

Ruimtelijke onderbouwing

Holterbergweg, Kavel 206A te Amsterdam Zuidoost

Versie: Definitief
Datum: 22 december 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Ligging en begrenzing projectlocatie	5
1.3.	Huidige situatie	6
2.	Beschrijving project	8
2.1.	Bouwvolume	8
2.2.	Programma	10
2.3.	Parkeren.....	11
3.	Beleidskader	12
3.1.	Vigerende bestemmingsplannen en afwijkingen	12
3.2.	Rijksbeleid.....	14
3.3.	Provinciaal beleid.....	15
3.4.	Regionaal beleid.....	19
3.5.	Gemeentelijk beleid.....	22
4.	Randvoorwaarden	33
4.1.	Geluid.....	33
4.2.	Bedrijven en milieuzonering	34
4.3.	Bodem	35
4.4.	Archeologie en cultuurhistorie	36
4.5.	Waterparagraaf.....	37
4.6.	Verkeer en parkeren	38
4.7.	Luchtkwaliteit	39
4.8.	Externe veiligheid	41
4.9.	Ecologie en stikstofdepositie	41
4.10.	Luchthavenindelingsbesluit	42
4.11.	Behoefte	43
4.12.	Hoogbouw.....	44
4.13.	Duurzaamheid.....	48
4.14.	Milieueffectrapportage.....	49
5.	Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid.....	50
5.1.	Eigendomsverhoudingen	50
5.2.	Economische uitvoerbaarheid	50
5.3.	Planschade	50

6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan	51
---	----

BIJLAGEN

1. Geluidonderzoek, Peutz d.d. 22 december 2023
2. Notitie Stille zijden, Nieman Raadgevende ingenieurs d.d. 19 januari 2023
3. Verkennend bodemonderzoek, Tauw d.d. 13 januari 2023
4. Waterbalans polder De Nieuwe Bullewijk
5. Verkeersonderzoek VMA 4.5 (uitgangspunten en resultaten), Gemeente Amsterdam (V&OR Team Onderzoek & Kennis) d.d. 9 februari 2023
6. Verkeersonderzoek, Goudappel Coffeng d.d. 13 maart 2023
7. Quicksan Flora en Fauna, BY Nature d.d. 14 september 2022
8. Stikstofdepositie, Cauberg Huygen d.d. 8 februari 2023
9. Advies LIB, Inspectie Leefomgeving en Transport d.d. 29 november 2023
10. Hoogbouw Effect Rapportage (HER), Van Riezen & Partners d.d. 21 december 2023
11. Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel, Peutz d.d. 5 juli 2021
12. Notitie Nadere beoordeling windklimaat, Peutz d.d. 21 december 2023
13. Bezonningsstudie, Van Riezen & Partners d.d. 7 maart 2023
14. Waterbalans en afwateringsschema, Wavin/Geurst & Schulze d.d. 29 november 2023
15. Aanmeldnotitie MER, Van Riezen & Partners d.d. 22 december 2023

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Initiatiefnemer Eigen Haard is van plan om het momenteel braakliggende perceel aan de Holterbergweg in Amsterdam Zuidoost te ontwikkelen met woningbouw en niet-woonfuncties in de plint. In totaal worden er 268 sociale huurwoningen gerealiseerd. In de plint komen in totaal circa 900 m² aan bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke voorzieningen.

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

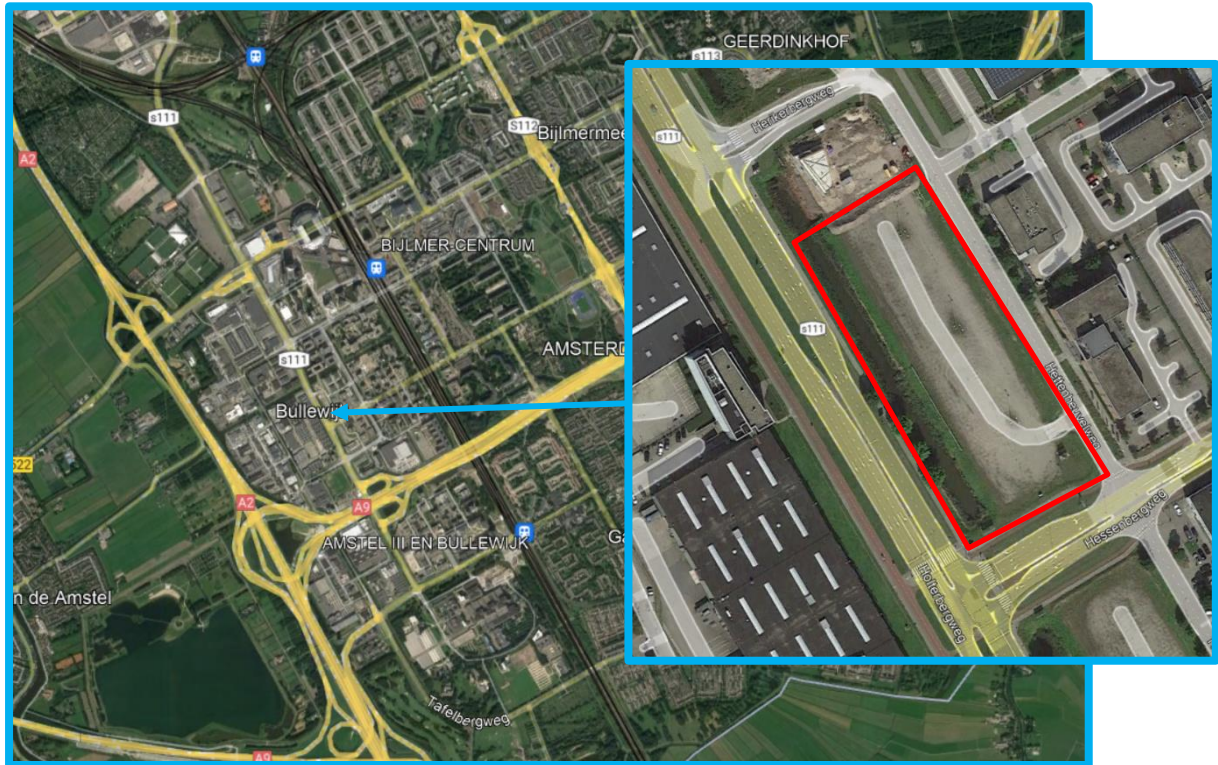
De ontwikkeling past niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III Oost'. Het nieuwe gebruik als wonen past niet in de gebruiksregels en het beoogde bouwvolume is groter dan wat bij recht is toegelaten.

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.

1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie

De projectlocatie bevindt zich aan de Holterbergweg in het bedrijven- en kantorengedebiet Amstel III in Amsterdam Zuidoost. De noordzijde van het perceel grenst aan de Herikerbergweg, de oostzijde aan de Hettenheuvelweg, de zuidzijde aan de Hessenbergweg en de westzijde aan de Holterbergweg.

In volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing projectlocatie (bron: GoogleEarth)

1.3. Huidige situatie

Op de projectlocatie ligt in de huidige situatie braak. De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving. Ten westen bevinden zich grootschalige bedrijfshallen en ten oosten vooral kantoren en kleinschaligere bedrijfsgebouwen in over het algemeen 3-4 bouwlagen.



Afbeelding: vogelvlucht projectlocatie vanuit het zuidwesten



Afbeelding: terrein aan de Holterbergweg vanaf Holterbergweg (bron: google earth)

Amstel III kan worden opgedeeld in West en Oost. In het oostelijk deel domineren vooral kantoren het gebied en in het westelijke deel vooral bedrijven. De locatie bevindt zich op de grens van beide gebieden. 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.

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 (v.b. De Karsp, Ruby Gardens en Karspeldreef 14/16), waardoor de monofunctionaliteit al begint af te nemen.

