

Ruimtelijke onderbouwing

Herontwikkeling Hoogoorddreef 28-40 te Amsterdam (M+N-gebouw)

Versie: 27 maart 2020 (herziening 9 november 2020)

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	10
3.1.	Geldend bestemmingsplan	10
3.2.	Afwijking van het bestemmingsplan	10
4.	Beleidskader	11
4.1.	Rijksbeleid	11
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	12
4.3.	Gemeentelijk beleid	13
5.	Omgevingsaspecten	18
5.1.	Verkeer en parkeren	18
5.2.	Bodem	20
5.3.	Geluidhinder	20
5.4.	Luchtkwaliteit	21
5.5.	Externe veiligheid	22
5.6.	Water	22
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	23
5.8.	Natuur en ecologie	23
5.9.	Milieuzonering	24
5.10.	Milieu effect rapportage	25
5.11.	Luchthavenindelingsbesluit	26
5.12.	Ladder voor duurzame verstedelijking	27
5.13.	Bezonning	28
5.14.	Windhinder	29
5.15.	Planschadeanalyse	31
6.	Uitvoerbaarheid	32
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	32
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	33

Bijlagen:

- 1 Onderzoek vleermuizen d.d. 21 november 2017 (Mertens)
- 2 Verkennend Bodemonderzoek d.d. 14 december 2017 (IDDS)
- 3 Quicksan ecologie d.d. 16 april 2018 (Els & Linde)
- 4 Vleermuizen onderzoek d.d. november 2018 (Adviesbureau Mertens BV)
- 5 Notitie Stikstofberekening Hoogoorddreef 28, Amsterdam d.d. 8 oktober 2019 (IDDS)
- 6 Akoestisch onderzoek d.d. 10 september 2018 (DPA Cauberg-Huygen)
- 7 Bezonningsstudie d.d. 31 oktober 2019 (Van Riezen & Partners)
- 8 Windhinderonderzoek d.d. 2 oktober 2018 (Peutz)
- 9 Planschadeanalyse d.d. 31 oktober 2019 (Van Riezen & Partners)
- 10 MER Aanmeldnotitie d.d. 31 oktober 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 Hoogoorddreef 28-40 te Amsterdam Zuidoost. Dit gebouw, ook wel het M+N-gebouw genoemd, gaat worden gesloopt en worden herontwikkeld tot een woongebouw waarbij in de plint de huidige winkelfuncties terugkomen.

In het nieuwe gebouw zullen circa 213 woningen worden gerealiseerd en de hoogte zal uitkomen op circa 55 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.

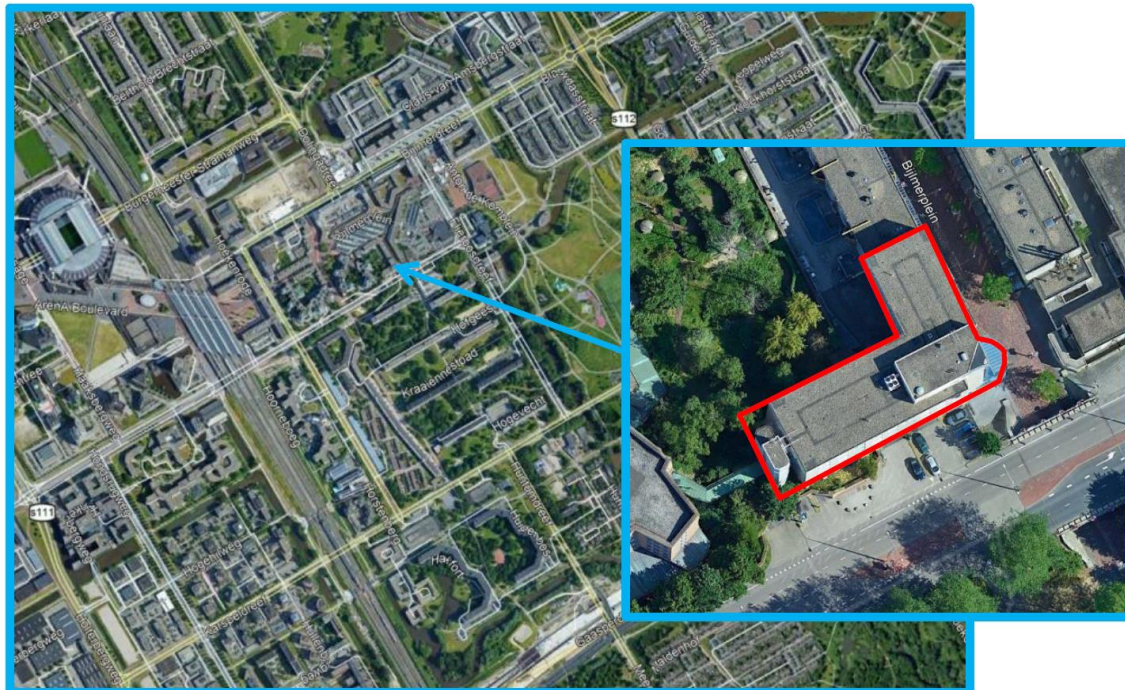
Het gebouw kan niet worden gebouwd binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen zal een afwijkingsprocedure op grond van de 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 juli 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 Hoogoorddreef 28-40 bevindt zich aan de zuidostrand 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 noordzijde van het gebouw grenst aan aansluitende bebouwing langs het Bijlmerplein, aan de westzijde staat het Zandkasteel waarvoor een transformatie van kantoor naar woningen en gemengde voorzieningen in voorbereiding is en aan de zuidzijde loopt de Hoogoorddreef.

