

Ruimtelijke onderbouwing

Project Laanderpoort, Bijlmerdreef 98-102 te Amsterdam Zuidoost



Versie: 1 april 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding en doelstelling.....	4
1.2.	Ligging en begrenzing van het project.....	5
2.	Het project	6
2.1.	Beschrijving bestaande situatie	6
2.2.	Projectbeschrijving	8
3.	Planologisch kader	12
3.1.	Geldende bestemmingsplannen.....	12
3.2.	Afwijking van het bestemmingsplan.....	13
4.	Beleidskader	15
4.1.	Rijksbeleid.....	15
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	16
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	18
5.	Bouwenvelop Laanderpoort	23
6.	Omgevingsaspecten.....	27
6.1.	Verkeer en parkeren	27
6.2.	Bodem.....	30
6.3.	Geluidhinder	30
6.4.	Luchtkwaliteit	30
6.5.	Externe veiligheid	31
6.6.	Water	32
6.7.	Archeologie en cultuurhistorie	33
6.8.	Ecologie en stikstofdepositie	33
6.9.	Duurzaamheid.....	35
6.10.	Milieuzonering	36
6.11.	Luchthavenindelingsbesluit	37
6.12.	Bezonning	38
6.13.	Windhinder	39
6.14.	Planschadeanalyse	40
6.15.	Ladder voor duurzame verstedelijking	41
6.16.	Milieu Effect Rapportage (MER)	42
7.	Uitvoerbaarheid.....	44
7.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44

7.2. Economische uitvoerbaarheid	44
8. Conclusie	45

Bijlagen:

1	Definitief Bouwenvelop Laanderpoort (20 oktober 2020)
2	Ontsluiting parkeergarages Larch / Cedar, SWECO (1 maart 2022)
3	Externe veiligheid, AVIV (8 november 2021)
4	Vorbereiding Verantwoording Groepsrisico, AVIV (2 december 2021)
5	Geohydrologisch onderzoek, Loots Grondwatertechniek (22 januari 2022)
6	Quickscan natuurwaardenonderzoek, Natuurbank Overijssel (21 februari 2021)
7	Nader onderzoek ecologie, Lycens (1 oktober 2021)
8	Stikstofdepositie, Lycens (8 februari 2022)
9	Bezonningsstudie, DGMR (3 december 2021)
10	Windhinderonderzoek, DGMR Bouw B.V. (15 maart 2021)
11	Aanmeldnotitie MER, Van Riezen & Partners (1 april 2022)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de herontwikkeling van het kantoorgebouw Laanderpoort op het perceel Bijlmerdreef 98-102 te Amsterdam Zuidoost. De huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw met een totaal maximum bruto vloeroppervlak (bvo) van rond 43.500 m², waarvan circa 42.000 m² voor kantoren, circa 250 m² horeca en circa 1.100 voor sportvoorzieningen. Daarnaast wordt voorzien in een parkeergarage en fietsenstallingen met een oppervlak van rond 5.700 m². Het nieuwe gebouw komt naast het bestaande Cedar-kantoor van ING aan de Bijlmerdreef. ING wordt de grootste huurder van het gebouw. Daarnaast komt er ook ruimte voor lokale ondernemers en er komen sportvoorzieningen en horeca waar ook buurtbewoners gebruik van kunnen maken. Tenslotte voorziet het project in een parkeergarage met 198 parkeerplaatsen en meerdere inpandige fietsenstallingen.

Het voornemen past in de doelstelling dat voor ogen wordt gehouden met het gebied ArenAPoort als ontwikkelingszone met metropolitane potenties. De ambitie om dit centrumgebied van Zuidoost verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied' met gemengde functies.

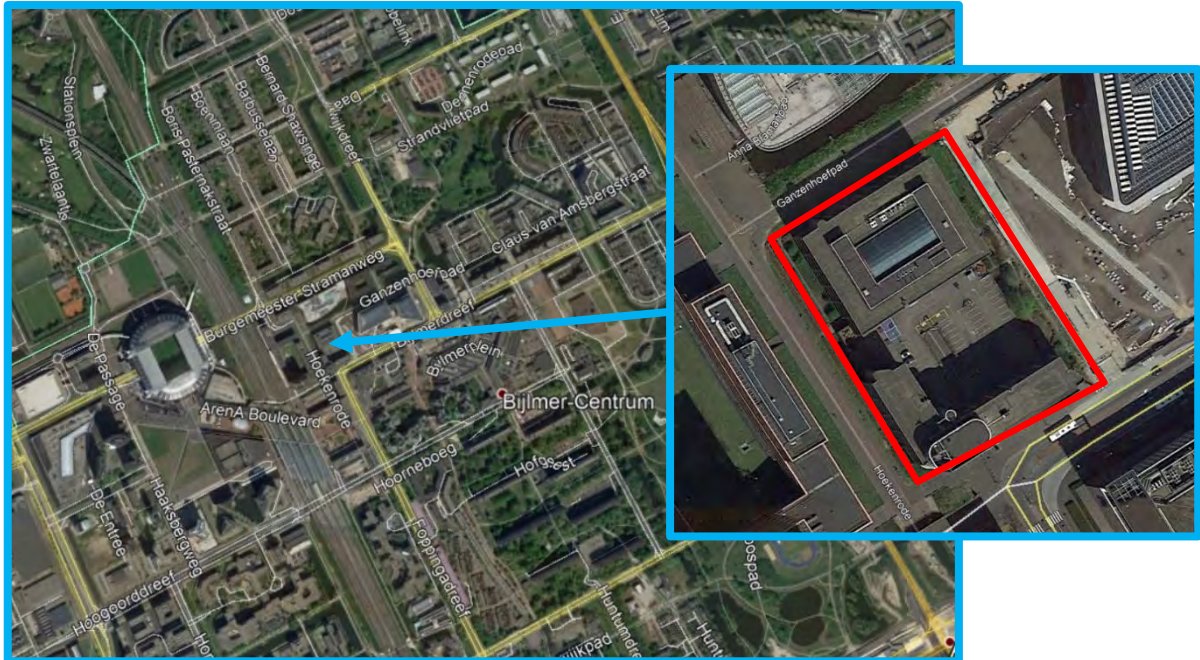
Het gebouw kan niet worden gebouwd binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen zal een afwijkingsprocedure op grond van de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

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

Voorts is in december 2021 op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017 een aanmeldingsnotitie MER opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat door het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hoeven te worden verwacht (zie ook paragraaf 6.16).

1.2. Ligging en begrenzing van het project

De projectlocatie aan de Bijlmerdreef 98-102 bevindt zich aan de noordwestrand van het winkelcentrum De Amsterdamse Poort in Amsterdam Zuidoost. In volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie

Aan de zuidzijde wordt de projectlocatie begrenst door de Bijlmerdreef, aan de westzijde door het fietspad Hoekenrode, aan de noordzijde door het Ganzenhoefpad en aan de oostzijde door het Cedar-kantoor van ING.

2. Het project

2.1. Beschrijving bestaande situatie

ArenAPoort is een uniek deel van de stad, dat aan weerszijden van station Amsterdam Bijlmer ArenaA ligt. Aan de westzijde van het spoor herbergt het gebied het grootste uitgaanscentrum van Nederland met grote publiekstrekkingen als AFAS Live, de Ziggo Dome, Pathé ArenA en de Johan Cruijff ArenA. Ook staan hier veel kantoren en grootschalige detailhandel zoals Villa ArenA. Aan de oostzijde van het spoor ligt de Amsterdamse Poort, met zijn vele winkels en voorzieningen als de bibliotheek, de multiculturele warenmarkt op het Anton de Komplein, de Shopperhal en de woningen bovenop het winkelcentrum.



Afbeelding: projectlocatie in de omgeving

De onderhavige projectlocatie ligt in het deelgebied CUMULUS Park van het ArenAPoort gebied, direct ten noordwesten van het winkelgebied Amsterdamse Poort.

Gebouw

In de huidige situatie bevindt zich op de projectlocatie twee kantoorgebouwen uit 1981 met over het grootste deel 4 tot 5 bouwlagen en maximaal 6 bouwlagen aan de Bijlmerdreef met een bouwhoogte van maximaal 24 meter. Op alle bouwlagen bevinden zich kantoorruimten. Op het

binnenterrein, tussen de twee gebouwen, bevindt zich een parkeerterrein dat via een onderdoorgang vanuit de Bijlmerdreef wordt ontsloten.



Afbeelding: zicht op de huidige bebouwing vanuit het zuiden (Hoekenrode)

Het bvo van de bebouwing bedraagt rond 13.000 m².

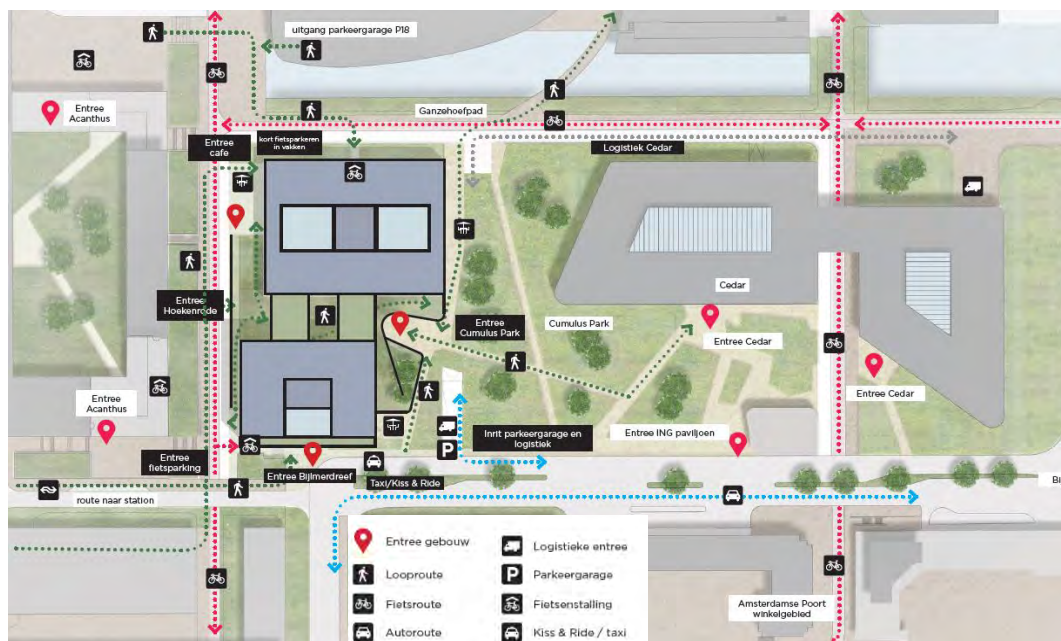


Afbeelding: zicht op de huidige bebouwing en het parkeerterrein vanuit de Bijlmerdreef

2.2. Projectbeschrijving

Situatie

Het bouwplan voorziet in de nieuwbouw van een kantoorgebouw met twee aan elkaar verbonden volumes. Het gebouw wordt ingebed in het landschap, door het park tussen de bouwdelen door te laten lopen, via een opgetild groen dak. Het gebouw sluit aan op de context door entrees aan alle zijden en op de diverse straatniveaus. Parkeren gebeurt ondergronds en inpandig, zodat er maximaal ruimte is voor groen.