2. Beschrijving project

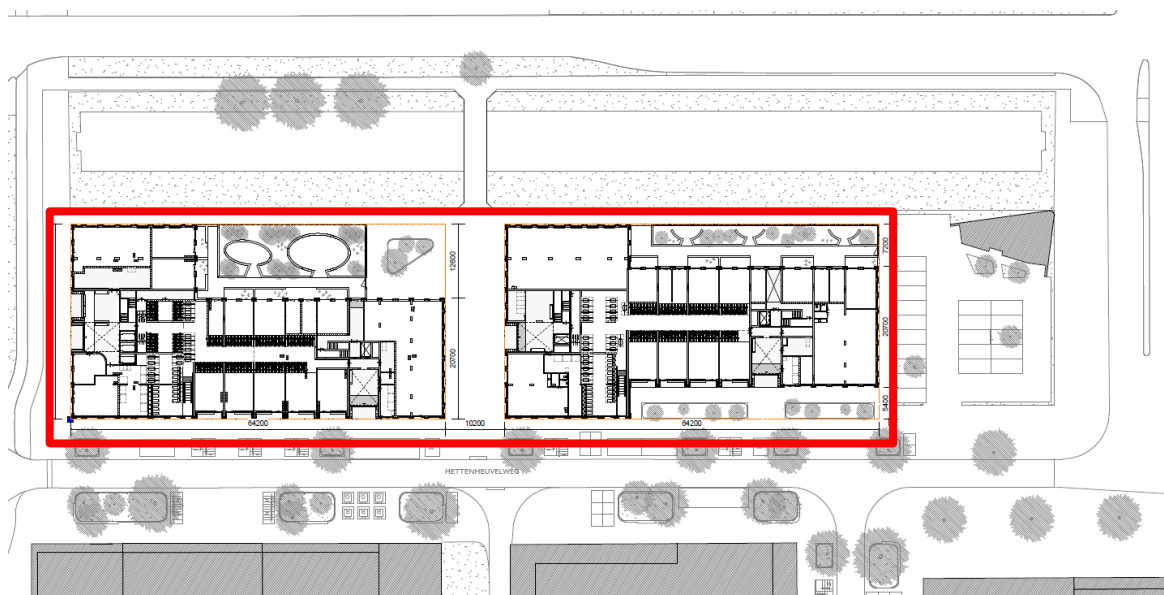
2.1. Bouwvolume

Het voornemen is om woningen te realiseren met bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke functies in de plint. De woningen worden verdeeld over 4 volumes met een doorlopende plint om de buurtstraat te begeleiden. De blokken hebben alzijdige gevels. De bouwhoogte van de lagere volumes varieert tussen 22,5 en 25,5 meter en de toren heeft een bouwhoogte van 66,5 meter inclusief installaties en opbouwen (63,5 meter +NAP).



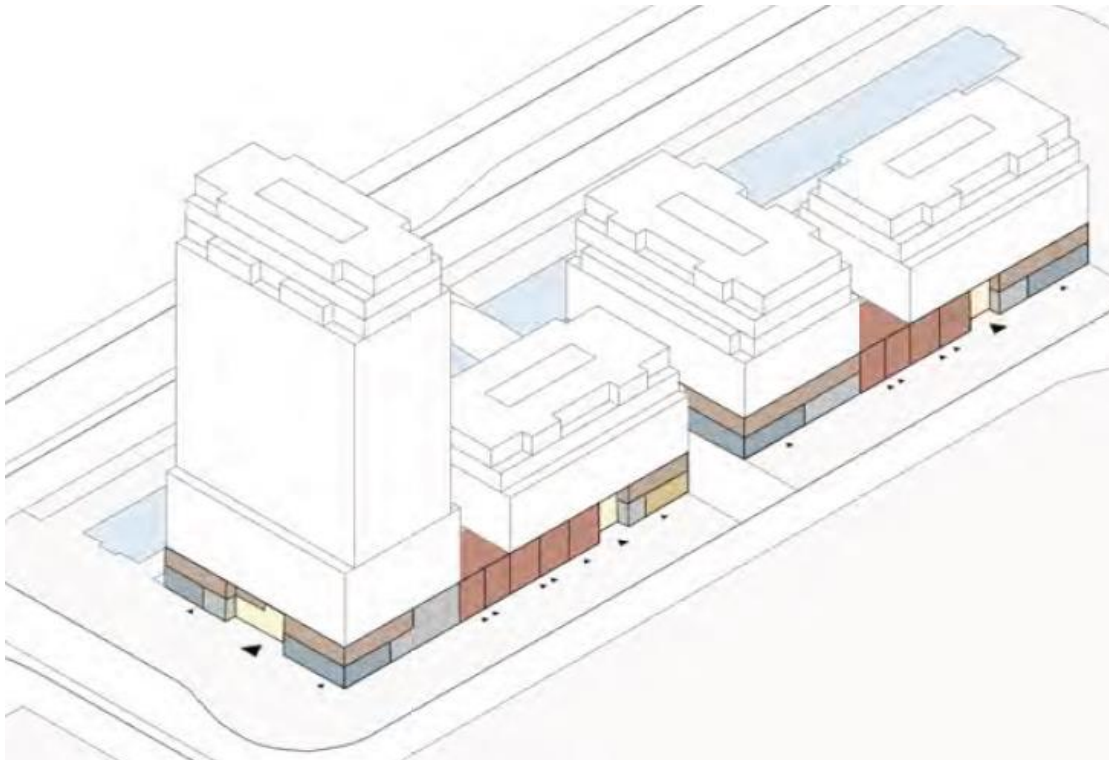
Afbeelding: impressie nieuwbouw met hoogbouw vanuit de Hettenheuvelweg

De footprint van de nieuwbouw bedraagt ongeveer 2.000 m². De plannen gaan uit van een bruto vloeroppervlak van ongeveer 22.400 m² BVO.



Afbeelding: footprint nieuwe situatie (projectgebied rood omrand)

De plint is dubbel hoog en heeft een levendige uitstraling met zoveel mogelijk woonfuncties, entrees en bedrijfs- en maatschappelijke functies. De entrees hebben extra diepe negen en hebben vides waardoor ze werken als duidelijk herkenbare en uitnodigende 'lantaarns' in de straat'.



Afbeelding: levendige, dubbelhoge plint met voorzieningen en woningen



Afbeelding: plattegronden begane grond

2.2. Programma

De bouwblokken bieden ruimte aan 268 appartementen, variërend in omvang.

Bindend programma					Kavel 206A		
Type 1	Segment	Aantal kamers	Gemiddelde grootte m² GO	Gemiddelde grootte m² BVO	Aantal	Totaal m² GO	Totaal m² BVO
Studio	Sociale huur	1	37,2	45,1	1	37,2	45,1
2-kamer	Sociale huur	2	39,3	49,6	1	39,3	49,6
3-kamer	Sociale huur	3	64,1	77,7	169	10832,9	13131,3
4-kamer	Sociale huur	4	71,1	85,6	75	5332,5	6420,0
Maisonnette 3-kamer	Sociale huur	3	66,3	80,3	12	795,7	963,4
Maisonnette 4-kamer	Sociale huur	4	88,9	103,9	7	622,1	727,8
3-kamer rolstoel		3	97,1	114,9	3	291,3	344,6
Totaal			67,0	80,9	268	17951	21681,8
Verkeersruimte (lifthalen op verdieping en entreehal)							3300,9
Commercieel		Omschrijving					m² BVO
Bedrijfsruimte		Begane grond blok 1					54,2
Bedrijfsruimte		Begane grond blok 1					103,9
Bedrijfsruimte		Begane grond blok 2					108,3
Bedrijfsruimte		Begane grond blok 2					168,9
Kantoor		Wijkkantoor voor Eigen Haard op begane grond					28,9
Totaal							464,2
Sociaal maatschappelijk		Omschrijving					m² BVO
Buurtkamer		Begane grond blok 1					217,6
Sociaal Buurtteam		Begane grond blok 2					241,2
Totaal							458,8
Overig		Omschrijving					m² BVO
Containerruimte							125,4
Technische ruimte/overig							18,5
Scootmobielruimte							101,2
Parkeren		Plaatsen					m² BVO
Fietsparkeren wonen (incl scooters)		844					1262,6
Totaal programma (alle functies)							27413,4

Programma

Het programma in de plint omvat ongeveer 435 m² bvo bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening), rond 29 m² kantoor en rond 460 m² bvo ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen.

2.3. Parkeren

Het bouwplan voorziet niet in parkeerplaatsen voor auto's op eigen terrein (zie ook paragraaf 4.6).

Er wordt voorzien in voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen.

Ten behoeve van de woningen worden in pandig de volgende stallingsmogelijkheden gerealiseerd:

Soort	Aantal
Fietsen	905
Brede fietsen	136
Bakfietsen	45
Scooters	36

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.

Ter plaatse zijn de volgende functies toegestaan:

- Lichte bedrijvigheid (categorie 1 en 2 van de 'Staat van Inrichtingen')
- Culturele voorzieningen
- Dienstverlening (zowel consumentverzorgend, als maatschappelijk en zakelijk)
- Horeca I, III, IV en V
- Sportieve en recreatieve voorzieningen
- Overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming, zoals bijvoorbeeld groen, water, parkeergelegenheid en openbare ruimte.

