

Planologische motivering

Buitenplanse OmgevingsPlan Activiteit (BOPA)

Project 'The Vanzz'

De corridor 2 te Amsterdam Zuidoost

Status: Indiening

Datum: 3 september 2024

(aangepast 9 juli 2025)

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	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Status van deze Motivering	1
1.3.	Locatie	2
2.	Het project	3
2.1.	Huidige situatie	3
2.2.	Toekomstige situatie	4
2.2.1.	Concept	4
2.2.2.	Programma	6
2.2.3.	Fietsenstalling	7
2.2.4.	Groen	7
3.	Planologisch kader	8
3.1.	Omgevingsplan gemeente Amsterdam	8
3.2.	Bestemmingsplan 'ArenAPoort West'	8
3.2.1.	Bestemming 'Horeca - 5'	9
3.2.2.	Bestemming 'Water'	9
3.2.3.	Bestemming 'Verkeer - 4'	9
3.3.	Afwijkingen	9
4.	Beleidskader	10
4.1.	Rijksbeleid	10
4.1.1.	Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	10
4.1.2.	Luchthavenindelingbesluit	11
4.2.	Provinciaal beleid	13
4.2.1.	Omgevingsverordening NH2022	13
4.2.2.	Woonagenda 2020-2025	14
4.2.3.	Woonakkoord 2021-2025	16
4.3.	Regionaal beleid	16
4.3.1.	MRA agenda 2020-2024	16
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025	17
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning	18
4.4.	Gemeentelijk beleid	19
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen	19
4.4.2.	Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie	21
4.4.3.	Amsterdamse woonagenda 2025	21
4.4.4.	Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050	22
4.4.5.	Hemelwaterverordening	23
4.4.6.	Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen	23
4.4.7.	Biodiversiteit	24
4.4.8.	Nota Parkeernormen Auto	25
4.4.9.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	25
4.5.	Conclusie beleid	27
5.	Omgevingsaspecten	28
5.1.	Verkeer en parkeren	28
5.1.1.	Verkeer	28
5.1.2.	Parkeren	29
5.2.	Luchtkwaliteit	30

5.3.	Geluid.....	32
5.4.	Trilling	32
5.5.	Milieuzonering	33
5.5.1.	Richtafstanden	33
5.5.2.	Lichthinder	35
5.5.3.	Geluid.....	35
5.6.	Externe veiligheid	39
5.7.	Bodem.....	41
5.8.	Water	43
5.9.	Archeologie en cultuurhistorie	45
5.9.1.	Archeologie	45
5.9.2.	Cultuurhistorie	45
5.10.	Ecologie en stikstofdepositie	45
5.11.	Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl)	46
5.12.	Hoogbouweffecten: bezonning en windklimaat.....	47
5.12.1.	Bezonning	47
5.12.2.	Windklimaat.....	50
5.13.	Gezondheid en veiligheid	51
5.14.	Milieu effect rapportage.....	52
6.	Economische uitvoerbaarheid	53
6.1.	Kostenverhaal	53
6.1.1.	Wettelijk kader	53
6.1.2.	Situatie	53
6.2.	Leges	54
6.3.	Financiële uitvoerbaarheid	54
6.4.	Nadeelcompensatie	54
7.	Communicatie en participatie	55
7.1.1.	Participatie.....	55
7.1.2.	Vooroverleg/ afstemming met bestuursorganen.....	56
8.	Conclusie.....	57
8.1.	Algemeen	57
8.2.	Afwijkingen van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam	57
8.3.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	57
8.4.	Beleid	57
8.5.	Procedure.....	57
8.6.	Conclusie.....	58

Bijlagen:

1. Goedkeuring LIB Aanvraag verklaring van geen bezwaar (16 juli 2024)
2. Lichtonderzoek (Cauberg Huygen, 21 maart 2024)
3. Omgevingsgeluid (Cauberg Huygen, 21 maart 2025)
4. Project 'Vanzz' te Amsterdam ArenApoort; oplegnotitie rapport 07490-58422-05v3 (Cauberg Huygen, 18 juni 2025)
5. Trillingsonderzoek (M+P, 7 mei 2024)
6. Externe veiligheid (Aviv, 24 april 2024)
7. Verkennend bodemonderzoek (APS Milieu B.V., 2 mei 2024)
8. Quicksan Ecologie (CREX ecologisch advies, 14 februari 2022)
9. Stikstofonderzoek (Antea Group, 17 april 2024)
10. Bezonningsstudie (Van Riezen & Partners, 5 juni 2024)
11. Windhinderonderzoek (Actiflow, 5 september 2024)
12. Mededeling project-mer-beoordeling (Van Riezen & Partners, 3 september 2024)
13. Participatieverslag The Vanzz Amsterdam (Sens Real Estate, 26 april 2024)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

ArenAPoort, dat aan weerszijden van station Amsterdam Bijlmer ArenA ligt, functioneert nu nog vooral als een centrum voor Zuidoost. In de nieuwe Omgevingsvisie 2050 omarmt de Gemeente Amsterdam een meerkernige benadering van de stad. Om de binnenstad van Amsterdam te ontzien is het belangrijk dat de secundaire centra in Amsterdam zich verder ontwikkelen. ArenAPoort is één van de gebieden waar nadrukkelijk wordt ingezet op groei.

ArenAPoort is enorm in beweging en ook de komende jaren staat er veel te gebeuren. Het streven is om 5.700 woningen in het gebied te bouwen, met de voorzieningen die daarbij horen. De ontwikkeling van ArenAPoort is een samenwerking tussen grondeigenaren, ontwikkelende partijen, bedrijven, maatschappelijke organisaties, bewoners van ArenAPoort en Zuidoost, en de gemeente. De meeste bouwprojecten worden geïnitieerd en uitgevoerd door marktpartijen. De gemeente gaat over de projecten in de openbare ruimte en waakt over de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling, zodat een goed woonmilieu, voldoende maatschappelijke voorzieningen en een goede bereikbaarheid kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente Amsterdam, eigenaar Vanzz Holding B.V. en ontwikkelaar SENS real estate werken samen aan de herontwikkeling van het huidige Vanzz horecapaviljoen. Op een steenworp afstand van het Station Amsterdam Bijlmer ArenA, de Johan Cruijff Arena en winkelcentrum Amsterdamse Poort, komt een woontoren met daarin 242 huurappartementen. Op de begane grond van het gebouw is ruimte voor horeca en gemeenschappelijke voorzieningen. Het project draagt zo bij aan de transitie van de ArenAPoort, dat de komende jaren gaat veranderen van een kantoor- en evenementenplek naar een hoogwaardig multifunctioneel (woon)milieu.

Het voornemen past niet in het geldende Omgevingsplan voor Amsterdam. Voor vergunningverlening moet worden uitgegaan van een Buitenplanse OmgevingsPlan Activiteit (BOPA) op grond van de Omgevingswet. Dit is de nieuwe procedure ter vervanging van de omgevingsvergunning zoals die onder de voorgaande wetgeving verleend kon worden op grond van artikel 2.12, eerste lid van de Wabo.

1.2. Status van deze Motivering

Bij de beoordeling van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet het bevoegd gezag beoordelen of de aangevraagde activiteit in verband met 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties', al dan niet door het stellen van voorschriften, aanvaardbaar wordt geacht (art. 8.0a lid 2 Besluit kwaliteit leefomgeving). Het voorliggende document vormt deze benodigde motivering.

De indieningstekeningen en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit 'afwijken van het Omgevingsplan' zijn leidend. De reikwijdte van een vergunning moet wel mede

worden afgeleid uit de ruimtelijke onderbouwing, welke onlosmakelijk is verbonden met de vergunning (Rechtbank Amsterdam 10 mei 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:2922), maar op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is de Motivering geen bindend voorschrift (ABRS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:820).

1.3. Locatie

De projectlocatie ligt binnen de grenzen van het stadsdeel Zuidoost, in de nabijheid van de Amsterdamse Poort en de Johan Cruijff ArenA. Op onderstaande afbeeldingen is de ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: ligging projectlocatie
(bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

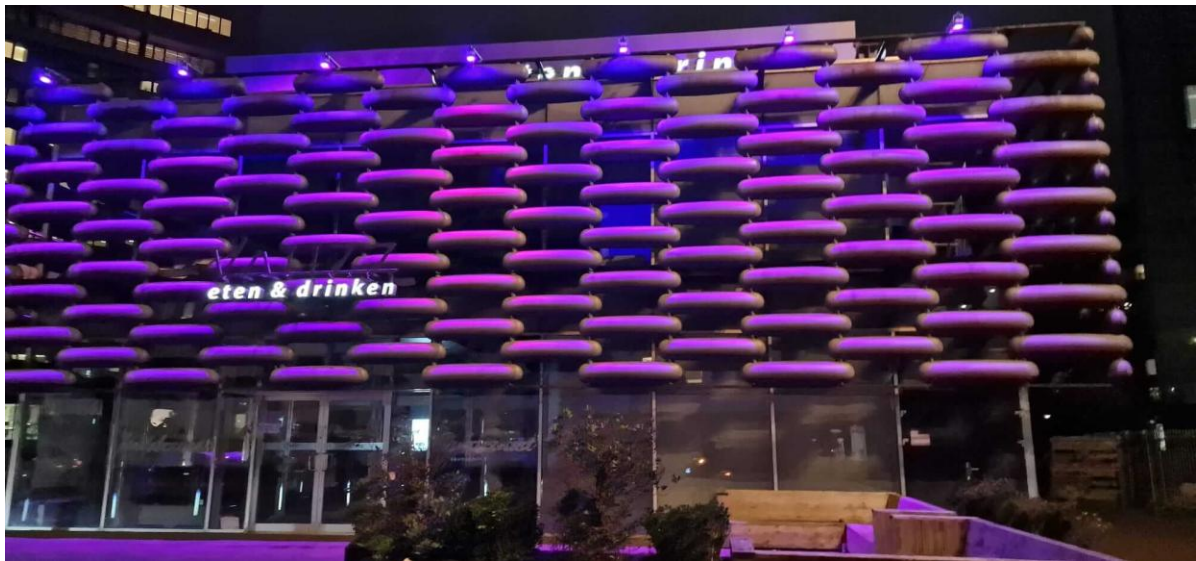
Het gebied, waar de nieuwe woontoren gebouwd zal worden, bevindt zich binnen het hoogbouwcluster ten westen van station Amsterdam Bijlmer ArenA op het perceel met het adres De corridor 2, kadastraal perceel WPK02-M-745.