Afbeelding: nieuwe situatie en inbedding in de omgeving

Bouwvolume

Het gebouw is opgebouwd uit een (semi) publieke plint en een hoog en laag volume die met bruggen met elkaar verbonden zijn. Onder deze bruggen wordt het landschap van het park doorgetrokken.



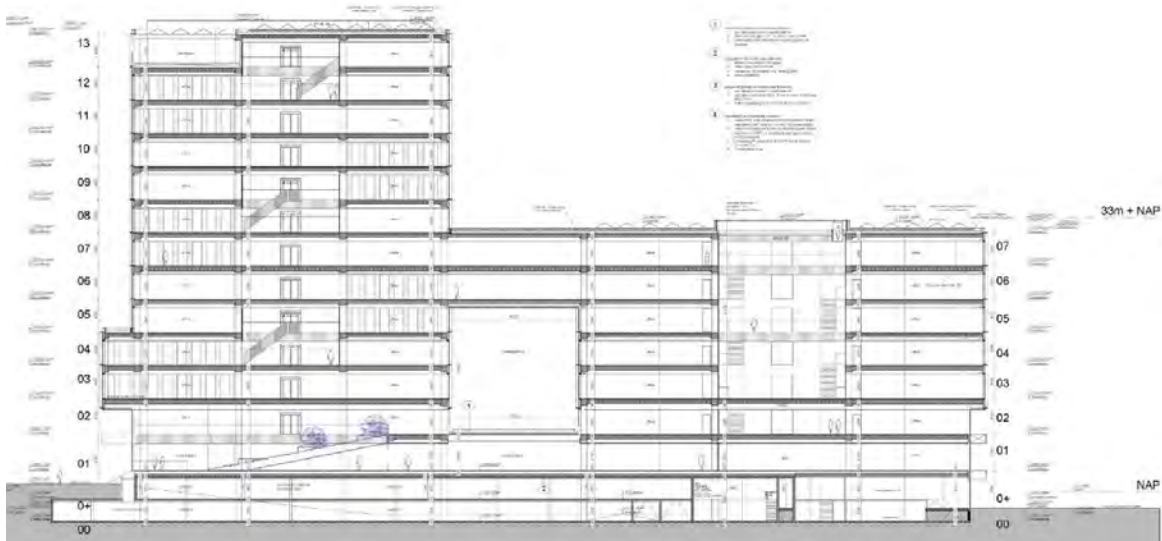
Afbeelding: nieuwe situatie



Afbeeldingen: impressie nieuwbouw met hoge plint

De begane grond, dreef niveau en eerste verdieping zijn met grote trappen met elkaar verbonden. Hier bevinden zich de publieke functies van het gebouw en is er veel plek voor ontmoetingen. Het gebouw is alzijdig ontworpen en krijgt aan alle kanten entrees. Zo ontstaat er geen achterkant van het gebouw en kunnen de gebruikers van alle verschillende maaivelden (fietspad, dreef, park) eenvoudig het gebouw binnenkomen.

De bouwhoogte varieert over het algemeen tussen 33 +NAP en 56,8 +NAP.



Afbeelding: doorsnede nieuwbouw

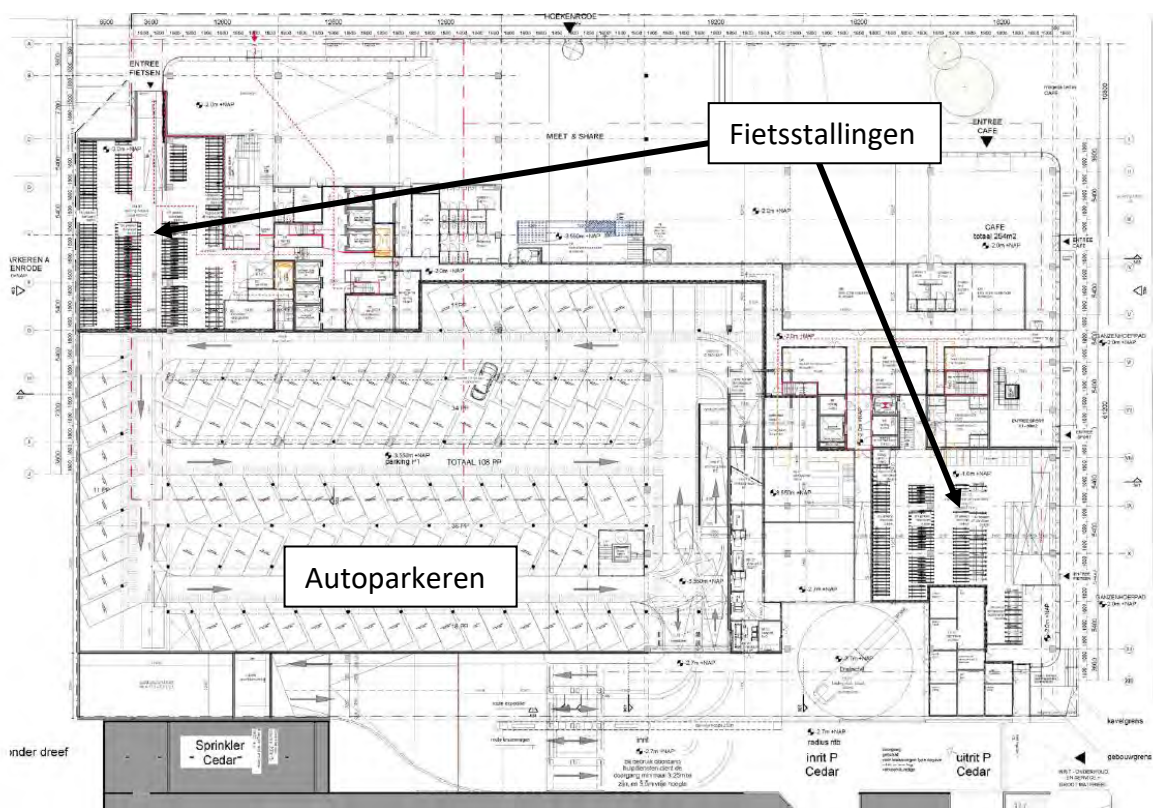
Programma

Het project voorziet in rond 42.000 m² (bvo) aan kantoorruimte, rond 1.100 m² (bvo) aan sportvoorzieningen en rond 250 m² (bvo) aan horeca. In totaal heeft de nieuwbouw een omvang van rond 43.500 m² (inclusief technische ruimten).

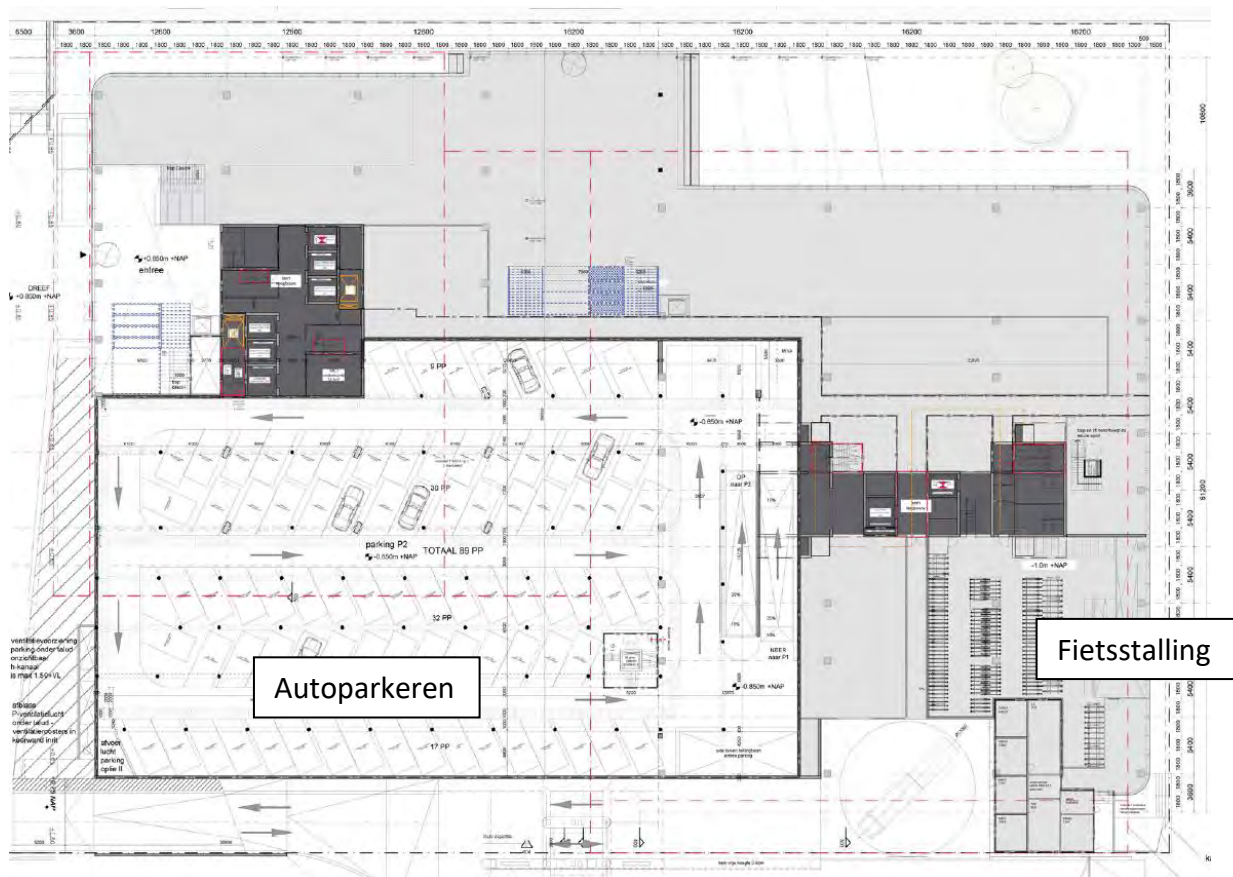
Het grootste deel van het nieuwe gebouw wordt verhuurd aan ING. Daarnaast komt er in een deel van het gebouw flexibele kantoorruimte voor lokale ondernemers en start-ups die zich in Zuidoost willen vestigen. Zo kunnen ook ZZP-ers en freelancers uit Zuidoost hier terecht voor werkruimte en gemeenschappelijke kantoorvoorzieningen.