Op de functies die zijn toegestaan, is onderstaande maatvoering van toepassing:

Functie	Max. bvo	Max.bvo/vestiging
Bedrijven		1.000 m ²
Maatschappelijke dienstverlening		1.000 m ²
Consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening		200 m ²
Culturele, sportieve en recreatieve voorzieningen		1.000 m ²
Horeca V	33.750 m ²	10.000 m ²
Horeca I		200 m ²
Horeca III en IV		1.000 m ²

Bebouwing moet worden opgericht binnen het bestemmingsvlak. De maximale bouwhoogte bedraagt 8 meter en het maximum bebouwingspercentage bedraagt 10% van het bestemmingsvlak, wat in dit geval overeenkomt met ongeveer 820 m².

Gebouwen moeten zodanig worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd.

Parkeren moet plaatsvinden op eigen terrein of er moet aangetoond worden dat elders in het plangebied voldoende ruimte duurzaam beschikbaar is voor het betreffende bouwplan en functie. Voor het bepalen van deze minimum norm worden de Amsterdamse parkeerkerncijfers, gebaseerd op de CROW-cijfers, als hulpmiddel gebruikt. Deze lijst is opgenomen als bijlage bij de regels en bevat parkeerkerncijfers voor bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke voorzieningen. Het bestemmingsplan bevat geen parkeerkerncijfers voor woonfuncties.

Gevoelige functies, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan. Bij omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken na het verkrijgen van een positief advies van de GGD (artikel 6.4 onder c).

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.

Bestemmingsplan 'Darkstores'

Het paraplubestemmingsplan is op 10 mei 2023 vastgesteld en regelt zogenaamde flitsbezorging vanuit darkstores. Dit is hier niet aan de orde, zodat dit plan niet relevant is voor het onderhavige project.

Afwijkingen bestemmingsplannen

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

1. Woningen zijn niet toegestaan binnen de bestemming Gemengd
2. Gevoelige functie (waaronder woningen) zijn niet toegestaan binnen de bestemming Gemengd

3. De gewenste bouwhoogte van de nieuwbouw (respectievelijk 22,5 en 25,5 en 66,5 meter) is hoger dan de 8 meter bouwhoogte die maximaal is toegestaan op basis van het bestemmingsplan.
4. Het maximum bebouwingspercentage van 10% (ca. 820 m²) wordt door de nieuwbouw overschreden met ongeveer 1.200 m²).
5. Parkeren moet opgelost worden op eigen terrein of er moet aangetoond worden dat elders duurzaam parkeergelegenheid beschikbaar is. In de plannen worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd, maar er wordt wel aangetoond dat elders duurzaam parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
6. In het bestemmingsplan zijn geen parkeernormen opgenomen voor de functie 'wonen' omdat deze functie niet is toegestaan op basis van dit bestemmingsplan.

3.2. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet, die op 1 januari 2024 in werking zal treden, 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 Barro 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.

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 en is sindsdien meermaals 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.

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 op 1 januari 2024 tegelijk in werking treden met de Omgevingswet. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

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

Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

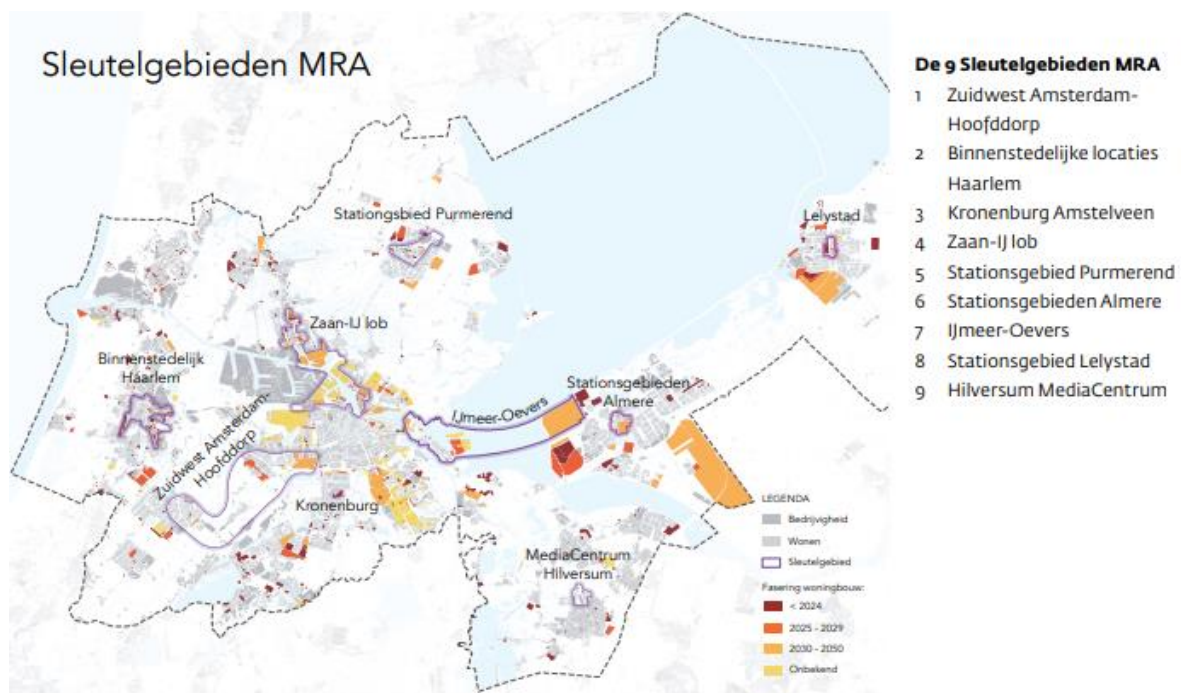
- A. Een woning voor iedereen
- B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
- C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
- D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OVknooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.

7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woninginzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Dit zijn de MRA sleutelgebieden.



Met de realisatie van 268 woningen levert het voornemen een bijdrage aan de woningbouwopgave en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020 - 2025.

Woonakkoord 2021-2025

Het 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 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'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

Met de realisatie van maximaal 268 woningen levert het project een bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen of in dit geval niet te vergroten.

3.4. Regionaal beleid

Actieprogramma woningproductie MRA 2018 – 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde

aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

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 2014-2018	Nieuwbouw 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
Noord-Holland Noord	8.300	7.500	-800	1.200
Noord-Holland Zuid	45.700	32.200	-13.500	13.500
Noord-Holland	54.000	39.700	-14.300	14.700

Bron: Prognose 2019

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

Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt.

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. 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.

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 m² bvo en tot en met 2030 wordt de hoeveelheid transformatieplannen geraamd op 298.200 m² 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)

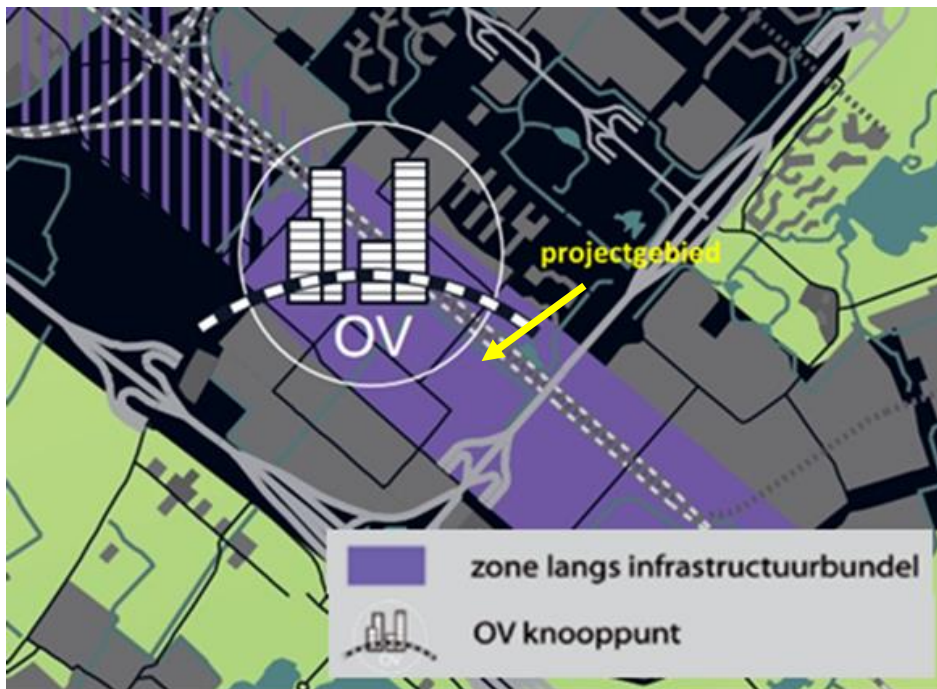
Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen. De komende jaren wordt daar met 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 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. 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 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 70 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.

Conform de nota “Hoogbouw in Amsterdam” wordt opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) te allen tijde aanbevolen bij gebouwen boven de 30 meter. In het kader van deze aanvraag is dan ook een HER uitgevoerd (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.

