

# Ruimtelijke onderbouwing

## Hullenbergweg 1-3 te Amsterdam Zuidoost Project 'Ruby Gardens'



Versie: Na indiening  
Datum: 1 april 2022

**Van Riezen & Partners**  
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3<sup>e</sup> etage)  
1096 HA Amsterdam  
020 625 70 25  
telefoon info@vanriezenenpartners.nl  
e-mail  
website www.vanriezenenpartners.nl



## Inhoudsopgave

|       |                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|
| 1.    | Inleiding .....                                           | 4  |
| 1.1.  | Aanleiding .....                                          | 4  |
| 1.2.  | Huidige situatie .....                                    | 5  |
| 2.    | Beschrijving project .....                                | 7  |
| 2.1.  | Bouwvolume .....                                          | 7  |
| 2.2.  | Programma .....                                           | 9  |
| 2.3.  | Parkeren.....                                             | 11 |
| 3.    | Beleidskader .....                                        | 13 |
| 3.1.  | Vigerende bestemmingsplannen en afwijkingen .....         | 13 |
| 3.2.  | Rijksbeleid.....                                          | 16 |
| 3.3.  | Provinciaal beleid.....                                   | 17 |
| 3.4.  | Regionaal beleid.....                                     | 19 |
| 3.5.  | Gemeentelijk beleid.....                                  | 22 |
| 4.    | Randvoorwaarden .....                                     | 36 |
| 4.1.  | Geluid.....                                               | 36 |
| 4.2.  | Bedrijven en milieuzonering .....                         | 38 |
| 4.3.  | Bodem.....                                                | 39 |
| 4.4.  | Archeologie en cultuurhistorie .....                      | 40 |
| 4.5.  | Waterparagraaf.....                                       | 40 |
| 4.6.  | Verkeer en parkeren .....                                 | 42 |
| 4.7.  | Luchtkwaliteit .....                                      | 44 |
| 4.8.  | Externe veiligheid .....                                  | 45 |
| 4.9.  | Ecologie en stikstofdepositie .....                       | 46 |
| 4.10. | Luchthavenindelingsbesluit .....                          | 48 |
| 4.11. | Behoeftte .....                                           | 48 |
| 4.12. | Hoogbouw.....                                             | 50 |
| 4.13. | Duurzaamheid.....                                         | 55 |
| 4.14. | Milieueffectrapportage.....                               | 57 |
| 5.    | Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid..... | 58 |
| 5.1.  | Eigendomsverhoudingen .....                               | 58 |
| 5.2.  | Economische uitvoerbaarheid .....                         | 58 |
| 5.3.  | Planschade .....                                          | 58 |
| 6.    | Motivering afwijkingen bestemmingsplan .....              | 59 |

## BIJLAGEN

1. Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai, LBP SIGHT (22 april 2021)
2. Geluidbelasting installaties naastgelegen bedrijven, LBP SIGHT (7 oktober 2021)
3. Verkennend bodemonderzoek, Tauw (28 oktober 2016)
4. Oplegnotitie verkennend bodemonderzoek, Tauw (18 december 2020)
5. Aanvullend en actualiserend bodemonderzoek, CRUX (4 maart 2021)
6. Geohydrologische onderzoek, Crux (18 maart 2021)
7. Verkeersonderzoek, Goudappel Coffeng (23 juni 2020)
8. Aanvullende kruispuntanalyse, Goudappel Coffeng (12 november 2021)
9. Parkeerbalans, uit DO planboek Ruby Gardens (p.124)
10. Onderzoek luchtkwaliteit, LBP SIGHT (13 april 2021)
11. Onderzoek externe veiligheid, Aviv (12 juli 2018)
12. Quicksan ecologie, Econsultancy (3 september 2021)
13. Stikstofdepositie, Cauberg Huygen (28 maart 2022)
14. Verklaring van geen bezwaar, Inspectie Leefomgeving en Transport (16 juli 2021)
15. Inpassing stedelijk landschap, de Architecten CIE. (8 september 2021)
16. CFD-studie windhinder en windgevaar, Actieflow (18 augustus 2021)
17. Zonstudie, de Architecten CIE. (25 augustus 2021)
18. Besluit MER Aanmeldingsnotitie (27 januari 2022)

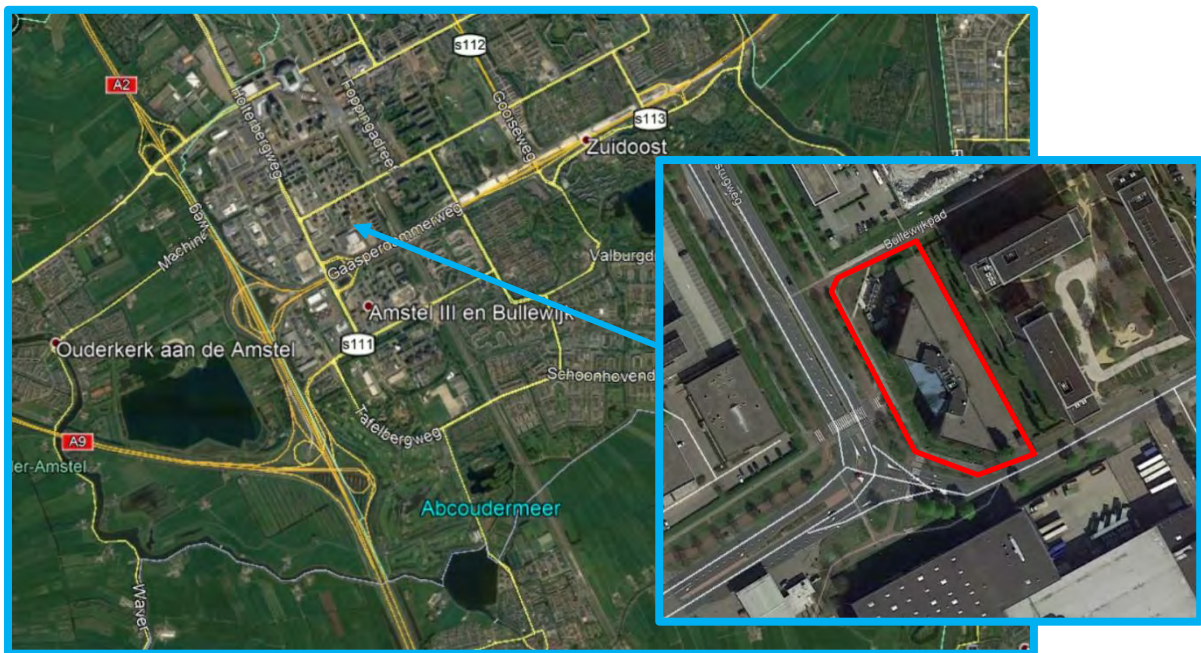
# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Op het perceel Hullenbergweg 1-3 staat een kantoorgebouw. Dit gebouw zal worden gesloopt en vervolgens wordt het perceel ontwikkeld met een nieuw woon- en kantoorprogramma. Op de begane grond worden gemengde functies en bijbehorende voorzieningen gerealiseerd.

Het voornemen waarvoor een kavelpaspoort ontwikkeld is, past in de doelstelling die voor ogen wordt gehouden met het gebied Amstel III. Dit gebied zal de komende jaren worden getransformeerd van puur kantorengedebiet naar een levendig werk-woongebied.

De ontwikkeling past niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III'. Het nieuwe gebruik als wonen past niet in de gebruiksregels en het bouwvolume van de torens is groter dan bij recht is toegelaten. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij. Op de navolgende afbeelding is de locatie van het plangebied weergegeven.



## 1.2. Huidige situatie

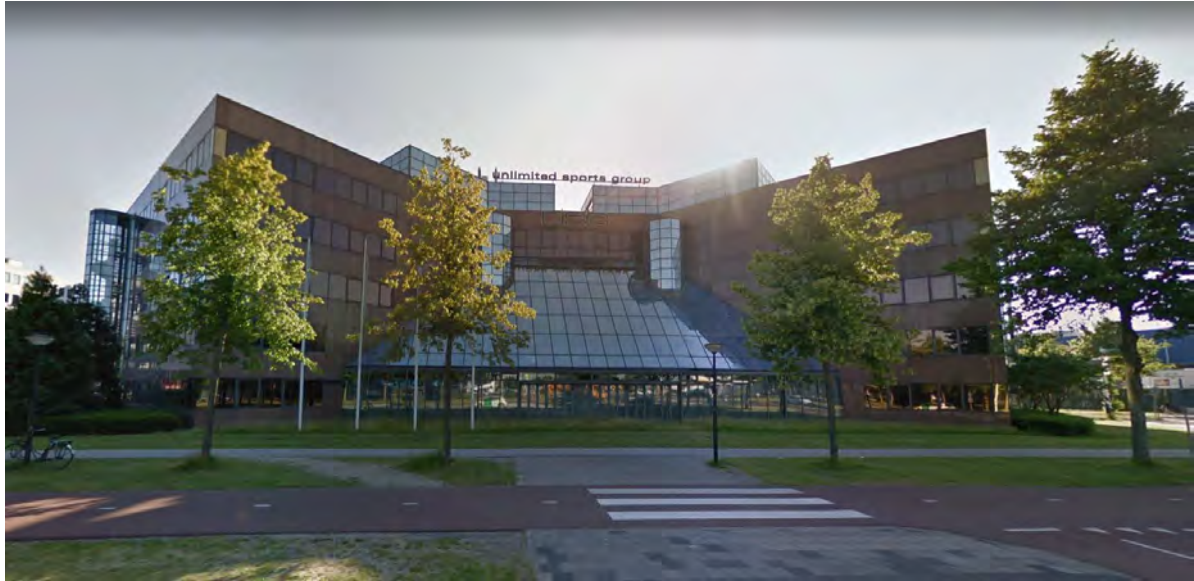
De noordzijde van het perceel grenst aan het Bullewijkpad en de zuidzijde grenst aan de Hullenbergweg. De westzijde grenst aan de Hondsrugweg en de oostzijde aan het gebouwensemble Hullenbergweg 81 – 135 (TriCity). De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving. Op de projectlocatie bevindt zich in de huidige toestand een kantoorgebouw met vijf bouwlagen. In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich andere kantoorgebouwen, een hotel, de IKEA en bedrijven. De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving.



Afbeelding: vogelvlucht projectlocatie vanuit het zuidwesten

Amstel III kan worden gekenmerkt als een monofunctionele kantoorlocatie, waar ook bedrijven voorkomen, maar waar kantoorgebouwen de boventoon voeren. Het gebied is ook puur functioneel ingericht, vooral op bereikbaarheid met de auto. In de buitenruimte ontbreekt het op dit moment aan verblijfsruimtes en er zijn nauwelijks langzaam verkeer routes of mogelijkheden die voor verbinding zorgen, laat staan tot recreatie en ontmoeting uitnodigen. Uitzondering hierop vormt het Bullewijkpad, dat is ingericht voor voetgangers en fietsers en een verbinding legt tussen de Hondsrugweg en Heesterveld aan de overzijde van de oostelijk gelegen spoorlijn Amsterdam – Utrecht.

Eigenaren en gebruikers kennen elkaar niet en zoeken elkaar niet op. Klanten en bezoekers komen voor hun enkele boodschap en verlaten het gebied direct weer. Ook ontbreken samenhangende en verbonden groenvoorzieningen, voor mens en dier, wat ook in dat opzicht het gebied weinig aantrekkelijk maakt. Er zijn recentelijk al diverse initiatieven met o.a. woningbouw gestart, waardoor de monofunctionaliteit al begint af te nemen.



*Afbeelding: zicht op de projectlocatie vanaf de Hondsrugweg*

## 2. Beschrijving project

### 2.1. Bouwvolume

De nieuwe bebouwing op Hullenbergweg 1-3 zal een van de eerste, pionierende, woongebouwen zijn in de veranderende omgeving van Bullewijk. Tevens wordt met de nieuwe kantoorstoren gezorgd voor een balans in wonen en werken, zodat het gebied niet wordt omgevormd tot een vrijwel volledig woongebied. De woningen in verschillende segmenten brengen de eerste bewoners naar de wijk en brengen zo de geambieerde transformatie op gang. Samen met de ook in ontwikkeling zijnde nieuwe bebouwing op Karspeldreef 4, 14 en 16 in de nabijheid van de voorliggende projectlocatie, krijgt de eerste fase van de transformatie een gezicht. Hierop kunnen toekomstige transformaties aansluiten. Daarnaast zijn er in de afgelopen jaren ook diverse hotels in het gebied gerealiseerd.



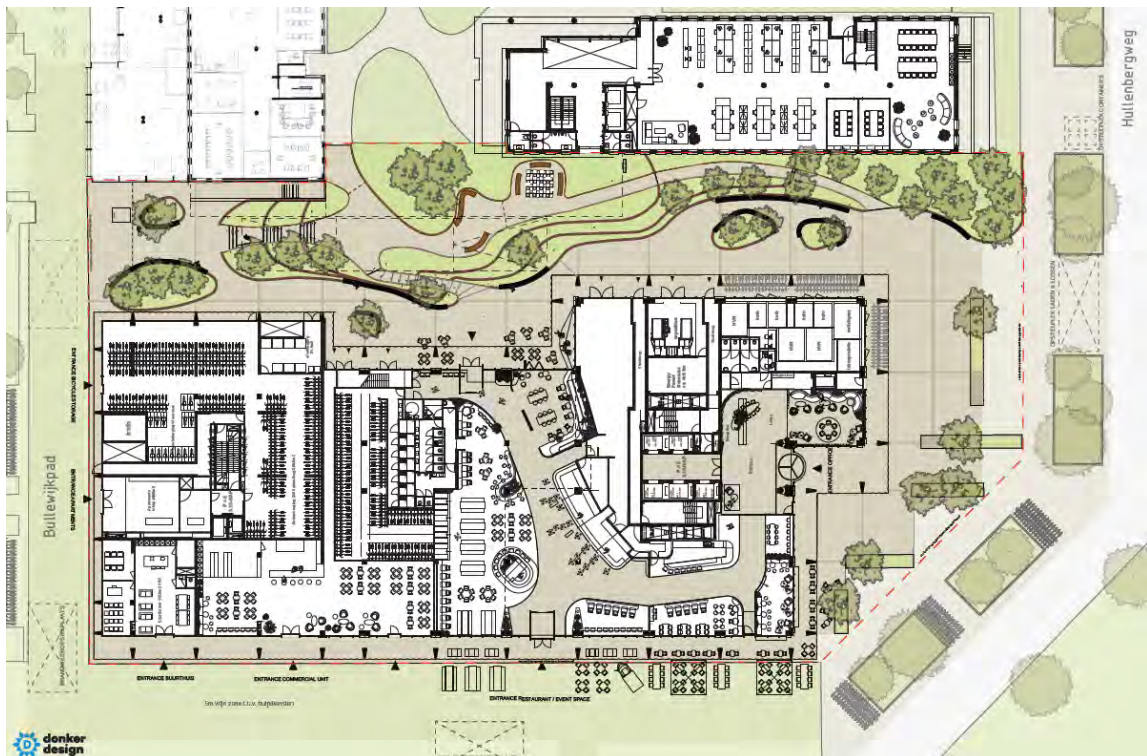
*Afbeelding: impressie nieuwe situatie*

Met het voorliggende project worden een woongebouw, een kantoorstoren en voorzieningen aan het gebied toegevoegd. De bouwhoogte van de nieuwe bebouwing bedraagt rond 67,8 meter voor de kantoorstoren en rond 43 meter voor het woongebouw.