2. Het project

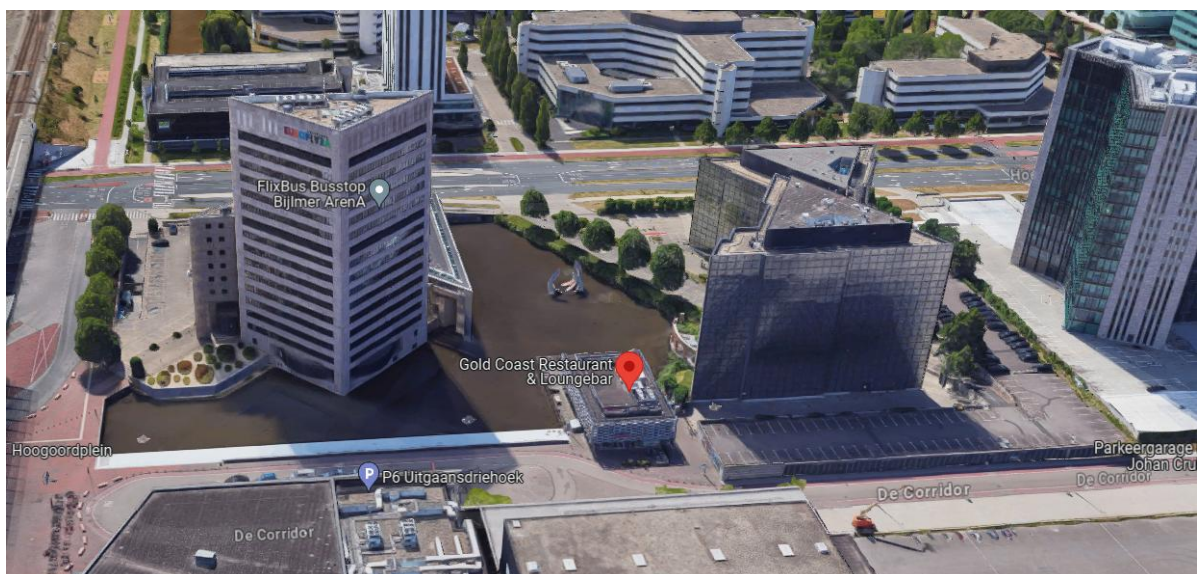
2.1. Huidige situatie

De projectlocatie is in de huidige situatie bebouwd met een horecagelegenheid. Tot en met juli 2023 werd het geëxploiteerd door hier Vanzz Loungebar & Restaurant, momenteel is hier het Goldcoast Restaurant gevestigd.

Het gebouw heeft een footprint van ca. 470 m² en een bouwhoogte van ca. 6 meter, bestaande uit twee bouwlagen. Het bruto vloeroppervlak bedraagt circa 900 m² bvo. Verder is er aan de waterzijde een terras met een oppervlak van ongeveer 270 m².



De entree van het pand is gelegen aan de noordzijde, aan de straat De corridor. Via deze straat wordt parkeergarage P6 ontsloten en vindt de expeditie van AFAS Live plaats. Aan de zuidzijde ligt het gebouw in het water en ter weerszijden staan kantoorblokken.



2.2. Toekomstige situatie

De huidige horecafunctie maakt plaats voor een woongebouw met gedeelde voorzieningen, gemeenschappelijke groene buitenruimte en een horecafunctie in de plint. Het gebouw wordt circa 75 m hoog, gemeten vanaf maaiveld (circa 71,5m boven NAP).

2.2.1. Concept

Het gebouw bestaat conceptueel uit drie delen: fietsen, wonen en groen. Deze drie delen hebben elk hun eigen specifieke functie, karakter en uitstraling.

1 Fietsen

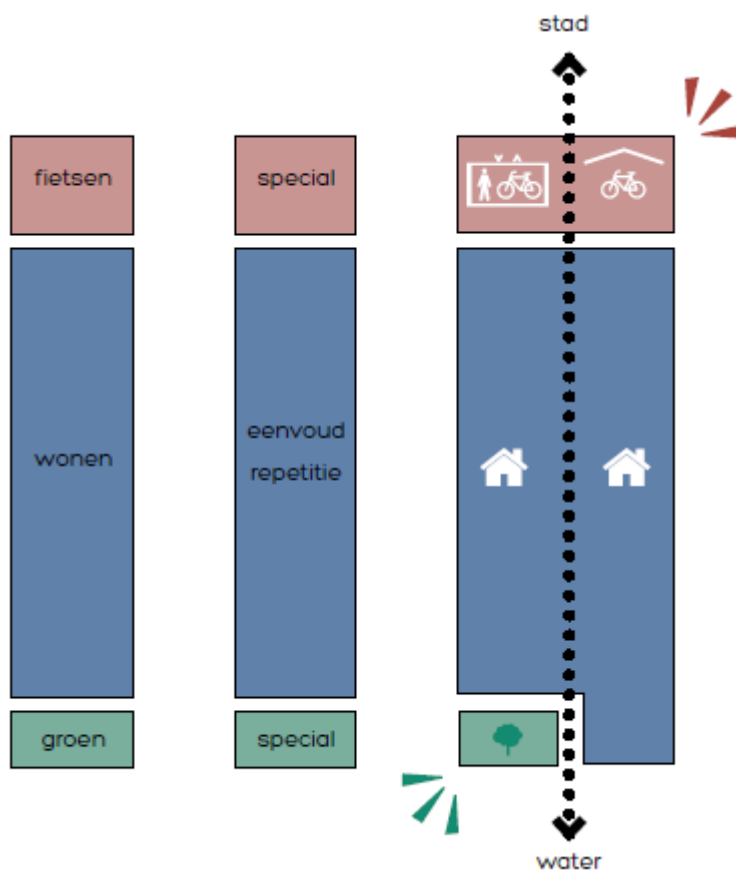
Dit deel van het gebouw heeft een industriële uitstraling, passend bij het stedelijke karakter van de noordkop en passend bij de functie (fietsparkeren).

2 Wonen

In de middenzone van het gebouw bevinden zich de appartementen. Door de specials op de koppen van het gebouw, wordt het middendeel gekenmerkt door eenvoud en repetitie, zonder afbreuk te doen aan de architectonische kwaliteit.

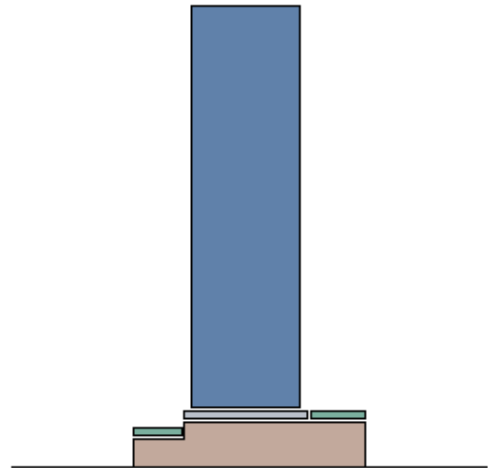
3 Groen

Vloeren met groen aan de zuidkant van het gebouw geven ruimte aan de gemeenschappelijke buitenruimten. Op een optimale oriëntatie op de zon, bestaat de mogelijkheid om (per verdieping) elkaar te ontmoeten in het groen.



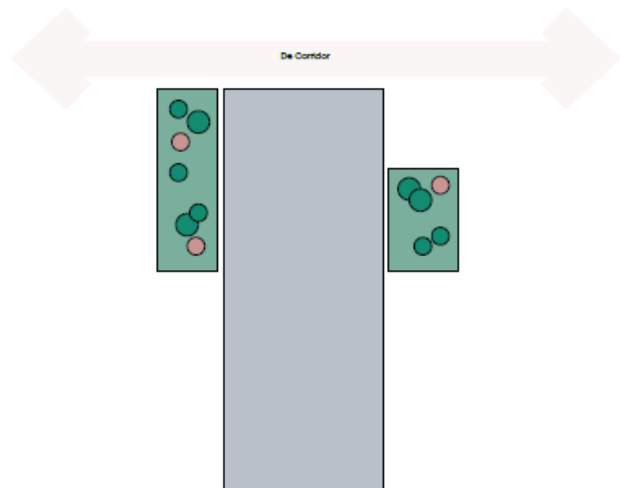
Niet alleen in horizontale richting (fietsen-wonen-groen), maar ook in verticale richting kent The Vanzz een driedeling.

1. Het bovenste deel huisvest de fietsenstalling, het woonprogramma en de collectieve buitenruimten.
2. Het bovenste deel van het gebouw staat op een stevige overgangsconstructie. Deze is uitgevoerd in beton en wordt gekenmerkt door prominent aanwezige kolommen.
3. Het onderste deel, de plint, is 90 graden gedraaid ten opzichte van de overgangsconstructie en de bovenbouw en bevat horecaruimte, gemeenschappelijke ruimten en (technische) voorzieningen. De plint bevindt zich parallel aan De corridor.



De dakenstructuur van de plint wordt georganiseerd van noord naar zuid. Vanwege de efficiëntie van de onderliggende ruimtes (techniek) en de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van de entree en de horeca, liggen deze daken op verschillende hoogten.

1. Het natuurdak aan de zijde van NSI bevindt zich direct boven de technische ruimten, op een hoogte van ca. 3.400 + peil. Het groendak loopt door op de luifel.
2. De overgangsconstructie 'draagt' de bovenbouw op een hoogte van ca. 7.000 + peil. Deze wordt uitgevoerd in beton en loopt door in een luifel. Hieronder bevindt zich de entree en de gemeenschappelijke ruimte.
3. Het natuurdak aan de zijde van het station ligt op een hoogte van ca. 7.000 + peil. Hieronder bevindt zich de dubbelhoge horecafunctie.



2.2.2. Programma

De nieuwe woontoren bestaat uit 242 huurappartementen, waarvan circa 27 procent sociale huurwoningen, circa 36 procent middenhuurwoningen en circa 36 procent vrije sectorwoningen. The Vanzz richt zich vooral op een jonge doelgroep; stadsgezinnen en starters, single of samenwonend. Deze doelgroep is op zoek naar betaalbare en comfortabele woonruimte die efficiënt is ingedeeld. In afstemming met de belegger kan er ook ruimte worden geboden aan vrienden en seniorenwoningen. Het concept voor het woongebouw is erop gericht het gevoel 'samen te wonen' te versterken; bewoners kennen elkaar, want zij delen op kleine schaal - per verdieping - voorzieningen. Dit versterkt het gevoel van een gezamenlijke verantwoordelijkheid in een woongebouw waar de doorstroom (in potentie) hoog is. Het community gevoel wordt versterkt door de volgende ontwerpuitgangspunten:

1. Gezamenlijke fietsenstalling per verdieping
2. Groene gemeenschappelijke buitenruimten
3. Gemeenschappelijke functies in de plint

Een belangrijk onderdeel van het concept is dat er geen autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar gericht is op fietsgebruik. Op iedere verdieping wordt een gezamenlijke fietsenstalling voorzien voor bewoners en hun bezoekers. Deze stalling met een open karakter wordt prominent op de noordhoek geplaatst, zodat deze ook daadwerkelijk zichtbaar is.