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.

Het M+N-gebouw ligt aan de zuidrand van het winkelgebied Amsterdamse Poort. De herontwikkeling van de locatie met woningen en gemengde bestemmingen zorgt voor een impuls en versterking voor het winkelcentrumgebied.

Gebouw

In de huidige situatie bevindt zich op de projectlocatie een kantoorgebouw uit 1984 met 6 bouwlagen (5 vanuit de Hoogoorddreef en 6 vanuit het Bijlmerplein) met een bouwhoogte van maximaal 22 meter. Op alle bouwlagen bevinden zich kantoorruimten. Deze zijn op dit moment in gebruik door ING. Op dreefniveau bevinden zich hier ook parkeerplaatsen en laad/losvoorzieningen. Op het niveau van het winkelcentrum bevinden zich hier ook ruimtes voor een belwinkel/internetcafé en bergingen van de woningen van Ymere die direct ten noorden grenzen aan de locatie.



Afbeelding: zicht op het gebouw vanuit het oosten (Hoogoorddreef)

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van de kantoorfunctie bedraagt 4.687 m². De winkelruimte en de bergingen van Ymere worden in het kader van de sloop en nieuwbouw veranderd teruggebouwd. De bergingen worden verplaatst naar het niveau van de Hoogoorddreef (+6400). De winkelruimten veranderen mogelijk iets qua inrichting en vormen geen afwijking van het bestemmingsplan.



Afbeelding: in-/uitrit parkeergarage Zandkasteel (links) parkeervoorzieningen en expeditie bestaand gebouw (rechts)

2.2. Projectbeschrijving

Het bouwplan voorziet in de nieuwbouw van een gebouw met 213 woningen en een bvo van circa 16.000 m² (10.000 m² gbo). Dat is exclusief de bergingen van Ymere (circa 250 m²) en de winkelruimte (circa 320 m²) op de begane grond, die in het kader van de sloop en nieuwbouw veranderd teruggebouwd worden.

De bouwhoogte van de nieuwbouw bedraagt maximaal circa 55 meter met een setback van 30 meter hoogte.

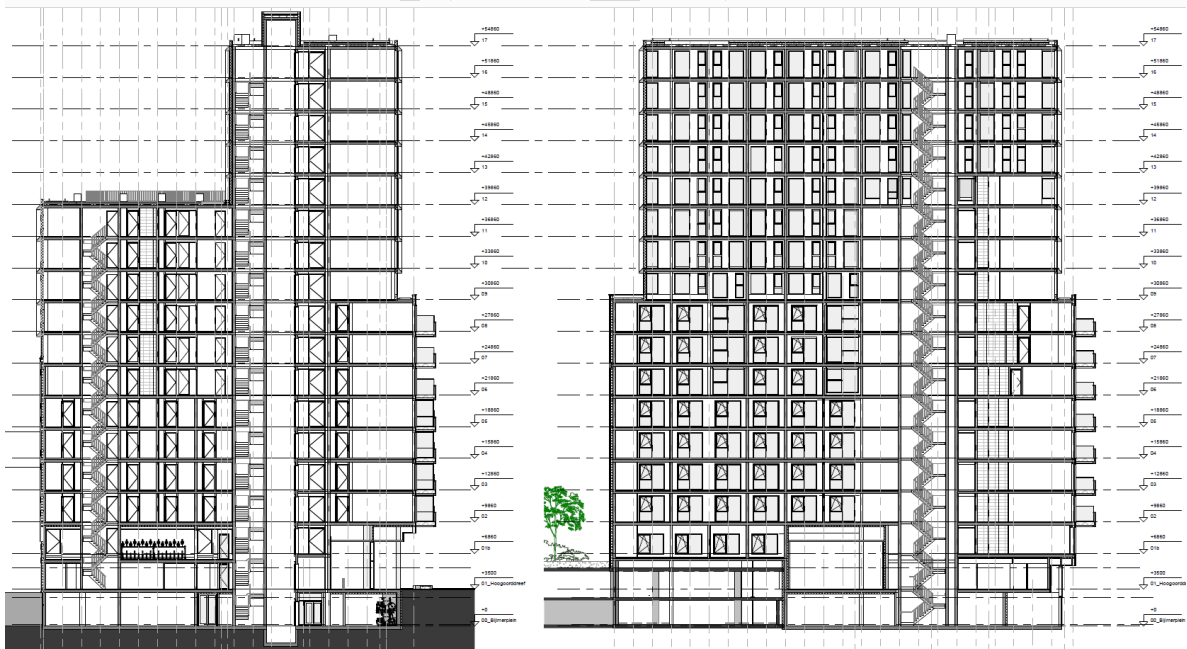


Afbeelding: nieuwe situatie

Conform de met de gemeente vastgestelde allonge d.d. 28 augustus 2018 worden van de woningen 30% als sociale woning wordt gerealiseerd, 20% van de woningen als middeldure woning en 50% als dure huur- of koopwoning.