Parkeren

Onder het gebouw komt een parkeergarage voor maximaal 198 parkeerplaatsen en diverse fietsenstallingen voor in totaal rond 900 fietsparkeerplekken. De parkeergarage en fietsenstallingen hebben een omvang van 5.700 m² (bvo).



Afbeelding: autoparkeergarage en fietsenstalling op begane grond, niveau Hoekenrode



Afbeelding: autoparkeergarage en fietsenstalling op dreefniveau

Openbare ruimte publiek toegankelijk

De openbare ruimte rondom het nieuwe gebouw wordt toegankelijk voor publiek en sluit straks goed aan bij de Bijlmerdreef, die op korte termijn vernieuwd gaat worden.

Het gebied is nu nog vooral op auto's gericht en slecht bereikbaar voor voetgangers. De ambitie is juist om het gebied ter hoogte van winkelcentrum Amsterdamse Poort aantrekkelijker te maken met meer groen en meer ruimte voor voetgangers.

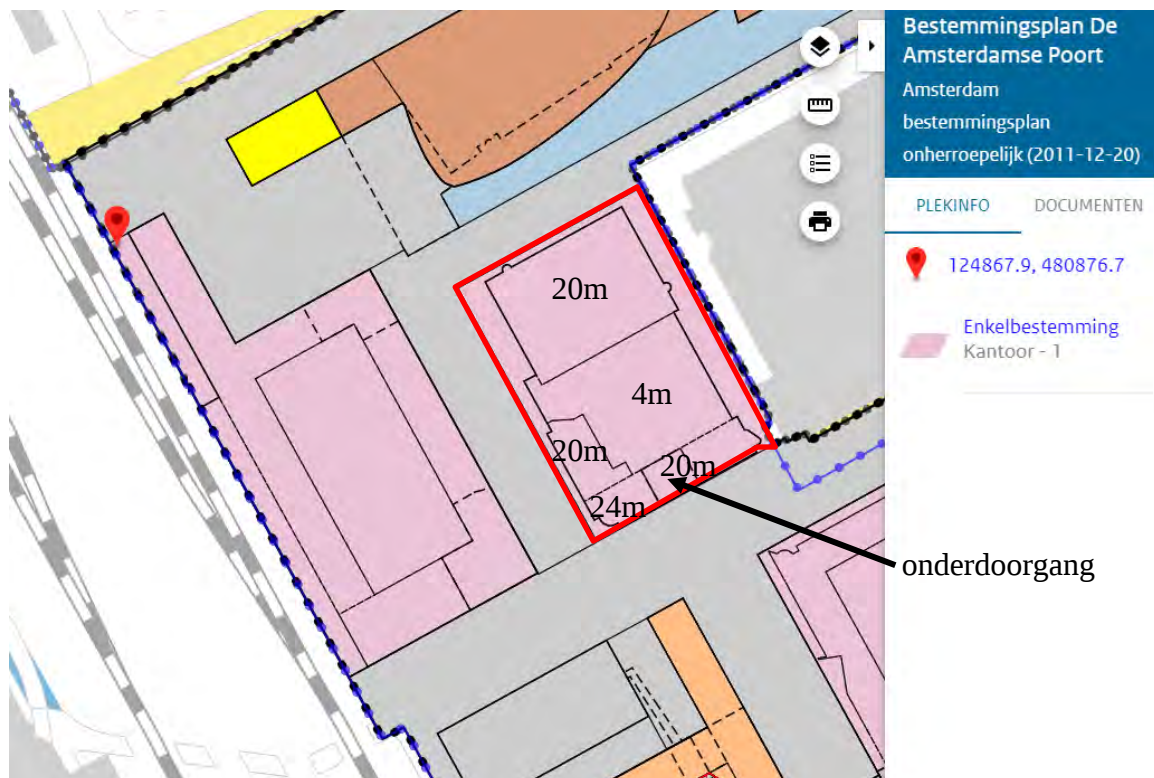
Door de transformatie van ander objecten in de omgeving tot bijvoorbeeld woningen, zoals dat in het Zandkasteel is gebeurd, zijn de afgelopen jaren veel vierkante meters aan kantoorruimte verdwenen. De sloop en nieuwbouw van de huidige kantoorbebouwing zorgt voor een kwaliteitsverbetering van de bebouwing en het op peil houden van geschikte kantoorruimte in het gebied. Dit geeft een impuls aan de versterking van het gebied en ook de versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort en de daar aanwezige horeca.

3. Planologisch kader

3.1. Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan 'De Amsterdamse Poort'

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



Afbeelding: uitsnede vigerend bestemmingsplan, projectlocatie rood omrand

De gronden van de projectlocatie hebben de bestemming 'Kantoor - 1'. Hier zijn kantoren in alle bouwlagen toegestaan. Het aantal vierkante meters is verder niet direct beperkt. Indirect is dat wél door de maximale bebouwingsmogelijkheden gedaan. Op basis hiervan zijn ongeveer 13.000 m² aan kantoren mogelijk en dus toegestaan. Daarnaast zijn er gebouwde parkeervoorzieningen in de kelder, het souterrain, de eerste en tweede bouwlaag toegestaan. Verder zijn betreffende gronden ook bestemd voor laad- en losvoorzieningen, tuinen en erven, verkeersareaal, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden met een bouwhoogte van 4 tot maximaal 24 meter. Aan de voorkant van het perceel is de bouwaanduiding 'onderdoorgang' opgenomen. Hier geldt dat er slechts gebouwd mag worden indien er ten behoeve van verkeersareaal een minimale vrije hoogte van 3,50 meter wordt gerealiseerd, met dien verstande dat deze bepaling niet geldt voor de voor hoger gelegen bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies en kelders en andere bouwlagen die zijn gelegen onder het verkeersareaal.

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

5. Er wordt voorzien in kelders (binnenplanse afwijking).

De kantorenfunctie is op grond van het bestemmingsplan toegestaan en vormt hierdoor niet direct een afwijking van het bestemmingsplan. Echter wordt er als gevolg van de afwijkingen van de bouwregels een veel groter kantoorvloeroppervlak mogelijk gemaakt. Dat dient wel gemotiveerd te worden is daarom in het vervolg meegenomen in de onderbouwing.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 januari 2023 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. 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 CO₂-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 Rarro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, 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.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Het project ligt niet in één van de genoemde gebieden en heeft betrekking op het herontwikkelen van voormalige bedrijfskavels. De waterhuishoudkundige aspecten komen in hoofdstuk 6 nader aan de orde.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (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.

Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt waarbij is uitgegaan van functiemenging. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is in 2021 op onderdelen herzien. 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.

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

Ten aanzien van het project geldt dat het project vanwege de aard en omvang is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Het project is een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover in beginsel regionale afstemming nodig is. In het vervolg en in paragraaf 6.15 is de behoefte voor dit project uitgebreid behandeld en aangetoond. Het project voldoet daarmee aan de Omgevingsverordening.

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. In de Actualisatie vraagruimte MRA uit 2019 wordt een tekort aan bruikbare kantoren in Amsterdam geconstateerd. Er wordt uitgegaan van scenario's van 1,7 mln. m² tot 2,9 mln. m² ruimtebehoefte aan kantooruimte. Het kantorenaanbod is niet toereikend om de geraamde kantorenvraag binnen Amsterdam te accommoderen. Er worden twee mogelijke scenario's voor Amsterdam geschetst, namelijk:

- Amsterdam accommodeert 80% van de geraamde tekorten door ruimte-intensivering;
- Amsterdam accommodeert 50% van de geraamde tekorten door ruimte-intensivering.
- Overloop resterend tekort naar Amstelland-Meerlanden (70%), Almere-Lelystad (15%), Zaanstreek-Waterland (10%) en Haarlem (5%).

ArenAPoort is genoemd als een gebied dat zich sterk ontwikkelt en hoort hierdoor tot een van de 'Etalagegebieden'. Het gaat hierbij om aansprekende werklocaties in de regio. Het voorliggende project past binnen de ontwikkeling van ArenAPoort en draagt bij aan verkleinen van het geschetste tekort door intensivering van het ruimtegebruik.

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.

4.3. 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. Rigoreus 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 bedrijfsgebied 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.

Voor onder andere de ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) is het de strategische keuze om deze gebieden te de transformeren van stadsdeelcentra naar gemengde stedelijke centra. Door de verdichten met wonen en werken en het beter integreren in het omliggende weefsel van de stad hoopt men de gebieden een nieuwe toekomst te bieden.

De in deze ruimtelijke onderbouwing voorziene functies dragen bij aan een versterking van het winkelgebied en kantorengedebied Amsterdamse Poort en zijn hiermee ook in overeenstemming met visie van de gemeente.

Nota Parkeernormen Auto

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

In paragraaf 6.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren. Uit deze paragraaf blijkt dat er ook na de herontwikkeling voldoende parkeercapaciteit is om te voorzien in de parkeerbehoefte.

Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 besproken door de gemeenteraad. In dit beleid worden voor woningen en diverse voorzieningen minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen. In paragraaf 6.1 wordt dit nader toegelicht.

Kantorenstrategie 2017

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. Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

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 nieuw kantorenplan 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. Het onderhavige project voldoet aan deze eisen. 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 m² per jaar op de bestaande kantorenvoorraad, 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 ²	135.000 m ²
Arenapoort	100.000 m ²	150.000 m ²
Sloterdijk Centrum	10.000 m ²	50.000 m ²
Amstelstation	20.000 m ²	100.000 m ²
Amstel III (vervangingsopgave)	40.000 m ²	40.000 m ²
Noord	20.000 m ²	100.000 m ²
Totaal	400.000 m ²	590.000 m ²

Bron: Concept Kantorenplan 2019-2026 d.d. 19 maart 2019

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 Amsterdam Zuidoost met name 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 m², 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 ²	100.000 m ² - 200.000 m ²
Onttrekking	-130.000 m ²	

Bron: Concept Kantorenplan 2019-2026 d.d. 19 maart 2019

De Dit zijn gebieden waar de bestaande kantorenvorraad per saldo maximaal gelijk mag blijven. Er is enkel ruimte voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Dat is hier het geval (o.a. door transformatie Zandkasteel). Het accent in deze gebieden ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

In het voorliggende project wordt een incurant kantoor gesloopt en een nieuw kantoorgebouw gebouwd, waardoor het bvo aan kantoren toe zal nemen. Door de transformatie van veel kantoorruimten tot andere functie (met name wonen) in de omgeving is er ruimte om op de juiste locaties in nieuwe kwalitatief hoogwaardige gebouwen kantoren toe te voegen aan het gebied. Dat past bij een 'balansgebied', zoals hiervoor beschreven.

Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030

Op 26 januari 2022 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 vastgesteld. In de ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 staat beschreven hoe het gebied zich tot 2030 ontwikkelt en leefbaar en bereikbaar blijft. Tot 2030 is er extra ruimte voor 5.700 woningen, 80.000 m² kantoren en 13.000 m² winkels. Er is plek voor sport en ontspanning, een

nieuw stadspark en maatschappelijke voorzieningen. Hiermee verandert ArenAPoort de komende jaren van een plek met kantoren en entertainment naar een levendige stadswijk waar wonen, werken en uitgaan centraal staan.

ArenAPoort West

Evenementen, ontspanning en werk blijven vooropstaan in dit belangrijke zakencentrum. Maar er komt ook ruimte voor mensen die het fijn vinden om te wonen in een evenementengebied met veel drukte. Dit gebied is aangewezen als stimuleringsgebied voor hoogbouw. Er komen nieuwe woontorens die tot maximaal 145 meter mogen bouwen. Niet alle gebouwen krijgen deze hoogte. En hoogbouw mag niet ten koste gaan van de openbare ruimte en het verblijfsklimaat op straat.

Amsterdamse Poort

De gemeenteraad wil de Amsterdamse Poort laten ontwikkelen tot een winkelcentrum dat voor de regio aantrekkelijk is. Samen met marktpartijen wordt daarom flink geïnvesteerd in dit gebied. De Shopperhal krijgt een verandering en krijgt een belangrijke rol om publiek naar het winkelcentrum te trekken. Om de levendigheid groter te maken worden er ook woningen en nieuwe voorzieningen gebouwd. Met het programma Schoon, Heel en Veilig wordt geprobeerd om de problemen met overlast en onveiligheid nu aan te pakken.

Station Bijlmer ArenA

Het station groeit mee met ArenAPoort en Zuidoost. Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers, door bijvoorbeeld nieuwe fietspaden, een nieuwe Kiss & Ride en een nieuw busstation. Rond het Hoekenrodeplein kan hoogbouw komen. Op de begane grond van gebouwen worden graag winkels, horeca en inbandige fietsenstallingen gezien. Ook komt er hier meer groen, betere bewegwijzering en moet vanaf het station het winkelcentrum Amsterdamse Poort beter te zien zijn.

Cumulus Park

De gemeente, ING, de Hogeschool van Amsterdam en het ROCvA – MBO College Amsterdam Zuidoost werken samen aan een plan om leren en werken te versterken. In onder andere het nieuwe hoofdkantoor van ING en het gerenoveerde Financial Plaza komen werk- en leerplekken. Ook komen er mogelijkheden voor start-ups en scale-ups. De Bijlmerdreef wordt heringericht tot groene en duurzame stadsstraat. Op deze plek komt ook de Business Campus van de HvA. Hierdoor kan het Cumulus Park verder groeien tot een plek voor ontwikkeling van talent en innovatie.

Het onderhavige project maakt onderdeel uit van de in ontwikkelstrategie vastgestelde ambities en past hiermee binnen deze strategie.



Impressie van een toekomstbeeld van Cumulus Park (vogelvlucht) + projecten die op korte termijn worden uitgevoerd.

5. Bouwenvelop Laanderpoort

Bouwenvelop Laanderpoort

Op 20 oktober 2020 heeft de gemeente Amsterdam de Bouwenvelop Laanderpoort definitief vastgelegd (zie bijlage). Voor het deelgebied CUMULUS Park, waarin zich de projectlocatie bevindt, worden door ING, Hogeschool van Amsterdam, ROC en gemeente twee ambitieplannen voor het Cumulus Park opgesteld: een “Ambitieplan Society” en een “Ambitieplan Fysiek”. Deze ambitieplannen worden nu verder uitgewerkt tot concrete plannen.

Het ambitieplan Society richt zich op de volgende pijlers:

- Stimuleren van (lokaal) ondernemerschap
- Talenten ontplooien
- Een open Cumulus Park: iedereen is welkom en doet mee
- Een groene omgeving met aandacht voor gezondheid
- Betere bereikbaarheid en veiligheid
- Internationale allure en aantrekkingskracht

Het ambitieplan Fysiek richt zich op:

- Verbeteren van de verblijfskwaliteit van het plein naast de Hogeschool van Amsterdam
- Toegankelijke wateroevers, zoals zitplekken langs het water
- Levendige plinten
- Het toevoegen van groen en sportvoorzieningen voor gebruikers en bewoners
- Goede routes tussen Cumulus Park, het station en de woongebieden eromheen.

Uitgangspunten Programma

Het totale programma bedraagt maximaal rond 43.500 m² bruto vloeroppervlak, exclusief autoparkeren, fietsparkeren en logistiek. Het programma mag alleen binnen het in de bouwenvelop aangegeven bouwvlak gerealiseerd worden. Het staat de ontwikkelaar vrij om de verschillende programmaonderdelen naar eigen inzicht over beide volumes te verdelen, met inachtneming van de eis van de gemeente om een deel van de plinten te activeren met publiek toegankelijke functies.

Kantoorgebruik is de dominante drager in het programma. Er wordt maximaal 42.000 m² kantoorfunctie (inclusief ‘back of house’) toegestaan. De gemeente is positief ten aanzien van het voorstel om start- en scale-ups een plek te geven binnen Laanderpoort. De gemeente is positief over een ‘flex-office concept’. In het kader van levendige, actieve plinten, landt de kantoorfunctie bij voorkeur in het plintniveau van Laanderpoort. Dit kan in één volume of verspreid over beide volumes worden gerealiseerd, al dan niet in combinatie met voorzieningen van de hoofdhuurder(s).

De overige functies hebben een totale omvang van circa 2.000 m² (bvo). Voorzieningen zijn ondersteunend aan het hoofdprogramma kantoor en verbindt de ontwikkeling op de kavel Laanderpoort nog beter met Cumuluspark. Hieronder wordt NIET verstaan: detailhandel (retail).

Een onderverdeling van dit programmaonderdeel in concrete eisen is als volgt:

Horeca: minimaal 250 m² – maximaal 500 m² (bvo), de horecavoorziening krijgt een plek in de plint.

Sport: minimaal 1.104 m² (bvo), er is in Zuidoost behoefte aan meer sportvoorzieningen. Een sportprogramma binnen Laanderpoort kan een campusfunctie vervullen en is daarmee een

kwaliteitsimpuls voor het Cumulus Park. Het kan mogelijk om een commercieel exploitabele vorm van sport gaan welke een positief effect dient te hebben op de kantoorgebruikers van het gebouw.

Overige maatschappelijk programma: geen minimum, naast het sportprogramma is er mogelijk ruimte voor andere (semi)maatschappelijke voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf of voorzieningen voor kunst en cultuur. Hierbij kan gedacht worden aan dans- en muziekscholen, ruimte voor repetitie (muziek en/of theater) of expositieruimtes.

Dienstverlenende- en overige ondersteunende functies: maximaal 500 m² (bvo), zoals een fietsenmaker, wasserette of copyshop. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om detailhandel. Het staat de initiatiefnemer ook vrij om na te denken over de inpassing van leisure-programma.

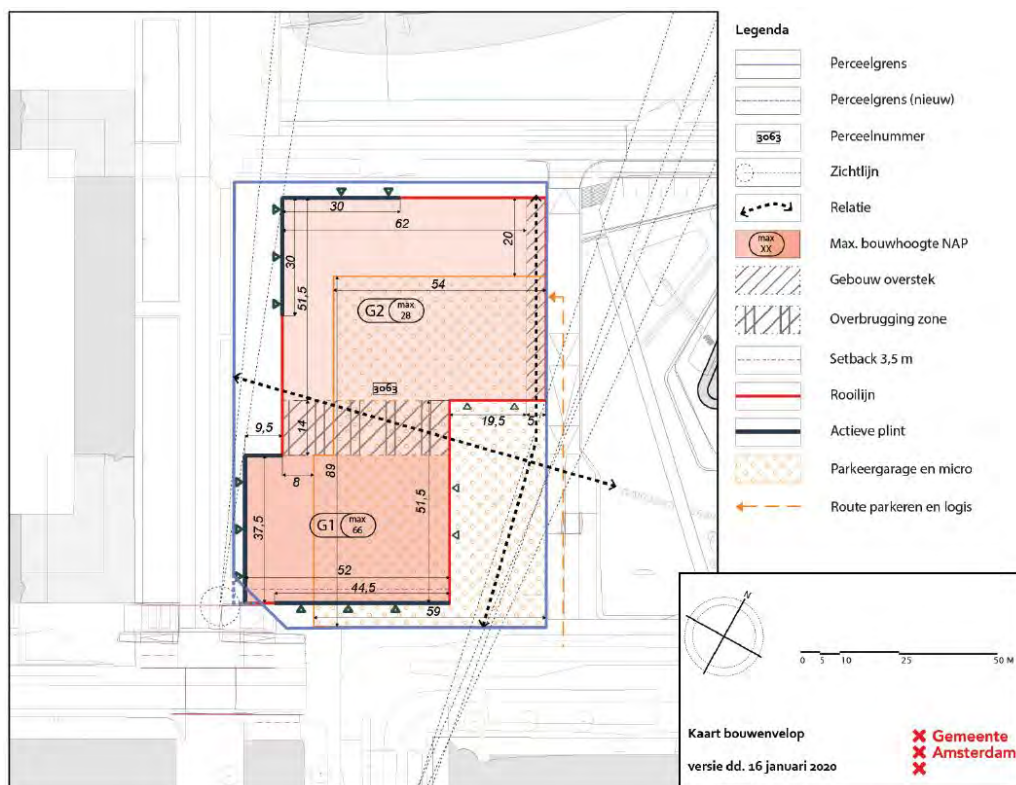
Het plintniveau op de kavel van Laanderpoort wordt alzijdig ontworpen, op maaiveld en op dreefniveau. Het gebouw zorgt voor verbinding van deze niveaus. Minimaal 50% van het plintvolume wordt ingevuld met publiek toegankelijke functies.

Bouwvolumes

Laanderpoort heeft een belangrijke rol in het compleet maken van Cumulus Park en activeren van Bijlmerdreef. Bij het architectonische concept is de uitdaging om ruimtelijk aan te sluiten aan de bestaande logica van Cumulus park. Dat betekent dat de Ganzenhoefpad zijde geen achterkantsituatie mag ontstaan. Laanderpoort draagt ook bij aan het creëren van de stedelijke rand van de Bijlmerdreef.

Bouwhoogtes

Per zone is een hoogte tot NAP aangegeven. Voor het volume langs de Bijlmerdreef is dat 66 meter en voor het gebouwdeel daar achter is dat 28 meter. Alle hoogtes zijn gemeten vanaf NAP (maaiveld is ongeveer -2,1 meter NAP). Maximale bouwhoogte is inclusief technische ruimte(n).