Aan de zuidkant worden groene buitenruimten met uitzicht over het water voorzien. Zo is het ook voor de bewoners van de studio's mogelijk om van een grote groene buitenruimte gebruik te maken en geeft het alle bewoners de kans elkaar informeel te ontmoeten.

In de plint bevinden zich de publiek toegankelijk horeca en de gemeenschappelijke functies voor de bewoners. De gemeenschappelijke functies zijn toegankelijk voor alle bewoners van het gebouw en de programmering is gebaseerd op gebruik gedurende de gehele dag. Te denken valt aan werkplekken, horeca, pakketservice en kook- en eetgelegenheden. Door deze ruimte te koppelen aan de horecavoorzieningen, is er toezicht en ontstaat flexibiliteit in gebruik. Ten behoeve van de horeca wordt, net als in de bestaande situatie, een terras boven het water gerealiseerd. Het oppervlak daarvan wordt circa 250 m², iets kleiner dan bestaand.

Het oppervlak van het gebouw inclusief buitenruimten is in totaal circa 22.750 m² BVO, waarvan:

- Woonfunctie circa 17.500 m² BVO in alle bouwlagen
- Bijeenkomstfunctie (horeca) circa 530 m² BVO in de eerste en tweede bouwlaag
- Overige gebruiksfunctie (gemeenschappelijke ruimte) circa 825 m² BVO in alle bouwlagen
- Gebouwsgebonden buitenruimte overdekt circa 3.850 m² BVO in alle bouwlagen.

Verder bedraagt het oppervlak gebouwgebonden buitenruimte niet-overdekt bijna 50 m² BVO.

Het woningbouwprogramma bestaat uit 242 eenheden is als volgt verdeeld:

- Sociale huur: 66 eenheden van ten minste 30 m² GO per eenheid (27% van het totaal)
- Middeldure huur: 44 eenheden van 42,7 m² GO per eenheid / 44 eenheden van 60,0 m² GO per eenheid (36% van het totaal)
- Vrije sector: 88 eenheden van 60,0 m² GO per eenheid (36% van het totaal)

2.2.3. Fietsenstalling

Op de begane grond wordt een fietsenstalling gerealiseerd voor bewoners, hun bezoekers met scooters en alle bezoekers van de horeca. Het heeft een oppervlakte van ruim 200 m² BVO voor:

- Scooters 35 plaatsen.
- Fietsen regulier 23 dubbelhoge rekken.
- Fietsen breed 5 dubbelhoge rekken.

Op elke verdieping wordt een gezamenlijke fietsenstalling gerealiseerd voor de bewoners en hun bezoekers met fiets. Het oppervlak daarvan is 73,8 m² BVO per verdieping. Daarbinnen wordt gerealiseerd:

- Fietsen regulier 27 enkellaagse rekken.
- Fietsen breed 5 enkellaagse rekken.
- Bakfietsen 2 plaatsen.

Er komen zowel laadvoorzieningen in de fietsenstalling op begane grond, als op iedere verdieping.

2.2.4. Groen

Collectieve buitenruimten: 11 verdiepingen, 38-68 m² per verdieping

Aan de zuidoostzijde worden collectieve buitenruimten voorzien, die toegankelijk zijn voor alle bewoners van The Vanzz. Op de oneven verdiepingen komen collectieve buitenruimten van circa 68 m² en op de even verdiepingen collectieve buitenruimten van circa 38 m². Door steeds een vloer te laten inspringen, ontstaat een dubbelhoge ruimte, waar grootschalig groen wordt gerealiseerd. De bewoners van de tussenliggende verdiepingen, daar waar geen buitenruimte op hetzelfde niveau wordt gemaakt, bereiken de boven- of onderliggende buitenruimte via de trap op de kop van het gebouw.

Natuurdaken: 190 m² BVO zuidwest zijde, 129 m² BVO noordoost zijde

Er worden twee natuurdaken gerealiseerd. Aan de zuidwest zijde, de zijde van NSI, en aan de noordoost zijde. Het natuurdak aan de zijde van NSI is gekoppeld aan de gemeenschappelijke ruimte op de mezzanine en hiermee toegankelijk voor bewoners. Het natuurdak aan de zijde van het station ligt direct aan de woonzone en is hierdoor niet toegankelijk.

Polderdak: 844 m² BVO

Het hoogste dak, het dak van de bovenbouw, wordt geheel of gedeeltelijk uitgevoerd met retentiekragen en groen. Polderdaken slaan regenwater op, houden het vast en voeren het vertraagd af, wat een positieve bijdrage levert aan de waterberging. De afmetingen van het dakoppervlak dat als polderdak wordt uitgevoerd, wordt mede bepaald op basis van de pv-behoefte, de uitloop van de lift, de gevelonderhoudsinstallatie en overige installatietechnische componenten.

3. Planologisch kader

3.1. Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Per 1 januari 2024 zijn alle bestemmingsplannen van de gemeente opgegaan in het 'Omgevingsplan gemeente Amsterdam'. De gemeente kreeg op dat moment een omgevingsplan van rechtswege. Dit omgevingsplan bestaat uit een tijdelijke deel en een nieuw deel. Het tijdelijke deel bestaat uit:

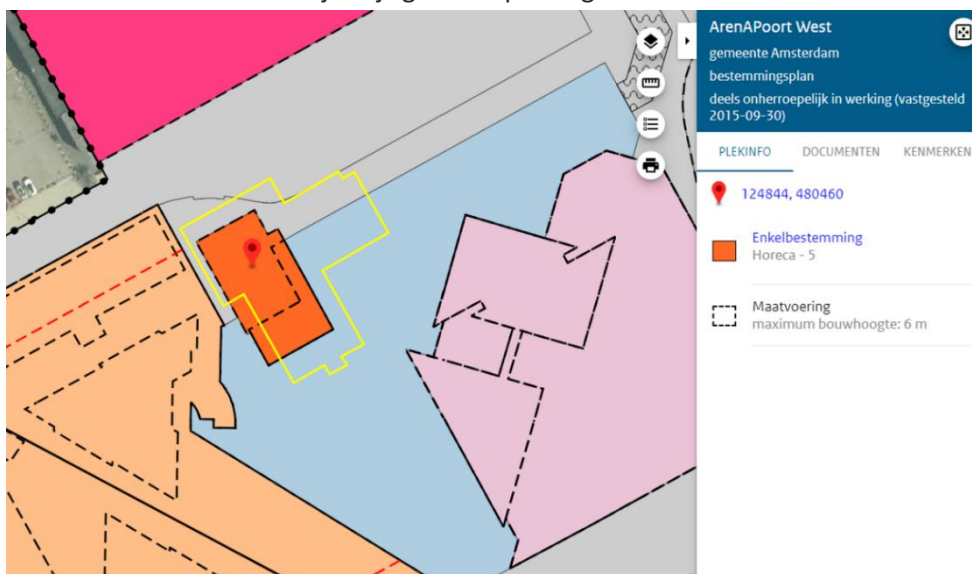
- ruimtelijke regels uit verschillende vervallen instrumenten (w.o. bestemmingsplannen)
- vervallen rijksregels over activiteiten (bruidsschat)

Het nieuwe deel van het omgevingsplan is eerst nog leeg. De regels in het nieuwe deel komen deels tot stand door bestaande regels uit het tijdelijke deel om te zetten naar het nieuwe deel. Daarnaast neemt de gemeente in het nieuwe deel nieuwe regels op voor ruimtelijke ontwikkelingen en beleid. Tijdens de overgangsfase tot eind 2031 krijgen gemeenten de tijd om het tijdelijke deel van het omgevingsplan om te vormen tot 1 omgevingsplan voor de hele gemeente. Hierin verwerkt de gemeente ook de regels in gemeentelijke verordeningen die over de fysieke leefomgeving gaan.

De regels uit de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen zijn één op één overgenomen in het tijdelijke deel van het Omgevingsplan. Voor onderhavige projectlocatie betreft dat onder andere het bestemmingsplan 'ArenAPoort West' en de paraplubestemmingsplannen 'Grondwaterneutrale Kelders' en 'Darkstores'. De beide paraplubestemmingsplannen zijn voor deze aanvraag niet relevant en worden daarom verder buiten beschouwing gelaten.

3.2. Bestemmingsplan 'ArenAPoort West'

Het bestemmingsplan is op 30 september 2015 vastgesteld door de stadsdeelraad van Zuidoost en is door inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 opgegaan in het Omgevingsplan van Amsterdam. Inhoudelijk wijzigden de planregels daar niet door.



Afbeelding:
uitsnede
verbeelding
bestemmingsplan
'ArenAPoort West',
projectlocatie geel
omlijnd

De projectlocatie is bestemd als 'Horeca - 5', 'Water' en 'Verkeer - 4'.

3.2.1. Bestemming 'Horeca - 5'

Deze bestemming regelt de bestaande horecavoorziening Vanzz aan De corridor, waar horeca in de categorieën II, III en IV en een terras zijn toegestaan. Het bouwvlak heeft een oppervlak van circa 750 m² en er mag tot 6 meter hoogte worden gebouwd, zodat een brutovloeroppervlak van 1.500 m² mogelijk is. Binnen het bouwvlak is een terras van 270 m² toegestaan.

3.2.2. Bestemming 'Water'

Binnen deze bestemming zijn het bestaande en te handhaven water en watergangen geregeld. Het gaat tevens om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit ook daadwerkelijk water gehandhaafd moet blijven.

3.2.3. Bestemming 'Verkeer - 4'

Deze bestemming omvat het verkeersgebied voor voetgangers en voet- en fietsverkeer en daarnaast voorzieningen als verlichting, luifels, trappen en parkeervoorzieningen. Het voorplein bij de Ziggo Dome en de Arena boulevard vallen bijvoorbeeld onder deze bestemming. Daarnaast geldt voor deze verkeersbestemming dat tevens een gebruik voor staanplaatsen voor ambulante handel is toegestaan.