Afbeelding: impressie nieuwe situatie met winkelruimte in de plint

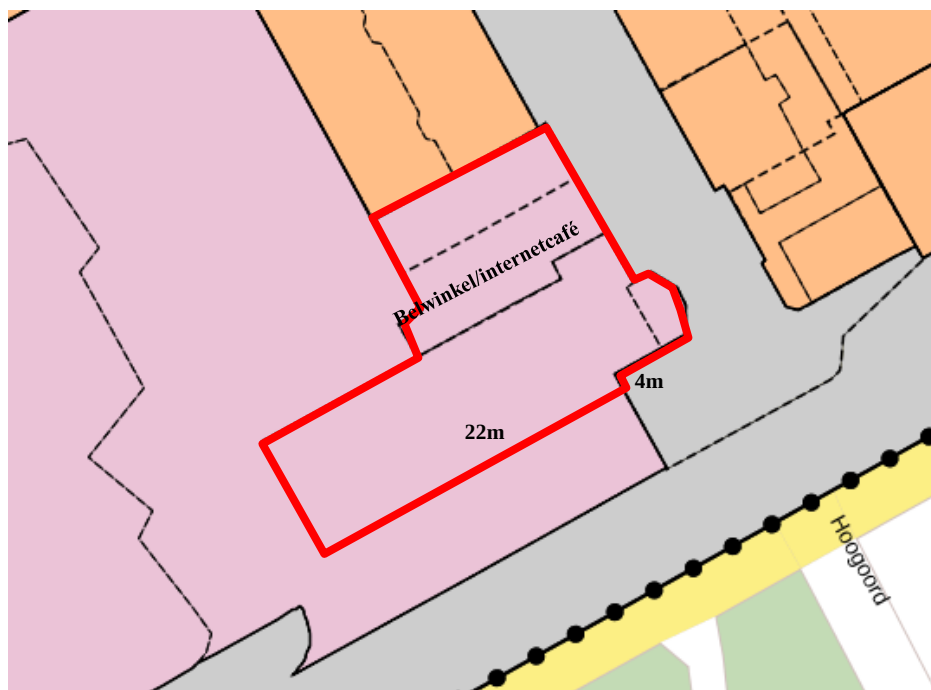


Afbeelding: doorsnedes nieuwbouw

3. Planologisch kader

3.1. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'De Amsterdamse Poort', vastgesteld op 20 december 2011 en geheel onherroepelijk.



Afbeelding: uitsnede vigerend bestemmingsplan, projectlocatie rood omrand

De gronden van de projectlocatie hebben de bestemming 'Kantoor - 1'. Hier zijn kantoren in alle bouwlagen toegestaan. Daarnaast zijn er gebouwde parkeervoorzieningen in de kelder, het souterrain, de eerste en tweede bouwlaag toegestaan. Verder zijn betreffende gronden ook bestemd voor laad- en losvoorzieningen, tuinen en erven, verkeersareaal, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de begane grond is ook een deel van het gebouw bestemd voor een belwinkel of internetcafé.

Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden met een bouwhoogte van maximaal 22 meter. Voor een klein deel aan het Bijlmerplein geldt een bouwhoogte van 4 meter.

3.2. Afwijking van het bestemmingsplan

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

1. de overschrijding van de bouwhoogte met maximaal circa 35 meter;
2. de realisatie van woningen.

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 Rijkswaarwegen, 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 M+N-locatie is een geschikte locatie voor extra woningen omdat ze 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 213 woningen. 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 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.

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.