Afbeelding: doorsnede

Het project zoekt de verbinding met TriCity en vormt door de realisatie van daktuinen en parken een campusachtige constellatie.



Afbeelding: groene daken, 'pocket parks' en de verbinding met de omgeving



Afbeelding: impressie toekomstige situatie Bullewijkpad

## 2.2. Programma

In de woontoren zijn in totaal 102 woningen gepland. De woningen zijn als volgt verdeeld:

| Woonprogramma                            | sociaal              | middeldure huur      | vrije sector huur    | totaal    |
|------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------|
| gemiddelde oppervlakte gbo               | 46,50 m <sup>2</sup> | 60,60 m <sup>2</sup> | 82,19 m <sup>2</sup> | -         |
| minimale oppervlakte gbo                 | 40 m <sup>2</sup>    | 60 m <sup>2</sup>    | -                    | -         |
| aantal woningen < 70 m <sup>2</sup> gbo  | 10                   | 61                   | 3                    | <b>74</b> |
| aantal woningen 70-85 m <sup>2</sup> gbo | -                    | -                    | 18                   | <b>18</b> |
| aantal woningen > 85 m <sup>2</sup> gbo  | -                    | -                    | 10                   | <b>10</b> |
| aantal 2 kamer woningen                  | 10                   | 48                   | 2                    | <b>60</b> |
| aantal 3 kamer woningen                  | -                    | 13                   | 25                   | <b>38</b> |
| aantal 4 kamer woningen                  | -                    | -                    | 4                    | <b>4</b>  |

Van de in totaal 102 appartementen zijn 10% sociaal, 60% midden en 30% vrije sector appartementen.

Het kantooroppervlak dat volledig wordt gerealiseerd in de zuidelijke toren, krijgt een bvo van 20.099 m<sup>2</sup>. In de plint van zowel de woon- als de kantoorstoren worden publieke functies en voorzieningen gerealiseerd over een bvo van 1.353 m<sup>2</sup>. Het gaat hierbij om:

1. 300 m<sup>2</sup> commerciële dienstverlening
2. 120 m<sup>2</sup> buurtkamer
3. 933 m<sup>2</sup> horeca-koffiebar

**Ruby Gardens – Definitief Ontwerp**

Hullenbergweg – Amsterdam  
4-11-2021

|                 | Kantoor |          | Fietsparkeren kant. | Commercieel |      | Maatschappelijk |     | Overig | Parkeren | Wonen |      | Buitenruimte | TOTAAL |
|-----------------|---------|----------|---------------------|-------------|------|-----------------|-----|--------|----------|-------|------|--------------|--------|
|                 | BVO     | VVO      | BVO                 | BVO         | VVO  | BVO             | VVO | BVO    | BVO      | BVO   | GO   | BVO          | BVO    |
| Kelder -1       | 496     |          |                     | 33          |      |                 |     | 108    | 4412     | 101   |      |              | 5150   |
| Begane Grond 00 | 785     | 10       | 158                 | 1233        | 1008 | 120             | 113 |        |          | 629   |      |              | 2903   |
| Verdieping 01   | 1978    | 1800     |                     |             |      |                 |     |        |          | 916   | 808  | 41           | 2894   |
| Verdieping 02   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 917   | 808  | 41           | 2211   |
| Verdieping 03   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 834   | 810  | 168          | 2128   |
| Verdieping 04   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 05   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 06   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 07   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 08   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 09   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 10   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 847   | 815  | 66           | 2141   |
| Verdieping 11   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 812   | 576  | 83           | 2108   |
| Verdieping 12   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          | 13    | dak  |              | 1307   |
| Verdieping 13   | 1294    | 1068     |                     |             |      |                 |     |        |          |       |      |              | 1294   |
| Verdieping 14   | 1294    | techniek |                     |             |      |                 |     |        |          |       |      |              | 1294   |
| Verdieping 15   | 38      | dak      |                     |             |      |                 |     |        |          |       |      |              | 38     |
| TOTAAL          | 20098   | 14626    | 158                 | 1266        | 1008 | 120             | 113 | 108    | 4412     | 10151 | 6707 | 795          | 36312  |
| Algeheel        | 20100   |          |                     |             |      |                 |     |        |          | 10150 | 6710 |              |        |

De plint / eerste bouwlaag die hoger wordt dan de bouwlagen erboven, worden de voorzieningen gerealiseerd die moeten zorgen voor een actieve plint en levendigheid in de openbare ruimte. De omgeving van de projectlocatie is momenteel een monofunctioneel kantoreengebied waar 's avonds weinig mensen aanwezig zijn. Om het gebied te veranderen naar een dynamisch woon-werkgebied zoals beoogd is, is het van belang om voorzieningen te bieden die mensen aan de omgeving binden, ook in de avonduren.



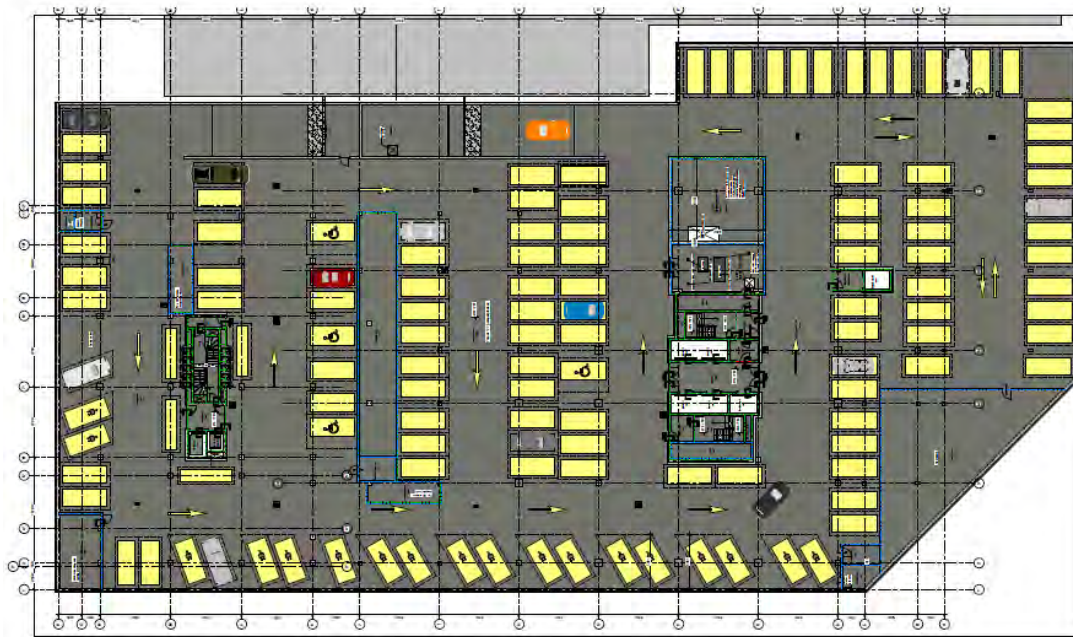
Afbeelding: impressies voorzieningen begane grond



De invulling van de begane grondlaag met commerciële voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en horeca biedt deze mogelijkheid.

### 2.3. Parkeren

Er wordt een parkeerkelder gerealiseerd met een bvo van 5.150 m<sup>2</sup> waarbij aansluiting wordt gevonden met de naastgelegen parkeerkelder van het perceel Hullenbergweg 81 – 135 (TriCity Campus). Er worden in het nieuwe gedeelte 127 parkeerplekken voor auto's gerealiseerd. Vanwege de verbinding met de bestaande parkeerkelder op het naastgelegen perceel wordt gebruik gemaakt van de bestaande in- en uitrit op dat perceel.



Afbeelding: parkeergarage op -1

Op de begane grond en op het maaiveld wordt tevens ruimte voor het stallen van fietsen en scooters gerealiseerd. De fietsenstalling op de begane grond heeft een omvang van 156 m<sup>2</sup>. In het woongebouw op de begane grond worden er 412 fietsrekken en 14 plekken voor scooters gemaakt voor de bewoners en voor de werknemers van de buurtkamer. Deze stalling heeft een omvang van 394 m<sup>2</sup>. Ten behoeve van het kantoorprogramma worden er op de begane grond van de plint 234 fietsrekken geplaatst net en in de naastgelegen parkeergarage van Tricity wordt er een opslagruimte omgebouwd naar een stalling voor 41 e-scooters plekken. Deze heeft een omvang van 129 m<sup>2</sup>.

Op het maaiveld (perceel Vastint) worden tevens 57 fietsrekken en plaats voor 22 scooters gemaakt voor bezoekers van het kantoorgebouw en de voorzieningen in de plint. Tevens is er met de gemeente afgesproken dat er ten behoeve van de bezoekers van het woonprogramma en de voorzieningen in de plint plek voor 117 fiets wordt gezocht in de openbare ruimte (perceel gemeente).

Mocht er in de toekomst behoefte zijn aan meer fietsrekken dan zijn er in samenspraak met de gemeente een tweetal locaties op het maaiveld aangewezen waar er ruimte is om 90 fietsrekken extra te maken.



## 3. Beleidskader

### 3.1. Vigerende bestemmingsplannen en afwijkingen

#### Bestemmingsplan 'Amstel III Oost'

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



*Afbeelding: projectlocatie op de verbeelding van het bestemmingsplan weergegeven met een geel kader*

In de navolgende tekst is beschreven op welke regels aan de orde zijn en op welke punten van het vigerende bestemmingsplan wordt afgeweken.

#### Bestemming Gemengd (artikel 6)

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

### *Bouwregels*

Op de genoemde gronden mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd. Ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan. Voor de projectlocatie geldt een maximum bebouwingspercentage van 30% en een maximum bouwhoogte van 35 meter. Voor het bestemmingsvlak geldt een maximum bvo van 6.957 m<sup>2</sup> voor kantoren.

Gebouwen dienen zodanig te worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd. Verder mogen er bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met een bouwhoogte van 3 meter en met een bebouwingsoppervlak van maximaal 10 m<sup>2</sup>. Licht- en vlaggenmasten kunnen maximaal 8 meter hoog worden.

### *Specifieke gebruiksregels*

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

- Gevoelige functies in de Wet geluidhinder zijn woningen, onderwijsvoorzieningen en medische voorzieningen (ziekenhuis).
- In het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit is aangegeven welke functies gevoelige functies zijn: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.
- In de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is deze zelfde indeling aangehouden.
- Ten aanzien van de toegestane functies gelden voorts per functie de in onderstaande tabel gegeven restricties ten aanzien van maximum m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en/of maximum m<sup>2</sup> bvo vestigingsoppervlak<sup>1</sup>:

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

Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en functie. Voor sloop / nieuwbouw met functiewijziging is geen norm in de regels opgenomen.

### *Afwijken van de gebruiksregels*

Voor de functies bedrijven, culturele voorzieningen, dienstverlening, horeca en sportieve en recreatieve voorzieningen is de mogelijkheid voor het bevoegd gezag opgenomen om het voorgeschreven maximum bvo vestigingsoppervlak onder voorwaarden te overschrijden.

Ook kan het bevoegd gezag maximaal vier vestigingen van 200 m<sup>2</sup> ten behoeve van detailhandel toestaan.

---

<sup>1</sup> Op dit moment is de verwachting dat het maximum vestigingsoppervlak voor de invulling met consumentverzorgende- en zakelijke dienstverlening en horeca I niet wordt overschreden

### *Wijzigingsbevoegdheid*

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

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

Van de wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, omdat niet wordt voldaan aan de bouwregels en de parkeernorm.

### **Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'**

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. Ter plaatse van de projectlocatie geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone 1'. Binnen de gebiedsaanduidingen is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten.

### **Afwijkingen bestemmingsplannen**

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

#### *Afwijkingen van de gebruiksregels*

1. Het realiseren van woningen en daardoor dus tevens een geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (woningen).
2. Het maximum bruto vloeroppervlak aan kantoren van 6.957 m<sup>2</sup> wordt overschreden (nu rond 20.099 m<sup>2</sup>).
3. Het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ten behoeve van wonen.

#### *Afwijkingen van de bouwregels*

4. Overschrijding van het maximum bebouwingspercentage van 35 %.
  5. De maximum bouwhoogte van 20 meter wordt overschreden tot 43 en 67,8 meter.
- Op het volgende punten is het plan in strijd met het vastgestelde paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders':

#### *Afwijkingen van de bouwregels*

Het bouwen van een ondergrondse parkeervoorziening is niet toegestaan.

### 3.2. **Rijksbeleid**

#### Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 juli 2022 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO<sub>2</sub>-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

#### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaardwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten

het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

### 3.3. Provinciaal beleid

#### Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

### Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

In de verordening is bepaald dat een ruimtelijk besluit of plan uitsluitend kan 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.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken indien die planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak ABRS 20 april 2016, Amersfoort). Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was (uitspraak ABRS 1 juni 2016, Zundert). Het onderhavige project voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 4.10 is de behoefte voor dit project 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.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet op 1 juli 2022. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project past binnen de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

### 3.4. Regionaal beleid

#### 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 102 woningen en 20.099 m<sup>2</sup> kantoren. 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. De vraag naar woningen is groot.