Afbeelding: Plankaart bouwenvolop

De plint laag is minimaal circa 9 meter hoog en is onder te verdelen in maximaal twee lagen. Daarboven dient de vrije verdiepingshoogte minimaal 3 meter te zijn; BK vloer is gelijk aan de OK vloer.

Maaiveldinrichting

Daarnaast worden er ook afspraken gemaakt over maaiveldinrichting. Uitgangspunt is het karakter van een groen “campusgebied” met een minimum aan verharding. Hittestress en windhinder worden door beplanting geminimaliseerd, regenwater wordt opgevangen. Mogelijkheden voor sport en spel kunnen worden toegevoegd aan de buitenruimte toegevoegd (in relatie tot voorzieningen). Er dient een groenplan opgesteld te worden, waarin rekening worden gehouden met de gemeentelijke groennorm voor centrum stedelijk gebied (Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (vastgesteld door B&W 30 januari 2018). Per toegevoegd m2 BVO voorzieningen en kantoren:

- 0,1m² ecosysteem groen
- 50% hiervan op eigen kavel.

Dit groen kan op het dak of op maaiveld worden gerealiseerd.

Beeldkwaliteit

Laanderpoort speelt een belangrijke rol in het activeren van de Cumulus Park. Het nieuwe gebouw zal daarom zodanig ontworpen worden om innovatie en cross-industrie samenwerking te faciliteren en openheid en transparantie naar buiten uit te stralen. Door een slimme combinatie tussen efficiënte en flexibele kantoorvloeren maar ook open en interactieve ruimtes kan Laanderpoort op een eenvoudige manier zorgen voor maximale positieve impact op de omgeving.

Laanderpoort is gevormd door 2 bouwvolumes die eventueel op een transparante wijze met elkaar verbonden worden, maar waarbij de doorloop vanuit de omgeving gewaarborgd is. Beide gebouwen sluiten goed aan op de identiteit en sfeer van het gebied. Samen vormen ze een architectonisch ensemble en werken in harmonie met de rest van het Cumulus Park. Qua uitstraling mogen ze net een eigen identiteit tonen. Gebouw 1 (G1) is aanmerkelijk hoger en vormt samen met het Acanthusgebouw een relatie met de hoogbouw bij het station en Arenapoort West. Het ankert het hele Cumulus Park aan de Bijlmerdreef. Qua typologie kan het een “special” zijn en afwijken van de directe omgeving. Wel is het belangrijk om te zorgen dat het niet te massief oogt vanuit de directe omgeving en dat de menselijke schaal wordt gerespecteerd.

Gebouw 2 (G2) vormt een relatie met het Cedar gebouw, ROC en Hogeschool van Amsterdam in een campus achtige setting. De bouwhoogte is om die reden hetzelfde als Cedar (inclusief installaties). De gebouwen zijn omringd met groen. Op deze manier ontstaat er een landschappelijke eenheid met de rest van de Cumulus Park.

Het is de wens om een alzijdig gebouw te realiseren en goede relatie met de omgeving te leggen. Ook in de openbare ruimte wordt ontmoeting gestimuleerd. De plinten moeten multifunctioneel gebruikt kunnen worden en hebben een uitnodigend open (transparant) karakter. Daarmee wordt een daadwerkelijke relatie met het straatleven gelegd en levendigheid, veiligheid en leefbaarheid bevorderd. Buitenruimten en oplossingen voor te hoge geluidswaarden zijn geïntegreerd in het totaalbeeld van het gebouw.

Materialen en detaillering worden zorgvuldig gekozen en zijn bestemd tegen intensief gebruik. Materialen hebben duurzame uitstraling en moeten mooi verouderen.

Duurzaamheid

Conform het handboek “Duurzaam bouwen in Amsterdam”(juni 2019) zijn de volgende randvoorwaarden en ambities aan de orde:

1. Energie en aardgasvrij:

Randvoorwaarde

BREEAM Excellent

Aardgasvrij en een duurzame warmte- en koude voorziening voor nieuwbouw

Locatie specifieke ambitie

Data centers koppelen aan warmtenet in Arenapoort

(Ontwikkelstrategie Arenapoort)

2. Circulair bouwen en afval

Randvoorwaarde

FSC-gecertificeerd hout

Pas geen uitlogende materialen toe

MPG 1,0 (Bouwbesluit)

Materialenpaspoort

Locatie specifieke ambitie

OAT (ondergronds afval transportsysteem)

3. Klimaat adaptatie/ Waterprestatie

Randvoorwaarde

Regenbestendig ontwikkelen (Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021). De capaciteit voor hemelwaterberging op de te ontwikkelen kavel is minimaal 60 mm/uur door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. Extreme piekbuien worden niet uitgezonderd.

Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur).

Vertraagd afvoeren van hemelwater wordt bij voorkeur gedaan door het in de bodem te infiltreren of via het (eventueel nabijgelegen) oppervlaktewater. Als dit niet mogelijk is, mag hemelwater vertraagd worden afgevoerd via het riool.

4. Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht

Randvoorwaarden

Schone lucht wettelijke eisen luchtkwaliteit – Agenda Duurzaam Amsterdam (2015)

Beperk autogebruik via parkeernormering – nota Parkeernorm Auto (2017) of hanteer huidige aantal (laagste aantal geldt)

Realiseer geen gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen – Lokale Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2010

Realiseer elektrische oplaadpunten – Richtlijn voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen of grondig renoveren parkeervoorzieningen (2018) 30% van de parkeervoorzieningen (marge 10/30%).

Een maximum bouwhoogte van circa 33 meter +NAP is door de gemeente geaccordeerd en opgenomen in de bouwenvelophe. Ook andere ondergeschikte afwijkingen worden meegenomen in de uiteindelijke bouwenvelophe.

Geconcludeerd kan worden, dat het voornemen past binnen de gemaakte afspraken met de gemeente Amsterdam.

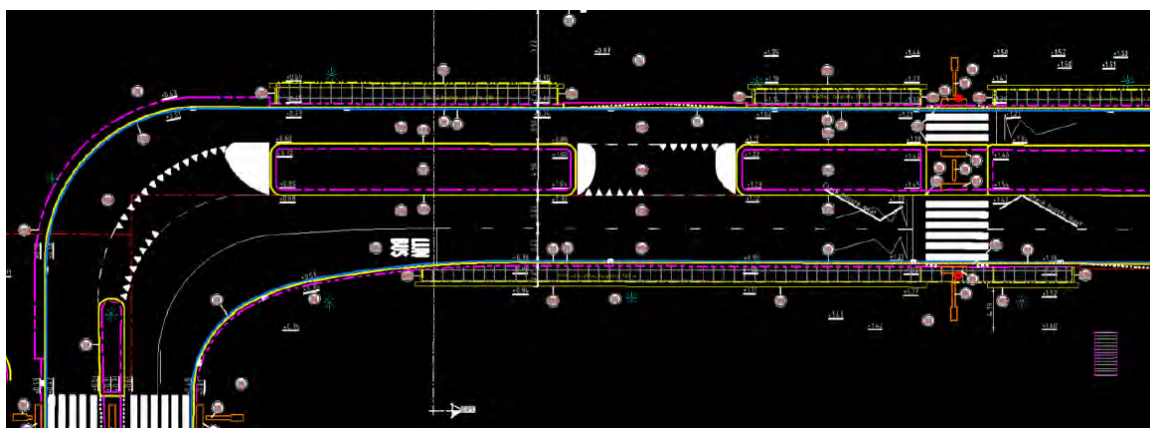
6. Omgevingsaspecten

6.1. Verkeer en parkeren

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

Verkeer

In maart 2022 heeft onderzoeksbureau SWECO de ontsluiting van de parkeergarages Larch / Cedar en de afwikkeling van het verkeer onderzocht (zie bijlage). Hierbij is de afwikkeling van het aankomende en vertrekkende verkeer onderzocht, waarbij ook rekening is gehouden met het nieuwe ontwerp van de gemeente Amsterdam voor de Bijlmerdreef.



Afbeelding: nieuw ontwerp Bijlmerdreef bij Cumuluspark

Bij de berekening worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Binnen de 2 uur durende ochtendspitsperiode wordt 85% van de parkeerplaatsen gevuld. De overige 15% wordt gedurende de dag door bezoekers of werknemers die later beginnen gevuld.
- Binnen de 2 uur durende avondspitsperiode komt 85% van de parkeerplaatsen weer vrij. De overige 15% is gedurende de dag door bezoekers gebruikt of door werknemers die voor of na de avondspits weer naar huis vertrekken.'
- Het drukste uur binnen de 2 uur durende spitsperiode verwerkt 55% van het verkeer (281 voertuigen)
- Het drukste kwartier binnen het drukste spitsuur verwerkt 28% van het verkeer van dat uur.
- Aanvullend uitgangspunt is dat het verkeer zich gelijkmatig over de beschikbare slagboomdoorgangen verdeelt. De layout in het ontwerp rechtvaardigt dit uitgangspunt omdat is voorzien in een vloeiende uitbuiging van de rijlijnen.

Uit de gehanteerde uitgangspunten volgt dat de drukste verkeerssituatie 79 voertuigen per kwartier genereert. De verwerkingscapaciteit van één inrit bedraagt 85 à 87 voertuigen per kwartier. De gecombineerde inrit (ochtend)/uitrit (avond) heeft drie doorgangen en heeft dus een totale capaciteit van 225 à 262 voertuigen per kwartier. De verhouding tussen intensiteit en

capaciteit bij de slagbomen is hiermee circa 0,3 à 0,35 en ligt dus ruimschoots beneden de waarde '1'. Dit betekent dat er geen problemen in de afwikkeling te verwachten zijn. Het is dan ook niet aannemelijk dat er onder normale omstandigheden wachtrijen voor de slagbomen gaan ontstaan. Dit geldt zowel voor de ochtendspits als voor de avondspits waarin het verkeer zich 'gespiegeld' afwikkelt.

Conclusie met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarage is dus dat het mogelijk is om het verkeer bij de slagbomen adequaat af te wikkelen.

De verkeersintensiteit op de Bijlmerdreef is op basis van de verkeersprognose (2040) van de gemeente Amsterdam bepaald (open data gemeente Amsterdam). Het betreft 10.742 motorvoertuigen per weekdag. De verkeersintensiteit op de Bijlmerdreef nabij de aansluiting van de parkeergarage(s) is het hoogste op werkdagen. De spitsintensiteit (drukste ochtend- en avondspitsuur) op de Bijlmerdreef bedraagt 10% van de etmaalintensiteit. Het verkeer op de Bijlmerdreef verdeelt zich evenredig over de twee rijrichtingen. Dit komt neer op 645 voertuigen per richting in het drukste (ochtend- en avond)spitsuur.

