en biedt mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies nabij bedrijven.

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen bedrijven aanwezig die als gevolg van de herontwikkeling worden beperkt in hun bedrijfsvoering of die als bedrijf zijnde gevolgen hebben voor het leef- en verblijfsklimaat in de nieuwe woningen. Woningen en gemengde functies zijn passend in een gemengd gebied als het voorliggende waar woningen en voorzieningen naast elkaar voorkomen.

5.10. Luchthavenindelingbesluit

Bouwhoogte

Voor het project geldt op grond van het LIB een maximale bouwhoogte van 146 meter gemeten vanaf NAP. Voor het project wordt uitgegaan van een maximale hoogte van 33,5 meter. Deze bouwhoogte is (veel) lager dan in het gestelde maximum in het LIB. Op dit punt wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

De radarhoogte van 64 tot en met 66 meter ter plaatse van de locatie geeft ook geen beperkingen voor het project.

Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. Er worden geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

Gevoelige functies

In een zone rond de start- en landingsbanen van Schiphol (en stijg- en dalingsroutes van vliegtuigen) zijn vanwege geluidhinder en externe veiligheid op grond van het Luchthavenindelingbesluit in beginsel geen nieuwe woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Het project ligt volledig buiten deze zone. Op dit punt wordt dus ook voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.11. Bezonnning

Schaduwwerking kan net als bij de beperking van het uitzicht optreden indien de toegestane bouwhoogte toeneemt en/of de minimale afstand van nieuwe bebouwing tot bestaande objecten in de directe omgeving afneemt. Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonnning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO: de lichte norm en de strenge norm.

De lichte norm

Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonnning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonnning aansluitend plaatsvindt.

De strenge norm

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonnning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonnning aansluitend plaatsvindt.

Beoordeling

In november 2018 is een schaduwstudie uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat er een lichte toename aan schaduwwerking op de gevels van de woningen aan de Bijlmerdreef 120 t/m 364 in de periode maart tussen 8 en 10 uur 's morgens en in december tussen 10 uur 's morgens en 14 uur 's middags op zal treden. Dat is zeer beperkt en verwaarloosbaar. Er wordt overal voldaan aan de strenge TNO-norm. De conclusie is daarom dat er vanuit het bezonningsaspect geen MER-beoordeling noodzakelijk is.

5.12. Ladder voor duurzame verstedelijking

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Het plan wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de "ladder voor duurzame verstedelijking" getoetst.

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.

Woningbehoefte

In de Structuurvisie Noord-Holland 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 Amsterdam 2040 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 tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters en young professionals kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.13. Milieu effect rapportage

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.

Het project voorziet in de herontwikkeling van een bestaand kantoorpand door een gedeeltelijke transformatie naar woningen. Door optopping neemt het gebouw beperkt in omvang toe. In de toekomst worden er naast de reeds aanwezig kantoren, commerciële en maatschappelijke functies ook rond 400 studio's voor young professionals gerealiseerd.

Er is geen sprake van nieuw planologisch ruimtebeslag, omdat de vigerende bestemmingsplannen planologisch voorzien in kantoorbebouwing met daarbij ook commerciële en maatschappelijke functies.

Er vindt een functiewijziging plaats van kantoren naar woningen.

Gelet op voormelde omstandigheden afgezet tegen de stedelijke context c.q. het gebied waarin reeds een verscheidenheid aan functies en mengvormen aanwezig zijn, biedt dit aanknopingspunten voor de beoordeling dat geen sprake is van de wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Echter geeft de omvang van het woningaantal de doorslag om voorliggend project te kwalificeren als wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Omdat sprake is van een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject, is beoordeeld of de voorziene transformatie vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport is vereist. Dit betreft de Aanmeldnotitie MER uit december 2018 die als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd. Hierover heeft de gemeente in maart 2019 een positieve beslissing genomen (zie bijlage). In oktober 2019 is de aanmeldnotitie op onderdelen aangevuld (zie bijlage), dat heeft geen gevolgen voor het reeds genomen besluit.

Bij deze beoordeling is betekenis gehecht aan de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Uit de beoordeelde effecten in samenhang gezien met voornoemde criteria wordt geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht en dat er daarom geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te voeren.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro verplicht. Dit is onderdeel van de procedure omgevingsvergunning waar de voorliggende ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uitmaakt.

Ontwerp omgevingsvergunning

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd op kosten en voor risico van de initiatiefnemer. Tussen de gemeente en initiatiefnemer zullen privaatrechtelijke afspraken gemaakt worden in een anterieure overeenkomst, waaronder ook eventuele planschadeverhaal. Uit een risicoanalyse planschade (zie bijlage) is gebleken, dat het risico op planschade nihil is.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van het bestaande kantoorgebouw aan de Flierbosdreef 2-12 in Amsterdam Zuidoost.

Het vigerende bestemmingsplan kent ruime gebruiks- en bouw mogelijkheden. Het nu voorziene transformatie met optopping past echter niet binnen de kaders van het bestemmingsplan. Dit komt met name doordat het woongebruik en horeca 1 in het bestemmingsplan ter plaatse nog niet is voorzien. Daarnaast wordt de maximum bouwhoogte met 5 meter overschreden. Voor het project zal daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan worden aangevraagd. De aanvraag betreft een omgevingsvergunning voor zowel het afwijkende gebruik als voor het (ver)bouwen.

De afwijkingen van het bestemmingsplan worden hieronder weergegeven waarbij tevens een korte onderbouwing wordt gegeven waarom deze afwijkingen ruimtelijk aanvaardbaar zijn.

Het realiseren van woningen in de kantoorbestemming

Het transformeren van een (binnenstedelijk) kantoorgebouw naar woningen past binnen het beleid van de provincie, de regio en de gemeente. Amsterdam (en de regio) kampt met een te kort aan woningen waarbij het voorliggende, incourante kantoorgebouw een mogelijkheid biedt om te voldoen aan de wens om woningen te realiseren en tegelijk een impuls te geven aan het winkelgebied. Uit de omgevingsaspecten die beschouwd worden in deze ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er realiseren van de woningen ruimtelijk aanvaardbaar is.

Het realiseren van horeca 1 in de kantoorbestemming

Lichte horeca (horeca 1) op dreefniveau is wenselijk om een levendige en een aantrekkelijke plint te realiseren. Deze horeca wordt gecombineerd met de entree/lounge voor de woningen. Hiermee wordt vooruitgelopen op de voorgenomen herinrichting van de Bijlmerdreef.

Overschrijden van de maximum bouwhoogte

De bouwhoogte wordt met 5 meter beperkt overschreden. De effecten op uitzicht en bezonning van objecten in de omgeving zijn minimaal. Ook andere effecten op de omgeving zijn gering. De omgeving wordt gekenmerkt door diversiteit in bebouwing en bouwhoogtes. Het gaat om een centrumgebied. Een verhoging van het gebouw, zoals nu wordt voorzien is hier goed inpasbaar.

Conclusie

Het project past binnen de beleidskaders van alle overheden. De effecten op milieu en omgeving zijn gering en aanvaardbaar. Het project is wenselijk vanwege het nijpende tekort aan woningen in Amsterdam en omgeving.