#### 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 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2019 blijkt dat er in 2018 ruim 3.000 nieuwbouwwoningen meer gebouwd zijn dan in het jaar ervoor. In 2017 waren dat er namelijk 10.900 en in 2018 waren dat er 14.000. Deze stijging in nieuwbouwproductie voltrok zich geheel in Noord-Holland Zuid, in de metropoolregio en Amsterdam. Ondanks deze stijging is er in alle regio's, afgezien van de Kop van Noord-Holland, nog wel sprake van een inhaalvraag. Dat is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 8.600 woningen.

|                            | Huishoudensgroei<br>2014-2018 | Nieuwbouw<br>2014-2018 | Verschil       | Inhaalvraag   |
|----------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------|---------------|
| Kop van Noord-Holland      | 1.000                         | 1.400                  | +400           | -             |
| West Friesland             | 2.500                         | 2.200                  | -300           | 300           |
| Regio Alkmaar              | 4.800                         | 3.900                  | -900           | 900           |
| IJmond                     | 1.300                         | 1.000                  | -300           | 300           |
| Zuid-Kennemerland          | 2.500                         | 2.300                  | -200           | 200           |
| Zaanstad                   | 2.300                         | 1.400                  | -900           | 900           |
| Waterland                  | 2.300                         | 2.300                  | 0              | -             |
| Amstelland-Meerlanden      | 6.700                         | 4.300                  | -2.400         | 2.400         |
| Amsterdam                  | 26.800                        | 18.200                 | -8.600         | 8.600         |
| Gooi en Vechtstreek        | 3.800                         | 2.700                  | -1.100         | 1.100         |
|                            |                               |                        |                |               |
| <b>Noord-Holland Noord</b> | <b>8.300</b>                  | <b>7.500</b>           | <b>-800</b>    | <b>1.200</b>  |
| <b>Noord-Holland Zuid</b>  | <b>45.700</b>                 | <b>32.200</b>          | <b>-13.500</b> | <b>13.500</b> |
| <b>Noord-Holland</b>       | <b>54.000</b>                 | <b>39.700</b>          | <b>-14.300</b> | <b>14.700</b> |

Bron: Prognose 2019

*Tabel: Inhaalvraag (aantal woningen) op basis van verschil huishoudensgroei en nieuwbouwproductie 2014-2018*

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

## Woonakkoord 2021-2025

Dit woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen (RAP) en onderdeel van de “regionale afspraken” als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van “regionale afspraken”, ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige ‘regio’.

De schaarste op de woningmarkt van Amsterdam is groot. Jaarlijks worden er nieuwe bevolkingsprognoses gemaakt (Primos) en rekent ABF-Research de woningbehoefte en het woningtekort door. De regio Amsterdam wordt ook door het Rijk gezien als een ‘spanningsregio’ met een van de hoogste tekortpercentages<sup>3</sup>. Het 68.500 woningen grote tekort anno 2019 betekent voor de woningmarktregio Amsterdam een percentueel tekort van 6,0 %. Amsterdam neemt hiervan 37.000 voor zijn rekening. In Amsterdam is het tekort het hoogst van heel Nederland: 8,4%. Dat woningtekortcijfer hoeft niet helemaal tot nul teruggedrongen te worden, maar de percentages liggen ver boven de 2% die het Rijk als nationale ambitie stelt voor het jaar 2035 en ver boven de 1,3% die ABF wenselijk vindt voor een gezonde woningmarkt (tekort landelijk onder de 100.000 brengen). De Provincie gaat uit van iets hogere percentages om een redelijk functionerende woningmarkt te bereiken. In de periode 2014-2019 heeft de nieuwbouw in de MRA alleen in de laatste jaren de huishoudengroei kunnen overtreffen, maar in de eerste jaren niet. Het gevolg hiervan is een oplopend tekort. Voortbordurend op de geplande nieuwbouw en de verwachtingen met betrekking tot de groei van het aantal huishoudens berekent de Provincie dat in de MRA ongeveer 35 duizend extra woningen nodig zijn en in Amsterdam ongeveer 20 duizend extra woningen om tot acceptabele tekortcijfers te komen.

Amsterdam werkt in ruim dertig aangewezen ‘ontwikkelbuurten’ aan het verbeteren van zowel de fysieke, als de sociale woonkwaliteit en er wordt onder andere samen met de Rijksoverheid een aanpak ontwikkeld om de leefbaarheid en veiligheid van de stadsdelen Nieuw-West en Zuidoost te verbeteren.

### *Werkwijze regionale afstemming woningbouwprogramma*

Voor het afstemmen van het Amsterdamse woningbouwprogramma met de rest van de MRA, maakt Amsterdam gebruik van de monitor plancapaciteit. Deze monitor wordt (jaarlijks) geüpdatet, vastgesteld en geëvalueerd via het regionale samenwerkingsverband MRA, waar ook de provincie Noord-Holland onderdeel van is.

Met behulp van de monitor plancapaciteit worden de plannen van Amsterdam vervolgens in een vroegtijdig stadium via het jaarprogramma Wonen in de MRA regionaal afgestemd. Amsterdam draagt met haar woningbouwprogramma bij aan de uitgangspunten van het jaarprogramma Wonen in de MRA:

1. Realiseren en behouden van divers en betaalbaar woningaanbod en voldoende instroom- en doorstroomkansen voor diverse groepen, zowel in de nieuwbouw als in de bestaande voorraad. Met een evenwichtige spreiding binnen de MRA en behoud van leefbare, aantrekkelijke steden en kernen.
2. Aanjagen woningproductie (15.000 woningen per jaar) en gebiedsontwikkeling korte termijn.
3. Afstemming woningbouwopgave in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven, met focus op de Sleutelgebieden (/Aanpak Bereikbare Steden).

In aanvulling op deze regionale afstemming op MRA-niveau, stemt Amsterdam (grote) gebiedsontwikkelingen met gemeentegrensoverschrijdend effect in een vroegtijdig stadium af met de buurgemeenten waarop deze ontwikkeling van directe invloed is.

In de Monitor Woningbouwplannen d.d. juli 2021 is de onderhavige planlocatie opgenomen als woningbouwproject, waarvoor een principebesluit is genomen.

### Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017 – 2030'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2017 vastgesteld. Omdat het overaanbod aan kantoren op de regionale markt door fasering en planreductie fors is afgenomen, was er behoefte om de tweede uitvoeringsstrategie 2010 -2040 te actualiseren. Dit heeft ook geresulteerd in een belangrijk accentverschil ten opzichte van de tweede uitvoeringsstrategie: de focus is verschoven van kwantitatief marktevenwicht naar een kwalitatief passend aanbod aan werkmilieus op de juiste plekken. Verder wordt de MRA meer gezien als één samenhangend economisch systeem en wordt nog meer dan hiervoor ingezet op transformaties van werklocaties naar gemengde gebieden waar wonen én werken is toegestaan. Amstel III wordt in de uitvoeringsstrategie genoemd als belangrijke formele kantoorlocatie die wordt getransformeerd tot gemengd economisch gebied. De leegstand in Amstel III is momenteel 199.000 m<sup>2</sup> bvo en tot en met 2030 wordt de hoeveelheid transformatieplannen geraamd op 298.200 m<sup>2</sup> bvo.

Amstel III wordt specifiek genoemd als te herontwikkelen gebied tot gemengd woongebied. Het voorliggende project draagt bij aan deze doelstelling.

## **3.5. Gemeentelijk beleid**

### Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stad maken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (zwart)

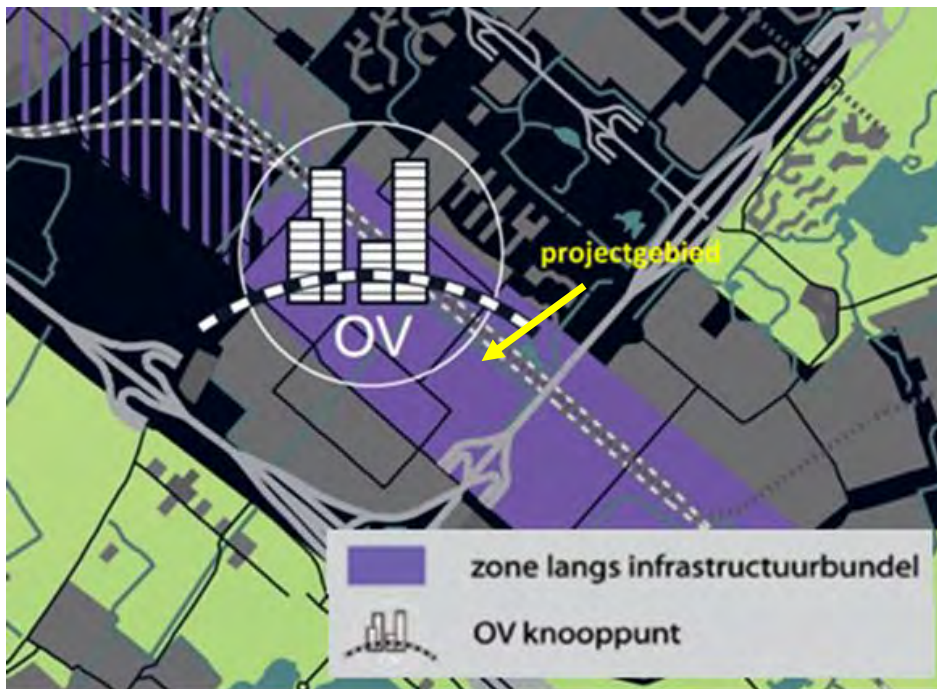
Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen. De komende jaren wordt daar met Masterplan Zuidoost invulling aan geven.

De delen van Zuidoost aan weerszijden van het spoor zijn nu nog twee zeer verschillende. Aan de oostkant van het spoor liggen de groene woonwijken Bijlmer en Gaasperdam. Aan de westkant het kantoren- en bedrijvengebied Amstel III en ArenAPoort met grote publiekstrekkingen, beide nagenoeg zonder bewoners. In dit nieuwe Amstel III/Bijlmer-West worden de komende jaren tienduizenden nieuwe woningen gebouwd, met behoud van de werkfunctie. De kantorenstrook verandert in een heel nieuw stuk stad, met levendige straten en volop groen en voorzieningen.

Het project is in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050.

### Hoogbouw

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de 'Nota Hoogbouw in Amsterdam' zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen. Het gebied waar het project wordt gerealiseerd ligt in de Zuidflank en is onderdeel van de zogenaamde "zone langs infrastructuurbundel", een zone waar de realisatie van hoogbouw tot 60 meter wordt gestimuleerd. De projectlocatie bevindt zich precies op de rand van de aanduiding "OV knooppunt", waar bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter aan de orde zijn.



Afbeelding: zone langs infrastructuurbundel (uit Nota Hoogbouw in Amsterdam)

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 is aan de orde.

Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten zelfs nog hoger. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan.

Het voornemen gaat uit van de realisatie van nieuwbouw met een bouwhoogte tot 67,8 meter. Dit past binnen de kaders van de Structuurvisie en de nota 'Hoogbouw in Amsterdam'.

Conform de nota "Hoogbouw in Amsterdam" wordt opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) te allen tijde aanbevolen bij gebouwen boven de 30 meter, maar op deze locatie is het niet verplicht. Dit omdat het een stimuleringsgebied is, zoals hiervoor aangegeven. De HER is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen.

Een HER is op deze locatie niet verplicht, maar voor de volledigheid en zorgvuldigheid zijn wel alle bij een HER van belang zijnde aspecten onderzocht en verwerkt in deze Goede Ruimtelijke Onderbouwing (zie paragraaf 4.12).

### Strategiebesluit Amstel III

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

In Amstel III staan nog steeds vele kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. De belangrijkste doelstellingen zijn:

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

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

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

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

In het Strategiebesluit is ervoor gekozen om ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de markt om de gewenste transformatie te verwezenlijken. De gemeente spreekt de eigenaar of belegger aan op zijn verantwoordelijkheid, neemt deze niet over en is niet bereid om financiële compensatie te bieden voor boekwaardeverliezen. Daartegenover staat dat de gemeente zich inspent om, op het gebied van regelgeving en juridisch planologisch kader, initiatieven van eigenaren/beleggers mogelijk te maken. Door vervolgens als gemeente initiatiefnemers ook te belonen voor hun investeringen en de openbare ruimte te verbeteren wordt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied vergroot. Om dit scenario mogelijk te maken moet de gemeente zorgen voor een passend juridisch planologisch kader, een toegesneden transformatie instrumentarium en middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte gericht te verbeteren.

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

Het Strategiebesluit is aanleiding geweest om in het vigerende bestemmingsplan voor het adres Hullenbergweg 1-3 al te voorzien in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de bouw van woningen mogelijk wordt. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, omdat het voornemen uitgaat van het overschrijden van de bouwregels en de omvang aan kantoren overschrijdt. De voorgenomen transformatie naar de functie wonen, past binnen de kaders van het Strategiebesluit om een monofunctioneel kantoorgebied te transformeren naar een gemengd gebied.

#### Actualisering Investeringsbesluit Amstel III 2020-2024

De gemeenteraad heeft reeds in 2017 een Investeringsbesluit genomen voor de transformatie van Amstel III op basis van een Ontwikkelperspectief, een Ontwikkelstrategie en een Financieel kader. Daarbij was afgesproken om dat besluit in 2021 te actualiseren. Die actualisering heeft de vorm aangenomen van twee documenten:

Deel I - Ontwikkelperspectief van Amstel III voor de komende 4 jaar met een doorkijk naar 2040 voor kansrijke ontwikkelingen

Deel II - Financiële paragraaf met het financieel kader voor de ontwikkelingen uit deel I.

De centrale opgave is het transformeren van een kantoreng gebied naar een multifunctionele stadswijk met een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. Daarnaast moet het nieuwe Amstel III een positieve impuls geven aan stadsdeel Zuidoost. De centrale opgave steunt in Amstel III op drie kansrijke ontwikkelpijlers: het streven naar een uitnodigende, verbonden en gezonde wijk.

De hoeveelheid kantoorvloer in Amstel III blijft ongeveer hetzelfde, maar door steeds meer woningen en voorzieningen toe te voegen ontstaat tussen 2030-2040 een gemengde woon/werkwijk met driemaal het huidige bouwvolume en circa 30 duizend bewoners. Winkels, horeca en voorzieningen groeien geleidelijk mee met de bouw.

Beleidsmatige opgaven liggen er met name op het vlak van voldoende woningen voor middeninkomens, een evenwichtig winkelaanbod, het vinden van plekken voor scholen, en het bieden van economische kansen voor bewoners van Zuidoost - met name voor jongeren in het stadsdeel.



Afbeelding: kaart van het Amstel III met het projectgebied in Bullewijk

Amstel III wordt geleidelijk aan een hoogstedelijke woon/werkwijk. Maar elke buurt krijgt wel een eigen karakter, met een duidelijk onderscheid tussen plekken met 'rust, ruis en reuring'.