Het drukste kwartier is (om te toetsen met de intensiteit op de Bijlmerdreef) omgerekend naar een uurintensiteit, door het drukste kwartier met 4 te vermenigvuldigen. Dit resulteert in een uurintensiteit van 314 voertuigen.

- In de ochtendspits is de verkeersgeneratie naar de parkeergarage toe georiënteerd, in de avondspits de parkeergarage uit.
- 60% van het verkeer is georiënteerd richting de Foppingadreef, 40% van het verkeer is georiënteerd richting de S112.

Bij het bepalen van de kruispuntstromen is rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de huidige 400 parkeerplaatsen. Volgens de hierboven beschreven methodiek is de verkeersgeneratie van deze 400 parkeerplaatsen afgetrokken van de intensiteiten op de Bijlmerdreef volgens de prognose 2040. Deze zijn immers bestaand. Vervolgens is de verkeersgeneratie van de gehele parkeergarage Cedar + Larch bij de prognose 2040 opgeteld.

Over het algemeen geldt dat indien de wachttijd minder is dan 20 seconden de afwikkeling goed is. Als de wachttijd tussen de 20 en 50 seconden bedraagt, zijn aanpassingen wenselijk. Bij een wachttijd van meer dan 50 seconden zijn aanpassingen noodzakelijk. Een hoge wachttijd leidt er immers toe dat weggebruikers meer risico nemen om toch het kruispunt op te kunnen rijden. Ook wordt het risico groter dat verkeer op de voorrangsweg hinder ondervindt.

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de ochtend- als de avondspits de wachttijden minder dan 15 seconden bedragen. Hieruit wordt geconcludeerd dat de voorziene kruispuntoplossing voldoet en het verkeer van de parkeergarage kan worden verwerkt. Het openbaar vervoer ondervindt geen vertraging.

Laden en lossen

Een deel van de bevoorradende vrachtwagens rijdt uit aan de achterzijde. Om te zorgen dat dit verkeer veilig het Ganzenhoefpad op kan draaien moet er voldoende oprijzicht zijn. Voor deze situatie wijzigt de recent gerealiseerde situatie niet.

Parkeren auto

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

Op basis van de Amsterdamse parkeernormen geldt voor deze locatie geen minimale parkeernorm. Een berekende parkeerbehoefte is hierdoor altijd nul. In de praktijk moet echter wél met een toename van de parkeerbehoefte worden gerekend. Vanuit de parkeernorm van de gemeente wordt een maximaal aantal auto's afhankelijk van het bvo kantoor omschreven (maximaal 1 parkeerplaats per 250 m²). Dit maximum bedraagt 164 parkeerplaatsen. Voor het overige programma (sport en horeca) worden de kerncijfers van de CROW gebruikt. Voor horeca is dat 4-8 parkeerplaatsen per 100 m² (=15 -30 pp's) en voor de sportvoorziening is dat 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² (=14 pp's). In totaal zijn er dus in minimaal 29 en maximaal 193-223 parkeerplaatsen nodig. De parkeergarage voorziet in 198 parkeerplaatsen.

Er wordt voldaan aan de parkeernormen van de gemeente.

Fietsen en scooters

Over het Ganzenhoefpad en Hoekenrode lopen vrijliggende fietspaden en zijn onderdeel van het door de gemeente aangewezen Plusnet Fiets. Het fietspad geeft een verbinding met de overige delen van stadsdeel Zuidoost en met de Binnenstad. De locatie is zodoende goed aangesloten op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam.

De nieuwbouw voorziet in twee inpandige fietsenberging.

Parkeren fietsen en scooters

Op de begane grond komen meerdere fietsenstalling die via het fietspad bereikbaar zijn. Daarnaast worden er ook fietsplekken ten behoeve van de horeca in de openbare ruimte gerealiseerd. In totaal worden er 897 fietsplekken gerealiseerd. Dat is voldoende.

FIETSPARKEREN SO 10-nov-20					
Fietsnorm				plekken nodig	
kantoorfunctie	zone 2	medewerkers	2 plekken per 100m2 BVO	41043 m2 BVO kantoren	821
		bezoekers	3,5 plekken per bali	1 balies	3,5
TOTAAL KANTOORFUNCTIE					824
horeca IV	zone 2	bezoekers	14 plekken per 100m2 BVO	314 m2 BVO horeca	44
TOTAAL HORECA					44
maatschappelijk					
sport	zone 2	bezoekers	2,7 plekken per 100m2 BVO	1.068 m2 BVO sport	29
TOTAAL maatschappelijk					29
					subTOTAAL
					897
fietsberging kantoor					
TOTAAL		825	plekken alleen voor kantoren		
norm kantoor		824	plekken		

Openbaar vervoer

De projectlocatie ligt op loopafstand van het station Bijlmer ArenA met haar trein- en metroverbindingen. Ook lopen er over de Dreven rond de Amsterdamse Poort via station Bijlmer

ArenA vele buslijnen, met zowel lokale als regionale lijnen. De projectlocatie is dus zeer goed bereikbaar met het OV.

6.2. Bodem

Zoals te doen gebruikelijk is een bodemonderzoek vereist bij indiening van de aanvraag omgevingsvergunning. Aangetoond moet worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe bouwplan. De beoogde kantorenfunctie is reeds toegestaan en deze wordt niet anders. De sportvoorziening en de horeca hebben geen directe relatie met de grond, zodat vanuit de ruimtelijke ordening geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het project vanwege de bodemkwaliteit wordt verwacht. Zoals te doen gebruikelijk zal vooraf aan de bouw wél een bodemonderzoek uitgevoerd worden.

6.3. Geluidhinder

Het project voorziet niet in functies, die conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige zijn. Nader onderzoek is niet nodig.

6.4. Luchtkwaliteit

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

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

Het project betreft rond 41.000 m² aan kantoren, rond 250 m² horeca en 1.100 m² aan sportvoorzieningen en blijft hiermee ver onder de grens van 100.000 m². Hierbij is ook van belang dat er in de huidige situatie al 13.000 m² aan kantoorruimte aanwezig is. Het project kwalificeert hierdoor als niet in betekende mate. Voor de volledigheid is ook een berekening met de NIBM-tool uitgevoerd. De gemaakte conclusie wordt hierdoor bevestigd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	693
Aandeel vrachtverkeer	0,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,50
PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

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

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het project.

6.5. Externe veiligheid

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

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

De locatie is gelegen binnen de invloedssfeer van het spoor, waarover ook transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het is dan ook nodig om onderzoek uit te voeren om het effect op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in kaart te brengen.

In november 2021 is door onderzoeksbureau Aviv onderzoek verricht naar externe veiligheid (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

Plaatsgebonden risico

Voor beide trajecten geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 1.0 10⁻⁶ /jr gelegen is binnen de spoorbundel. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de herontwikkeling van de Bijlmerdreef 98-102.

Groepsrisico

Voor beide trajecten geldt dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. Door het planvoornemen neemt het groepsrisico met 0.05% toe. Omdat de oriëntatiewaarde wordt overschreden dient het groepsrisico verantwoord te worden (zie vervolg).

Plasbrandaandachtsgebied (route 30)

De planlocatie ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Verantwoording groepsrisico

De bevoegdheid van de verantwoording van het groepsrisico ligt bij de gemeente. Onderzoeksbureau Aviv heeft dit in december 2021 inhoudelijk voorbereid (zie bijlage).

Omdat het groepsrisico nagenoeg gelijk blijft en in overweging nemende dat:

- de vaststelling van het plan niet leidt tot een verandering van de hoogte van het groepsrisico;
- de vaststelling van het plan de interventiemogelijkheden van de hulpdiensten en de zelfredzaamheid van de aanwezigen niet negatief beïnvloedt;

is het niet afnemen van het groepsrisico aanvaardbaar en vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

6.6. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Keur

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

Grondwater

Het project voorziet wel in een parkeergarage onder het gebouw. Daarom is in januari 2022 door Loots Grondwatertechniek een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat maatregelen nodig zijn om een verslechtering van de situatie te voorkomen.

Het uitgangspunt is dat er in de toekomst geen hemel- /grondwater via derden (buren) mag afstromen, ofwel een grondwaterneutraal ontwerp. Zonder maatregelen zal de grondwaterstand (in de toekomst) sterk veranderen rondom de barrière, wateroverlast-/schade kan niet worden uitgesloten. Een maatregelen welke de verslechtering 100% compenseert is noodzakelijk en

mogelijk. Voor de berekening en de toelichting van deze maatregel wordt hier verwezen naar het hiervoor genoemde rapport.

Waterberging

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

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

Het ontwerp is wel zo opgebouwd dat deze in de toekomst bestendig is voor veranderingen in het klimaat. Door het gebruik van wateropvang op de daken en de op delen van het parkeerdek wordt regenwater eerst maximaal gebufferd en wordt vervolgens overtollig regenwater vanuit piekbuien vertraagd afgevoerd naar het riool of infiltratievoorziening. Het water wordt in de basis opgeslagen in kratten op de daken, zodat dit direct gebruikt kan worden door de beplanting om te groeien, bloeien en hun ecosysteemdiensten te leveren (zoals koeling, biodiversiteit en gezondheid). Dit verbetert de waterberging duidelijk.

6.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

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

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

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

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

Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in het projectgebied.

6.8. Ecologie en stikstofdepositie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening

worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

In februari 2021 is door onderzoeksbureau Natuurbank Overijssel een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage).

Soortbescherming

Als gevolg van het slopen van bebouwing en het verwijderen van beplanting tijdens de broedtijd, wordt mogelijk een bezet vogelnest beschadigd en vernield. Omdat bezette vogelnesten niet verstoord, beschadigd of vernield mogen worden zonder ontheffing, dienen voorgenoemde werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten de voortplantingsperiode. Mogelijk bezetten vleermuizen een vaste verblijfplaats in de het gebouw en als gevolg van het slopen, wordt mogelijk een vleermuis verstoord of gedood en wordt een vaste verblijfplaats beschadigd en vernield.

Omdat de functie van het gebouw voor vleermuizen niet vastgesteld kan worden aan de hand van het uitgevoerd onderzoek, dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de functie van de bebouwing voor vleermuizen. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden conform het vleermuisprotocol 2020.

Mogelijk nestelen er vogels op het grinddak van het gebouw. Geadviseerd wordt nader onderzoek uit te voeren naar de functie van het dak voor nestelende vogels. Deze informatie kan van belang zijn in het plannen van de voorgenomen sloopwerkzaamheden.

Het is niet aannemelijk dat de rugstreeppad het plangebied zal koloniseren tijdens de bouwfase, maar geadviseerd wordt te voorkomen dat geschikt voortplantingsbiotoop van deze soort in het plangebied ontstaat. Door de zandige delen van het plangebied 'glad' te houden, ontstaan geen ondiepe plassen en zal geen geschikt voortplantingsbiotoop voor de rugstreeppad ontstaan.