3.3. **Afwijkingen**

Het project wijkt af van het Omgevingsplan omdat de bestemmingen 'Horeca - 5', 'Water' en 'Verkeer - 4', die het gebruik en de bebouwing van gronden voor wonen niet toestaan. Ook de nieuwe locatie van het horecaprogramma ligt (grotendeels) in de bestemmingen 'Water' en 'Verkeer - 4' en het bijbehorende terras ligt geheel in de bestemming 'Water'.

4. Beleidskader

In deze toets wordt uitsluitend ingegaan op beleid van rijk, regio en provincie voor zover de beleidsstukken doorwerken naar de gemeentelijke besluitvorming. Rijksbeleid is niet bindend voor de gemeente, tenzij dat apart wettelijk geregeld is. Voor provinciaal beleid geldt dat het beleid niet bindend is voor de gemeente, tenzij het via de Omgevingsverordening geregeld is. Er wordt hierna dus alleen ingegaan op beleid dat bindend is voor de gemeente.

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de daarop gebaseerde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) komen te vervallen. De regels van het Barro en het Rarro zijn vervangen door het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Het Barro omvatte alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in ruimtelijke besluiten van lagere overheden. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ook staan daarin de rijksregels ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland / de Natura 2000-gebieden, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer en de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament.

Voor de onderhavige studielocatie is van belang dat het is gelegen binnen aangewezen 'Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren' betreffende radars van Schiphol Centrum en Schiphol TAR West. De locatie is gelegen binnen de contour van Schiphol TAR West op een afstand van ca. 12,2 km vanaf het radarstation.

Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren zijn de locaties rondom de volgende radarstations:	Hoogte antenne ten opzichte van NAP in m	Maximale hoogte van bouwwerken ten opzichte van NAP binnen een straal van 15 km rondom het radarstation in m
Luchthaven Schiphol Centrum	19	De maximale hoogte van een bouwwerk, bedoeld in artikel 5.151, eerste lid , is de hoogte van de antenne, vermeerderd met 0,004363 keer de afstand van de locatie waar het bouwwerk wordt toegelaten tot de locatie van de radar.
Luchthaven Schiphol TAR West	37	

Hieruit volgt een maximale bouwhoogte van ca. 90 meter +NAP. Het gebouw wordt circa 71,5m+NAP hoog en voldoet daarom aan deze bepaling uit het Bkl.

In het Bkl staan voorts regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring. Daarmee zijn tevens wetten en besluiten die betrekking hebben op

omgevingsaspecten zoals geluid, externe veiligheid, behoefte et cetera geregeld. Het Bkl geldt voor het Rijk en alle decentrale overheden.

De hoofdonderwerpen waarvoor het Bkl instructieregels bevat, zijn:

- waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2)
- beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3)
- beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4), waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit;
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5), waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl);
- het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6) voor autowegen, buisleidingen, natuur- en recreatiegebieden;
- het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7), waaronder landsverdediging en nationale veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën;
- het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8).

Artikel 5.129g van het Bkl stelt via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) regels over het aantonen van nut en noodzaak en het onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Op de onderhavige planlocatie zijn geen rijksbelangen aan de orde die leiden tot beperkingen zoals die voorheen in het Barro/Rarro waren geregeld.

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet de behoefte gemotiveerd worden.

De locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Om de rijksregels met betrekking tot (overige) milieu- en andere omgevingsaspecten wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze Motivering.

4.1.2. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit 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 Omgevingswet heeft het LIB niet gewijzigd en dus blijven de beperkingen van het LIB van toepassing. Deze 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.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting.

De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. De locatie ligt ook niet binnen de 20 Ke-contour.

Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes. De projectlocatie ligt binnen een zone met een maatgevende toetshoogte van 63 meter (inclusief radar) en 146 meter (exclusief radar) ten opzichte van NAP.

Het project is hoger dan de maximale toetshoogte radar uit het Luchthavenindelingbesluit zodat niet wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die diverse communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur op en rondom Schiphol beheert, toetst op verzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of een toetsvlak doorsnijdend object leidt tot verstoring van de radarapparatuur en brengt hierover advies uit aan de ILT die de aanvraag beoordeelt. Doorsnijding van een radartoetsvlak is toegestaan, mits uit een advies van de ILT blijkt dat, met het oog op veilig luchtverkeer, het object geen belemmering vormt voor het functioneren van de radarapparatuur. De goedgekeurde aanvraag verklaring van geen bezwaar is als bijlage opgenomen.

Vogelaantrekkende functies

In het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. De projectlocatie ligt buiten deze zone maar er worden ook geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsverordening NH2022

Noord-Holland heeft al haar regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water in de Omgevingsverordening NH2022 opgenomen. De Omgevingsverordening NH2022 is in werking getreden op 1 januari 2024, tegelijk met de Omgevingswet. In de Omgevingsverordening NH2022 wordt om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 vertaald 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.

Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening bevat de instructieregels voor de gemeentelijke omgevingsplannen. Op grond van artikel 5.21, tweede lid, van de Omgevingswet en artikel 8.0b van het Besluit kwaliteit leefomgeving gelden deze instructieregels ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Voor de onderhavige locatie zijn vooral de regels met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen en klimaatadaptatie relevant.

Artikel 6.13 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Dit artikel sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: de Ladder), zoals vastgelegd in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de Rijksregelgeving is vastgelegd. Dat is de regionale afstemming in de vorm van regionale afspraken.

De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen.

Omdat artikel 5.129g van het Bkl via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit kwaliteit leefomgeving via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening. Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd. De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een omgevingsplan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de

daaruit voortvloeiende omgevingsplannen of omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten horen uiteraard 'ladderproof' te zijn.

Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. In dit geval is dat Amsterdam Zuidoost.

Als er geen binnenstedelijke mogelijkheden zijn in de marktregio of het verzorgingsgebied dan kan buiten bestaand stedelijk gebied (BSG) naar een locatie worden gezocht.

Artikel 6.75 Klimaatadaptatie

De motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit.

De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de in het tweede lid omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.

De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Conclusie

Het onderhavige project is een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Deze is voldoende afgestemd met de regio en in paragraaf 5.12 is het voornemen positief aan de ladder getoetst. Er wordt voldaan aan de Amsterdamse Hemelwaterverordening, waardoor ook wordt voldaan aan Artikel 6.75 Klimaatadaptatie van de Omgevingsverordening. De ontwikkeling is daardoor in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

4.2.2. 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
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod
- B. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie

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 OV-knooppunt 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 worden tussen provincie en regio's afspraken gemaakt 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 woningzoekenden 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.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met de Woonagenda 2020-2025.

4.2.3. 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 25.684. 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.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met het Woonakkoord.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. MRA agenda 2020-2024

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het voorliggende project. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. 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 2022' blijkt dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een

woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.3. Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn;
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen.

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. 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 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. Rigoureuze 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 stadmaken: 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.

Zuidoost is binnen Amsterdam qua ruimtelijke opzet, bebouwing en de relatief grote afstand tot de rest van de stad bijzonder. Dat geldt zeker ook voor de unieke culturele diversiteit, die er in de afgelopen decennia is ontstaan. 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 zal daar met het Masterplan Zuidoost invulling aan worden gegeven.

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.

De spoorlijn, met trein- en metrostations en goede onderdoorgangen, moet van scheidslijn een ruggengraat worden, om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen.

Amsterdamse Poort groeit samen met de Arenaboulevard binnen Amsterdam uit tot een centrum met regionale en (inter-) nationale aantrekkingskracht. De uitstekende bereikbaarheid van het gebied, samen met de grootstedelijke functies als de Johan Cruyff ArenA en concertzalen, zijn hiervoor al ingrediënten. Station Bijlmer als een volwaardig intercitystation en het aansluiten op het nachtnet kan helpen om van ArenAPoort een echt stedelijk centrum te maken.

Eén van de belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart is dat de Stationskwartieren Amsterdam Bijlmer ArenA en Holendrecht zijn aangewezen voor stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals leisure of in relatie met het kenniskwartier van het AUMC.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (met pijl aangeduid)

De projectlocatie is volgens de omgevingsvisiekaart aangewezen als 'Stationskwartier' en 'Hoogstedelijk centrum'. De directe omgeving van de grotere stations worden buurten met een hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Het Hoogstedelijk centrum voorziet in ontwikkeling van buurten met naast wonen, het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Het project is hiermee in overeenstemming.

4.4.2. Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie

De raad van de gemeente Amsterdam heeft op 10 november 2022 besloten dat de gemeenteraad is aangewezen als adviseur bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit indien het een aanvraag betreft die in strijd is met de volgende concrete thema's uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050:

- ruimtelijke reserveringen (hoofdstuk 10),
- de Hoofdgroenstructuur (hoofdstuk 16) en Hoogbouw (hoofdstuk 17) en
- de bijbehorende uitwerkingen in beleidskaders.

Zoals hiervoor geconstateerd is de realisatie van het project in overeenstemming met de Omgevingsvisie en niet strijdig met de genoemde concrete thema's. Er is daarom geen bindend adviesrecht aan de orde.

4.4.3. 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 en bevat 24 acties tot 2025. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat alsdan in 2025 slechts 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

In het Stedelijk Kader voor particuliere transformaties is aangegeven in welke gevallen er kan worden afgeweken van het stedelijke uitgangspunt 40-40-20, bijvoorbeeld als het gebouw een kleine omvang heeft of als er een ander stedelijk doel of programma wordt nagestreefd in het betreffende project (bijvoorbeeld huisvesting van kwetsbare groepen).

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen. Het programma sluit aan op de beleidsmatige verdeling 40-40-20. In Zuidoost is al een groot aandeel sociale huurwoningen en op gebiedsniveau zal worden voldaan aan voornoemde verhoudingen.

4.4.4. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen worden in 2019 verder uitgewerkt in een Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal en lokale klimaatakkoorden. In 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Deze ambities zijn vastgelegd in het coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid".

Als onderdeel voor het bereiken van deze doelen streeft de gemeente Amsterdam naar klimaatneutrale gebouwen onder het adagium "klimaatneutraal is het nieuwe normaal". Daarbij is er maar één moment om een gebouw optimaal klimaatneutraal te maken en dat is het moment van nieuwbouw. Veel energiebesparende maatregelen brengen aanzienlijk hogere (maatschappelijke) kosten met zich mee als ze pas later aangebracht of verbeterd worden. Dit geldt met name ook voor de meest basale energiebesparende maatregelen zoals extra goede isolatie. Klimaat-neutraal betekent een EPC 0. Een EPC van 0,15 is het maximum in Amsterdam. Op 1 juli 2020 is de EPC vervangen door de BENG. BENG staat voor Bijna Energieneutrale gebouwen.

Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines niet is toegestaan. Ook lokale biomassa gestookte stookinstallaties (o.a. pellet kachel) zijn niet toegestaan in verband met de negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Er zullen geen nieuwe aansluitingen op gas worden gerealiseerd en uit oogpunt van de gebiedsontwikkeling wordt het bestaande netwerk bij voorkeur zo spoedig mogelijk afgebouwd.

Duurzame energie wordt (afgezien van stadswarmte) op het kavel opgewekt. Mede daarom dient de oriëntatie van gebouwen goed te zijn en is het van belang dat de daken optimaal geschikt te worden gemaakt voor opwekken van zonne-energie. Dat houdt ook in dat rekening gehouden wordt met beschaduwing. Naast zonne-energie kunnen de daken echter ook voor waterberging en het toevoegen van een ecologische meerwaarde worden gebruikt. Bij zonnepanelen in gevels dient extra aandacht besteed te worden aan de architectonische integratie.

Consequenties voor dit project

Het polderdak heeft onder de groene dakbeplanting op een waterbergende voorziening hebben, die zowel water kan opslaan als afvoeren. Het dynamische afvoersysteem zorgt ervoor dat de waterberging in tijden van droogte meer water vasthoudt en in tijden van veel neerslag het water vertraagd loost.

Een groen of groen-blauw dak heeft een positieve invloed op de fysieke leefomgeving. De aanwezige beplanting zuivert de lucht. Hittestress wordt beperkt omdat het gebouw goed is geïsoleerd door het groene of groen-blauwe dak en omdat de verdamping van vastgehouden water zorgt voor verkoeling. De aanwezigheid van waterberging met vertraagde afvoer zorgt bij intensieve buien voor minder belasting van de riolering en de bodem en draagt daarmee bij aan het voorkomen van wateroverlast.

Zonnepanelen op groene of groen-blauwe daken hebben een hoger rendement. Dit komt omdat deze systemen beter functioneren bij lagere temperaturen.

Door de aanwezigheid van waterberging en groen is de nabije omgeving koeler als gevolg van verdamping.

Daarnaast verhoogt de vegetatie de efficiëntie van zonnepanelen door het filteren van verontreinigende deeltjes en stof uit de lucht die het proces kunnen verstoren. Tot slot beschermen de panelen het gebouw tegen opwarming door de zon.

4.4.5. Hemelwaterverordening

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 bebouwd 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.

Consequenties voor dit project

De ontwikkeling van The Vanzz voldoet aan de Hemelwaterverordening, daartoe worden bouwkundige maatregelen in het plan opgenomen.

4.4.6. Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen

De gevolgen van klimaatverandering zijn overal merkbaar, ook in Amsterdam. Tropische regenbuien, windhozen, hitte en droogte hebben nu al grote gevolgen voor de stad, vooral voor de meest kwetsbare inwoners. Er gebeurt nu al heel veel om Amsterdam en de Amsterdammers voor te bereiden op klimaatverandering en om de stad duurzamer te maken. Bijvoorbeeld door:

- wijk voor wijk aardgasvrij te maken
- waar mogelijk zonnepanelen op daken te leggen
- de openbare ruimte natuurinclusief in te richten
- steeds meer gebruikte materialen en grondstoffen opnieuw te gebruiken.

De klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam zijn:

2030

- Volledig uitstootvrij verkeer binnen de bebouwde kom
- Volledig duurzame eigen organisatie
- 80 procent van de elektriciteit die huishoudens gebruiken opgewekt uit zonne- en windenergie
- 50 procent minder nieuwe grondstoffen
- 60 procent minder uitstoot CO₂ in vergelijking met 1990

2040

- Volledig aardgasvrij
- Alle geschikte daken ingezet voor de opwek van zonne-energie

2050

- Volledig voorbereid op klimaatverandering ('klimaatadaptief')
- Volledig klimaatneutraal, zonder CO₂-uitstoot
- Volledig circulaire economie

Consequenties voor dit project

De nieuwbouw op de projectlocatie zal gasloos worden gebouwd en zal voldoen aan de BENG-eisen (bijna energieneutraal gebouw).

4.4.7. Biodiversiteit

Biodiversiteit staat voor het aantal verschillende soorten planten en dieren in een gebied. Het gaat om wilde dieren en planten, die van elkaar afhankelijk zijn voor voedsel en voortplanting. Amsterdam heeft 10.000 verschillende soorten wilde planten en dieren. Deze wil de gemeente beschermen en uitbreiden. Er is ingezet op verbetering van de stad als leefplek voor dieren door bestaand groen groter te maken en met elkaar te verbinden. Met ecologisch (maai)beheer en natuurinclusief bouwen. Dat wordt onder andere gedaan door:

- Biodiversiteit en natuur op te nemen in de toekomstplannen voor de stad, de 'Groenvisie 2020-2050 – een leefbare stad voor mens en dier'.
Meer groen en groen dat bijdraagt aan de stadsnatuur.
Een puntensysteem natuurinclusief bouwen voor nieuwbouw. Dit wordt getoetst in aanbestedingen.
- Beschermde natuur uit te breiden in de Hoofdgroenstructuur.
Hiermee beschermen en versterken we belangrijke groengebieden in de stad; voor nu én in de toekomst. Een aaneengesloten netwerk van groen maken, zorgen voor voldoende diversiteit en beschermen kwetsbare natuur.
- Ecologisch beheer uit te breiden.
In 2030 is dit de norm. Dan worden bermen en parken zo beheerd en gemaaid dat het de natuur ondersteunt en herstelt. Met minder maaien ontstaan bijvoorbeeld meer voedsel- en schuilplaatsen voor inheemse soorten.
- Infrastructurele ecologische knelpunten aan te pakken.
De afgelopen 10 jaar zijn zo'n 180 knelpunten opgelost met tunnels, trappen en viaducten voor dieren, die daarmee veilig van A naar B kunnen.
- Specifieke soorten beschermen, die in het nauw komen door renovatie en isolatie van woningen. Het gaat om dieren, zoals vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen die in muren en onder daken leven. Er wordt gezorgd voor nieuwe nestplekken.
- Het aanpakken van invasieve exoten, zoals de Japanse Duizendknoop

Consequenties voor dit project

Flora: Op de plint wordt een natuurdak voorzien met een substraatlaag van tenminste 40 cm. Door variatie in substraatdikte ontstaan verschillende gradiënten, met meer mogelijkheden voor verschillende typen flora en fauna. Samen met een landschapsarchitect wordt in de volgende fase een passend beplantingsplan en beheerplan uitgewerkt, dat rekening houdt met bezonning, wind en inheemse soorten die vooral nectar- en stuifmeeldragend zijn. Er wordt een score van ten

minste 30 punten ten aanzien van het Natuurinclusief Bouwen gehaald. Hieronder zijn voorbeelden weergegeven die overwogen worden om toe te passen.

- *De gierzwaluw:* Voor zwaluwen moet er water en klei in buurt van de nestlocatie zijn. De gierzwaluw moet zich eerst zo'n 3 meter naar beneden kunnen laten vallen om weg te kunnen vliegen. Het voedsel van de gierzwaluw bestaat uit tienduizenden insecten per dag (voornamelijk muggen) die in de vlucht gevangen worden. Door de ligging van The Vanzz aan het water en de obstakelvrije aanvliegroute op de kop van het gebouw, wordt bezien of er op de blinde kopgevel (zuidoost oriëntatie) neststenen voor gierzwaluwen in de gevel kunnen worden opgenomen.
- *De huismus:* In de overgangsconstructie wordt overwogen om, aan de noordoostzijde, neststenen voor de huismus te plaatsen. Het natuurdak op de plint kan worden beplant met hagen en (stekelige) struiken, waarin de mussen voedsel en beschutting vinden.
- *De slechtvalk:* Hoewel de slechtvalk bij voorkeur vanaf 80 meter broedt, wordt mogelijke aan de noordzijde van het hoogste dak een nestkast geplaatst.
- *Vleermuis:* In de overgangsconstructie kunnen, aan de noordoost- en aan de zuidwestzijde, zomer- en winterverblijven voor vleermuizen worden geplaatst.
- *Insectenhôtels:* Op de natuurdaken op de plint wordt bezien of, beschermt tegen regen en wind, insectenhôtels worden geplaatst. Dan bevinden de hôtels zich in de nabijheid van inheemse, nectar- en stuifmeeldragende bloemen, planten en struiken.
- *Diervriendelijke steiger:* De steigers worden wellicht voorzien van opstapmogelijkheden voor dieren. Hierdoor kunnen de stedelijke oevers worden verzacht en wordt het water en land beter bereikbaar voor dieren.

4.4.8. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (en in november 2017 gewijzigd). Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om op A-locaties voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie.

Het bouwplan voldoet aan de Nota parkeernormen Auto. In paragraaf 5.1 van wordt nader ingegaan op de wijze waarop wordt voorzien in autoparkeren in dit plan.

4.4.9. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen

voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

De projectlocatie is gelegen in zone 2. Dit is een gebied met een gemiddeld fietsgebruik.



Woningen

Ten aanzien van woningen is aangegeven dat Het Bouwbesluit 2012 (per 1 januari 2024: Besluit bouwwerken leefomgeving) ontwikkelaars verplicht om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. Gemeente Amsterdam heeft als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling. De Bouwbrief 2015-130 is daarvoor de leidraad. Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet volgens Bouwbrief 2015-130 voldoen aan het navolgende schema.

Gebruiksoppervlakte woning (m2)	Aantal fietsparkeerplekken per woning
< 50	2
> 50 - < 75	3
> 75 - < 100	4
> 100 - < 125	5
> 125	6

Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn (niet verplicht), maar deze mogen in de openbare ruimte worden gevonden.

Voor scooters geldt dat per woning 0,13 scooterparkeerplaatsen worden gerealiseerd, het totaal afgerond naar boven. Ook dit is een niet verplichte richtlijn.

Horeca

Voor de in het project te realiseren horeca is onderstaande uitsnede uit de tabel relevant voor de bepaling van het aantal te realiseren fietsparkeerplekken: 14 per 100 m² bvo horeca.