- Het reeds bestaande en succesvolle Spoorpark langs het metro/treintalud wordt verder doorgetrokken, zodat er tussen het AMC en de Arenapoort een aansluitende parkzone ontstaat;
- Het Paasheuvelweggebied wordt minder hoogstedelijk bebouwd, met bouwhoogten tot 60 meter, meer groen, binnenhoven en pleinen;
- Bullewijk wordt het meest stedelijk en dichtbebouwde gebied van Amstel III, met hoogbouw tot 110 meter en de meeste winkels horeca en voorzieningen;

- Bullewijk en het Paasheuvelweggebied bestaan op hun beurt uit 15 deelgebieden. Elk deelgebied krijgt eigen ontwikkelspelregels, zodat buurten ontstaan met een karakteristieke sfeer en kwaliteit;
- In de gebouwplinten van beide wijken komen winkels, werkruimtes, buurtkamers en horeca. Daardoor is er toezicht en levendigheid op straat, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt;
- De Hondsrugweg in Bullewijk wordt grotendeels getransformeerd naar een park. Het Hondsrugpark wordt de voornaamste centrale groene ruimte, van hoge kwaliteit met een metropolitane atmosfeer;
- Verspreid over Amstel III is ruimte voor 4 kleine en middelgrote locaties waar detailhandel en voorzieningen zijn geconcentreerd;
- In de planuitwerking staan de wensen van nieuwe bewoners, duurzaamheid en een goede openbare ruimte centraal. De rol van de (eigen) auto wordt teruggedrongen. Lopen, fietsen en het OV worden aangemoedigd, ook met betere routes en faciliteiten.

### *Strategie*

In Amstel III moest de Amsterdamse ontwikkelpraktijk opnieuw worden uitgevonden, omdat de gemeente (vrijwel) alle grond in erfpacht heeft uitgegeven. Het zijn dus feitelijk de zittende kaveleigenaren die worden 'verleid' om de transformatie op vrijwillige basis uit te voeren.

Aankankelijk dacht de gemeente dat globale sturing op hoofdlijnen voldoende zou zijn, maar op verzoek van de marktpartijen heeft de gemeente in de afgelopen jaren veel meer een regisserende rol aangenomen. De huidige gemeentelijke strategie is dan ook 'faciliteren, regisseren, investeren'. Dat leidt per buurt en kavel tot een voortdurend proces van co-creatie. In het algemeen zijn de marktpartijen verantwoordelijk voor de transformatie van de bebouwing, terwijl de overheid primair zorgt voor de openbare ruimte, nutsvoorzieningen en invulling van maatschappelijke voorzieningen. Maar soms is er overlap, waarin ook marktpartijen een stuk (semi)openbare ruimte ontwikkelen en beheren.

In de transformatie van Amstel III krijgen Bullewijk, het Paasheuvelweggebied en hun onderliggende buurten elk een eigen sfeer en karakter. Daarbij passen ook verschillende hoogten van hoogbouw. Daarnaast is het belangrijk dat de hoogbouw rekening houdt met de landelijkheid van de groene Amstelscheg. Om die reden wordt de hoogbouw in Amstel III richting het zuidwesten en zuidoosten steeds een stukje lager.

Er is sprake van 3 zones van hoogbouw:

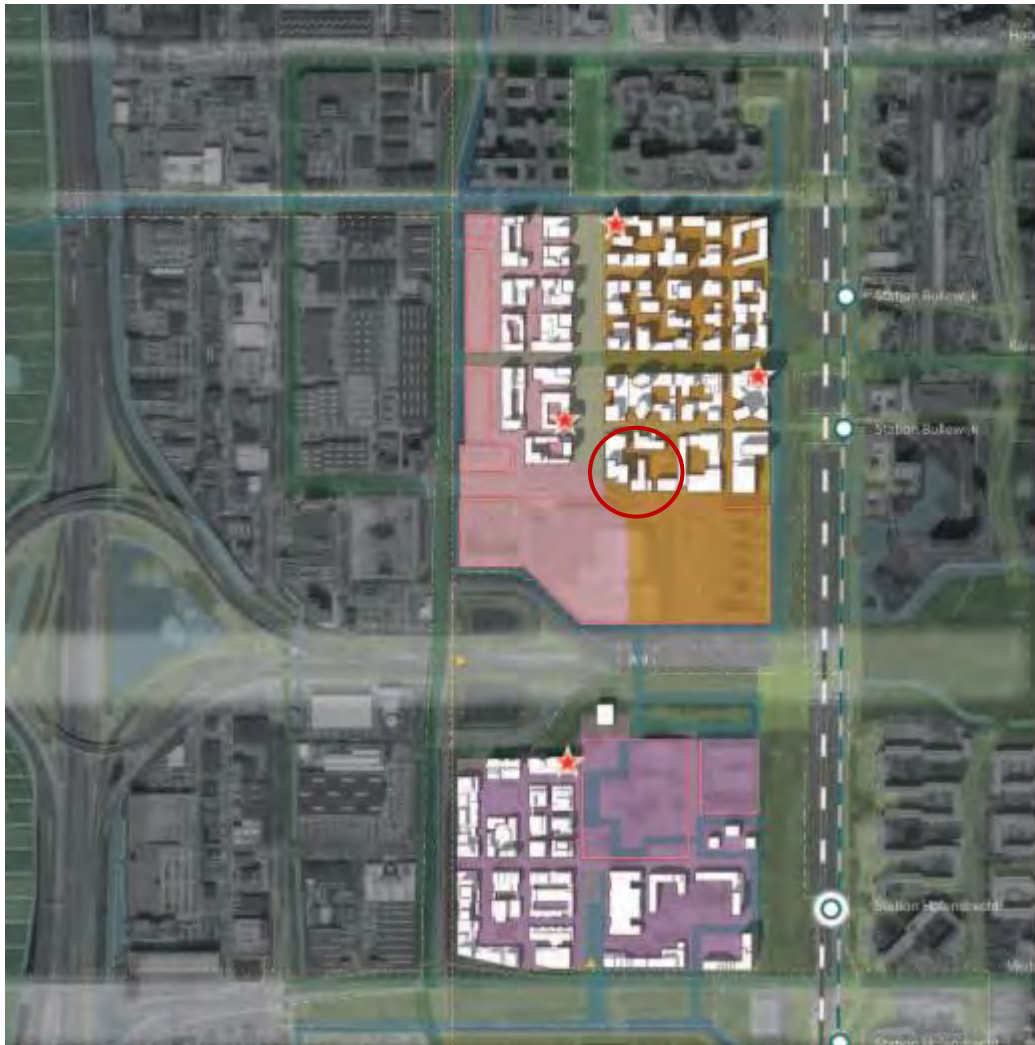
1. Bullewijkpad en Hogehilweg / 3de linie  
Bullewijk-oost ligt in de derde hoogbouwlinie. Dit gebied wordt stedenbouwkundig ook wel aangeduid als 'Mix to the Max' en kenmerkt zich door een grote diversiteit van architectuur, (hoog)bouw en openbare ruimte. Hoogbouw wordt hier gerealiseerd in diverse hoogten tussen 70 en 100 meter. Hoger is denkbaar aan randen en logische plekken, zoals de hoek van de Hondsrugweg of naast de metro.

2. Hessenbergweggebied en Paasheuvelweggebied /2de linie

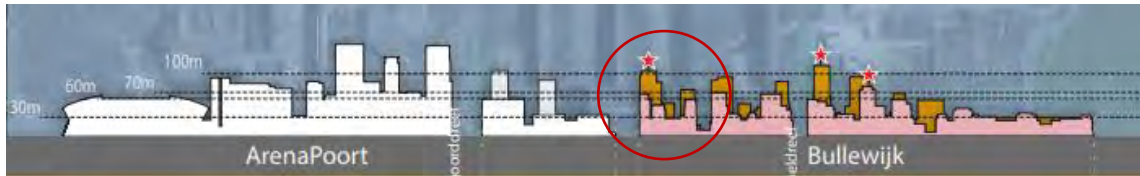
Deze twee gebieden vormen de tweede linie. Het Hessenbergweggebied, waarin zich de onderhavige projectlocatie bevindt, heeft een residentiële uitstraling met torens van maximaal 60 meter. Gebouwen aan de parkrand gaan bij uitzondering tot maximaal 75 meter. Het Paasheuvelweggebied heeft een maximale hoogte van 60 meter in de vorm van een soort groot carré. Een enkel gebouw aan de parkrand kan bij uitzondering tot maximaal 75 meter hoog worden. Tussen de vier wanden kan zo een herkenbaar centrum worden gerealiseerd in het hart van de buurt. Binnenin het carré wordt veel lager gebouwd, met het karakter van een stadsdorp.

3. Bedrijvenstrook / 1ste linie

In de 1e hoogbouwlinie ter hoogte van de bedrijvenstrook geldt een maximum hoogte van 20 tot 30 meter. Echte hoogbouw is hier dus niet toegestaan. Om te spiegelen met de stedelijke ontwikkeling aan de oostkant van de Holterbergweg mag, bij wijze van uitzondering, aan de westrand van de Holterbergweg een enkel hoogte accent tot 60 meter worden gebouwd.



Afbeelding: zones verschillende typen hoogbouw en grote zichtlijnen (projectlocatie rood omcirkeld).



Afbeelding: zones verschillende typen hoogbouw en grote zichtlijnen (projectlocatie rood omcirkeld).

Voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de transformatie van Amstel III naar gemengd woon/werkgebied en levert een bijdrage aan de stedelijke woningbouwopgave. De maximum bouwhoogte van 67,8 meter is conform de bouwhoogte die in de Actualisering Investeringsbesluit Amstel III in dit gebied gewenst is.

### Kantorenstrategie

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven 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. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands-aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar. Eén van de voorstellen die hieruit voortvloeit in de Kantorenstrategie is dat Amsterdam doorgaat met de transformatie van o.a. de monofunctionele kantoorlocatie Amstel III naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad.

De kantorenleegstand is in korte tijd hard gedaald, van 18% in 2015 naar iets minder dan 9% in januari 2019, dit als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. Nu de kantorenmarkt aantrekt neemt de leegstand in rap tempo af. De druk op de woningmarkt zorgt er echter voor dat er initiatieven blijven binnenkomen om kantoren te transformeren naar wonen. Hierdoor komt de woon-werkbalans in het stedelijke werkmilieu onder druk te staan, waardoor wonen de overhand krijgt ten koste van kantoren.

De focus ligt nu op een gezonde kantorenmarkt met gemengde woon-werkmilieus. In maart 2019 heeft het College van B en W daarom een nieuwe kantorenstrategie 2019-2026 voor consultatie vrijgegeven. Deze strategie moet ervoor zorgen dat nieuwe en groeiende bedrijven kantoorruimte kunnen vinden in de krappe kantorenmarkt. Nu kiezen bedrijven soms niet voor Amsterdam omdat het niet lukt de juiste kantoorruimte te vinden. Ook wil het college duurzame kantoren met zo min mogelijk parkeerplaatsen en die goed bereikbaar zijn met trein, metro, tram en bus. Nieuwe kantoren zullen niet meer worden aangesloten op het aardgasnet en hebben een materialenpaspoort nodig.

Door de komende bestuursperiode 2019-2022 actief in te zetten op een netto toevoeging van 125.000 m<sup>2</sup> per jaar op de bestaande kantorenvorraad, kunnen in Amsterdam ook voor de middellange termijn (2023-2026) voldoende kantoren worden gerealiseerd. In het kader van dit kantorenplan zijn afspraken gemaakt over streefgetallen met de grote (toekomstige) kantorenlocaties over de geplande onttrekkingen en opleveringen van kantoren:

|                                | 2019-2022                    | 2023-2026                    |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Zuidas                         | 210.000 m <sup>2</sup>       | 135.000 m <sup>2</sup>       |
| Arenapoort                     | 100.000 m <sup>2</sup>       | 150.000 m <sup>2</sup>       |
| Sloterdijk Centrum             | 10.000 m <sup>2</sup>        | 50.000 m <sup>2</sup>        |
| Amstelstation                  | 20.000 m <sup>2</sup>        | 100.000 m <sup>2</sup>       |
| Amstel III (vervangingsopgave) | 40.000 m <sup>2</sup>        | 40.000 m <sup>2</sup>        |
| Noord                          | 20.000 m <sup>2</sup>        | 100.000 m <sup>2</sup>       |
| <b>Totaal</b>                  | <b>400.000 m<sup>2</sup></b> | <b>590.000 m<sup>2</sup></b> |

Door het intensief sturen op tenders en het initiëren en stimuleren van kantoorontwikkelingen op posities van marktpartijen kunnen de streefaantallen worden gehaald. Naast deze locaties worden kantoorontwikkelingen uiteraard ook op andere plekken gestimuleerd.

In Amstel III is de afgelopen jaren veel kantoorruimte onttrokken door de transformatie naar hotel en woningbouw. Het doel van het programma Transformaties (2015-2018) was leegstand terugdringen en woningen door transformatie realiseren. De monofunctionele kantoorlocaties in Zuidoost, met een kantorenvorraad van circa 1,2 miljoen m<sup>2</sup>, kende lange tijd een leegstand hoger dan 20%. De leegstand is hard teruggelopen. Ontwikkelaars hebben veel plannen voor het toevoegen van woningbouw en vernieuwen van kantoren. De belangrijkste gebieden zijn Arenapoort, Amstel III, De Nieuwe Kern en het AMC.

| Zuidoost    | 2019-2022               | 2023-2026                                       |
|-------------|-------------------------|-------------------------------------------------|
| Oplevering  | 165.000 m <sup>2</sup>  | 100.000 m <sup>2</sup> - 200.000 m <sup>2</sup> |
| Onttrekking | -130.000 m <sup>2</sup> |                                                 |

Amstel III is goed ontsloten door de metro. In de ontwikkelstrategie van Amstel III is opgenomen dat in principe elk transformatieproject dezelfde meters kantoor moet terugbouwen. Tijdelijk zal dit voor een dip zorgen door de kantoren die worden gesloopt, met het voordeel dat hiervoor nieuwe duurzame gebouwen terugkomen. Hierin voorziet het voorliggende project. Kantoren zijn ter plaatse reeds toegestaan en met dit project worden met 20.099 m<sup>2</sup> circa 13.000 m<sup>2</sup> extra toegevoegd. Hierdoor wordt de het aanbod aan hoogwaardige kantoorruimte, die past bij de eisen van deze tijd, op peil gehouden en ontstaat een hoogwaardig gemengd gebied, zoals bedoeld in de ontwikkelstrategie van Amstel III.