Aanvullend onderzoek

In de zomer en najaar van 2021 is het projectgebied en de aanwezig bebouwing aanvullend onderzocht op de aanwezigheid van een verblijfsplaats van vleermuizen en op nestplaatsen van vogelsoorten (zie bijlage). Hieruit is gebleken, dat zich geen verblijfsplaatsen in het gebied bevinden. Ook zijn er geen essentiële foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen aanwezig.

Vanwege aanwezige vogelnesten dient de bebouwing gesloopt te worden buiten de broedperiode. Nader onderzoek is niet nodig. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Natura 2000 en stikstofdepositie

Via de Natura 2000 zijn gebieden beschermd van internationaal belang. Voor deze gebieden zijn doelstellingen geformuleerd voor het behoud van habitats en planten en dieren. Deze Natura 2000 gebieden zijn ook beschermd tegen invloeden van buiten, zoals stikstofdepositie en grondwaterstromen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt op circa 5.600 meter (Botshol) van het plangebied. Gelet op deze afstand en het planvoornemen is voor deze ontwikkeling een Aerius berekening voor het effect op stikstofdepositie noodzakelijk. Beoordeeld dient te worden of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura-2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma

AERIUS is in februari 2022 door onderzoeksbureau Lycens het planvoornemen doorgerekend (zie bijlage).

Uit de berekening is gebleken, dat als gevolg van het project geen sprake is van stikstofdeposities hoger dan dat van het 'vergund recht'¹ op de omliggende Natura2000-gebieden. Stikstofemissie afkomstig van het onderhavige project heeft geen significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden. Het aspect stikstof in relatie tot Natura 2000 vormt geen belemmering voor de realisatie het project. Daarnaast is geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk omdat geen sprake is van een depositie hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Het plangebied behoort niet tot het Natuurnetwerk Nederland of Natura 2000-gebied. Vanwege de ligging van het plangebied op ruime afstand van het Natuurnetwerk Nederland, leiden de voorgenomen activiteiten niet tot wettelijke consequenties. Een negatief effect op Natura 2000-gebied kan op voorhand worden uitgesloten.

6.9. Duurzaamheid

Duurzaamheid en circulariteit zijn belangrijke thema's in het ontwerp van Larch. Hierin wordt niet alleen gekeken naar het energievraagstuk of de BENG eisen maar wordt een stap verder gegaan. 4 pijlers voor een duurzaam gebouw en leefomgeving zijn hierin leidend (zie vervolg).

Het creëren van een veilige en prettige leefomgeving is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp. Sociale veiligheid en identiteit zijn hierin belangrijk. De dienende functies, zoals back of the house en techniek liggen dieper binnen het gebouw, zodat er een alzijdig glazen open plint ontstaat zonder de gevel te moeten sluiten met (technische) gevelroosters. De hoofdroute door het gebouw is daarnaast voor iedereen toegankelijk tijdens openingstijden van Larch. Ontwerp van vrij zicht en goede verlichting van het Cumuluspark zal herin in de vervolgfase ook een grote rol in spelen, om zo een veilige omgeving te creëren.

Naast veel aandacht voor de mens als gebruiker is er in het ontwerp ook veel aandacht voor dier en natuur. Het streven om zo veel mogelijk park te maken op het kavel, bijvoorbeeld de inrit van CEDAR en Larch gedeeltelijk te overkluizen met het Cumuluspark, hoewel dit voorkeursscenario nog verder richting dient te krijgen in afstemming met de eigenaar van het naastgelegen CEDAR-gebouw.

Energie

Voor de pijler energie wordt gebruik gemaakt van de Trias Energetica. Hierbij wordt allereerst onderzocht hoe men de energievraag kan beperken. Door goede isolatie, compact bouwvolumes en een slim gevel-ontwerp kan de energiebehoefte worden verminderd. Daarnaast worden er zoveel mogelijk duurzame bronnen gebuikt, zowel actief als passief. De warmte en koude zullen worden geleverd door een warmte- en koude-opslaginstallatie met open bronnen (WKO). Verwacht wordt dat met 2 doubletten voldoende capaciteit wordt verkregen.

Larch voldoet aan de Amsterdamse BENG eisen. Dit betekent dat er gasloos gebouwd wordt en dat op dakvlakken van hoog en laagbouw PV-panelen worden geplaatst. Daarnaast is gekeken om de

¹ Om de beoordelen of de huidige kantoren als 'vergund recht' mogen worden beoordeeld, dient de situatie ten tijde van de Nationale referentiedatum op 31 maart 2010 bekeken te worden. In het onderhavige project betreffen dit de aanwijzingsdata 10 juni 1994, 24 maart 2000 en 7 december 2004. Op basis van beschikbare luchtfoto's blijkt dat de bebouwing reeds in 1989 aanwezig is en sindsdien niet relevant is gewijzigd. De huidige bebouwing betreft derhalve ook het vergund recht.

gevelopeningen optimaal te maken, zodat er voldoende daglicht de kantoren binnen komt maar er zo weinig mogelijk warmteverlies is.

Ecologie, natuur en gezondheid

Het ontwerp van Larch is zo opgebouwd dat deze in de toekomst bestendig is voor veranderingen in het klimaat. Door het gebruik van wateropvang op de daken en de op delen van het parkeerdek wordt regenwater eerst maximaal gebufferd en wordt vervolgens overtollig regenwater vanuit piekbuien vertraagd afgevoerd naar het riool of infiltratievoorziening. Het water wordt in de basis opgeslagen in kratten op de daken, zodat dit direct gebruikt kan worden door de beplanting om te groeien, bloeien en hun ecosysteemdiensten te leveren (zoals koeling, biodiversiteit en gezondheid). Het landschappelijke ontwerp richt zich op het voortzetten van de gazons van Cumuluspark en er wordt gekeken naar de aanwezige groenelementen in de omgeving van het plangebied en bijbehorende flora en fauna.

Materialen en circulariteit

Circulair ontwerpen is tegenwoordig de standaard. Hierbij wordt gekeken naar de tien termen van circulariteit. De termen rethink, redesign en reduce zijn al bij het begin van het ontwerp meegenomen. Het verminderen van de benodigde materialen en slim omgaan met de gebruikte materialen zijn belangrijke thema's geweest bij het opzetten van het ontwerp. Hierbij wordt gekeken naar de herkomst van materialen maar ook naar de levensduur van verschillende gebouwelementen. Hierbij wordt het model van Brands gebruikt waarbij de verschillende componenten losmaakbaar van elkaar ontworpen zijn. Mocht de gevel in de toekomst vervangen moeten worden kan dit gedaan worden zonder de constructie (die misschien wel honderd jaar mee kan) te moeten slopen.

In de vervolgfase wordt onderzocht hoe, en welke, materialen uit het bestaande Laanderpoort gebouw te hergebruiken in Larch, bijvoorbeeld door aluminium uit de bestaande gevel een nieuw leven te geven in de geveldelen van Larch. Een groeiende markt in "urban mining" bedrijven, zoals New Horizon, ontmantelen en oogsten gebouwen voor hergebruik. Er wordt onderzocht welke rol deze bedrijven kunnen hebben. Het is de ambitie om daar waar materiaal hergebruikt kan worden, danwel in Larch, danwel beschikbaar te stellen voor andere nieuwbouw.

6.10. Milieuzonering

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

In de omgeving van het project zijn geen bedrijven aanwezig die als gevolg van de ontwikkeling worden beperkt in hun bedrijfsvoering of die als bedrijf zijnde gevolgen hebben voor het leef- en verblijfsklimaat in de nieuwbouw. De kantoor- en gemengde functies zijn passend in een gemengd gebied als het voorliggende waar kantoren, voorzieningen en woningen naast elkaar voorkomen.

6.11. Luchthavenindeliningsbesluit

Bouwhoogte

Voor het project geldt op grond van het LIB een maximale bouwhoogte van 63-64 meter gemeten vanaf NAP vanwege het radar van de luchthaven Schiphol. Voor het project wordt uitgegaan van een maximale hoogte van 56,8 meter (+NAP). Deze bouwhoogte is lager dan in het gestelde maximum in het LIB. Op dit punt wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

Vogelaantrekkende functies

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

Gevoelige functies

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

6.12. Bezonnning

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

De lichte norm

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

De strenge norm

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

Beoordeling

In december is door DGMR een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage). Deze studie is uitgevoerd op basis van tekeningen, aangeleverd door Paul de Ruiter architects (d.d. 12 november 2021) en een eerder door DGMR gesimuleerd 3Dmodel.

Omdat de gemeente Amsterdam geen grenswaarde definieert waaraan getoetst moet worden, wordt bij de beoordeling van de resultaten van het bezonningsonderzoek gebruikgemaakt van de werkwijze van de 'lichte TNO-richtlijn'. Voor de maatgevende dag 19 februari zijn simulaties gemaakt met een interval van één uur in een periode van 9:00 tot 17:00 uur.

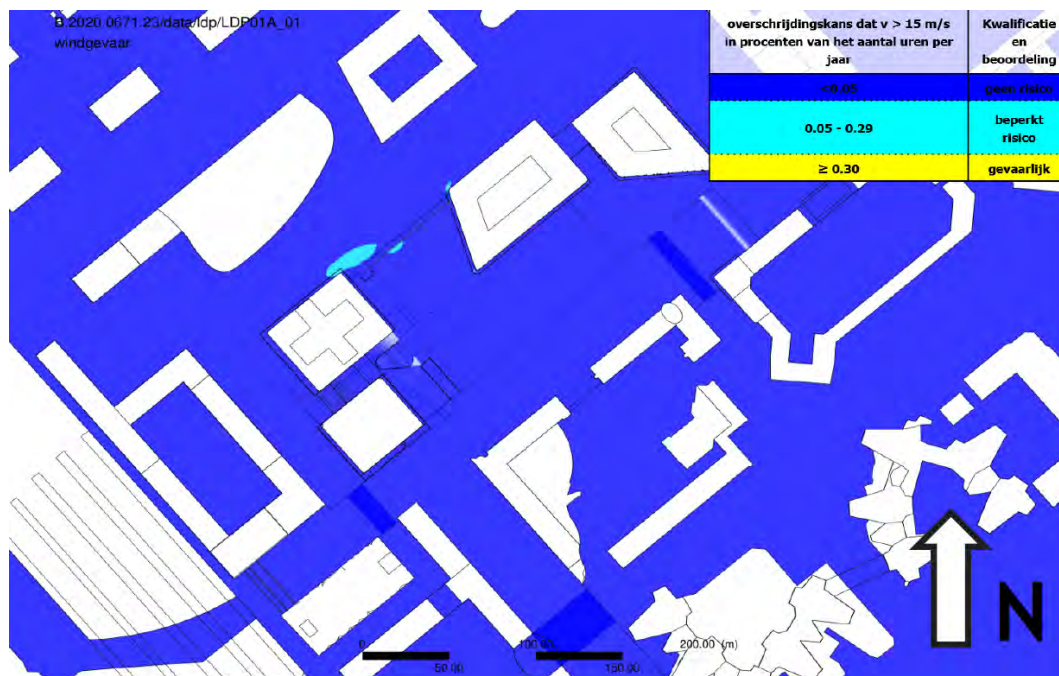
In de situatie met de maximale bouwhoogtes volgens het bestemmingsplan hebben een tweetal woningcomplexen een gevel, of een deel daarvan, die in de slagschaduw ligt door de gebouwen op het perceel van Laanderpoort. Voor deze woningcomplexen is de exacte bezonningsduur bepaald, afgerond op hele uren. Hieruit kwam naar voren dat deze gevels meer dan 2 uur (120 minuten) bezonnning hebben en daarmee voldoen aan de TNO-richtlijn. Een kanttekening daarbij is dat het gaat om onzelfstandige wooneenheden (studentenwoningen) waar de TNO-richtlijn geen uitspraak over doet.