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:

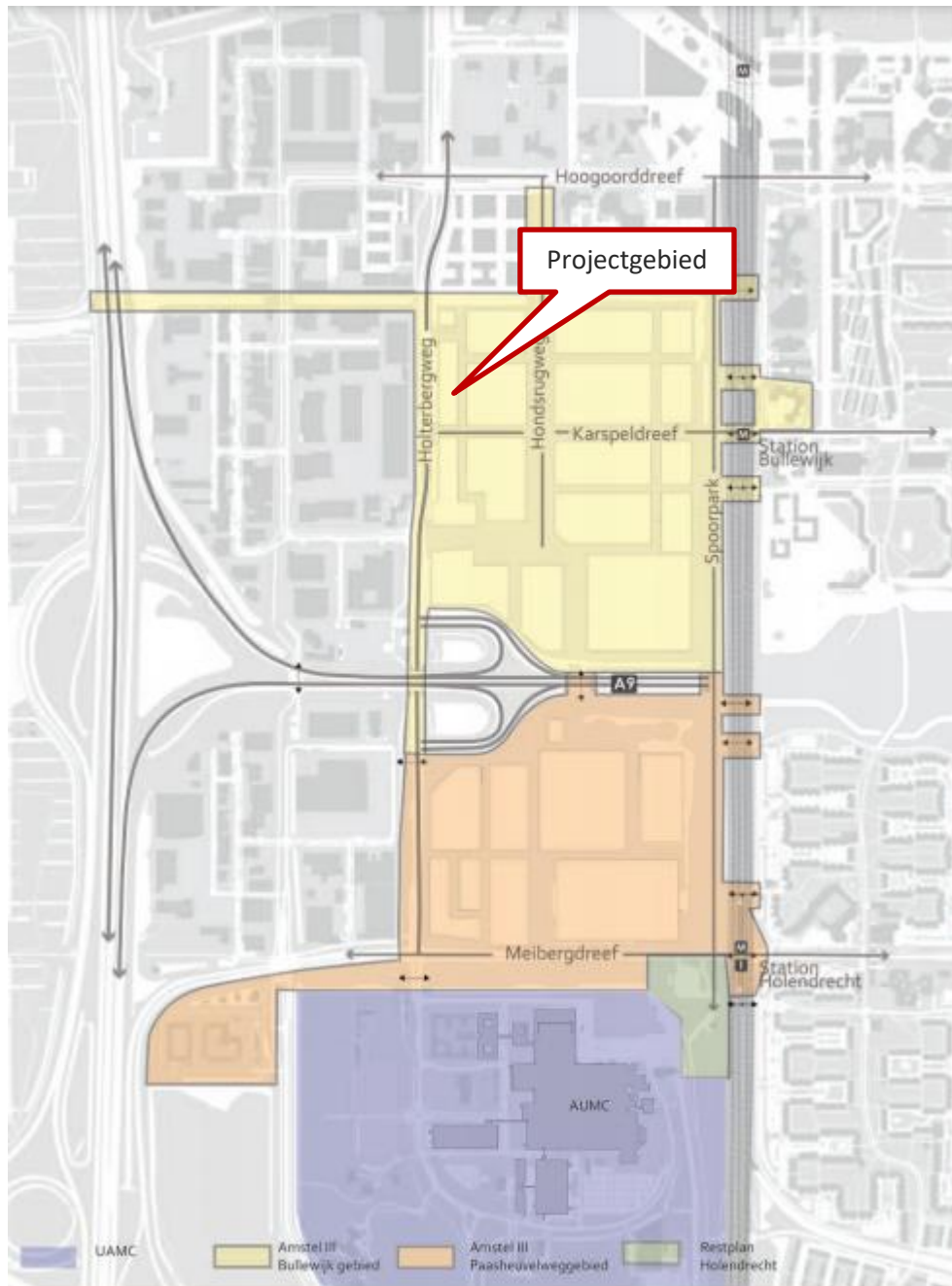
Deel I - Ontwikkelperspectief van Amstel III voor de komende 4 jaar met een doorkijk naar 2040 voor kansrijke ontwikkelingen

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

De centrale opgave is het transformeren van een kantorengedebied 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

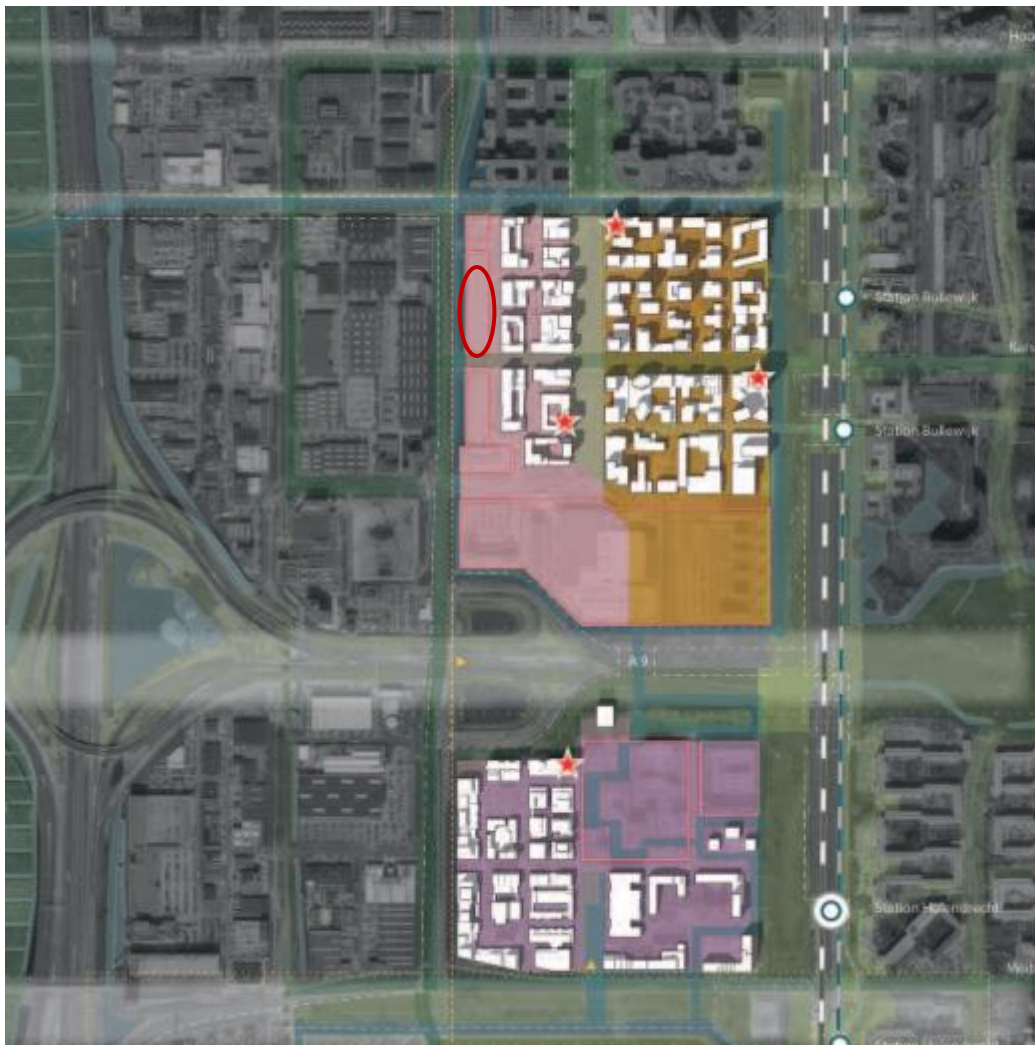
Bullewijk-oost ligt in de derde hoogbouwlinie. Dit gebied wordt stedenbouwkundig ook wel aangeduid als 'Mix to the Max' en kenmerkt zich door een grote diversiteit van architectuur, (hoog)bouw en openbare ruimte. Hoogbouw wordt hier gerealiseerd in diverse hoogten tussen 70 en 100 meter. Hoger is denkbaar 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

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 rond 70 meter is conform de bouwhoogte die in de Actualisering Investeringsbesluit Amstel III in dit gebied gewenst is.

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 2021 – Bijlmer West

Regelmatig worden er voor alle 22 gebieden in de gemeente Amsterdam gebiedsplannen gemaakt. Hierin staat wat het komende jaar de concrete acties zijn in het desbetreffende gebied. Reguliere werkzaamheden, zoals afval ophalen, staan hier niet in.