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

### Gebiedsplan 2020 Bijlmer West

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost heeft op dinsdag 17 december 2019 het Gebiedsplan Bijlmer-West 2020 vastgesteld.

De gemeente Amsterdam werkt vanuit opgaven, kansen en signalen in de gebieden, wijken en buurten in een stadsdeel. In de gebiedsplannen voor 2020 brengen de gemeente meer focus aan dan in gebiedsplannen in vorige jaren, door per gebied maximaal zes integrale focusopgaven op te nemen. In 2020 zijn de belangrijkste opgaven in het gebied, de echte 'plus' voor het gebied waarmee het verschil gemaakt wordt en maatwerk geleverd wordt in de vorm van uitvoeringsafspraken met interne én externe samenwerkingspartners, naast de reguliere activiteiten en de stedelijke programma's.

Een focusopgave heeft een integrale aanpak en vaak een langere (meerjarige) uitvoering. De focusopgaven leveren ook een bijdrage aan de realisatie van de ambities uit de op het coalitieakkoord gebaseerde uitvoeringsagenda.

Tussen 2016 en 2018 nam het aantal banen in Amstel III met 10,6% toe. Ruim de helft van de gebouwen heeft een kantoorfunctie. De leegstand in het gebied is nog relatief hoog.

In 2012 waren er geen hotels in dit gebied, momenteel staan er negen met ruim 4.000 bedden. In 2018 begon de bouw van een aanzienlijk aantal woningen in het gebied. In totaal is er ruimte voor het toevoegen van ruim 15.000 woningen in 2040. In 2020 zijn er ongeveer 1.800 woningen in aanbouw. De komst van zoveel nieuwe bewoners vraagt om een ingrijpende transformatie van werkgebied naar complete wijk. Niet alleen het voorzieningenniveau moet op peil zijn, ook de inrichting van de openbare ruimte moet worden aangepast. 1 Zuidoost is hierbij een belangrijk uitgangspunt: de verbinding met de aanliggende woonwijken moet fysiek, mentaal en programmatisch vorm krijgen.

In Bijlmer West staan tot 2020 de volgende prioriteiten centraal:

- Bijlmer West draagt bij aan 't Zuidoost
- Bijlmer West is een complete stadswijk
- ArenAPoort groeit door
- Zuidoost aan het werk in Zuidoost: de vraag naar arbeidskrachten wordt benut
- Bijlmer West geschikt maken voor bewoners
- Verbeteren duurzame mobiliteit: meer ruimte voor fiets en voetganger

In het gebiedsplan 2020 staan de focusopgaven voor dat jaar. Dat zijn de thema's waar extra aandacht naar toe gaat.

1. 1 Zuidoost / Wij Maken Zuidoost
2. Integrale aanpak Amsterdamse Poort
3. Verhogen woon- en werkkwaliteit en versterken sociale netwerken
4. Verbeteren van de (subjectieve) veiligheid

De ontwikkeling van Bijlmer West tot een complete stadswijk wordt de komende jaren steeds meer zichtbaar. 2020 is een belangrijk jaar omdat dan het aantal bewoners hier substantieel zal gaan toenemen. Dit is een kans om de verbondenheid van Bijlmer West met de huidige woongebieden van Amsterdam Zuidoost te versterken.

In de transformatie van Bijlmer West van een monofunctioneel werkgebied tot een multifunctionele stadswijk waar men prettig kan wonen, werken en recreëren, is het belangrijk om nieuwe functies toe te voegen. Door de toevoeging van nieuwe woningen, voorzieningen en werkfuncties wordt de verblijfskwaliteit en verblijfstijd in Bijlmer West vergroot. Dit heeft ook een positief effect op de beeldvorming van dit gebied.

De komst van nieuwe bewoners in een gebied dat nu nog als monofunctioneel werk- en entertainmentgebied wordt ervaren, biedt kansen voor een goede gebiedsgerichte aanpak. Daarom wordt vanaf de start van de bewoning ingezet op sterke sociale structuren en wordt geïnvesteerd in de opbouw van een community zodat de nieuwe bewoners zich snel prettig en thuis voelen in hun nieuwe omgeving.

Het onderhavige project levert een belangrijke bijdrage aan de woningproductie in het gebied. Met de invulling van de plint met diverse andere functies, waaronder een restaurant, worden ook andere voor een gemengde wijk belangrijke functies en voorzieningen aan het gebied toegevoegd. Het project levert een belangrijke bijdrage aan de focusopgaven voor het gebied Bijlmer West.

#### Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden. De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om

naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector. In paragraaf 4.5 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

#### Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. Het voorliggende project bevindt zich in 'zone 3' (laag fietsgebruik).

Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

| gebruiks-<br>oppervlakte<br>woning           | aantal<br>fietsparkeer-<br>plekken per<br>woning | benodigde interne<br>berging |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------|
| < 50 m <sup>2</sup>                          | 2                                                | n.v.t.                       |
| >50 m <sup>2</sup> -<br>< 75 m <sup>2</sup>  | 3                                                | 2,7 m <sup>2</sup>           |
| >75 m <sup>2</sup> -<br><100 m <sup>2</sup>  | 4                                                | 2,7 m <sup>2</sup>           |
| >100 m <sup>2</sup> -<br><125 m <sup>2</sup> | 5                                                | 2,7 m <sup>2</sup>           |
| >125 m <sup>2</sup>                          | 6                                                | 2,7 m <sup>2</sup>           |

In paragraaf 4.5 wordt dit nader toegelicht.

## 4. Randvoorwaarden

### 4.1. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de geluidzone van diverse wegen en het spoor. Daarom is in april 2021 door onderzoeksbureau LBP SIGHT een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

#### *Rijksweg A9:*

De geluidbelasting is maximaal 52 dB. Deze maximale geluidbelasting treedt op de zuid(oost)- en zuid(west) gevel op. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 4 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

#### *Hondsrugweg:*

De geluidbelasting is maximaal 56 dB. Deze maximale geluidbelasting treedt op zuid(west) gevel op. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 8 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. In de toekomst wordt de Hondsrugweg getransformeerd naar een parkachtige omgeving. Hiermee zal dan de geluidbelasting op de gevels van de woningen vervallen.

#### *Laarderhoogtweg:*

De geluidbelasting is maximaal 50 dB. Deze maximale geluidbelasting treedt op zuid(oost)- en zuid(west) gevel op. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 2 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

#### *Overige bronnen (weg- en railverkeer):*

De geluidbelasting vanwege de overige gezoneerde bronnen (stedelijke wegen en spoorlijn) is lager dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze geluidbronnen zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaren tegen de ontwikkeling van de woningen.

#### *Vaststellen hogere waarden*

De gemeente Amsterdam wordt gevraagd hogere waarden te verlenen voor de geluidbelasting vanwege de Rijksweg A9, de Hondsrugweg en de Laarderhoogtweg. De hoogst aan te vragen hogere waarden zijn gespecificeerd in volgende tabel.

Tabel: Hoogst benodigde hogere waarde per geluidbron en geveloriëntatie

| Geveloriëntatie | Rijksweg A9 | Hondsrugweg | Laarderhoogtweg |
|-----------------|-------------|-------------|-----------------|
| Noord(west)     | -           | 53 dB       | -               |
| Noord(oost)     | -           | -           | -               |
| Zuid(oost)      | 53 dB       | 51 dB       | 50 dB           |
| Zuid(west)      | 53 dB       | 56 dB       | 50 dB           |

Daar zijn voorwaarden aan verbonden. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke indelingseisen. Alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel of geveldeel en (indien aanwezig) ook aan de voorkeurseis van een geluidluwe buitenruimte.

#### *Uitwerking plan*

##### Noord(oost) gevel:

Uit de onderzoeksresultaten is gebleken dat de noord(oost) gevel, de gevel aan de spoorzijde, in alle gevallen een geluidbelasting heeft die lager is dan de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer. De woningen aan deze gevel hebben hiermee een geluidluwe gevel. Wanneer een woning aan deze gevel een buitenruimte heeft, dan is deze buitenruimte ook geluidluw zonder extra maatregelen. Aan deze gevel zitten dan ook 'normale' buitenruimten (balkons of loggia's). Deze balkons worden wel voorzien van een akoestisch gesloten borstwering met een hoogte van 1,2 meter vanaf woningvloer én een geluidsabsorberend plafond.

##### Zuid(west)-, zuid(oost)- en noord(west)-gevel

Om de woningen aan de zuid(west)-, zuid(oost)- en noord(west)-gevel een geluidluwe gevel te geven, moet er in de meeste situaties meer dan 2 dB gereduceerd worden op de gevel. Alle woningen aan de zuid(west)-, zuid(oost)- en noord(west)-gevel worden voorzien van een afsluitbare buitenruimte. Dit kan een balkon of een loggia zijn. De buitenruimten kunnen, wat mag volgens het beleid, voor 50% geopend worden. Het plafond wordt voorzien van een geluidsabsorberend plafond. De afsluitbare buitenruimten worden allen voorzien van een coulissendempers, waarmee in gesloten toestand er sprake is van buitenluchtcondities. Op deze manier hebben de woningen aan de genoemde gevels in gesloten toestand een geluidluwe gevel én buitenruimte. De coulissendempers worden in de korte kant van de balkons toegepast (meestal aan één zijde).

Aan de zuid(oost)-gevel zijn ook een aantal kleine woningen gesitueerd. Het gaat om de woningen tussen stramien 6' en 7' op de laag deck floor en typical floors. Per laag betreft het twee woningen. De woningen zijn kleiner dan 50 m<sup>2</sup> en hoeven vanuit het Bouwbesluit géén buitenruimte te hebben.

In eerste instantie is het wel de wens geweest om deze woningen een buitenruimte te geven, net als de overige (grotere) woningen. Met een eventuele buitenruimte en deze uit te voeren als een afsluitbare buitenruimte met coulissendemper zijn deze woningen ook voorzien van een geluidluwe gevel (en buitenruimte). Echter met het toepassen van een afsluitbare buitenruimte ontstaat er een discrepantie met het aspect daglichttoetreding wat vereist is vanuit het Bouwbesluit. Dit komt mede doordat de kleine woningen grenzen aan het tussengebied van het totaalplan en een 'hoog' kantoorpand voor zich hebben, dat op zijn beurt weer veel belemmeringen veroorzaakt voor de daglichttoetreding. De woningen voorzien van een buitenruimte is helaas dan ook niet mogelijk. Er moet een passende oplossing worden gezocht om de woningen alsnog te voorzien van een geluidluwe gevel.

Er is gekozen om deze kleine woningen te voorzien van een geluidluw geveldeel. Hierbij wordt een te openen deel gerealiseerd achter, eveneens, een coulissendemper. Deze coulissendempers worden dus in de vlakke gevel van de woningen opgenomen. Met de toepassing van een geluiddempend rooster (coulissendemper) wordt invulling gegeven aan het geluidbeleid. De

geluidbelasting wordt op deze manier ter plaatse van (een deel van) de gevel gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde, waarmee een geluidluwe geveldeel ontstaat. Hiermee heeft de toekomstige bewoner de mogelijkheid om alsnog verse 'stille' lucht binnen te laten en daarmee te slapen met een open raam. De gekozen oplossing kan worden gezien als een 'goede' oplossing de geluidbelasting te reduceren bij de kleine woningen zonder buitenruimte.

Tot slot wordt opgemerkt dat de Lnight ter plaatse van de kleine woningen ten hoogste 45 dB bedraagt, waarmee gesteld kan worden dat in de nacht al sprake is van een stille gevel.

Geadviseerd wordt om de geluidwering van de gevels van de woningen af te stemmen op de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle bronnen. Op deze manier worden de bewoners optimaal beschermd tegen de geluidbelasting in de omgeving en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd. Bij de bepaling van de eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen in de gevel mag de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder niet worden toegepast.

Het TAVGA heeft op 28 juni 2021 aangegeven akkoord te zijn met de benodigde maatregelen en het vaststellen van hogere waarden. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### **4.2. Bedrijven en milieuzonering**

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied waar wonen, werken en voorzieningen (inmiddels) gemengd voorkomen. De nieuwbouw komt te staan in de akoestische invloedsfeer van enkele bedrijven/kantoorpanden. De gebouwen hebben gebouw gebonden installaties op de verschillende daken staan en er is aankomend/vertrekkend personeel en bezoekers met personenauto's. Verder zal er ook aanvoer van goederen zijn doormiddel van vrachtwagens. Daarom is door onderzoeksbureau LBP SIGHT onderzocht wat de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen is vanwege bedrijven in de omgeving (zie bijlage) Het gaat hierbij om de volgende drie vlakbij gelegen bedrijven:

- Credit Europe Bank
- OZO Hotel
- Tricity

Uit het onderzoek is gebleken, dat de geluidbelasting vanwege het OZO hotel en Tricity hoger zijn dan de standaard geluidwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit. De inrichting van de Credit Europe Bank (CEB) voldoet hier wel aan en wordt niet belemmerd in zijn bedrijfsvoering. Door het OZO hotel wordt een geluidbelasting van ten hoogste 52 dB(A) etmaalwaarde berekend na het treffen van maatregelen.

Vanwege Tricity is na het treffen van maatregelen een geluidbelasting van 51 dB(A) etmaalwaarde berekend. De maatregelen betreft het verplaatsen van de warmtepompen onder de luifel en het toepassen van afscherming door de luifel deels dicht te zetten.

Ten aanzien van de maximale geluidniveaus  $L_{Amax}$  wordt door de drie bedrijven voldaan aan de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode.

Voorgesteld wordt om voor het OZO hotel en Tricity maatwerkvoorschriften van respectievelijk 52 dB(A) en 51 dB(A) etmaalwaarde vast te stellen door het bevoegd gezag. Hiermee worden de twee bedrijven niet belemmerd in hun bedrijfsvoering. Voor Credit Europe Bank wordt voorgesteld om de standaard geluidwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde vast te stellen. Ten aanzien van de maximale geluidniveaus kan voor de drie bedrijven aangesloten worden bij de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit en hoeven er geen hogere waarde worden vastgesteld. De nieuwe woningen krijgen een standaard geluidwering van 20 dB vanwege de eisen uit het Bouwbesluit. Het binnen niveau van 35 dB(A) etmaalwaarde in de woningen is hiermee gewaarborgd.