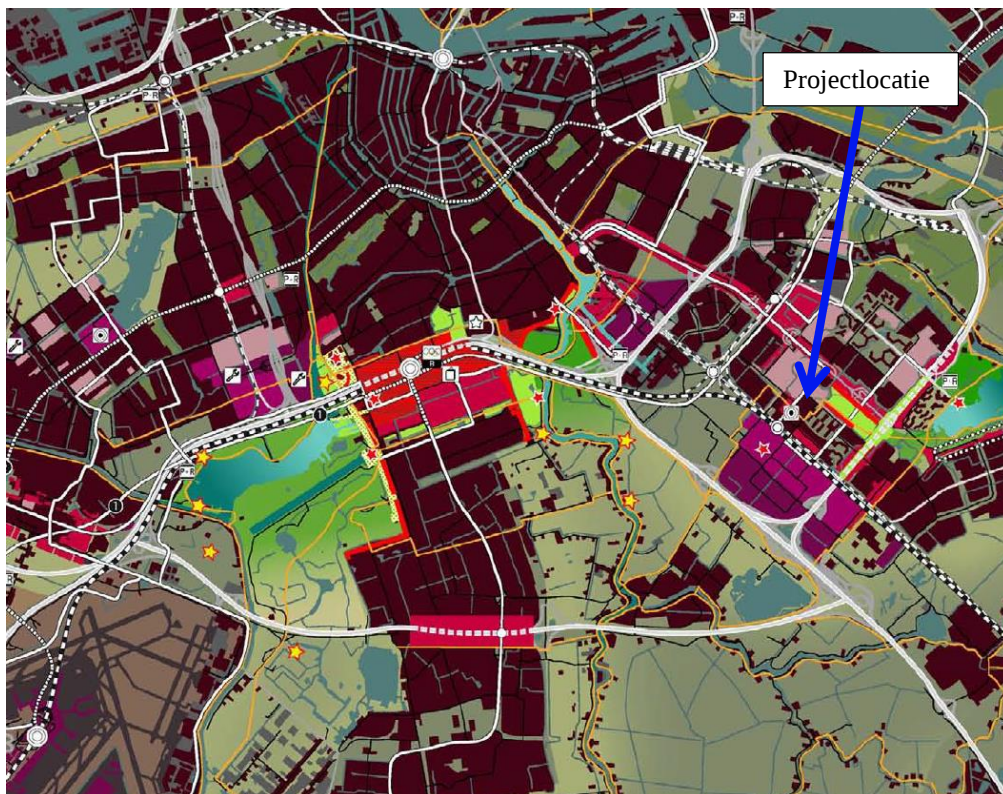
4.3. Gemeentelijk beleid

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

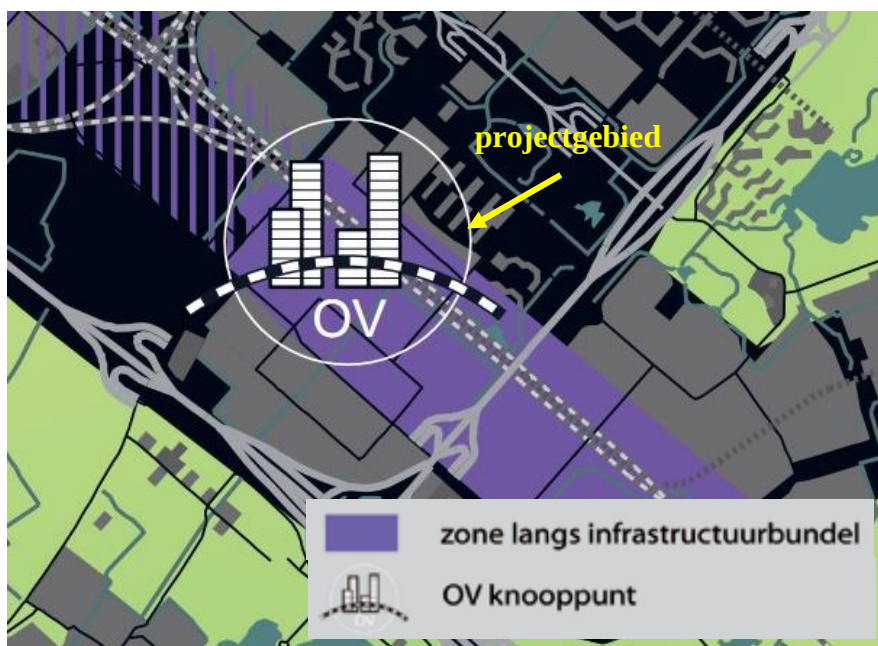
ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) wordt in de structuurvisie samen met werkgebied Amstel III genoemd als een ontwikkelingszone met metropolitane potenties. De ambitie is om het centrumgebied van Zuidoost, ArenAPoort verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied', een 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 woningbouw kan bijdragen aan de uitbreiding en verbetering van de woningvoorraad en het gehele programma draagt bij aan een versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort.

Nota Hoogbouw in Amsterdam

In de Structuurvisie en de 'Nota Hoogbouw in Amsterdam' zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen.

Het gebied waar het project wordt gerealiseerd ligt niet in een hoogbouwstimuleringsgebied maar ook niet in een gebied waar hoogbouw wordt uitgesloten. Het gebied is gelegen in de Zuidflank, waar bouwhoogten tot 60 meter mogelijk zijn, voor zover (zoals hier het geval) niet direct grenzend aan het landschap. De projectlocatie bevindt zich wél op de rand van de aanduiding "OV knooppunt", waar nog hogere bouwhoogten aan de orde zijn (zie volgende afbeelding).



De zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen (kanjers) zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer ArenA. Bij elk van deze knooppunten zijn bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter aan de orde.

Het voornemen gaat uit van de realisatie van nieuwbouw met een bouwhoogte tot 55 meter. Dit past binnen de kaders van de Structuurvisie en de nota 'Hoogbouw in Amsterdam', waar ter plaatse gebouwen tot 60 meter en bij en 'ov-knooppunt' tot boven de 100 meter in principe mogelijk zijn.

Uit een schaduwstudie en windhinderonderzoek (paragrafen 5.13 en 5.14) is tevens gebleken, dat het effect van de hoogbouw op de omgeving aanvaardbaar is en geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit project.

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 gesloopt en omgezet naar wonen. De kantoorfunctie (ING) die momenteel nog aanwezig is in het gebouw zal verplaatst worden naar een compacter en couranter kantoor op Frankemaheerd. Dit past binnen het beleid, waarbij enerzijds een belangrijke kantoorgebruiker is behouden voor het gebied en anderzijds ingezet wordt op een kwalitatieve verbetering van de totaal aanwezige kantoorbebouwing in het gebied en voorts een gelijktijdige toevoeging van woningen.

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 van de nieuwbouw blijft huidige winkelfunctie van het huidige gebouw voortbestaan. Door de nieuwbouw wordt ook de kwaliteit van deze winkelruimte verbeterd en toekomstbestendiger. Daarnaast levert het een bijdrage aan het bestaansrecht van bestaande en nieuwe detailhandel in de Amsterdamse Poort door de toevoeging van woningen.

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

Verkeersaantrekkende werking

In de bestaande situatie is er binnen de projectlocatie 4.687 m² bvo kantoorruimte aanwezig en 320 m² winkelruimte/detailhandel. Kantoor is in het bestemmingsplan gedefinieerd als 'gebouw of deel van een gebouw waarin kantoorwerkzaamheden zoals administratie, bestuur, vergaderingen of andere bureauwerkzaamheden plaatsvinden'. Dit valt onder de noemer van 'kantoor zonder baliefunctie' uit de CROW. Omdat de winkelruimte in dezelfde oppervlakte terugkomt in de nieuwe situatie en dus geen verandering in verkeersbewegingen tot gevolg heeft wordt dit in de berekening buiten beschouwing gelaten.

Kantoren met baliefunctie vallen onder de noemer 'publieksgerichte dienstverlening': 'het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan bedrijven en/of personen, waarbij maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak wordt gebruikt voor niet voor het publiek toegankelijke ruimten en de ruimtelijke uitstraling vergelijkbaar is met reguliere detailhandel'.