Het gebiedsplan Bijlmer West beschrijft de focusopgaven en activiteiten die in 2021 van belang zijn om een bijdrage te leveren aan de zes prioriteiten uit de Gebiedsagenda voor de periode 2019-2022. De uitvoering van deze opgaven en activiteiten gebeurt in samenwerking of in co-creatie met bewoners, ondernemers, zelforganisaties en andere (wijk)partners. In 2021 staan de volgende focusopgaven en activiteiten centraal:

Focusopgave 1: 1Zuidoost/Wij maken Zuidoost

Daarom komt er een structurele focus op participatie en inspraak door bewoners, gebruikers en betrokkenen tijdens het transformatieproces in Bijlmer West. Dat wordt gedaan door de volgende activiteiten:

- Ontwikkelaars in Amstel III conformeren zich met een convenant 'wonen voor Amsterdam Zuidoost' aan de doelstelling om starters en doorstromers uit de bestaande buurten van Amsterdam Zuidoost voorrang te verlenen bij de verhuur van 25% van de opgeleverde woningen.
- In 2021 start in samenwerking met de afdeling Economische Zaken een onderzoek naar behoeften en wensen van lokale ondernemers. We zetten placemaking in om ook in 2021 al een verbinding te creëren tussen Bijlmer West en de rest van stadsdeel Zuidoost.

Focusopgave 2: Integrale aanpak Amsterdamse Poort/ Johan Cruijff Boulevard

Boven winkelgebied de Amsterdamse Poort bevinden zich ruim 500 woningen. Het woondeel geldt als een zwakke buurt met veel kwetsbare bewoners. Tegelijkertijd worden daar de komende jaren een aantal grote voormalige kantoren getransformeerd tot woningen. Momenteel zijn er sterke signalen dat de kwaliteit van de omgeving afneemt en de overlast en het onveiligheidsgevoel toenemen. Bewoners, ondernemers maar ook het winkelend publiek ervaren overlast van zwerfvuil en afvalbijplaatsingen, horeca(geluid), groepsmannen, recidiverende criminelen en drugs- en/of alcoholverslaafden. Ook tijdens evenementen in het gebied neemt overlast toe. Dit is de reden dat ook het gebied rond de Johan Cruijff Boulevard wordt meegenomen in de aanpak. De transformatie moet zorgen voor een gebied met een levendige mix en een betere balans van functies (wonen, werken, winkelen, uitgaan en maatschappelijke voorzieningen). Deze transformaties bieden kansen voor werkgelegenheid en het verbeteren van de leefbaarheid. Dat wordt onder meer gedaan met de volgende activiteiten:

- Doorontwikkeling van de zorgstraat voor veelplegers en veroorzakers van overlast.
- In 2021 wordt doorgegaan met de inzet van extra handhavers en 1,5 extra fte straatcoaches.
- Regie en uitvoering van het Masterplan handhaving en reiniging.
- In beeld brengen welk effect de geïntegreerde voorziening en de clustering van kwetsbare groepen in de Amsterdamse Poort heeft op de leefbaarheid.

De voorliggende ontwikkeling is in overeenstemming met de doelen van het gebiedsplan.

Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitiesdocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten van de gemeentelijke strategie beschreven, om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. Hierbij worden de opgave en effecten van maatregelen in beeld gebracht, en wordt hierop gestuurd door middel van een Klimaatbegroting. Daarnaast wordt de aanpak beschreven, die loopt via vier transitiepaden: (1) Gebouwde Omgeving, (2) Mobiliteit, (3) Elektriciteit, en (4) Haven & Industrie. Elk transitiepad bestaat uit een aantal pijlers waarop de aanpak rust.

De Routekaart is de start van een wendbaar proces, waarbij intensief wordt samengewerkt in de stad, geëxperimenteerd, cijfers worden verzameld en geleerd zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. De ontwikkelingen en voortgang staan in de jaarlijkse rapportage.

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 2' (gemiddeld fietsgebruik). Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

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

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. Dit onderzoek is gedaan door Peutz (zie bijlage).

Het woningbouwplan is gesitueerd op een geluidbelaste locatie, binnen de akoestische invloedssfeer van de A2, A9, Holterbergweg, Hessenbergweg, Hondsrugweg en Karspeldreef.

Vanwege de Holterbergweg en Hessenbergweg is sprake van geluidbelastingen tot 58 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder), dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

De optredende geluidbelastingen vanwege de Hondsrugweg en de Karspeldreef bedragen minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Vanwege de A2 en A9 is sprake van geluidbelastingen van ten hoogste 53 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder), dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

De gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle wegen samen bedraagt tot 65 dB (zonder aftrek). Inclusief aftrek bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 60 dB. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt bij geen van de appartementen meer dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 63 + 3 dB (inclusief aftrek).

Maatregelen

Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of onvoldoende blijken te zijn om de geluidbelasting vanwege wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde te beperken, dienen voorzieningen aan of in de woningen worden gerealiseerd. Conform het gemeentelijk geluidbeleid dient elke woning te beschikken over een geluidluwe zijde of buitenruimte met aangrenzende verblijfsruimte.

Ter plaatse van woningen is sprake van geluidbelastingen van ten hoogste 53 dB vanwege de A2 en A9 samen, ten hoogste 58 dB vanwege de Holterbergweg en ten hoogste 58 dB vanwege de Hessenbergweg. Om de geluidbelasting ter plaatse van de buitenruimte terug te brengen naar 48 dB zijn maatregelen benodigd. De buitenruimte kan bijvoorbeeld worden voorzien van een afsluitbare loggia of (volledig) verhoogde borstwering rondom het balkon met een geluidabsorberend plafond. Afhankelijk van de optredende geluidbelasting kan bij een deel van de buitenruimten ook een geluiddempend ventilatierooster noodzakelijk zijn. Een en ander dient in het ontwerp nog nader uitgewerkt en gedimensioneerd te worden.

Overige geveldelen (zonder buitenruimte) waar sprake is van gecumuleerde geluidbelastingen tot 65 dB (exclusief aftrek artikel 110g Wgh) dienen te worden voorzien van voldoende geluidwering zodat een binnenniveau van 33 dB kan worden gegarandeerd.

Geconcludeerd kan worden dat voor de beoogde woningen hogere waarden vastgesteld moeten worden en er dienen maatregelen aan het gebouw genomen worden. Dit vormt echter geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project. Een overzicht van de vast te stellen waarden is in bijlage 4 van het geluidsrapport opgenomen.

TAVGA

Het project is op 26 januari 2023 besproken in het TAVGA. Het TAVGA geeft in overweging om bron- en overdrachtmaatregelen te beschouwen in het licht van de hele gebiedsontwikkeling en niet alleen op bouwplanniveau. Verder wordt geconcludeerd dat gelet op stedenbouwkundig plan en kavelpaspoort de realisatie van tweezijdig georiënteerde woningen niet mogelijk is. Verwacht wordt dat met gebouwgebonden maatregelen (loggia's, verglaasde balustrades, etc.) het mogelijk is alle woningen te voorzien van een stille zijde.

Geadviseerd wordt om in akoestisch onderzoek mogelijke maatregelen voor een stille zijde te motiveren. Alle woningen dienen van een stille zijde te zijn voorzien. Het project is dan akkoord.

Stille zijden

In januari 2023 heeft bureau Nieman onderzocht met welke voorzieningen stille zijden gerealiseerd kunnen worden, om met betrekking tot de vereiste stille zijden te kunnen voldoen aan het Amsterdams geluidbeleid (zie bijlage). Er is toegelicht waar op hoofdlijnen welke bouwkundige maatregel wordt toegepast (dit is conceptueel). De voorgestelde oplossingen betreffen afgeschermd balkon en comfort-boxen. Er is nu gekozen voor toepassing van comfort-boxen. Met toepassing hiervan wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

4.2. Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten een passende locatie in de nabijheid van gevoelige bestemmingen krijgen, en anderzijds gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft richtafstanden tot gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie.

Voor de onderhavige locatie kan worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels en horeca. Vanuit het streven om van het gebied een gemengd woon-werkgebied te maken, kan, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, een wat ruimer regime worden toegepast.

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied waar wonen, werken en voorzieningen (inmiddels) gemengd voorkomen. Ten oosten van de Holterbergweg zijn hooguit

bedrijven uit de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. Deze vormen geen knelpunt met de woonfunctie. Aan de overkant van de Holterbergweg zijn bedrijven t/m categorie 3.1 toegestaan. Binnen een gemengd stedelijk gebied geldt hiervoor een minimale afstandsrichtlijn van 50 meter. Hieraan wordt voldaan, zodat er door de komst van woningen geen belemmeringen van bedrijven in hun bedrijfsvoering verwacht kan worden. Ook vormen deze bedrijven geen belemmering voor de woonfunctie. Milieuzonering vormt dan ook 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.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Een verkennend bodemonderzoek dient aan te tonen dat de milieuhygiënische kwaliteit ter plaatse geen belemmering vormt voor het beoogde gebruik voor wonen.