Tabel 3.3: horeca ¹⁹ - fietsparkeren						
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
horeca III café of bar	zone 1	20	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren (avond / nacht horeca)	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van (alcoholische) dranken
	zone 2	14				
	zone 3	10				
horeca IV restaurant, eetcafé of bistro	zone 1	20	100 m ² bvo	bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van maaltijden; exclusievere zaken lagere parkeerbehoefte
	zone 2	14				
	zone 3	10				

Het bouwplan voldoet aan de Nota parkeernormen Fiets en Scooter. In paragraaf 5.1 van wordt nader ingegaan op de wijze waarop wordt voorzien in fiets- en scooterparkeren in dit plan.

4.5. Conclusie beleid

Het voornemen past binnen het relevante beleid van alle overheden.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Auto

Een belangrijk onderdeel van het concept is dat er geen autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd en de bewoners zijn uitgesloten van parkeervergunningen, maar er worden goede fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd en de locatie is zeer goed ontsloten door diverse OV-voorzieningen. The Vanzz krijgt daarmee nadrukkelijk een autoluw karakter met toch een goede bereikbaarheid. Door het ontbreken van nieuwe parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers zal voor parkeren in de openbare parkeergarages betaald moeten worden. Dat heeft een zodanig ontmoedigend effect dat het project nauwelijks tot nieuwe verkeersgeneratie leidt.

De nieuwe horecavestiging ter grootte van ongeveer 530 m² bvo is (veel) kleiner dan de bestaande. De verkeersaantrekkende werking van het onderdeel horeca neemt daarom af ten opzichte van de bestaande situatie.

Openbaar vervoer

Het is uitermate gunstig dat het Station Bijlmer op een paar honderd meter afstand ligt, een knooppunt van trein, metro en meerdere buslijnen, waardoor The Vanzz zeer goed ontsloten is met openbaar vervoer. Verdere stimulansen voor het gebruik van openbaar vervoer vormen HOV-verbindingen tussen Bijlmer en IJburg en 20 extra bussen in de spits. Het Station Duivendrecht ligt op 2 km afstand en is opgenomen in het nationale treinnetwerk. Dit station is daarmee ook zeer relevant voor de bereikbaarheid van The Vanzz over grotere afstanden.

Fietsverkeer

De fietsvoorzieningen in Amsterdam Zuidoost zijn in het algemeen goed ontwikkeld, met kruisingsvrije voorzieningen t.o.v. het overig verkeer. Voor het Centrumgebied zijn enkele hoofd fietspaden beschikbaar die het overig fietsnet optimaal aansluiten op het Centrumgebied. Het beleid van de gemeente is nog steeds gericht op het stimuleren van het fietsgebruik. In dat kader past ook het verder uitbreiden van specifieke fietsvoorzieningen door bijvoorbeeld het autoluw maken van de Haaksbergerweg. In het concept Schetsontwerp openbare ruimte van de gemeente wordt de logistieke straat (Corridor) verandert naar een shared space rijbaan, met meer ruimte voor de fietser.

In The Vanzz zijn verschillende aspecten opgenomen die het fietsverkeer stimuleren, zoals de afwezigheid van parkeerplaatsen voor auto's en de goede fietsparkeervoorzieningen met een gezamenlijke fietsenstalling nabij de woning.

5.1.2. Parkeren

Autoparkeren

Een belangrijk onderdeel van het concept is dat er geen autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd en de bewoners zijn uitgesloten van parkeervergunningen. Ook voor bezoekers van de woningen en de horecavoorziening worden geen nieuwe autoparkeerplaatsen gerealiseerd. Bezoekers van de woningen en de horecavoorziening die met de auto komen kunnen in de parkeergarages in de ArenAPoort staan.

Met toepassing van de norm van 0,1 pp/woning is de behoefte 24 parkeerplekken voor bezoekers van de woningen en bij een norm van 8 pp/100 m² bvo restaurant is de behoefte 42 parkeerplekken voor bezoekers van de horeca. De totale parkeerbehoefte van het nieuwbouwplan is dus 66 plekken.

In de bestaande situatie is niet voorzien in specifieke parkeerplaatsen voor de bestaande horecavestiging. Bezoekers die met de auto komen kunnen in de parkeergarages in de ArenAPoort terecht. De bestaande situatie betreft een restaurant met een bruto vloeroppervlak van circa 900 m² bvo, waarvoor een parkeerbehoefte van 72 parkeerplaatsen van toepassing is.

De parkeerbehoefte neemt na realisatie van het project dus af met 15 parkeerplaatsen. Ook in de nieuwe situatie kunnen bezoekers die met de auto komen in de parkeergarages in de ArenAPoort staan.

Parkeren fiets en scooter

Hieronder is de berekening van de fietsparkeerbehoefte getoond.

FIETSEN			FIETSEN							SCOOTERS		
Functies en normatieve parkeerbehoefte	aantal m2 bvo	eenheid	p-nom aantal per 100m ² BVO	eenheid m2 bvo	p-behoefte vast	rek laag	rek hoog	totaal		p-nom aantal per 100m ² BVO	eenheid m2 bvo	
Voorzieningen												
Horeca III of IV	411 bvo		14	100	57,5	28,8	28,8			1	100	4,1
			Reguliere plekken	80%		23,0	23,0	46				
			Brede plekken	15%		4,3	4,3	9				
			Bakfietsen	5%	2,9			3				
			Benodigd	100%	2,9	27,3	27,3	58	Benodigd			4,1
Functies en normatieve parkeerbehoefte	aantal	eenheid	p-nom aantal per woning	eenheid	p-behoefte vast	rek laag	rek hoog	p-behoefte bezoek	totaal	p-nom	eenheid	
Woonfunctie per verdieping												
Woningen <50m ²	5 stuks		2 stuk	10,0	10,0	10,0		2,5			0,13 stuk	0,7
Woningen >50m ² - < 75m ²	6 stuks		3 stuk	18,0	18,0	18,0		3,0			0,13 stuk	0,8
Totaal	11				28,0	28,0	n.v.t.	5,5				1,4
			Reguliere plekken	80%		22,4		4,4	27			
			Brede plekken	15%		4,2		0,8	5			
			Bakfietsen	5%	1,4			0,3	2	ScOOTERS		
			Benodigd	100%	1,4	26,6		5,5	34	Per woonlaag		1,4

Berekening stallingplaatsen fiets en scooter

Aan de hiervoor berekende fiets- en scooter parkeerbehoefte wordt volledig voldaan. Op de begane grond wordt een fietsenstalling gerealiseerd voor bewoners, hun bezoekers met scooters en alle bezoekers van de horeca. Het heeft een oppervlakte van ruim 200 m² BVO voor:

- Scooters 35 plaatsen.
- Fietsen regulier 23 dubbelhoge rekken.
- Fietsen breed 5 dubbelhoge rekken.

Op elke verdieping wordt een gezamenlijke fietsenstalling gerealiseerd voor de bewoners en hun bezoekers met fiets. Het oppervlak daarvan is 73,8 m² BVO per verdieping. Daarbinnen wordt gerealiseerd:

- Fietsen regulier 27 enkellaagse rekken.
- Fietsen breed 5 enkellaagse rekken.
- Bakfietsen 2 plaatsen.

Hieronder een samenvatting van de totale aantallen stallingsplekken waarin het bouwplan voorziet.

SAMENVATTING		
Fietsen wonen	Reguliere plekken	594
	Brede plekken	110
	Bakfietsen	44
	TOTAAL	748
Fietsen commercieel	Reguliere plekken	54
	Brede plekken	12
	Bakfietsen	4
	TOTAAL	70
TOTAAL FIETSEN GEBOUW		818
Scooters wonen	Stallingsplaatsen	31
	Scooters commercieel	5
TOTAAL SCOOTERS GEBOUW		36

Er komen zowel laadvoorzieningen in de fietsenstalling op begane grond, als op iedere verdieping.

5.2. Luchtkwaliteit

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet toetst de overheid minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit. De overheid toetst en monitort de luchtkwaliteit vooral in de zogenoemde aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO₂) of fijnstof (PM₁₀). In een aandachtsgebied moet de overheid de omgevingswaarden in acht nemen.

Dit geldt voor de volgende (ruimtelijke) besluiten, als deze zorgen voor een verhoging van de concentraties binnen een aandachtsgebied:

- De gemeente laat in een omgevingsplan activiteiten toe die leiden tot gebruik van wegen, vaarwegen of spoorwegen (verkeersaantrekkende werking). Of waarvoor luchtregele staan in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit volgt uit artikel 5.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
- De provincie deelt in een omgevingsverordening functies aan locaties toe (artikel 7.1 en afdeling 5.1 Bkl).
- Een projectbesluit draagt in betekende mate bij aan de concentratie van NO₂ of PM₁₀ (artikel 9.1 en afdeling 5.1 Bkl).

De agglomeratie Amsterdam/Haarlem is aangewezen als aandachtsgebied voor zowel stikstofdioxide als fijnstof. Dit staat in artikel 5.51, lid 2 van het Bkl. De gemeenten die onder deze agglomeraties vallen staan in artikel 2.38 van de Omgevingsregeling.

Niet in betekenende mate

Net als eerder is er een uitzondering voor activiteiten die maar weinig bijdragen aan de luchtvervuiling, oftewel: niet in betekenende mate (NIBM). Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO₂ en PM₁₀ niet hoger is dan 1,2 µg/m³. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Dit volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Bkl.

Er zijn 2 mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze standaardgevallen NIBM vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet dan wel onder een bepaalde omvang blijven (artikel 5.54 Bkl). Voor woningbouw gaat het om 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen. Valt een project binnen de genoemde categorieën, maar niet binnen de gestelde grenzen, dan kan via detailberekeningen aannemelijk gemaakt worden dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een kwalitatieve beschrijving of met behulp van de NIBM-tool.

Bij de NIBM-toets zet de toetsende partij de toename van de luchtverontreiniging af tegen de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkeling betekent: alle toekomstige ontwikkelingen en activiteiten die redelijkerwijs te verwachten of te voorzien zijn zonder het voorgenomen project.

Het onderhavige project blijft ver onder de hiervoor genoemde woningaantallen en de te realiseren horecavoorziening is ruim de helft kleiner dan de bestaande, zodat geconcludeerd kan worden dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

De Amsterdamse Richtlijn is strenger dan het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom stelt het besluit onderzoekszones in voor gevoelige bestemmingen. Reguliere woningbouw en horeca zijn geen gevoelige bestemmingen.