Gezien deze definities wordt voor het project in deze vergelijking op basis van de werkelijk bestaande situatie uitgegaan van 'kantoor zonder baliefunctie'.

4.687 m² aan kantoor met baliefunctie genereert op basis van de CROW-rekentool een verkeerproductie van 187 mvt/etmaal.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie worden er 213 huurwoningen in een verhouding van 30 % sociaal, 20 % middelduur en 50 % duur wordt gerealiseerd. Hieruit volgt een verkeersgeneratie van 547 verkeersbewegingen per etmaal.

Ten opzichte van de bestaande situatie neemt het aantal verkeersbewegingen per etmaal toe met 360 mvt. Dit betekent 15 motorvoertuigen per uur. In een gebied als het voorliggende is dat verwaarloosbaar. Bovendien is er planologisch een groter bvo toegestaan dan werkelijk gerealiseerd is. Dit planologische maximum kan bij recht, dus conform bestemmingsplan worden gerealiseerd. Wanneer van dit planologische maximum wordt uitgegaan (6.900 m²), is de bijbehorende verkeersgeneratie 276 mvt / etmaal. De toename ten opzichte van de nieuwe situatie is dan 271 mvt / etmaal of 11 mvt per uur.

Verkeersafwikkeling

De auto-ontsluiting van het project blijft plaatsvinden via de Hoogoorddreef. Hier bevinden zich de in- en uitritten van de parkeergarage. Deze aansluiting wordt niet gewijzigd.

Vanuit de locatie is er dus directe aansluiting op de drevenstructuur van Zuidoost. De Hoogoorddreef sluit via de Flierbos- en de Bijmerdreef in het oosten aan op de Gooiseweg en naar

het westen op de Holterbergweg. De Gooiseweg geeft verbindingen met de A9 en via de Wibautstraat met de Binnenstad. Via de Holterbergweg worden de A9 en ook de A2 bereikt.

De weg heeft daarmee voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen ook in de toekomstige planologische situatie veilig te blijven verwerken.

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 toename van de parkeerbehoefte worden gerekend. Deze kan echter zonder problemen in de parkeervoorzieningen in en rond de Amsterdamse Poort worden opgevangen. 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

Over het Bijlmerplein loopt een vrijliggend fietspad, het Abcouderpad. Het Abcouderpad is onderdeel van het door de gemeente aangewezen Plusnet Fiets. Het fietspad geeft een verbinding met de overige delen van stadsdeel Zuidoost en met de Binnenstad. De M+N-locatie is zodoende goed aangesloten op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam.

De nieuwbouw voorziet in een inpandige fietsenberging.

Parkeren fietsen en scooters

Het project voorziet in 108 woningen < 50 m² GBO en 107 woningen > 50 m² GBO.

De 108 woningen < 50 m² zijn voorzien van een interne berging kleiner dan 5 m². Het Bouwbesluit stelt dat er in dat geval 1,5 m² per woning aan gemeenschappelijke berging gerealiseerd moet worden. Dit komt neer op 162 m² gemeenschappelijke berging.

Van de 107 woningen > 50 m² zijn 36 voorzien van een externe berging van 5 m². De overige 71 woningen hebben een interne berging van 2,7 m². De Bouwbrief Amsterdam stelt dat 3 fietsplekken per woning (50-75 m² GBO) en 4 fietsplekken per woning (75-75 m² GBO) in een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd moeten worden. Dit komt voor de 71 woningen neer op in totaal 222 fietsplekken.

In het plan is een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd:

- 264,3 m² op Bijlmerplein Niveau
- 65,1 m² op Laag 1b

In totaal wordt een fietsenstalling van 329,4 m² BVO gerealiseerd. Hier kunnen 324 fietsparkeerplekken waarvan 18 plekken voor elektrische fietsen en 18 scooterplekken gerealiseerd worden.

Hiermee wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld in het Bouwbesluit en de Bouwbrief Amsterdam (combinatie) en de afspraken uit de Afsprakenbrief ten aanzien van scooters en elektrische fietsen.

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

De bodemkwaliteit is van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de toekomstige functie.

Uit het milieuhygiënisch bodemonderzoek dat is uitgevoerd op de projectlocatie (Rapport betreffende een verkennend bodemonderzoek Hoogoorddreef 28-40 te Amsterdam, IDDS, ref. 1709K724/DBI/rap1, 14 december 2017) blijkt dat de bovengrond, ondergrond en het grondwater licht verontreinigd zijn met enkele stoffen. Er is geen asbest in de grond aangetoond. De gehalten aan stoffen die zijn aangetoond geven, ingevolge de Wet bodembescherming, geen aanleiding tot het verrichten van een nader bodemonderzoek naar de omvang en mate van deze verontreiniging in de bodem.

De toekomstige woonfunctie in de nieuwbouw heeft vanwege de activiteiten en de gebruikelijke afvalstoffen geen nadelige gevolgen voor de aanwezige bodemkwaliteit. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hiermee is aangetoond dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de realisatie van woningen. Nader onderzoek of sanering is niet aan de orde.

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.

De geplande woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de zones langs de Hoogoorddreef, de Bijlmerdreef, de Foppingadreef en de Flierbosdreef. Het project is tevens binnen de zone langs het hoofdspoor gelegen.

Onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen heeft daarom in augustus/september 2018 een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (zie bijlage). Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Uit de berekeningen is het volgende gebleken:

- Door de Hoogoorddreef en het spoor worden deels de voorkeursgrenswaarden overschreden. Nergens worden de maximale ontheffingswaarden overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelastingen LVL, cum voldoen aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen aanvullende maatregelen benodigd.
- Een groot deel van de noordwest georiënteerde gevels beschikken direct over een geluidluwe zijde. Bij woningen die niet aan deze geluidsluwe zijden zijn gesitueerd kunnen aanvullende gebouwmaatregelen worden ingezet in de vorm van bijvoorbeeld deels balkons, of het toepassen van dubbele kozijnen met ventilatiestroken (Harbour Fenster systeem).

Geadviseerd wordt om voor de woningen de volgende hogere waarden vast te stellen:

Geluidbron	Aan te vragen hogere waarde	Aantal woningen
Hoogoorddreef	58 dB	5
	57 dB	15
	56 dB	15
	55 dB	11
	54 dB	4
	53 dB	18
	52 dB	8
	51 dB	9
	50 dB	24
	49 dB	10
Spoorweg Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal	57 dB	4
	56 dB	4

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 bouw van 213 woonappartementen en blijft 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 meer dan 400 meter afstand van de projectlocatie, waardoor onderzoek niet nodig is.

De conclusie is dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

5.6. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied 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.

Keur

Voor het project is de Integrale keur van Hoogheemraadschap AGV van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning is in voorliggend geval niet aan de orde.

Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains). Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig.

Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap (Waternet) dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde watersysteem en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Water dat wordt gedempt dient volledig te worden gecompenseerd.

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.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

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

Archeologische zorg is door de invoering van de vernieuwde Monumentenwet 1988 in september 2007 formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

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.

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 het project is door Els & Linde bv een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Op 3 april 2018 is de projectlocatie bezocht en is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van beschermde soorten binnen de grenzen van de planlocatie op voorhand uit te sluiten zijn, met uitzondering van de vleermuis. Er is daarom vervolgens door onderzoeksbureau Mertens een afdoend onderzoek naar de vleermuis uitgevoerd (zie bijlage).

Uit de resultaten van het afdoend onderzoek is naar voren gekomen, dat in het gebied gewone dwergvleermuizen vliegen en foerageren. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn geen vliegroutes of verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld. Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt derhalve uitgesloten.

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.

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. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt op circa 5.600 meter (Botshol) van het plangebied. Gelet op deze afstand en het planvoornemen is voor deze ontwikkeling een berekening noodzakelijk. Beoordeeld dient te worden of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura-2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is het planvoornemen doorberekend (zie bijlage). Bij de berekening is een onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase.

Uit de berekening is gebleken, dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door de ontwikkeling van 213 woningen. De rekentool geeft op basis van de door de initiatiefnemer aangeleverde input, geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt er dus geen stikstofdepositie op in Natura 2000-gebieden.

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 het M+N-gebouw 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 nieuwbouw. Woningen en gemengde functies zijn passend in een gemengd gebied als het voorliggende waar woningen en voorzieningen naast elkaar voorkomen.

5.10. Milieu effect rapportage

MER.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht

In het Besluit milieueffectrapportage is voor projecten die (mogelijk) grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu (in de breedste zin van het woord) bepaald dat er een Milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden gemaakt of dat door het bevoegd gezag moet worden beoordeeld of dat er een m.e.r. moet worden gemaakt. In het Besluit MER zijn in bijlage C de projecten aangewezen waarvoor een m.e.r. verplicht is. In bijlage D zijn de projecten opgesomd waarvoor een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De bouw van woningen is conform bijlage D, punt 11.2 pas m.e.r.-beoordelingsplichtig als het de bouw van 2.000 woningen of meer betreft.

Het programma in de nieuwe situatie is beduidend lager dan is aangegeven in bijlage D van het Besluit MER. Er hoeft daarom geen verplichte m.e.r. of m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd, maar alleen een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Bezien moet worden of de voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Vooropgesteld wordt dat het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie laat. Mede daardoor kan ook discussie ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Niet iedere mogelijk gemaakte wijziging van een stedelijke ontwikkeling, hoe ondergeschikt ook, kan aangemerkt worden als een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Dat hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

Het project voorziet in de herontwikkeling van een bestaand kantoorpand door sloop en nieuwbouw, waarbij de kantoorfunctie wordt vervangen door woningen. De bestaande winkelfunctie blijft bestaan en neemt in omvang niet toe. Het gebouw neemt door een hogere bouwhoogte in omvang toe. Het huidige gebouw heeft een omvang van rond 5.000 m² bvo (4.700 m² en 320 m² detailhandel). In de toekomst worden dat 213 woningen en 320 m² detailhandel. Op grond van het bestemmingsplan is een bvo van 6.900 m² mogelijk.

Hierdoor neemt de bouwhoogte van de nieuwbouw met 35 meter duidelijk toe. De footprint van het gebouw neemt hierbij niet toe. Er vindt ook geen nieuw planologisch ruimtebeslag plaats, omdat het vigerende bestemmingsplan 'Amsterdamse Poort' planologisch voorziet in kantoorbebouwing met daarbij detailhandel alsook parkeervoorzieningen.

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 en de verruiming van de bouwhoogte met 35 meter dat met de wijziging wordt gerealiseerd de doorslag om voorliggend project (zekerheidshalve en mogelijk ten overvloede) te kwalificeren als wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Omdat (zekerheidshalve) 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 ook wel de 'vormvrije-mer-beoordeling'. Hiervoor is een notitie opgesteld, welke als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Bij deze beoordeling is betekenis gehecht aan de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Uit de beoordeelde effecten in samenhang bezien 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.