De maatwerkvoorschriften zullen voorgelegd worden aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied voor advies. Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### **4.3. 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.

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 (zie bijlage) blijkt dat vanuit een milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen worden verwacht met betrekking tot de voorgenomen sloop en nieuwbouw werkzaamheden.

De onderzochte grond (traject 0-6,0 m-mv) is maximaal licht verontreinigd. Met betrekking tot PFAS zijn er geen overschrijdingen van de achtergrondwaarden aangetoond in de zandige en kleiige grond.

In het grondwater bevat maximaal licht verhoogde concentraties aan barium.

Uit de resultaten van de indicatieve asbestanalyse van de bovengrond blijkt dat de locatie niet asbestverdacht is.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen belemmeringen met betrekking tot de voorgenomen aanvraag van een omgevingsvergunning voor de herontwikkeling tot woningbouw.

#### 4.4. Archeologie en cultuurhistorie

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

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2008 een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2008). In het onderzoek is geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waar de projectlocatie onderdeel van is) een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Als gevolg van het bouwrijp maken van het gebied en grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20e eeuw, zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Daarom geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

##### Bovengrondse cultuurhistorie

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

#### 4.5. Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak. Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 "Plan Breed Water" kader stellend. In dat plan staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken. Deze zijn de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in

beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

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

#### Watercompensatie

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

In de huidige situatie is de kavel grotendeels bebouwd en verhard. De vergroting van het oppervlak dat wordt verhard blijft ruim beneden 1.000 m<sup>2</sup>. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

#### Grondwater

Er wordt een verdiepte parkeerkelder gerealiseerd, waarvan invloed kan uitgaan op de ondergrondse grondwaterstromen. Een ondergrondse constructie als een parkeerkelder kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan. Om dit te onderzoeken is door onderzoeksbureau Crux in maart 2021 een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Als gevolg van realisatie van de kelder wordt een ondergrondse barrière gecreëerd. De doorstroming van grondwater op kavelniveau wordt hierdoor beperkt. Het bevoegd gezag heeft het voorschrift dat grondwaterneutraal gebouwd moet worden. Dit houdt in dat de doorstroming van grondwater op kavelniveau niet verminderd mag worden. Aangezien in de nieuwe situatie de doorstroming van grondwater wordt verlaagd, worden mitigerende maatregelen als noodzakelijk gezien door het bevoegd gezag.

Door Crux wordt een grondverbetering geadviseerd voor het freatisch pakket met een grindkoffer rondom de kelder met een doorlatendheid van circa 100 m/d en een doorstroom oppervlakte van 2,9 m<sup>2</sup> (1,44 m<sup>2</sup> aan elke zijde). De grindkoffer moet worden ingepakt in waterdoorlatend, grond dicht geotextiel. Een alternatieve, gelijkwaardige oplossing is mogelijk zolang het doorstroomoppervlak en doorlatendheid gewaarborgd zijn.

In het watervoerend pakket blijft een damwandscherm achter aan de oostzijde van de projectlocatie, die parallel is aan de grondwaterstroming in het watervoerend pakket. Daarom heeft het damwandscherm geen invloed op de grondwaterstroming en behoeft deze ook geen mitigerende maatregelen.

Tijdens de werkzaamheden wordt rekening gehouden met het belang van het scheidende karakter van de deklaag. De ruimte onder de grondwaterpassage en tussen de damwand en kelderwand wordt met bentoniet, of vergelijkbaar materiaal, afgedicht en er wordt zorg gedragen dat door het trekken van damwanden geen gaten ontstaan.

De mitigerende maatregelen in het freatisch pakket zijn getoetst aan de hand van een debietsberekening op kavelniveau. Geconcludeerd wordt dat de kelder grondwaterneutraal gerealiseerd kan worden, middels de mitigerende maatregelen.

### Conclusie

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. De groene daken hebben een positief effect op de waterafvoer. Hiermee heeft het plan geen negatieve invloed op het grondwater.

## **4.6. Verkeer en parkeren**

In juni 2020 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

### *Verkeerseffecten*

Als gevolg van het project neemt het verkeer fors toe op de Hullenbergweg, Karspeldreef en de Laarderhoogtweg. Het extra verkeer wikkelt zicht voornamelijk in 2 richtingen af: via de Holterbergweg richting de A9 en via de Karspeldreef richting het oosten (Bijlmer-centrum). De modelprognoses in de separate rapportage van de gemeente Amsterdam laten zien dat de verkeerstoename op deze wegvakken wordt versterkt wanneer ook de nabijgelegen ontwikkeling Karspeldreef 14-16 wordt gerealiseerd.

### *Verkeersafwikkeling*

Het voorrangskruispunt Hullenbergweg – Laarderhoogtweg kan het verkeer goed afwikkelen in de huidige situatie. Echter heeft het kruispunt in de autonome situatie en in de plansituatie moeite om het linkafslaande verkeer vanaf de Hullenbergweg richting de Laarderhoogtweg af te wikkelen. Hierbij treden onacceptabel hoge verliestijden op. Het gaat hierbij echter om een tijdelijke situatie. De tijdelijke situatie is afhankelijk van de realisatie van het Hondsrugpark, waardoor geen autoverkeer meer van en naar de Hondsrugpark kan gaan. De Laarderhoogtweg gaat in dat geval over in de Hullenbergweg. Het is nog onbekend hoe lang de tijdelijke situatie zal duren, omdat nog een duidelijkheid is over de realisatiedatum van het Hondsrugpark.

In november 2021 heeft onderzoeksbureau Goudappel Coffeng aanvullend onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Als alternatief voor de tijdelijke situatie (tot aan de ontwikkeling van het Hondsrugpark) is geïnventariseerd welke mogelijke oplossingen geschikt zouden zijn om het verkeersaanbod te verwerken. Op basis van de inventarisatie zijn de volgende oplossingen mogelijk, de volgorde toont de mate van beoordeling.

|   | Oplossingsrichting                                                                                                                | Beoordeling |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1 | Alleen rechtsaf vanaf de Hullenbergweg                                                                                            | - 1<br>+5   |
|   | 1 richtingsverkeer naar de Hullenbergweg (bouwfase)                                                                               | - 1<br>+5   |
|   | Rechts-in rechts-uit Hullenbergweg                                                                                                | -1<br>+5    |
|   |                                                                                                                                   |             |
| 2 | Doseerlichten Laarderhoogweg - Hondsrugweg                                                                                        | - 2<br>+4   |
|   | Verkeerslicht                                                                                                                     | - 2<br>+4   |
|   | Rotondevorm                                                                                                                       | - 3<br>+3   |
|   | Voorrangsp plein (met voorsorteevakken linksaf)                                                                                   | - 3<br>+3   |
| 3 | Laarderhoogweg - Hondsrugweg 2x1 profiel met vanaf de Laarderhoogweg rechts-in. Vanaf de Hullenbergweg rechts en linksaf mogelijk | - 3<br>+3   |
|   | Spitsafsluiting Hullenbergweg                                                                                                     | - 3<br>+3   |
|   | Niets doen                                                                                                                        | - 4<br>+2   |
|   | Laarderhoogweg - Hondsrugweg 2x1 profiel (uitgaande van huidige vormgeving)                                                       | - 4<br>+2   |

Tabel: Beoordeling oplossingsrichtingen Hullenbergweg – Hondsrugweg

De beoordelingstabel laat zien dat maatregelen die het linksafslaand verkeer vanuit de Hullenbergweg niet meer toestaan het beste scoren in de beoordeling. Het alternatief met alleen rechtsaf vanaf de Hullenbergweg heeft hierin de minste aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie. De bouwfase biedt een mogelijk alternatief voor continuïteit op het kruispunt. Aangezien in deze fase (gedurende 2 tot 3 jaar) het kruispunt sowieso wordt aangepast naar 2x1 en de Hullenbergweg eenrichtingsverkeer wordt kan ervoor gekozen worden deze periode te verlengen tot aan de realisatie van het Hondsrugpark en daarmee de aanpassingen aan het kruispunt te beperken.

Wanneer het toch wenselijk is dat alle verkeersbewegingen op het kruispunt mogelijk moeten blijven, lijkt de realisatie van verkeerslichten het meest voor de hand te liggen. Op die manier is een veilige verkeersafwikkeling, ook in de tijdelijke situatie te garanderen.

De hiervoor beschreven verkeersproblematiek is dus oplosbaar. Het is alleen op dit moment nog niet duidelijk voor welke optie gekozen zal worden. Het overleg met alle betrokken partijen loopt momenteel nog. Uitsluitel is voor het indienen van de aanvraag ook nog niet duidelijk te zijn. Het is wel wenselijk als dat bij ter inzage legging van de ontwerpvergunning wel duidelijk is. Zo niet, dan kan er alsnog een voorwaarde opgenomen worden in de te verlenen vergunning.

### Parkeren

Het aantal geplande parkeerplekken voor auto's in de parkeergarage voldoet aan de minimum en maximum parkeernormen van de gemeente Amsterdam (zie volgende tabel). Er worden met 127 parkeerplaatsen meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan het minimum van 34 parkeerplaatsen, en minder dan het maximum van 277 parkeerplaatsen de parkeerbilans is in de bijlage opgenomen. De parkeergarage voldoet hiermee aan de vigerende parkeernormen van de gemeente Amsterdam.

De maximale parkeervraag treedt op in de werkdagavonden uitgaande van de minimum parkeernormen, omdat hierbij wordt uitgegaan dat kantoren geen parkeerplaatsen behoeven.

Bij de maximum parkeernormen treedt de maximum parkeervraag op in de werkdag ochtend en middag, met name doordat kantoren hier parkeerplaatsen behoeven. Uit de parkeerbalans in de bijlage kan worden geconcludeerd dat het geplande aantal parkeerplekken gelijk aan 127 zich binnen de bandbreedte bevindt, gegeven door het minimum (34 pp.) en het maximum (277 pp.). De parkeergarage voldoet hiermee aan de vigerende parkeernormen van de gemeente Amsterdam.

Voor fiets en scooter voldoen de geplande aantallen inparkende parkeerplekken aan de parkeernormen. Naast inparkende parkeerplekken zijn er parkeerplekken gepland in de openbare ruimte om de parkeerbehoefte van bezoekers op te vangen. Voor fietsen voldoet het aantal geplande parkeerplekken in de openbare ruimte. Voor scooters wordt volgens de richtlijnen van de gemeente Amsterdam aangeraden om twee parkeerplekken voor scooters te realiseren in de openbare ruimte.

| functie                      | omvang | min. norm | eenheid        | Fietsparkeerbehoefte inparkend |                 |                |               |               |            |                 |                |               |
|------------------------------|--------|-----------|----------------|--------------------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
|                              |        |           |                | zonder dubbel gebruik          | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | werkdag-nacht | Koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
| App. <50 m2                  | 24     | 2         | Per woning     | 48                             | 24              | 24             | 43            | 48            | 38         | 29              | 38             | 34            |
| App. 50-75 m2                | 66     | 3         | Per woning     | 198                            | 99              | 99             | 178           | 198           | 158        | 119             | 158            | 139           |
| App. 100 - 125 m2            | 12     | 5         | Per woning     | 60                             | 30              | 30             | 54            | 60            | 48         | 36              | 48             | 42            |
| Kantoren (Hullenbergweg 1-3) | 20.000 | 1,45      | Per 100 m2 bvo | 290                            | 290             | 290            | 15            | 0             | 0          | 0               | 0              | 0             |
| Parkeeraanbod                |        |           |                | 684                            | 684             | 684            | 684           | 684           | 684        | 684             | 684            | 684           |
| Totaal parkeervraag          |        |           |                | 596                            | 443             | 443            | 290           | 306           | 245        | 184             | 245            | 214           |
| Overshot/tekort              |        |           |                | 88                             | 241             | 241            | 394           | 378           | 439        | 500             | 439            | 470           |

Tabel: aantal benodigde inparkende parkeerplaatsen voor fietsen

| functie                              | omvang | min. norm | eenheid        | Scooterparkeerbehoefte inparkend |                 |                |               |               |            |                 |                |               |
|--------------------------------------|--------|-----------|----------------|----------------------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
|                                      |        |           |                | zonder dubbel gebruik            | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | werkdag-nacht | Koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
| App. <50 m2                          | 24     | 0,13      | Per woning     | 3                                | 2               | 2              | 3             | 3             | 2          | 2               | 2              | 2             |
| App. 50-75 m2                        | 66     | 0,13      | Per woning     | 9                                | 4               | 4              | 8             | 9             | 7          | 5               | 7              | 6             |
| App. 100 - 125 m2                    | 12     | 0,13      | Per woning     | 2                                | 1               | 1              | 1             | 2             | 1          | 1               | 1              | 1             |
| Kantoren (Hullenbergweg 1-3)         | 20.000 | 0,25      | Per 100 m2 bvo | 40                               | 40              | 40             | 2             | 0             | 0          | 0               | 0              | 0             |
| Parkeeraanbod                        |        |           |                | 85                               | 85              | 85             | 85            | 85            | 85         | 85              | 85             | 85            |
| Totaal parkeervraag (zonder Tricity) |        |           |                | 53                               | 46              | 46             | 13            | 13            | 10         | 7               | 10             | 9             |
| Overshot/tekort (zonder Tricity)     |        |           |                | 32                               | 39              | 39             | 72            | 72            | 75         | 78              | 75             | 76            |

Tabel: aantal benodigde inparkende parkeerplaatsen voor scooters

## 4.7. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) 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 project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project voorziet in duidelijk minder woningen of kantoren dan hiervoor genoemd. Daarnaast is uit het luchtkwaliteitsonderzoek van LBP SIGHT uit april 2021 gebleken, dat voldaan wordt aan de richtwaarden voor luchtkwaliteit. Voor zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) geldt dat de hoogste berekende concentraties ter hoogte van het project in 2021 0,5 g/m<sup>3</sup> boven de WHO-richtwaarde voor zeer fijn stof ligt en in 2030 1,2 g/m<sup>3</sup> onder de WHO richtwaarde. Daarbij geldt dat de gemeente Amsterdam er naar streeft om in 2030 aan deze WHO richtwaarde te voldoen. Op basis van de prognoses van de achtergrondconcentraties in 2030 wordt aan dit streven voldaan in het plangebied. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

#### Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

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

## **4.8. 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 juli 2018 is door onderzoeksbureau Aviv een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken, dat de projectlocatie buiten de zones van risicobronnen is gelegen, waarbinnen verantwoording van een eventuele toename van het groepsrisico verwacht wordt. Een verantwoording is dus niet nodig. Het zal wel worden voorgelegd aan de veiligheidsregio voor advies met betrekking tot onder andere de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op het spoorweg, en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

In 2021 is door onderzoeksbureau Aviv bevestigd, dat het onderzoek uit 2018 nog actueel is, omdat de rekenmodellen en het programma niet zijn gewijzigd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### **4.9. Ecologie en stikstofdepositie**

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

In september 2021 is door onderzoeksbureau Econsultancy een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de ontwikkelingen.