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

5.3. Geluid

Op 21 maart 2025 heeft ingenieursbureau Cauberg Huygen rapport uitgebracht met betrekking tot Omgevingsgeluid wat onder meer ingaat op geluid vanaf de gemeentewegen, Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen (rapport 07490-58422-03v5, zie bijlage). De notitie met kenmerk 07490-58422-13 is de oplegnotitie behorende bij het rapport (notitie eveneens als bijlage opgenomen). Deze notitie en rapportage vormen samen het complete onderzoek. In de notitie zijn de laatste opmerkingen verwerkt van de ODNZKG.

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- a. Vanwege geluid door gemeentewegen wordt de standaardwaarde overschreden, maar niet de grenswaarde.
- b. Vanwege geluid door rijkswegen wordt de standaardwaarde overschreden, maar niet de grenswaarde.
- c. Vanwege geluid door hoofdspoorwegen wordt de standaardwaarde overschreden, maar niet de grenswaarde.
- d. Het geluid door lokale spoorwegen (metro) overschrijdt niet de standaardwaarde.
- e. Het gecumuleerd geluid bedraagt ten hoogste 58 L_{den} . Het gecumuleerd geluid L_{cum} voldoet aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $70+3 = 73 L_{den}$).
- f. Aanvullende maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van de (spoor)wegen zijn vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet realiseerbaar. Maatregelen aan de bron en in de overdracht zijn niet doelmatig. Er zijn hogere geluidwaarden nodig.
- g. De volgende hogere geluidwaarden dienen te worden vastgesteld:
 - o Gemeentewegen tot ten hoogste 55 L_{den} .
 - o Rijkswegen tot ten hoogste 53 L_{den} .
 - o Hoofdspoorwegen tot ten hoogste 65 L_{den} .

De noordgevel van de woontoren bestaat uit een blinde gevel en wordt aangemerkt als een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen als bedoeld in Bijlage 1 Bkl juncto artikel 5.78y, eerste lid, aanhef en onder a. Bkl (uitwendige scheidingsconstructie die geen te openen delen bevat anders dan als onderdeel van een gemeenschappelijke doorgang).

5.4. Trilling

Op 7 mei 2024 heeft ingenieursbureau M+P rapport uitgebracht met betrekking tot een verkennend onderzoek naar trillingen veroorzaakt door railverkeer ter plaatse van een toekomstige woontoren (zie bijlage).

Uit de data verkregen van Prorail blijkt dat gedurende de meetperiode diverse goederentreinen zijn gepasseerd. Dit goederenvervoer heeft ook 's nachts plaatsgevonden. Vanwege verstoringen zijn alleen de optredende niveaus beoordeeld tijdens de nachtperiode. Er zijn geen trillingen in het gebouw gemeten ten gevolge van de passage van (goederen)treinen.

Met de realisatie van hoogbouw op deze positie kan worden gesteld dat trillingen vanwege railverkeer hier geen rol spelen hier.

5.5. Milieuzonering

5.5.1. Richtafstanden

Systematiek

De VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering biedt een handreiking om op hoofdlijnen een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieugevoelige en milieubelastende functies. Deze VNG-publicatie is toegepast ter onderbouwing van het bestemmingsplan ArenAPoort West, zijnde het bestemmingsplan waarin de omliggende milieubelastende activiteiten gelegen zijn. Gelet hierop ligt het voor de hand om voor de beoordeling van de geluidaspecten in het kader van de ruimtelijke onderbouwing aan te sluiten bij deze VNG-publicatie.

Uitgangspunt van de VNG-publicatie is dat nieuwe milieugevoelige functies (woningen) binnen het plan Vanzz niet tot gevolg mogen hebben dat bestaande milieubelastende functies in de omgeving van de projectlocatie onevenredig worden belemmerd. Om dat te bepalen is beschouwd in hoeverre milieuhinder kan optreden voor de woningen binnen het plan vanwege toegestane bedrijven in het omliggende bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de VNG-publicatie wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt, is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar afstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

In de publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de omgevingstypen 'rustige woonwijk/rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is gedefinieerd als een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Een gemengd gebied is gekenmerkt als een gebied met matige tot sterke functiemenging, waarbij direct naast woningen andere functies dan wel hoofdinfrastructuur voorkomen. In onderhavige situatie is sprake van een 'gemengd gebied', zoals ook aangehouden is in het omringende bestemmingsplan ArenaPoort West.

Beoordeling richtafstanden

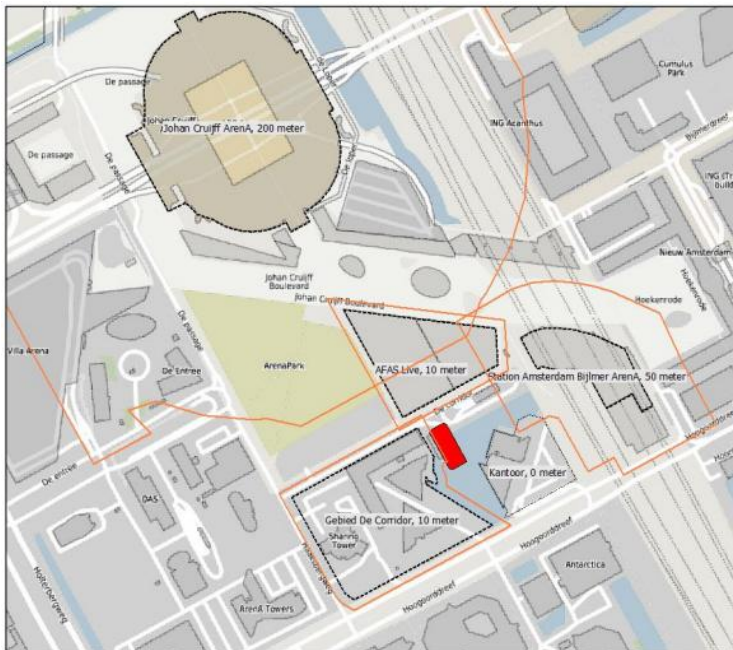
In deze paragraaf wordt de voorgenomen ontwikkeling beoordeeld aan de hand van de richtafstanden. Volgens de toelichting van het omringende bestemmingsplan ArenaPoort West *zijn binnen de in dit plan (ArenaPoort West) opgenomen bestemmingen, verwijzend naar de Staat van*

Inrichtingen, in het algemeen functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2. Station Amsterdam Bijlmer ArenA, stadion Amsterdam ArenA vormen met een categorie 3.2, respectievelijk 4.2 de uitzonderingen hierop. De categorietoedeling van deze inrichtingen is vooral bepaald naar het aspect geluid.

De te hanteren richtafstanden voor de bedrijvigheid om het plangebied zijn derhalve als volgt:

- Station Amsterdam Bijlmer ArenA (trein-, metro- en busstation): categorie 3.2, (verkleinde) richtafstand 50 meter.
- Johan Cruijff Arena: categorie 4.2, (verkleinde) richtafstand 200 meter.
- Alle overige functies: categorie 2, (verkleinde) richtafstand 10 meter.

In onderstaande afbeelding zijn de richtafstanden opgenomen van de omliggende milieubelastende functies. Hierbij zijn de voormelde richtafstanden ingetekend vanaf de vigerende bestemming en geprojecteerd op de omgevingskaart rondom de projectlocatie.



Afbeelding: overzicht richtafstanden van omliggende milieubelastende functies

De VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering definieert aan te houden richtafstanden tussen bedrijven/voorzieningen en woningen. De in de publicatie aangegeven afstanden bedraagt 30 meter in een 'rustige woonwijk' en 10 meter in een 'gemengd gebied' zoals de ArenAPoort te kenmerken is. De nieuwe woningbouw wordt op grotere afstand dan 10 meter van de bioscoop gerealiseerd.

Uit de afbeelding volgt dat de projectlocatie van Vanzz gelegen is buiten de verkleinde richtafstanden van de omliggende milieubelastende functies, behoudens de verkleinde richtafstand van de ten westen gelegen gemengde bestemming. Omdat de projectlocatie gelegen is binnen de richtafstand van de naastgelegen gemengde functie, is stap 2 nodig uit het VNG-stappenplan: onderzoek naar de geluideffecten van de naastgelegen inrichting(en), om vast te stellen of voldaan wordt aan de richtwaarden, zoals hiervoor genoemd.

Ondanks dat de nieuwe woontoren buiten de verkleinde richtafstanden is gelegen van de Johan Cruijff Arena en de AFAS Live, is wel aandacht besteed aan de geluideffecten van de Johan Cruijff

ArenA en de AFAS Live en de mogelijke lichthinder van de Johan Cruijff ArenA op de nieuwe woningen in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Dit betekent tot slot dat de geluideffecten op de milieugevoelige functies binnen Vanzz vanwege de overige milieubelastende functies in beginsel aanvaardbaar zijn. Nadere specifiek onderzoek van de overige milieu belastende functies is daarom niet uitgevoerd.

5.5.2. Lichthinder

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een planologische procedure waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies.

Op 21 maart 2024 heeft ingenieursbureau Cauberg Huygen rapport uitgebracht met betrekking tot lichthinder vanaf de Johan Cruijff ArenA (zie bijlage). Uit het onderzoek voor The Vanzz is het volgende gebleken:

- Bij de verdiepingen gelegen onder de 55 m hoogte wordt het zicht op de verlichtingsinstallatie van de ArenA afgeschermd door de dakrand. Hierdoor is op deze verdiepingen sowieso geen sprake van een risico op lichthinder.
- Bij verdiepingen gelegen boven 55 m hoogte is enkel vanaf de noordgevel zicht op de ArenA. Achter deze gevel zijn alleen algemene ruimtes gelegen die niet worden aangemerkt als hindergevoelige bestemmingen.

Geconcludeerd wordt dat vanaf de woningen in het project 'Vanzz' geen direct zicht op de ArenA mogelijk is en derhalve ook geen sprake van direct zicht op de verlichtingsinstallatie. Hierdoor is geen sprake van een risico op lichthinder ten gevolge van de ArenA.

5.5.3. Geluid

Op 21 maart 2025 heeft ingenieursbureau Cauberg Huygen rapport uitgebracht met betrekking tot Omgevingsgeluid wat onder meer ingaat op geluid vanaf de Johan Cruijff ArenA, AFAS Live en kantoren aan de straat Corridor (rapport 07490-58422-03v5, zie bijlage). De notitie met kenmerk 07490-58422-13 is de oplegnotitie behorende bij het rapport (notitie eveneens als bijlage opgenomen). Deze notitie en rapportage vormen samen het complete onderzoek. In de notitie zijn de laatste opmerkingen verwerkt van de ODNZKG.