5.11. 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 55 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.

5.12. 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."

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.

Woningen algemeen

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 kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen

voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met een aanzienlijk aandeel sociale- en middeldure huurwoningen.

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. Bezinning

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 bezinning 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 bezinning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezinning 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 bezinning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezinning aansluitend plaatsvindt.

Beoordeling

In oktober 2019 is een schaduwstudie uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de nieuwbouw een effect heeft op de bezinning van objecten in de omgeving. Hierbij is te melden dat het aspect bezinning met name van belang is bij woningen en horeca met terrassen. Voor kantoren, winkels en andere commerciële diensten is bezinning veel minder van belang.

Gedurende het hele jaar zal de nieuwbouw een toename aan schaduw in de omgeving veroorzaken. Het gaat hierbij om de volgende adressen en tijdstippen:

21 maart

08 uur: Bijlmerplein 90-92 (bovenste verdieping), Bijlmerplein 880 en 888, Hoogoorddreef 165 en 169 (Zandkasteel)
10 uur: Bijlmerplein 800-832, 842-857 en 869-876
12 uur: Bijlmerplein 800-832
14 uur: Bijlmerplein 654-685, 725-731 en 800-815

21 juni

08 uur: Hoogoorddreef 165 (Zandkasteel)
10 uur: Hoogoorddreef 165 (Zandkasteel)
12 uur: Bijlmerplein 800-815
14 uur: Bijlmerplein 800-807
16 uur: Bijlmerplein 678-685
18 uur: Bijlmerplein 678-685 (bovenste verdieping)

20 uur: Hoogoord 139a t/m 274 (eerste 2-3 verdiepingen van het centrale deel van het gebouw)

21 december

10 uur: Bijlmerplein 850-857, 873-876 (bovenste verdieping), 283-306 (bovenste verdieping) en Bijlmerdreef 123 (bovenste verdieping)

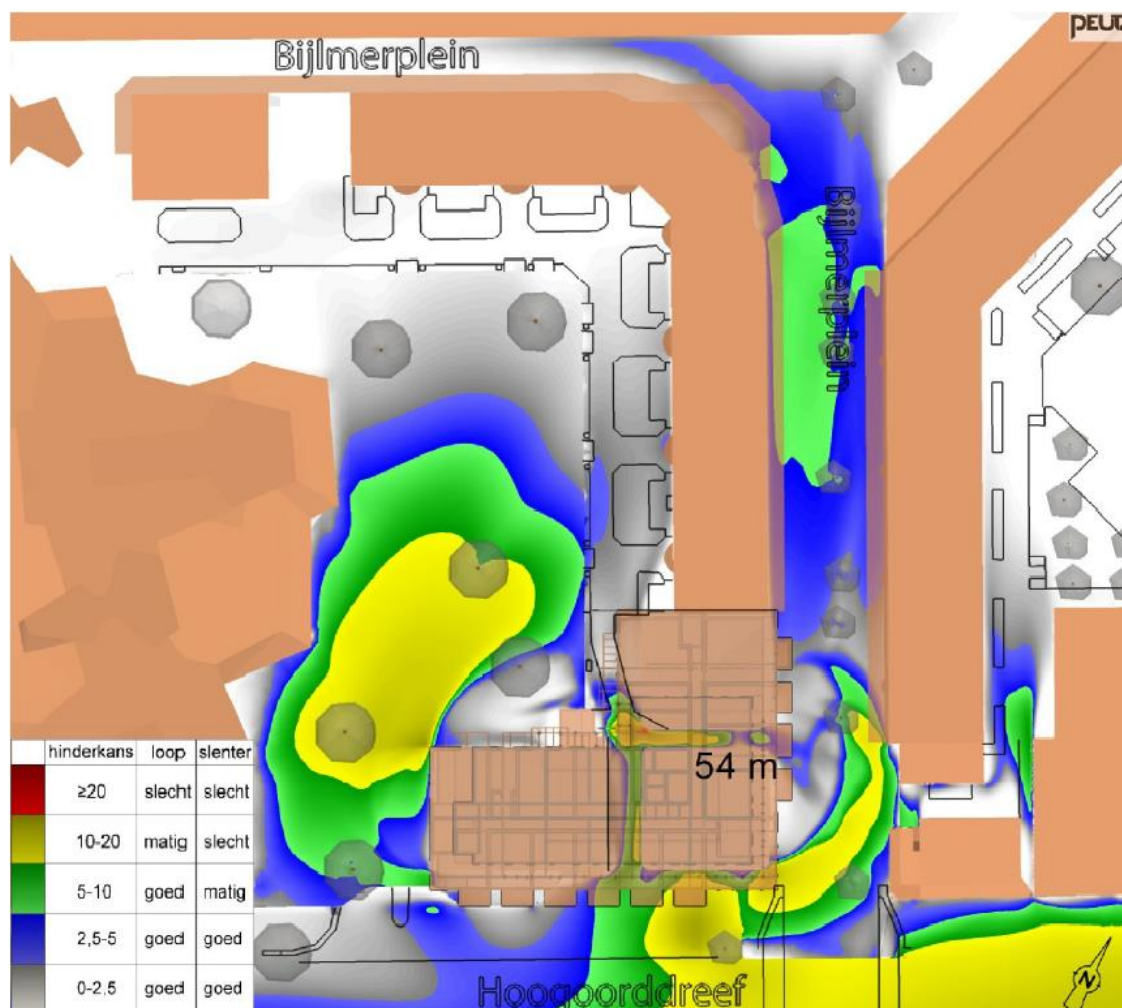
12 uur: Bijlmerplein 322-340, 366-368, 422-440, 508-510 en 646-669 (bovenste verdieping), 139-140

14 uur: Bijlmerplein 571-580 en 656-661 (bovenste verdieping)

Voor de meeste adressen geldt, dat er op een beperkt aantal momenten een toename aan schaduw is. Voor de adressen Bijlmerplein 800-815 is het effect groter, maar er wordt wél overal voldaan aan de strenge TNO-norm. De conclusie is daarom dat er vanuit het bezonningsaspect geen belemmeringen bestaan voor het project.