In januari 2023 is door onderzoeksbureau Tauw een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Met het onderzoek is voldoende informatie verzameld over de milieuhygiënische bodemkwaliteit op de locatie Holterbergweg te Amsterdam. Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Op de locatie is tot 0,5 a 0,8 m -mv een puinverharding aanwezig waarin geen asbest is aangetoond. Er is derhalve geen sprake van een asbestweg in de zin van het Besluit asbestwegen aanwezig. In de onderliggende bodem zijn bij het veldonderzoek zintuiglijk geen waarnemingen gedaan die de grond verdacht maken op het voorkomen van asbest. Derhalve is hier niet verder analytisch onderzoek naar asbest verricht
- Plaatselijk is in de baksteenhoudende veenlaag (1,8-2,0 m -mv) een sterk verhoogd gehalte zink aangetoond. De omvang van de sterke verontreiniging is met de huidige onderzoeksresultaten nog niet in beeld
- Voor het overige is de grond niet, tot licht verontreinigd met minerale olie, zware metalen en/of PAK
- Indicatief is de licht baksteenhoudende grond beoordeeld als Niet Toepasbaar. De kwaliteit van de overige grond is indicatief beoordeeld als Industrie of is altijd toepasbaar
- Getoetst aan het handelingskader PFAS gelden er beperkingen bij toepassing van de grond in grondwaterbeschermingsgebieden. Binnen de gemeentelijke grenzen van Amsterdam geldt dat de bodem niet is verontreinigd en vrij toepasbaar is

- Het grondwater in peilbuis 6 en 11 (zie rapport) is licht verontreinigd met barium.

Ten behoeve van de voorgenomen afwijking van het bestemmingsplan is de bodemkwaliteit in voldoende mate bepaald. De milieuhygiënische kwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is mogelijk een afperkend onderzoek naar de omvang van de verontreiniging met zink in de ondergrond nodig. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging kan een sanering noodzakelijk zijn.

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 volgens de informatiekaart geen cultuurhistorische objecten of lijnen van betekenis.

4.5. Waterparagraaf

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 Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 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 kan bij Waternet worden ingediend.

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 locatie onbebouwd en onverhard. Het bestemmingsplan voorziet reeds in bebouwing met een omvang van rond 820 m². Deze wordt nu met circa 1.200 m² overschreden.

Compensatie van de toename aan verharding is daarom nodig. De compensatie heeft echter al plaatsgevonden, omdat het gehele uitgegeven kavel is opgenomen en gecompenseerd in de waterbalans van Amstel III 'Waterbalans polder De Nieuwe Bullewijk' (zie bijlage).

Grondwater

Er wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing, zodat het project geen effect heeft op grondwaterstromen.

Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen geen uitlopende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

Rainproof

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Vasthouden, bergen, afvoeren is dus van toepassing. Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening (zie ook paragraaf 4.13).

Conclusie

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.6. Verkeer en parkeren

Verkeerseffecten

In februari 2023 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin de effecten van het project op het verkeer is onderzocht (zie bijlage). Hierbij lag de focus op de auto-intensiteiten op wegvakken en kruispunten, en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling. De verkeerseffecten zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam, versie 4.5 (zie bijlage).

Uit het onderzoek is gebleken, dat het project leidt tot een verkeerstoename van 430 motorvoertuigen van en naar de locatie op een werkdag ten opzichte van de autonome situatie in 2033. Dit verkeer rijdt vooral via de Holterbergweg van en naar de A9.

Het project draagt bij aan de toename van verkeersdrukke op de kruisingen in het gebied, maar leiden niet tot nieuwe knelpunten. Het project maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Amstel III en de Zuidoostflank. De transformatie van Amstel III tot een gemengde woon- en werkomgeving leidt tot wijzigingen in de mobiliteit en daarmee veranderingen van de verkeersstromen. De veranderingen worden periodiek gemonitord en de prognoses bijgesteld. Daarnaast is een maatregelenpakket opgesteld dat uitgevoerd kan worden mochten nieuwe inzichten daar aanleiding toe geven.

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

Er wordt niet voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. Op grond van het parkeerbeleid van Amsterdam dient voor de woningen alleen rekening te worden gehouden met bezoekersparkeren van de woningen (0,1 per woningen) en in de parkeerbehoefte van de niet-woonfuncties in de plint. Dat resulteert in 27 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren en 10,5 voor de maatschappelijke voorziening (vb. gezondheidscentrum met 7 behandelkamers, 1,5 pp/behandelkamer) en 5,5 parkeerplaatsen voor bedrijven (1,1pp's/100 m²).

Deze parkeerplaatsen kunnen in parkeergarage P10 opgelost worden. De garage bevindt zich op loopafstand (circa 300 meter) van de projectlocatie en aangenomen mag worden dat er doorgaans (ruim) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in het bezoekersparkeren te voorzien.

Daarnaast hebben de bedrijfs-/kleinschalige bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke ruimten (BOG en MOG) op de begane grond voor werknemers en bezoekers een parkeerbehoefte van 8 parkeerplaatsen. Ook deze behoefte dient elders buiten de projectlocatie opgelost te worden. P10 biedt onder de huidige bezettingsgraad voldoende zekerheid om ook te kunnen voorzien in deze 8 parkeerplaatsen, ook als hiervoor geen contractuele garanties aan den grondslag (kunnen) liggen, zoals dat hier het geval

is. De Woningwet beperkt ontwikkelaar Eigen Haard, omdat een reserveringsvergoeding voor parkeerplaatsen niet terug te leiden is naar een activiteit op gebied van de volkshuisvesting.

Het gebruik van P10 door bezoekers en werknemers van nieuwbouwfaciliteiten kan hier goed gefaciliteerd worden tot de garage een bezettingsgraad van maximaal 90% bereikt, op het moment dat er geen evenementen zijn. Het is hierbij bekend dat evenementen van incidentele aard zijn en doorgaans in de weekenden en de avonden plaatsvindt. Dan is er geen parkeerbehoefte voor de BOG/MOG huurders. De loopafstand (circa 300 meter) is aanvaardbaar. Daarnaast is de parkeergarage nog vrij nieuw en zijn er geen plannen om deze parkeergarage te sluiten. Om die reden mag aangenomen worden dat er voldoende parkeergelegenheid zal zijn in een reguliere situatie (zonder evenementen) voor een periode van minimaal 10 jaar.

Daarnaast wordt in de openbare ruimte voorzien in 3 parkeerplekken voor gehandicapten. Deze worden door de gemeente gerealiseerd.

Voor fietsen en scooters zal met 905 respectievelijk 36 parkeerplekken voldaan worden in de parkeervraag.

4.7. 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.

Onderhavig project maakt 268 woningen mogelijk en circa 900 m² bvo aan bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke functies. Het project kan hiermee worden gekwalificeerd als 'niet in betekende mate'. Voor de volledigheid is dit met de NIBM-rekentool bevestigd.

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

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	430
Aandeel vrachtverkeer	0,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,26
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
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	

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.

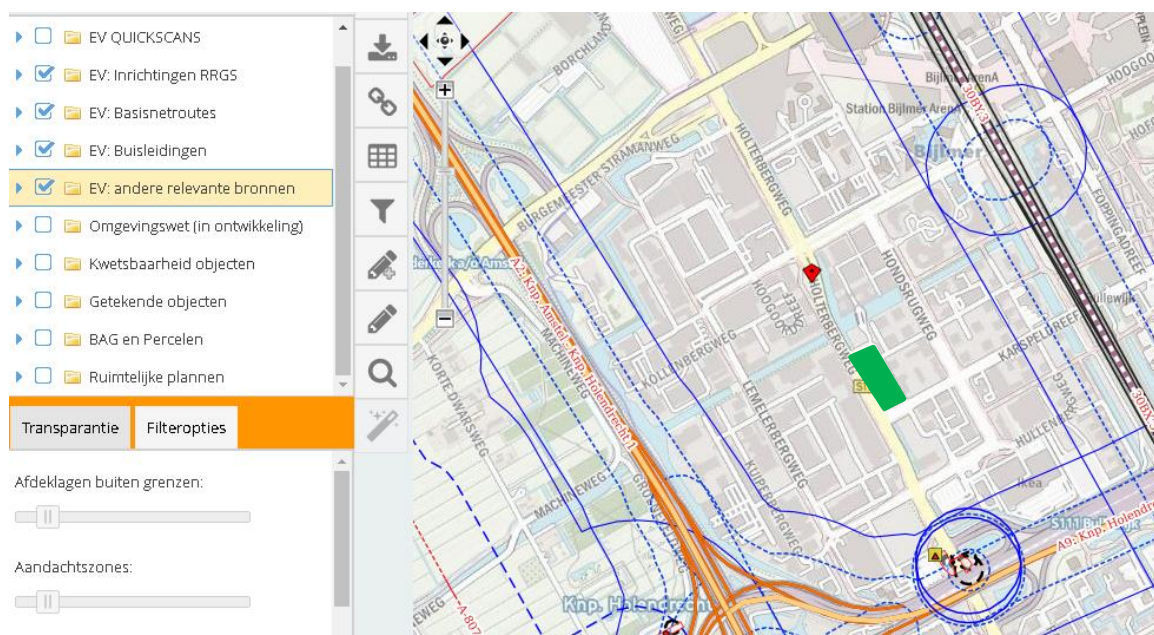
Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

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.