##### *Beschermde soorten*

Uit de resultaten van de quick scan is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, huismus en gierzwaluw is uit te sluiten op locatie. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk.

Op de planlocatie zijn algemeen voorkomende broedvogels te verwachten. De werkzaamheden moeten starten buiten de broedtijd. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

#### *Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland*

Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van ongeveer 6 kilometer van de planlocatie. Het project voorziet in de sloop van de huidige panden en in nieuwbouw op locatie. Voor het gebruik is in maart 2022 door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd (zie bijlage). Sinds 1 juli 2021 is de Wet stikstofdepositie en het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Ingevolge het nieuwe artikel 2.9a juncto artikel 2.5 Besluit stikstofreductie en natuurverbetering is stikstofdepositie vanwege bouw- en aanlegactiviteiten uitgezonderd van beoordeling. Derhalve is het beschouwen van de aanlegfase in deze situatie niet meer benodigd. Uit de berekeningen is gebleken dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de werkzaamheden, kunnen worden uitgesloten.

#### **4.10. Luchthavenindeliningsbesluit**

Het oorspronkelijke Luchthavenindeliningsbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindeliningsbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De maximum bouwhoogte conform het LIB vanwege de maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 64 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat uit van twee torens met een maximale hoogte van 43 respectievelijk 67,8 meter. In het kader van eerdere planvorming is op 7 juni 2018 door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een positief advies uitgegeven voor de toen beoogde bouwhoogte van 74 meter +NAP. Met het nu voorliggende bouwplan wordt duidelijk onder de goedgekeurde hoogte gebleven. Voor de volledigheid is in 2021 nogmaals advies gevraagd voor de nu voorziene bouwhoogte van 67,8 meter. Ook deze is akkoord. De ILT heeft op 16 juli 2021 een Verklaring van geen bezwaar afgegeven (zie bijlage).

#### **4.11. Behoeft**

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

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

#### *Woningen algemeen*

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de "Koers 2025" (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en teven te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

#### *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. De behoefte heeft zich vertaald in het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III', dat inzet op vooral de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen, aangevuld met sociale huurwoningen.

#### *Kantoren*

Het bestemmingsplan laat hier maximaal rond 7.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak toe. Door het project neemt dat met rond 13.000 m<sup>2</sup>. In de subparagraaf 'Kantorenstrategie' in paragraaf 3.5 werd al ingegaan op de (togenomen) behoefte aan nieuwe kantoren in Amsterdam. Daarnaast zijn door diverse transformatieprojecten in de omgeving al veel vierkante meters aan kantoren verdwenen. Door toevoeging van geschikte kantoorruimte, die voldoet aan de eisen van deze tijd wordt het kwalitatieve aanbod op peil gehouden.

#### *Voorzieningen*

De transformatie van een monofunctioneel kantorengedrag naar een levendig woon-werkgebied, gaat niet zonder ook de realisatie van voorzieningen. Het 'Strategiebesluit Amstel III' en het ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief voor dit gebied benadrukken dit.

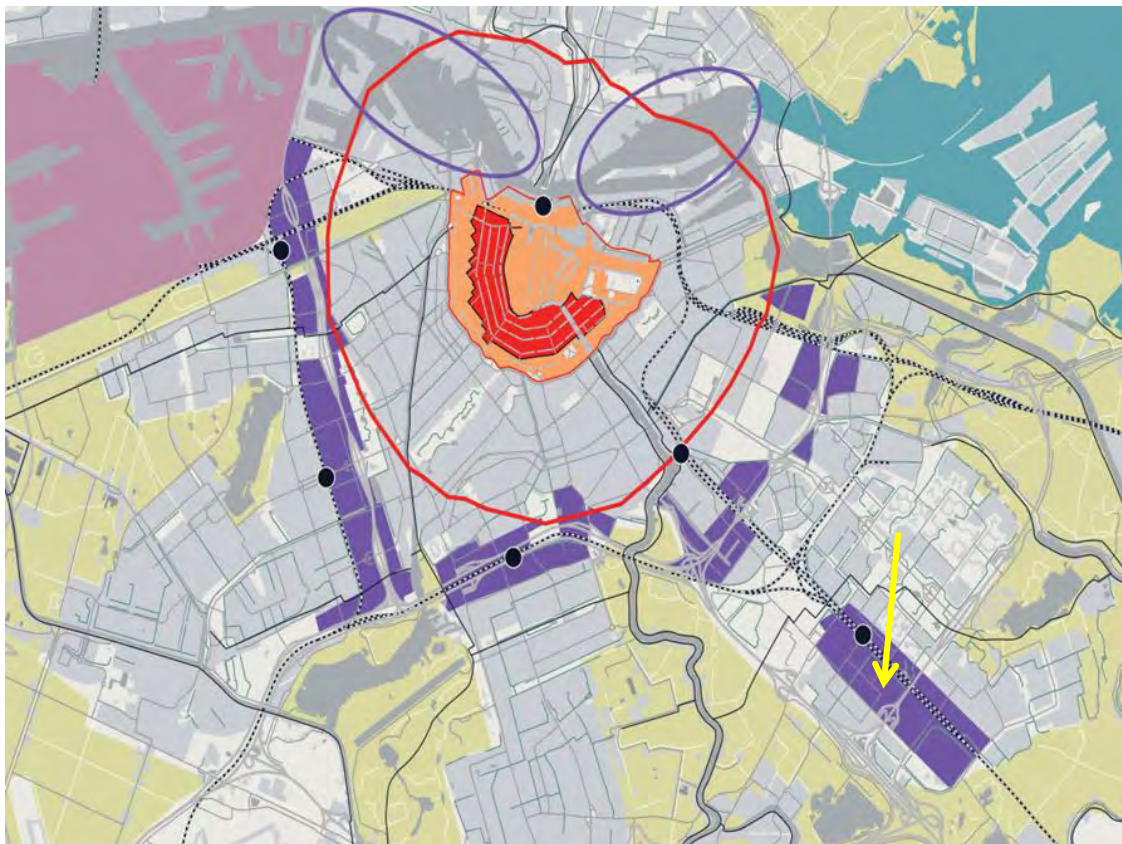
#### *Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied*

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.

#### 4.12. Hoogbouw

Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool. Gebouwen vanaf 30 meter worden aangemerkt als hoogbouw.

Op onderstaande afbeelding is met een gele pijl de projectlocatie weergegeven op een uitsnede van de Toetskaart uit het Hoogbouwbeleid. De locatie ligt binnen de zone langs infrastructurele bundel (paarse vlakken). Dit is een gebied waar hoogbouw wordt gestimuleerd.



Zoals in paragraaf 3.5 reeds vermeld is een Hoogbouw Effectrapportage (HER) op deze locatie niet verplicht. Dit omdat het een stimuleringsgebied is voor hoogbouw. Voor de volledigheid is in deze paragraaf wel ingegaan op alle in het kader van een HER relevante onderdelen ingegaan.

##### Inpassing stedelijk landschap

In september 2021 heeft bureau de Architecten Cie. een stedelijk landschappelijk inpassing opgesteld (zie bijlage). Hierin is uitgebreid aangetoond dat zich de hoogbouw goed in deze hoogstedelijke omgeving voegt, die gekenmerkt wordt door functiemenging en veel hoogbouw. Zowel het volume als het programma past op deze plek. In de inpassing wordt ook ingegaan om materialisering en bouwmethodiek.



Afbeelding: toekomstbeeld Amstel III (project met gele pijl aangewezen)



Afbeelding Ruby Gardens gezien vanuit het toekomstige Hondsrugpark

Geconcludeerd wordt dat zich de nieuwe hoogbouw goed voegt in het stedelijke landschap en past bij het (toekomstige) beeld van Amstel III.

#### Uitzicht en privacy

In de bestaande situatie zijn er naast kantoren, hotels en bedrijven door transformatie en nieuwbouw ook woningen gerealiseerd. De aspecten uitzicht en privacy zijn met name van belang

voor de woonfunctie. De afstand tussen het project en deze woningen is minimaal 30-45 meter, waardoor de nieuwbouw slechts een beperkte invloed zal hebben op uitzicht en privacy. De afstand is groot voor een hoogstedelijke situatie, zoals dat hier het geval is. Privacy is hier altijd al beperkt. Met betrekking tot het aspect uitzicht kan vermeld worden dat ook in de huidige situatie al geen sprake is van een vrij uitzicht. Er is reeds kantorenbebouwing aanwezig. Door de nieuwbouw zal het uitzicht dan ook niet onaanvaardbaar worden aangetast. De kwaliteit van de bebouwing zal duidelijk verbeteren, zodat ook de kwaliteit van het uitzicht zal verbeteren.

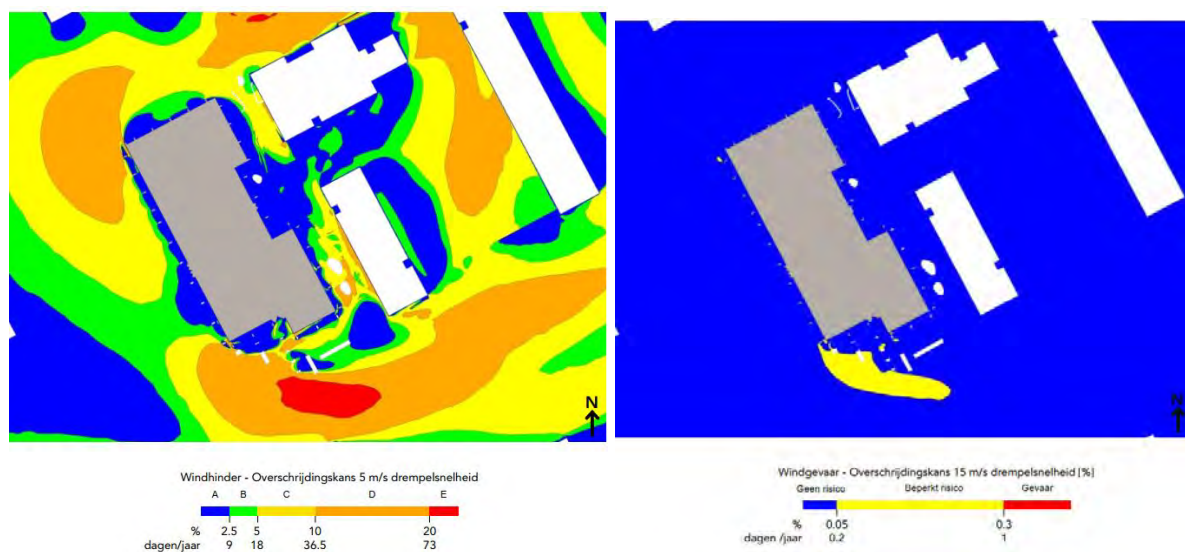
Sprake van het onevenredige uitzichtbeperking of beperking van privacy is er niet. Deze zijn beiden in de huidige hoogstedelijke omgeving al beperkt. Voor bedrijven en kantoren is vooral de zichtbaarheid vanuit de omgeving van belang. Ook hier geldt, dat deze niet onaanvaardbaar wordt aangetast. De huidige bebouwing zorgt al voor een beperking van de zichtbaarheid van objecten in de omgeving.

#### Effecten van de hoogbouw op de windhinder

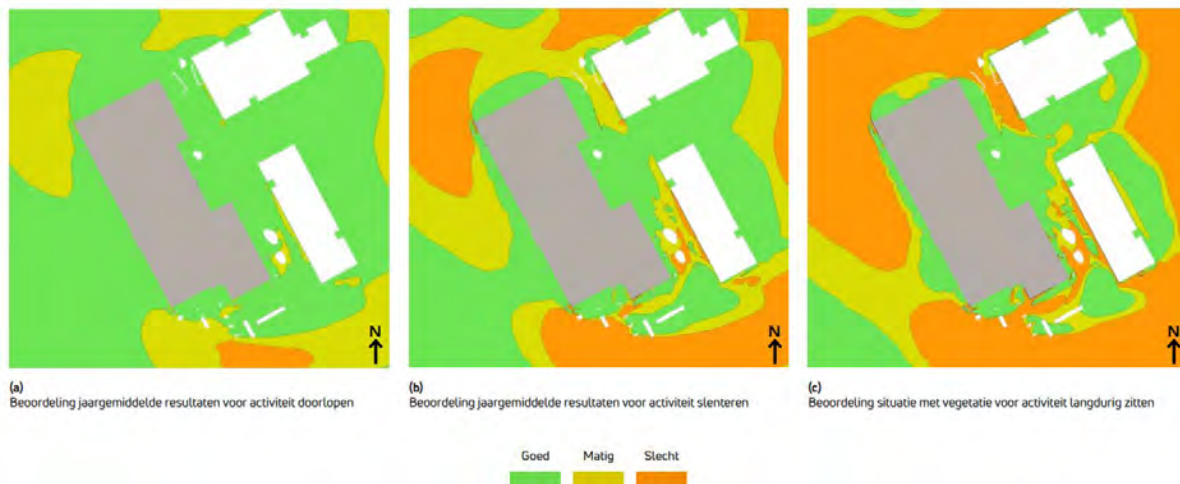
In augustus 2021 is door onderzoeksbureau Actieflow een CFD-studie windhinder en windgevaar uitgevoerd (zie bijlage).

Het windklimaat nabij de vervangende nieuwbouw van het onderhavige project is aan de hand van CFD-simulaties geanalyseerd. Deze analyse geeft inzicht in windhinder en windgevaar voor voetgangers. Dit is inzichtelijk gemaakt conform de Nederlandse norm NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'.

In het ontwerp zijn enkele maatregelen opgenomen om het windklimaat te verbeteren. Dit betreft de arcade in de plint, de set-back tussen de plint en de hogere volumes, en het aanpassen van het landschapson ontwerp inclusief vegetatie gekenmerkt als wintergroen op de Plaza. De resultaten laten zien dat de genomen maatregelen een zichtbaar positief effect hebben. Dit leidt tot een luwe zone onder de arcade waar comfortabel en veilig verblijf mogelijk is.