5.14. Windhinder

De ontwikkeling voorziet in hoogbouw, waardoor er invloed kan zijn op het windklimaat op en rond de projectlocatie. Om dit te beoordelen is er in oktober 2018 door onderzoeksbureau Peutz een windhinderonderzoek uitgevoerd.



Afbeelding: windklimaat in de directe omgeving van de nieuwbouw

Bij de beoordeling van het windklimaat wordt in de onderhavige situatie onderscheid gemaakt tussen de categorieën doorlopen en slenteren. Het criterium voor slenteren is van toepassing in het winkelgebied en bij gebouwentrees, verder wordt het criterium voor doorlopen gehanteerd.

In slentergebieden wordt een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd. Het criterium voor langdurig zitten is niet toegepast.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het windklimaat in het winkelgebied op het Bijlmerplein krijgt in de bestaande situatie een beoordeling goed. Ten gevolge van de geplande hoogbouw is in het winkelgebied een lichte toename van de hinderkans te verwachten. Voor een beperkt deel van de winkels is daarmee een matig windklimaat te verwachten. Verder is sprake van een goed windklimaat in het winkelgebied;
- In de directe omgeving van het plan (buiten het winkelgebied) is ten gevolge van de valwind van de toren op enkele plaatsen een matig windklimaat voor de functie doorlopen te verwachten;
- Voor de oostgevel van het plan is sprake van een goed windklimaat. Op de trap aan de zuidzijde van het plan is sprake van een matig tot goed windklimaat. In de zuid-noord georiënteerde onderdoorgang van het plan wisselen een beoordeling matig en goed voor doorlopen zich af. Op de entreepositie aan de zuidzijde van de doorgang is zonder additionele afschermende maatregelen plaatselijk sprake van een slecht windklimaat voor de betreffende functie. In de onderdoorgang tussen de west- en oostzijde van het plan is ten gevolge van een vereffening van optredende drukverschillen over het gebouw plaatselijk een matig tot slecht windklimaat voor de doorloofunctie te verwachten;
- Nergens in het onderzoeksgebied is een beoordeling slecht voor de functie doorlopen vastgesteld en ook geen overschrijding van het gevaarcriterium.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten wordt het volgende geadviseerd:

- Waar mogelijk loop- en fietsroutes buiten de gebieden met een beoordeling matig situeren;
- Windafschermende begroeiing plaatsen in gebieden met een hogere hinderkans, zowel nabij de toren als in het winkelgebied. Hierbij wordt gedacht aan bladhoudende begroeiing in groeneilanden of haagbegroeiing met een hoogte van 2 à 3 meter, aangevuld met stevige bomen;
- Op de trap aan de zuidzijde van het plan schermen plaatsen;
- De gebouwentree aan de zijde van het Bijlmerplein op minimaal enkele meters afstand van de gebouwhoek situeren;
- De oost-west binnendoorgang verplaatsen of laten vervallen;
- De gebouwentree in de onderdoorgang bij voorkeur in noordelijke richting verschuiven, naar een luwer gedeelte alsmede plaatselijke afschermende maatregelen treffen. Bijvoorbeeld door de entree terugliggend in de gevel te situeren (nisje) of door een knik in de gevellijn te maken of een zijscherm te plaatsen.



Afbeelding: voorbeeld schermen op trap

Op gebouwniveau worden maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. In de openbare ruimte zal hiermee bij de herinrichting van Hoogoorddreef rekening worden gehouden.

Omdat het windklimaat nergens in het onderzoeksgebied voor de functie doorlopen slecht beoordeeld wordt en ook geen overschrijding van het gevaarcriterium plaatsvindt, wordt de situatie aanvaardbaar geacht.

5.15. Planschadeanalyse

In oktober 2019 is een planschadeanalyse uitgevoerd om het risico van eventuele planschade in kaart te brengen. Hieruit is gebleken, dat het project een beperkt negatieve effect op objecten in de omgeving zal hebben, die weliswaar tot planschade kunnen leiden, maar gezien de omvang en de kenmerken van het gebied zullen deze vallen onder het normaal maatschappelijk risico.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 5.1.1. 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 5.1.1 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, en de te coördineren andere vergunning(en), 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.

Voor een analyse van het risico op planschade wordt verwezen naar paragraaf 5.15.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van het M+N-gebouw aan de Hoogoordreef 28-40 in Amsterdam Zuidoost.

Het vigerende bestemmingsplan kent ruime gebruiks- en bouw mogelijkheden. Het nu voorziene bouwplan past echter niet binnen de kaders van het bestemmingsplan. Dit komt met name doordat het woongebruik in het bestemmingsplan ter plaatse nog niet is voorzien. Daarnaast wordt de maximum bouwhoogte ruim 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 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, incurante 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.

Overschrijden van de maximum bouwhoogte

De bouwhoogte wordt met 35 meter ruim overschreden, maar de effecten op uitzicht, windhinder 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 hoogteaccent, 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.