Afbeelding: uitsnede externe veiligheid signaleringskaart ter hoogte van projectgebied (groen)

Er bevinden zich geen inrichtingen, transportroutes of buisleidingen in de omgeving, die van invloed zijn op externe veiligheid voor dit project. Onderzoek is niet nodig.

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 2022 is door onderzoeksbureau By Nature een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

Soortbescherming

Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten op beschermde soorten op basis van verspreidingsgegevens, ontbreken geschikt habitat en/of ligging plangebied uitgesloten kunnen worden.

Vervolgstappen zijn niet aan de orde. Wel is de algemene zorgplicht te allen tijde van toepassing. Alle in Nederland broedende vogels zijn strikt beschermd. In gebruik zijnde nesten van vogels mogen niet opzettelijk beschadigd, verwijderd of vernield worden. De meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli (globaal 15 maart t/m 15 juli). Maar ook de nesten van broedende vogels buiten deze periode zijn beschermd.

Indien de werkzaamheden in de periode maart t/m augustus worden uitgevoerd, dient de aanwezigheid van vogelnesten voorafgaand aan de werkzaamheden gecontroleerd te worden. Indien vogelnesten aangetroffen worden, dienen de werkzaamheden nabij het nest uitgesteld te worden totdat de jongen uitgevlogen zijn of dient (onder begeleiding van een ecooloog) een verstoringsvrije zone rond het nest opgesteld te worden.

Gebiedsbescherming en gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten door de geplande werkzaamheden op Natura 2000, het NNN en gemeentelijk beschermde groenstructuren zijn uitgesloten. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Uit een stikstofonderzoek (zie bijlage) is gebleken dat het project ook geen effect heeft op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.

De gemeente Amsterdam heeft een vergroeningsopgave (Groenvisie 2020-2050) met een stadsbrede opgave om natuurinclusief te ontwerpen en bouwen. Dit betreft voor bedrijven geen verplichting, maar is wel een duidelijke ambitie vanuit de gemeente.

4.10. Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingsbesluit 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 Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende 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 62 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat onder andere uit van een toren met een maximale hoogte van 66,5 meter inclusief installaties en opbouwen op het dak. Het peil ter plaatse ligt op circa -3 meter ten opzichte van NAP, zodat de bouwhoogte maximaal 63,5 meter ten opzichte van NAP bedraagt. Het bouwplan zal het toetsvlak radar daardoor met 1 meter doorsnijden.

Advies Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Op 29 november 2023 heeft de ILT een positief advies afgegeven voor een maximale hoogte van 66 meter NAP (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 beleidsstukken van de provincie en de MRA blijkt dat de woningbehoefte voor de regio immens is. Voor de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In

Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' 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.

Voorzieningen

De transformatie van een monofunctioneel kantorengedebied 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.

Uit een uitgevoerd Hoogbouw Effect Rapportage (zie bijlage) is gebleken dat de hoogbouw op de onderhavige locatie goed inpasbaar is. In dit kader zijn ook een windhinderonderzoek en een bezonningstudie uitgevoerd (zie bijlagen).

Inpassing

Het bouwontwerp en de inrichting van de openbare ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het plan ontwikkelt de site, waarbij de (stads)landschapskwaliteiten in associatie staan met de nieuwe ontwikkeling en woongelegenheden, als een optimale cohesie tussen woningen en stedelijk landschap. Er ontstaat een evenwichtige balans tussen het publieke en private domein, die in deze context de juiste atmosfeer schept voor de bewoners van deze wijk.

Publieke ruimte is in het plan een belangrijke opgave. De ruimtelijke, sociale, culturele en economische condities van een plek/plan worden hierdoor beïnvloed. Voor de doelgroep in de

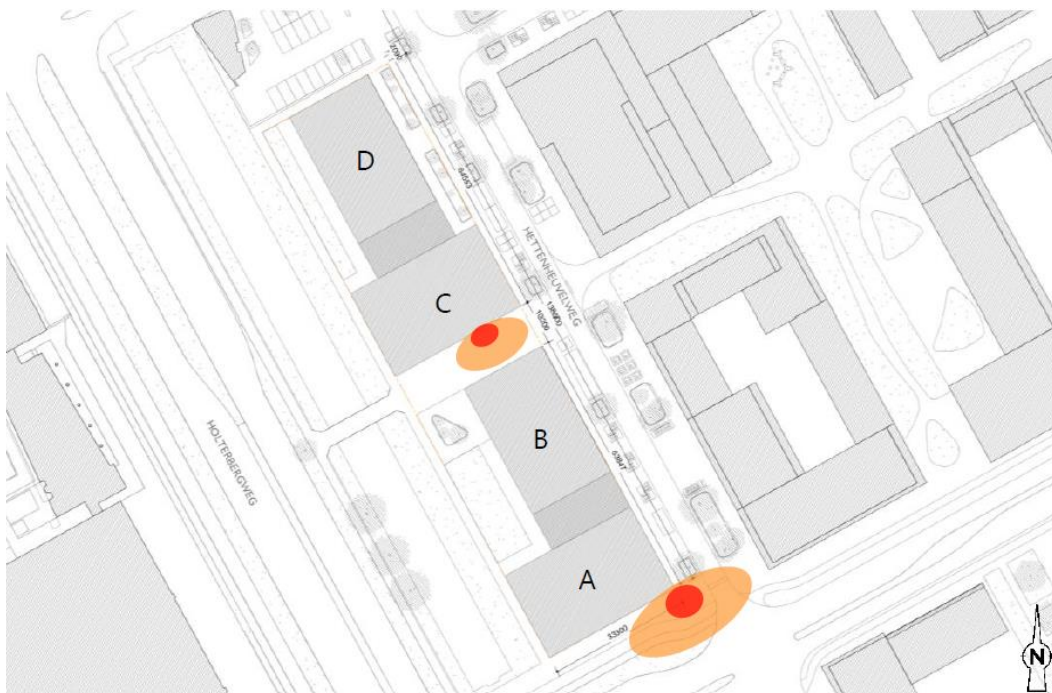
sociale en de middenklasse woningen is het sociale aspect een belangrijk onderdeel. De gebruiker moet de nodige ruimte en context krijgen om zichzelf te kunnen ontplooien. De individuele en collectieve aspecten voor het ontwerp worden zorgvuldig opgenomen, om also de gewenste sociale contacten te ontwikkelen.

Bijzondere aandacht wordt gegeven aan de openbare ruimte, zodat ook deze publieke ruimte zijn aantrekkingskracht heeft voor de bezoeker van buitenuit. Het is er goed en aangenaam te verblijven voor de bewoners, maar even goed kan het een ontmoetingsplaats worden voor de hele wijk. De ruimtelijke en architectonische invulling van het projectgebied heeft de potentie om een betekenisvolle plek te worden. Het overzichtelijk plan levert een belangrijke bijdrage aan de sociale veiligheid. Alle openbare ruimten zijn goed te overzien en goed zichtbaar. Een plek waar iedereen zich veilig voelt en veilig is.

Windhinder

Om inzicht te verkrijgen in het windklimaat ter plaatse van het projectgebied en de omliggende (openbare) ruimte is door onderzoeksbureau Peutz in 2021 een windklimaatonderzoek met behulp van een windtunnel uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij werd uitgegaan van een maximale bouwhoogte van maximaal 60 meter. Deze bouwhoogte werd verhoogd met 5 meter. De doorgang tussen de twee bouwdelen is versmald, en bouwdeel D is meer naar het oosten verplaatst. Peutz heeft in december 2023 daarom een nadere beoordeling van het windklimaat uitgevoerd (zie bijlage).

Deze aanpassingen in de bouwmassa van het plan zullen licht hogere hinderkansen tot gevolg hebben, waardoor het windklimaat op deze locatie wat ongunstiger uit zal vallen, met name op de kruising van de Hessenbergweg en de Hettenheuvelweg en in de doorgang tussen de twee bouwdelen. Hier zal sprake zijn van matig en lokaal slecht windklimaat, overeenkomend met windklassen D en E.