Afbeeldingen: Windhinder (links) en windgevaar (rechts)



Afbeeldingen: Windcomfort beoordeling per activiteit

Aanbevolen wordt om de verkeersroute voor voetgangers onder de arcade te leggen. Daarnaast heeft het aangepaste landschapontwerp een positief effect op het windklimaat op de Plaza, aan de voorzijde van het gebouw, als tussen de gebouwen in en aan de kant van het Bullewijkpad. Er treedt een meer gevarieerd windklimaat op, overwegend gekenmerkt door klasse A, B en C. Op sommige locaties is echter nog wel een klasse D aanwezig. Op de rijweg van de Hullenbergweg is er ook nog een zone met windhinderklasse E aanwezig. Zolang dit niet als overstreekplaats kan worden gebruikt kan dit worden geaccepteerd. Het risico op windgevaar is verder beperkt tot enkele locaties met een beperkt risico. Dit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

#### Effecten van de hoogbouw op bezonning

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 planschadegevoelige objecten afneemt. Hierbij is te melden dat het aspect bezonning met name van belang is bij woningen en bij kantoren anders gewaardeerd wordt. Waar schaduw bij woningen als nadelig kan worden gezien geldt dat in kantoorgebouwen direct zonlicht ook hinderlijk kan zijn (inschijnend bij laagstaande zon) en ongunstig voor de klimaatbeheersing. Het benutten van of weren van de zoninstraling is van invloed op het energieverbruik. Voor kantoren zal dit meestal leiden tot minder koelbehoefte.

#### *TNO*

Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning 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 bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning 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 bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

#### *Bezonningsstudie*

In augustus 2021 is door bureau de Architecten Cie. een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage).



*Afbeeldingen: bezonning huidige BP (links) en project (rechts) op 21 maart 16 uur*



*Afbeeldingen: bezonning huidige BP (links) en project (rechts) op 21 juni 16 uur*

Hieruit is gebleken, dat het project een effect heeft op de bezonning van objecten in de directe omgeving. Dit effect is vooral beperkt op de direct aangrenzende bebouwing van Tricity en OZO Hotels Arena. Het effect is over het algemeen beperkt, want ook in de huidige situatie is er reeds sprake van schaduwwerking door de aanwezige bebouwing. Er wordt door het project voldaan aan de strenge norm van het TNO. Het effect van de nieuwbouw op de omgeving is aanvaardbaar.

#### Conclusie

Uit de voorafgaande is gebleken dat de beoogde hoogbouw goed inpasbaar is op de onderhavige locatie. De effecten op de omgeving zijn aanvaardbaar.

#### 4.13. Duurzaamheid

In het ontwerp van Ruby Gardens wordt er gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk gebouw in een zo duurzaam mogelijke omgeving. Ruby Gardens sluit naadloos aan op de bestaande groene buurtcampus van Tricity. De huidige groene binnentuin is het middelpunt wat betreft de duurzame omgeving. Qua gebouw-gebonden duurzaamheid zal de nieuwbouw van Ruby Gardens voldoen aan de eisen volgens BENG 2021(bouwbesluit). Hierbij wordt er gebruik gemaakt van een eigen warmte-koudeopslag (WKO) en worden er zonnepanelen toegepast op zowel het kantoor- als het woongebouw. Aanvullend daarop heeft de ontwikkelaar de ambitie om de daken van de gebouwen rainproof te maken, de biodiversiteit zoveel mogelijk te versterken en zoveel als mogelijk natuurinclusief te bouwen.

Daarnaast speelt circulariteit een belangrijke rol in het project Ruby Gardens. Het kantoorgebouw van Ruby Gardens wordt LEED Platinum gecertificeerd en WELL Gold gecertificeerd op het onderdeel Core. Door samenvoeging van de kwaliteiten van Ruby Gardens en Tricity vindt een prachtige synergie en versterking plaats op alle aspecten als het gaat om duurzaamheid, rainproof, biodiversiteit, natuurinclusief bouwen en circulair bouwen. Zo ontstaat een aaneenschakeling van tuinen in combinatie met het de centrale multifunctionele begane grond van het nieuwe kantoorgebouw, het toekomstige Hondsrugpark en de vergroening van het Bullewijkpad. Dit is dan ook onze inspiratie geweest voor de naam "Ruby Gardens".

##### *Rainproof*

Eind 2019 is de binnentuin van Tricity gecertificeerd als een van de grotere rainproof daken (circa 6.000 m<sup>2</sup>) van Amsterdam (<https://www.rainproof.nl/rainproof-dakhullenbergweg>). De binnentuin van Tricity wordt voor een deel doorgezet op het kavel van Ruby Gardens, waardoor ook hier een aanzienlijk deel van het regenwater kan worden gebufferd. Aanvullend daarop zullen de daken van de nieuwe gebouwen rainproof worden uitgevoerd door deze zoveel mogelijk te voorzien van groen. Hierdoor krijgen de daken een waterbergende werking. Het toepassen van een grijswatersysteem wordt verkend en zal mogelijk helpen om overbelasting op het riool te voorkomen.

##### *Biodiversiteit*

Het ontwerp van Ruby Gardens sluit naadloos aan op de bestaande groene campus van Tricity. Het hart van deze campus bestaat uit een grote groene tuin met inheemse en ecologische voorzieningen om lokale diersoorten te ondersteunen, zoals broedkasten voor diverse soorten vogels als kauwen, spreeuwen en mezen. De tuin van Tricity zal worden doorgetrokken op het kavel van Ruby Gardens. Hier zal door middel van een hellende tuin een overgang worden gemaakt van het verhoogde maaiveld naar de vlakke omgeving. Door de helling is het bovendien mogelijk een dikker zandpakket aan te brengen, waardoor er kans is om ook grotere inheemse boomsoorten te laten groeien wat de diversiteit ten goede komt. Daarnaast zal de biodiversiteit verder versterkt worden door gebruikmaking van:

- Nestkasten voor vogels, vleermuizen etc;
- Toepassen van inheemse soorten bomen, struiken en planten;
- Toepassen van een groen sedumdak bovenop de plinten van de gebouwen.

### *Natuurinclusief Bouwen*

Door de biodiversiteit zoveel mogelijk te versterken en door het rainproof maken van de daken en de tuin, is hier al sprake van natuurinclusief aan het bouwen. Om de natuurinclusiviteit op optimale wijze in het plan te kunnen integreren zal in de verdere planvorming:

- een stadsecoloog geconsulteerd worden voor aanvullende adviezen m.b.t. het versterken van de biodiversiteit; en
- de natuur inclusieve principes ook in het interieur zoveel mogelijk tot uitdrukking komen, bijvoorbeeld door een groene wand.

### *Circulair Bouwen*

Circulair betekent hergebruikt en herbruikbaar, op component- en materiaalniveau. Op deze praktische wijze wordt ook hiernaar de circulariteit van Ruby Gardens gekeken. Qua hergebruikte materialen is het de ambitie om gebruik te maken van de al aanwezige materialen in het bestaande gebouw Ruby Point. Een voorbeeld is het hergebruiken van de bestaande gevelbekleding van natuursteen. Het plan is om te verkennen hoe dit product terug kan komen in de vloeren van de entreehallen en de publieke functies in de plint. Daarnaast zullen de materialen uit het bestaande gebouw die niet kunnen worden hergebruikt, aangeboden worden voor hergebruik in andere circulaire projecten. Om Ruby Gardens zo goed mogelijk herbruikbaar te maken voor de toekomst, zal onderscheid gemaakt worden tussen onderdelen die lang meegaan, en onderdelen die in de levensduur van het bouwwerk eens of vaker vervangen of getransformeerd zullen worden. Als deze onderdelen goed te scheiden zijn dan wordt er niets onnodig weggedaan en kan een maximale circulariteit bereikt worden. Gestreefd wordt na een eeuwig bruikbaar casco, waarin flexibiliteit voor de inbouw mogelijk is. Een efficiënte en repeterende maatvoering van de draagconstructie en de gevels maken het gebouw geschikt voor wisselingen qua gebruik.

Het gebouw zal opgebouwd worden uit hoofdzakelijk prefab onderdelen: geen snijverliezen, minder afval en een snellere bouwtijd. Prefab betekent in dit geval ook (deels) demontabel. Dat betekent dat onderdelen schadevrij te oogsten zijn na de gebruiksduur, en dus een tweede leven tegemoet kunnen zien.

Om goed inzichtelijk te maken welke materialen er op welke wijze in het gebouw zijn verwerkt, wordt gebruik gemaakt van 3D BIM-software. De Architecten Cie. heeft unieke eigen software ontwikkeld: circular.cloud. Hiermee kan een materialenpaspoort van het gebouw gegenereerd worden, waarin alle materialen en producten zijn opgenomen. Op deze wijze wordt vastgelegd wat de waarde van de afzonderlijke onderdelen van het gebouw is. Het gebouw werkt als een grondstoffenbank waaruit in de toekomst materialen geoogst kunnen worden.

#### **4.14. Milieueffectrapportage**

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

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

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

De voorliggende ontwikkeling betreft de transformatie van kantoren door sloop en nieuwbouw naar 102 huurwoningen en 20.099 m<sup>2</sup> bvo aan kantoren worden gerealiseerd en op de begane grond wordt 1.353 m<sup>2</sup> bvo deels publieke functies en voorzieningen gerealiseerd. Het vloeroppervlak neemt hierdoor duidelijk toe. Ook de bouwhoogte neemt duidelijk toe. Gezien de aard en omvang van de toename van het bouwvolume is er sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is daarom ook een MER Aanmeldnotitie opgesteld. Hierover is op 27 januari 2022 een positief besluit genomen (zie bijlage)

## **5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid**

### **5.1. Eigendomsverhoudingen**

De gronden waar het project plaats zal vinden zijn uitgegeven in erfpacht. Er wordt nog een onbebouwde strook van TriCity toevoegen aan dit project, feitelijk zodat de garage volledig op het te ontwikkelen perceel komt te liggen. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan. De eventueel door de gemeente te verhalen kosten worden via de erfpachtaanbieding verhaald.

### **5.2. Economische uitvoerbaarheid**

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

### **5.3. Planschade**

Er wordt nog een planschadeanalyse uitgevoerd. Vervolgens wordt tussen de gemeente en de initiatiefnemer een planschade overeenkomst gesloten, waarin afspraken worden gemaakt over de vergoeding van eventueel optredende planschade. Deze overeenkomst wordt als bijlage opgenomen bij de ROK.

## 6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld omdat er ten behoeve van het project 'Ruby Gardens' aan de Hullenbergweg 1-3 op enkele punten wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. Per afwijking van het bestemmingsplan wordt hierna een motivering gegeven waarom afwijking op dat punt aanvaardbaar is.

*Het realiseren van woningen en daardoor dus tevens een geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (woningen)*

Al in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam (2011), het Strategiebesluit Amstel III (2011), de nota Koers 2025 en het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III, kantorenstrategie' is transformatie van het gebied voorzien waarbij woningen worden toegevoegd. Het realiseren van de woningen past binnen deze gemeentelijke beleidskaders.

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

*Het overschrijden van het maximum bvo kantoren 6.957 m<sup>2</sup>*

Op de nu te herontwikkelen projectlocatie bevond zich een kantoorvloeroppervlak van 6.957 m<sup>2</sup> bvo.

Het nu voorliggende bouwplan omvat 20.099 m<sup>2</sup> bvo aan kantoorruimten. Door de transformatie van diverse kantoren in de omgeving is de omvang aan kantoren in de afgelopen jaren afgenomen. Daarnaast voldoet een groot aantal van de aanwezige kantoren niet meer aan de eisen van deze tijd. Het is daarom ook nodig om nieuwe kantoren aan de markt toe te voeren, waardoor het kantorenbestand op peil wordt gehouden, zodat wordt voldaan aan de ontwikkelstrategie van Amstel III.

*Het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ten behoeve van wonen*

Het geldende bestemmingsplan laat fietsparkeren binnen de bestemming 'Gemengd' niet bij recht toe maar gezien het beleid mag verondersteld worden dat geen sprake is van een ongewenst / onaanvaardbaar gebruik van gronden en gebouwen. Autoparkeren en fietsparkeren is verbonden aan de functies in het pand, waaronder ook de woonfunctie. Het beleid is erop gericht om het

gebruik van de fiets te stimuleren en het aantal parkeerplaatsen voor auto's te reguleren. Aan dit beleid wordt met de voorliggende ontwikkeling voldaan.

#### *Overschrijding maximum bebouwingspercentage*

Door het bouwen van de hoogbouw wordt het toegelaten bebouwingspercentage overschreden tot maximaal 100%. Het te realiseren bouwvolume dat de overschrijding veroorzaakt is stedenbouwkundig inpasbaar. Het realiseren van gebouwen in hoge dichtheden maakt het mogelijk dat de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut en zoveel mogelijk woningen, werkfuncties en voorzieningen kunnen worden gerealiseerd op de beschikbare ruimte.

#### *Overschrijding maximum bouwhoogte*

Het overschrijden van de toegestane bouwhoogte past binnen het beleidskader van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 3.5) om in de zone langs het spoor en rond de belangrijke OV knooppunten, waar het bouwplan is gesitueerd, het bouwen in hoge dichtheden en tot grote bouwhoogten (rond of ruim boven 100 meter) te stimuleren. Uit de hoogbouw effect analyse en de hierbij horende stedelijke landschapsinpassing is gebleken dat de hoogbouw zich goed in de omgeving voegt en een aanvaardbare stedenbouwkundige situatie en een aanvaardbaar woon- en leefmilieu wordt gerealiseerd. Ook in het kader van het Luchthavenindelingbesluit is gebleken dat tegen de hoogte geen bezwaar is.

Dit draagt ook bij aan de gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een substantieel aantal extra woningen, behoud van werkgelegenheid en het bieden van een passend voorzieningenniveau.

#### *Het realiseren van een kelder*

Het realiseren van een kelder is in strijd met het recentelijk vastgestelde paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'. Geohydrologisch onderzoek heeft voldoende aangetoond dat de realisatie van een kelder niet tot problemen zal leiden, zodat deze afwijking aanvaardbaar is.

#### *Conclusie*

Bij het voorliggende project gaat het om een wenselijke ontwikkeling. Het voornemen is getoetst aan alle relevante omgevings- en milieuaspecten. Er worden geen negatieve effecten verwacht. Ook past het voornemen binnen de beleidskaders van alle relevante overheden. Er is sprake van goede ruimtelijke ordening, zodat een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend kan worden.