In de situatie met het huidige ontwerp van Laanderpoort liggen dezelfde onzelfstandige wooneenheden in de slagschaduw van het nieuwe gebouw. Voor deze onzelfstandige wooneenheden is de exacte bezonningsduur bepaald. Hieruit kwam naar voren dat één gevel minder dan 2 uur (120 minuten) bezonnning ontvangt.

Het huidige ontwerp van Laanderpoort zorgt voor een kleine reductie in bezonnning ten opzichte van de bouwhoogtes beschreven in het bestemmingsplan. Deze afname is beperkt tot 1 uur reductie ten opzichte van het maximaal haalbare aantal bezonningsuren tussen 19 februari - 1 maart en 11 – 21 oktober, de twee maatgevende data beschreven in de TNO-richtlijn. De reductie is beperkt. Voor de overige maanden wordt verwacht dat er geen relevant schaduweffect is op de studentenwoningen. De situatie wordt aanvaardbaar geacht.

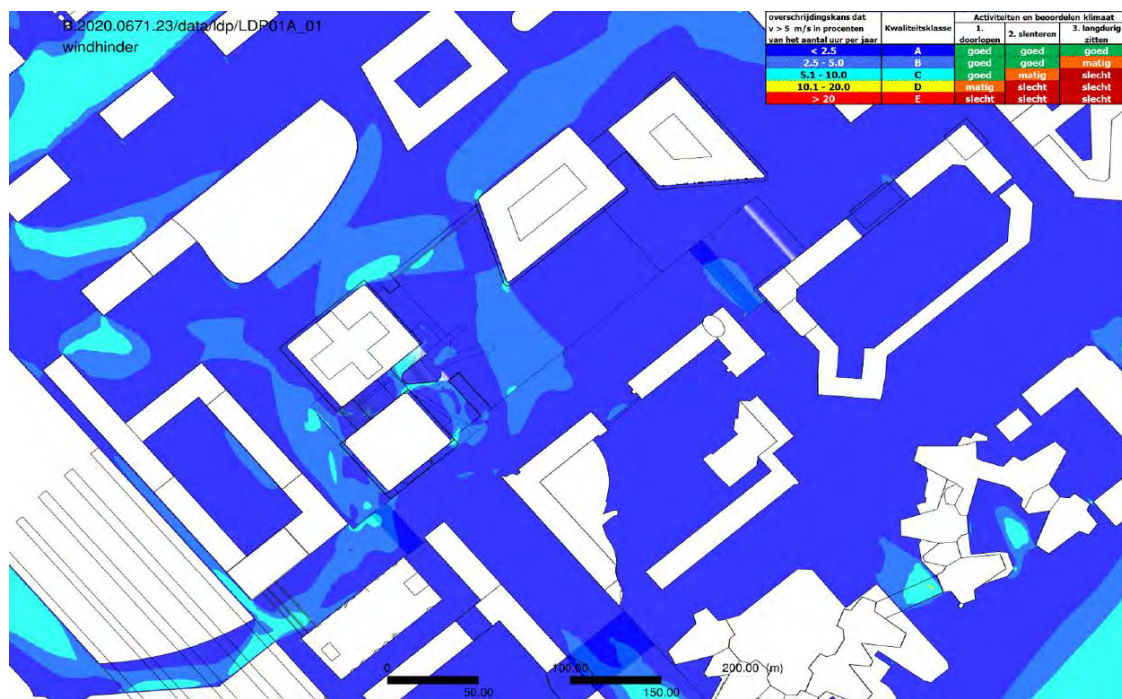
6.13. Windhinder

De ontwikkeling voorziet in hoogbouw, waardoor er invloed kan zijn op het windklimaat op en rond de projectlocatie. In maart 2021 is daarom door onderzoeksbureau DGMR een windhinderonderzoek conform NEN 8100:2006 nl 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' uitgevoerd (zie bijlage).



Afbeelding: resultaten windgevaar

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van windgevaar.



Afbeelding: resultaten windhinder

Verder is gebleken, dat er een zeer aangenaam windklimaat is te verwachten rondom het project en in het cumuluspark.

Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

6.14. Planschadeanalyse

Omdat het project afwijkt van het bestemmingsplan, kan er sprake zijn van een risico op planschade. De ruimtelijke effecten die in het kader van planschade dienen te worden beoordeeld zijn:

1. beperking uitzicht;
2. beperking privacy;
3. schaduwwerking;
4. toename / overlast van verkeersbewegingen;
5. beperking in bedrijfsvoering;
6. overige hinder en milieuaspecten.

In de directe omgeving bevinden zich geen woningen, met uitzondering van een aantal studentenwoningen. Deze bevinden zich echter op zodanige afstand, dat de beschouwing van het uitzicht en de privacy in dit geval niet relevant is.

Bezonning is voor de studentenwoningen wel relevant. Voor niet-woonfuncties weegt bezonning minder zwaar. Uit de bezonningstudie is gebleken dat het effect op de bezonning minimaal en aanvaardbaar is. De studentenwoningen worden ook niet planschadegevoelig geacht in de zin, dat een vermindering van de huuropbrengsten van de verhuurder verwacht kan worden. Voor de bedrijven een kantoren in de omgeving geldt dat er een beperkte toename is van schaduwwerken, maar dat de bezonning aanvaardbaar blijft. 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. Er zal daarom zeker geen risico op planschade aanwezig zijn vanwege de bezonning.

De verkeerstoename kan zonder problemen op de bestaande wegen worden afgewikkeld, zodat ook op dit punt geen sprake zal zijn van een risico op planschade. Parkeren wordt volledig binnen de eigen parkeergarage opgelost, zodat er ook geen sprake is van een relevante verhoging van de parkeerdruk in de omgeving, die eventueel dan tot planschade zou kunnen leiden.

Tenslotte wordt niet voorzien in functies die voor een beperking van bedrijven in de omgeving kunnen leiden. Ook zijn er geen functies in de omgeving die gevoelig zijn voor de nu voorziene functies.

Op basis van het voorafgaande kan dan ook geen planschade worden verwacht.

6.15. Ladder voor duurzame verstedelijking

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

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

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

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

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

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

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

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

Behoefte

Kantoren

De locatie is reeds bestemd voor kantoren. De kantorenfunctie blijft dan ook in het project de dominante dragerfunctie. Het onderhavige project voorziet vooral in kantoorroimte voor de ING. Dit is een concrete vraag, waarvoor nieuwbouw plaatsvindt. Dit is aanvullen op het ING kantoor ernaast. De afgelopen jaren zijn veel kantoren in Zuidoost en in de rest van Amsterdam getransformeerd naar andere functies. Daarnaast voldoet een groot deel van de resterende kantoren niet meer aan de eisen van deze tijd. In de subparagraaf 'Kantorenstrategie' en 'Plabeka 3.0' in paragrafen 4.2 en 4.3 werd al ingegaan op de (toegenomen) behoefte aan nieuwe kantoren in Amsterdam. Het voorliggende project geeft invulling hieraan.

Sportvoorzieningen

De gemeente Amsterdam heeft in het kader van het opstellen van de randvoorwaarden aangegeven, dat er in Zuidoost behoefte is aan meer sportvoorzieningen. Een sportprogramma binnen Laanderpoort kan een campusfunctie vervullen en is daarmee een kwaliteitsimpuls voor het Cumulus Park.

Horeca

Door de realisatie van 41.000 m² en 1.100 m² aan sportvoorzieningen ontstaat voldoende draagvlak voor een kleine horecavestiging, zoals nu wordt voorzien. Hierdoor wordt de levendigheid van het gebied versterkt, wat ook een positief effect heeft op Cumulus Park als campusfunctie.

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.

6.16. Milieu Effect Rapportage (MER)

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

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

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

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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

Bezien moet worden of de voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Vooropgesteld wordt dat het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie laat. Mede daardoor kan ook discussie ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Niet iedere mogelijk gemaakte wijziging van een stedelijke ontwikkeling, hoe ondergeschikt ook, kan aangemerkt

worden als een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject. Dat hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

Het project voorziet in de herontwikkeling van een bestaand kantoorpand door sloop en nieuwbouw, waarbij de kantoorfunctie wordt aangevuld met een sportvoorziening en horeca. De omvang van de kantoorfuncties neemt hierbij met rond 29.000 m² toe ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor wordt ook het bouwvolume groter.

Het bestemmingsplan maakt weliswaar al kantoren mogelijk, maar vanwege de nieuwe functies en de uitbreiding van de kantoorfunctie kwalificeert dit project als een stedelijk ontwikkelingsproject en is beoordeeld of voor de voorziene ontwikkeling vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben een milieueffectrapport is vereist. Dit betreft ook wel de 'vormvrijmer-beoordeling'. Hiervoor is een notitie opgesteld (zie bijlage).

Bij deze beoordeling is betekenis gehecht aan de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Uit de beoordeelde effecten in samenhang gezien met voornoemde criteria wordt geconcludeerd dat het project geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 5.1.1.Bro

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 5.1.1 Bro verplicht. Dit is onderdeel van de procedure omgevingsvergunning waar de voorliggende ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uitmaakt.

Ontwerp omgevingsvergunning

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

7.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd op kosten en voor risico van de initiatiefnemer. Tussen de gemeente en initiatiefnemer zullen privaatrechtelijke afspraken gemaakt worden in een afsprakenbrief.

Voor een analyse van het risico op planschade wordt verwezen naar paragraaf 6.15.

8. Conclusie

Op basis van het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat het bij het voorliggende project gaat 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.