Afbeelding: te verwachten windklimaat rond het bouwplan

De geplande begroeiing aan de Hettenheuvelweg zal een gunstig effect hebben op het te verwachten windklimaat op de Hettenheuvelweg, met name bij de gevel van de bebouwing aan de oostzijde van de Hettenheuvelweg.

Aan de noordwesthoek van bouwdeel D is door de plaatsing van een heg een goed windklimaat te verwachten.



Afbeeldingen: verdiepte (hoofd)entrees aan de Hessenbergweg (links) en de Hettenheuvelweg (rechts)

De woningentrees en hoofdentrees aan de Hessenbergweg en de Hettenheuvelweg zijn verdiept in een nis gelegd. Hierdoor is bij deze entrees een goed windklimaat te verwachten.

Het windklimaat rond de nieuwbouw wordt aanvaardbaar geacht.

Bezonnning

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het plan voor de bezonnning en de schaduweffecten is met behulp van een 3D-computermodel een simulatie gemaakt (zie bijlage). Op drie verschillende data in het jaar is op meerdere tijdstippen een projectie van de schaduwen berekend (maart staat gelijk aan september). Hierbij zijn drie situaties met elkaar vergeleken, namelijk:

1. maximaal mogelijke bebouwing conform bestemmingsplan
2. voorziene nieuwbouw.

Hieronder is aangegeven wanneer er sprake is van een toename aan schaduwwerking als gevolg van de nieuwe invulling.

Maart/September

In de ochtend is er meer schaduw op bedrijfshallen ten westen van de projectlocatie en vanaf 14 uur komen de kantoren ten oosten meer in de schaduw te staan (zie volgende afbeeldingen).

Ten noorden is er geen sprake van meer schaduwwerking.



Afbeeldingen: schaduwwerking maart/september 8.00 uur (links) en 16 uur (rechts)

Juni

In juni zullen de bedrijfspanden ten westen van de projectlocatie rond 8 uur in de ochtend meer in de schaduw staan.

In de middag/avond is er vanaf 16 uur sprake van meer schaduw op kantoor- en bedrijfspanden ten oosten en zuidoosten (zie volgende afbeeldingen).

Ten noorden is er geen sprake van meer schaduwwerking.



Afbeeldingen: schaduwwerking juni 8.00 uur (links) en 16 uur (rechts)



Afbeeldingen: schaduwwerking juni 18.00 uur (links) en 20 uur (rechts)

December

In december is er alleen rond de middag sprake van meer schaduw op panden ten noorden/noordoosten van de locatie.



Afbeeldingen: schaduwwerking juni 12.00 uur (links) en 14 uur (rechts)

Over het algemeen ontstaat er over de gehele dag verdeeld meer schaduw door de nieuwbouw. De schaduw loopt echter van west (in de ochtend) naar oost/zuidoost (in de middag en avond). Hierdoor is er geen sprake van significant meer schaduw op een pand in de omgeving gedurende een langere periode. Bij betreffende panden gaat het uitsluitend om bedrijfshallen en kantoorpanden.

Het bezonningseffect wordt aanvaardbaar geacht omdat de schaduwtoename per pand beperkt is, daarnaast wordt bezonning van de gevels van kantoor- en bedrijfsgebouwen anders gewaardeerd wordt dan bij woningen. Waar schaduw bij woningen als nadelig kan worden gezien geldt dat in kantoor- of bedrijfsgebouwen 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 en bedrijven zal dit meestal leiden tot minder koelbehoefte.

4.13. Duurzaamheid

Gasloos bouwen

Gasloos bouwen is uitgangspunt voor dit project. Met uitzondering van de hoogste toren, worden ook nog zonnepanelen als extra maatregel toegevoegd. In het kader van de BENG is dat niet nodig.

Rainproof

Door bureau Wavin is afwateringsschema met bijbehorende waterbalans opgesteld (zie bijlage). Hiermee wordt voldaan aan de Rainproof opgave van Amsterdam. Er wordt ook voldaan aan de hemelwaterverordening.

Natuurinclusief Bouwen

Er worden nestkasten in de gevel van de nieuwbouw opgenomen. Dit zal in afstemming met de adviseur van de gemeente voor de juiste aantallen, soorten en posities plaatsvinden.

Circulair Bouwen

Per 1 juli 2021 is de milieuprestatie voor nieuwe woningen aangescherpt van 1,0 naar 0,8 (MPG-score).

De MPG is een belangrijke maatstaf voor de duurzaamheid van een gebouw. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. De milieuprestatie van materialen van gebouwen zal een steeds belangrijkere factor worden in de totale milieubelasting van een gebouw. Een verlaging van de score betekent dat er milieuvriendelijker en meer circulair moet worden gebouwd.

Voor het onderhavige project wordt gestreefd naar een MPG-score van (momenteel) 0,66. Dat is nog lager dan wat de wet voorschrijft.

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 nieuwbouw van maximaal 268 woningen en voorzieningen in de plint. 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 (zie bijlage).

Hieruit is gebleken, dat het project geen relevante negatieve effecten heeft op de omgeving en geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

5.1. Eigendomsverhoudingen

De gronden waar het project plaats zal vinden zijn uitgegeven in erfpacht. 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

Uit een uitgevoerde planschadeanalyse is gebleken dat het risico op planschade door deze ontwikkeling nihil is.

6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de ontwikkeling van het momenteel braakliggende perceel aan de Holterbergweg in Amsterdam Zuidoost met woningbouw en niet-woonfuncties in de plint. In totaal worden er 268 sociale huurwoningen gerealiseerd. In de plint komen in totaal circa 900 m² bvo aan bedrijfsruimte (consument verzorgende dienstverlening of zakelijke dienstverlening) en maatschappelijke voorzieningen.

De ontwikkeling sluit aan bij de geleidelijke transformatie van Amstel III van een monofunctioneel werkgebied naar een gemengd (hoog)stedelijk woonwerkgebied in de kantorenzone, en een gemengd werkgebied in de bedrijvenzone. Hiermee wordt leegstand tegengegaan en krijgt het gebied een nieuwe impuls. Stap voor stap wordt het gebied gevormd tot een levendig gebied met wonen, winkeltjes, horeca, kinderdagverblijven en sportfaciliteiten.

De openbare ruimte wordt daarbij afgestemd op de nieuwe functies in het gebied, met meer aandacht voor de voetganger en fietser en minder gedomineerd door de auto. Het gebied is in de afgelopen jaren al begonnen te veranderen. Steeds meer transformatie projecten, zoals bijvoorbeeld de projecten De Karsp!, Wooden City of Ruby Gardens hebben al een belangrijke stap gezet in richting transformatie tot een gemengd gebied.

Het onderhavige project past goed in deze ontwikkeling van het gebied, maar past niet geheel binnen de kaders van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Het gaat hierbij om volgende afwijkingen:

1. Woningen zijn niet toegestaan binnen de bestemming Gemengd
2. Gevoelige functie (waaronder woningen) zijn niet toegestaan binnen de bestemming Gemengd
3. De gewenste bouwhoogte van de nieuwbouw (respectievelijk 22,5 en 25,5 en 66,5 meter) is hoger dan de 8 meter bouwhoogte die maximaal is toegestaan op basis van het bestemmingsplan.
4. Het maximum bebouwingspercentage van 10% (ca. 820 m²) wordt door de nieuwbouw overschreden met ongeveer 1.200 m²)
5. Parkeren moet opgelost worden op eigen terrein of er moet aangetoond worden dat elders duurzaam parkeergelegenheid beschikbaar is. In de plannen worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Parkeren wordt in parkeergarage P10 opgelost.
6. In het bestemmingsplan zijn geen parkeernormen opgenomen voor de functie 'wonen' omdat deze functie niet is toegestaan op basis van dit bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan regelt over het algemeen een kantoren en bedrijventerrein. De transformatie naar een gemengd gebied past dan ook over het algemeen niet binnen het bestemmingsplan. De transformatie is echter gewenst en de afwijkingen van het bestemmingsplan zijn daarom nodig en aanvaardbaar. Het voornemen is goed inpasbaar in de omgeving en in de gewenste toekomstige situatie van Amstel III.

De afwijking van het bestemmingsplan hebben geen relevant negatieve impact op de omgeving. Het project is getoetst aan het beleid en alle relevante milieuaspecten.

Het project past binnen de beleidskaders van alle overheden.

De effecten op milieu en omgeving zijn gering en aanvaardbaar.

Het project is wenselijk vanwege het nijpende tekort aan woningen in Amsterdam en omgeving, met name aan sociale huurwoningen.