Johan Cruijff ArenA

Uit de geluidvoorschriften van de omgevingsvergunning van de JC Arena blijkt al dat het geluid vanwege de regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie hoger is dan in de representatieve bedrijfssituatie. Op voorhand is al duidelijk dat het geluid op de gevels van de geluidevoelige bestemmingen vanwege de regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie hoger is dan de richtwaarde van 50 én 55 dB(A) etmaalwaarde.

Bij de representatieve bedrijfssituatie is het produceren van muziek van belang. Daartoe moet, indien er sprake is van hoorbaar muziekgeluid, de muziekstrafcorrectie van 10 dB toegepast

worden op de gehele inrichting. Omdat hoorbaar muziekgeluid niet is uitgesloten, is voor deze bedrijfssituatie de muziekstrafcorrectie toegepast.

Het geluid door de JC Arena op basis van deze bedrijfssituatie bedraagt ten hoogste 62 dB(A) $L_{Ar,LT}$ etmaalwaarde inclusief muziekstraf, waarbij de avondperiode maatgevend is. Daarmee wordt de richtwaarde van 50 én 55 dB(A) etmaalwaarde overschreden. Op alle geveloriëntaties van de woontoren worden deze richtwaarden overschreden. De (maatgevende) overschrijdingen treden met name op ter plaatse van de hoger gelegen bouwlagen.

Uit de geluidvoorschriften van de omgevingsvergunning van de JC Arena blijkt al dat het geluid vanwege de incidentele bedrijfssituatie hoger is dan in de representatieve bedrijfssituatie. Op voorhand is al duidelijk dat het geluid op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen vanwege de incidentele bedrijfssituatie hoger is dan de richtwaarde van 50 én 55 dB(A) etmaalwaarde. In navolgende tabel zijn de hoogst optredende maximale geluidniveaus opgenomen vanwege de vergunde bedrijfssituaties van de JC Arena.

Bedrijfssituatie	Hoogst optredend maximaal geluidniveau L_{Amax}
Representatieve bedrijfssituatie, met stemgeluid	83 dB(A) tijdens de maatgevende avondperiode
Representatieve bedrijfssituatie, zonder stemgeluid	73 dB(A) tijdens de maatgevende avondperiode
Regelmatische afwijking van de representatieve bedrijfssituatie	62 dB(A) tijdens de maatgevende avondperiode
Incidentele bedrijfssituatie	75 dB(A) tijdens de maatgevende nachtperiode

De grenswaarden van het maximale geluidniveau uit stap 3 worden vanwege de representatieve bedrijfssituatie en de incidentele bedrijfssituatie van de JC Arena overschreden. Dat betekent dat stap 3 uit de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering noodzakelijk is.

Omdat het geluid vanwege de representatieve bedrijfssituatie op de gevels van de woontoren ten hoogste 56 dB(A) in de maatgevende avondperiode bedraagt. Daarmee wordt de verhoogde richtwaarde van 50 dB(A) in de avondperiode overschreden. Het voormelde geldt ook voor het geluid in de regelmatische afwijking van de representatieve bedrijfssituatie alsmede in de incidentele bedrijfssituatie. Tevens worden de grenswaarden van het maximale geluidniveau uit stap 3 overschreden vanwege de representatieve bedrijfssituatie en de incidentele bedrijfssituatie van de JC Arena. Dat betekent dat stap 4 noodzakelijk is.

Stap 4 biedt het College van B&W de mogelijkheid om hogere niveaus dan de verruimde richtwaarden toe te staan, mits:

- grondig onderzoek wordt verricht, waarvoor
- een onderbouwing en motivering wordt gegeven, waarin
- cumulatie met andere geluidbronnen betrokken wordt.

Deze drie voormelde onderdelen dienen in een later stadium nog uitgewerkt te worden, e.e.a. in overleg met de gemeente Amsterdam en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Opgemerkt wordt dat een gedeelte van het grondig akoestisch onderzoek reeds heeft plaatsgevonden, op basis van ons eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek voor het nieuwbouwplan '11 Square' / 'Urban Interactive District' (UID).

In dit kader moeten, om de realisatie van woningen op de projectlocatie mogelijk te maken, ter invulling van de laatste stap 4 in ieder geval geluidwerende maatregelen aan de woningen

getroffen worden. Deze bouwkundige maatregelen moeten waarborgen dat bij de nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt.

Voor de nieuwe woontoren wordt niet gekozen voor de grootschalige toepassing van niet-geluidgevoelige gevels (voorheen: dove gevels). Een dergelijke toepassing gaat ten koste van de plankwaliteit, door de beperkende invloed op de plattegronden van wonen, maar ook van de bruikbaarheid van de woningen. De toepassing van de nodige bouwkundige maatregelen aan de gevels van de woningen ter realisatie van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat leidt tot een betere oplossing.

Tevens geldt dat binnen de nieuwe Omgevingswet / Bkl de (nieuwe) dove gevel niet ingezet mag worden ten aanzien van geluid door een (bedrijfsmatige) activiteit, tenzij een of meerdere grenswaarden van de geluidbronsoorten worden overschreden. In hoofdstuk 9 van het akoestisch rapport wordt uitgebreid beschreven welke maatregelen getroffen worden teneinde een zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefomgevingskwaliteit in het beoogde project te kunnen bereiken. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

AFAS Live

Door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) zijn aan AFAS Live maatwerkvoorschriften opgelegd voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de representatieve bedrijfssituatie van 55 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de gevels van de woontorens van het naburige nieuwbouwplan 11 Square, gesitueerd direct aan de overzijde van de De Corridor (locatie Arenapark), en 55 dB(A) etmaalwaarde op enig ander punt op 50 meter afstand van AFAS Live. Ook voor het maximaal geluidniveau bij 11 Square is maatwerk vastgelegd van ten hoogste 69 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Dit is opgenomen in het document 'Besluit op vaststellen maatwerkvoorschriften' met kenmerk 24155116 en datum 30 mei 2023.

The Vanzz is gelegen binnen 50 meter uit de grens van AFASLive. Gelet hierop is nader onderzoek verricht naar de geluideffecten van AFAS Live op Vanzz.

De thermische schil van de noordgevel van Vanzz kan in de aanvraag voor de omgevingsvergunning niet aangemerkt worden als een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen als bedoeld in Bijlage 1 Bkl juncto artikel 5.78y, eerste lid, aanhef en onder a. Bkl (uitwendige scheidingsconstructie die geen te openen delen bevat anders dan als onderdeel van een gemeenschappelijke doorgang). Immers, uit de begripsbepaling van een niet-geluidgevoelige gevel in bijlage I Bkl volgt dat die alleen met toepassing van artikel 5.78y, tweede lid, 5.78aa, tweede lid, 12.13f of 12.13g (geluid vanwege de aangewezen geluidbronsoorten) als zodanig kan worden aangemerkt. Dat kan dus niet met toepassing van de regels gesteld in paragraaf 5.1.4.2 Bkl (Geluid door activiteiten).

In onderhavige situatie wordt in de aanvraag om Bopa een specifieke opbouw van de noordgevel van Vanzz aangevraagd. Zoals verderop zal blijken is het geluid van activiteiten van AFAS Live op de noordgevel hoger dan de standaardwaarde alsmede de grenswaarde (artikel 5.65 Bkl). Hogere geluidniveaus vanwege AFAS Live op de noordgevel van Vanzz is toelaatbaar, mits het binnenniveau wordt gewaarborgd (artikel 5.66 Bkl). Het bouwkundig ontwerp zal daarin voorzien. De aanvraag voor de omgevingsvergunning voorziet in bouwkundige maatregelen aan de noordgevel van The

Vanzz, die overeenkomen met elementen van een niet-geluidgevoelige gevel is wel toegestaan. In het bijzonder een blinde gevel, met slechts een toegangsdeur tot een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Deze werkwijze is dus niet strijdig met de technische regels van het Besluit bouwwerken leegomgeving (Bbl). Er wordt namelijk niets aangevraagd over de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. In artikel 4.103, eerste lid, aanhef en onder b, Bbl is namelijk bepaald hoe groot de geluidwering moet zijn van een geluidgevoelig gebouw dat wordt belast door het geluid door activiteiten als bedoeld in paragraaf 5.1.4.2.2 Bkl. Hiervan kan niet worden afgeweken.

Ter borging van het binnengeluidniveau van de woningen in The Vanzz is het niet toegestaan dat toekomstige eigenaren of gebruikers wijzigingen aanbrengen aan de noordgevel die afbreuk doen aan de geluidwerende eigenschappen van de gevel of leiden tot een toename van de geluidsdruk binnen het gebouw. Eventuele aanpassingen aan deze gevel dienen te worden getoetst aan de geldende geluidvoorschriften en vereisen voorafgaande toestemming van het bevoegd gezag.

Kantoren

Ter plaatse van de zuidoost- en zuidwestgevel van de woontoren, de gevels georiënteerd naar het kantoorterrein, treden langtijdgemiddelde geluidniveaus op van ten hoogste 49 dB(A) etmaalwaarde, waarbij de nachtperiode maatgevend is. Daarmee wordt de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde volgens stap 2 niet overschreden.

Hierbij moet opgemerkt worden dat deze geluidniveaus zonder de geluidbijdragen zijn van de diverse installaties die op de daken van de kantoorstorens zijn opgesteld. In het vervolgstadium dient dit alsnog betrokken te worden in het onderzoek naar het omgevingsgeluid.

Als gevolg van het sluiten van een portier op de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen treden maximale geluidniveaus van ten hoogste 62 dB(A) op in de maatgevende nachtperiode. Daarmee wordt de richtwaarde van 60 dB(A) in de avondperiode volgens stap 2 overschreden. De overschrijding wordt veroorzaakt door het sluiten van een portier van een auto op de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen nabij de woontoren.

In de nachtperiode wordt overal wel voldaan aan de richtwaarde volgens stap 3, omdat bij deze beoordeling de piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer worden uitgesloten van toetsing. Hierbij wordt opgemerkt dat in de berekeningen enkel is uitgegaan van de meest maatgevende plekken op het terrein. Een overschrijding van de richtwaarde van 60 dB(A) treedt enkel op wanneer de twee meest oostelijk gelegen parkeerplekken op het dek gebruikt worden. Dit zijn tevens de twee meest veraf gelegen parkeerplekken (ten opzichte van de verkeers- en voetgangersontsluiting). Bij gebruik van alle overige parkeerplekken wordt wel voldaan ten aanzien van de richtwaarde van 60 dB(A). De frequentie waarmee een auto gebruik maakt van één van de maatgevende parkeerplaatsen, en bijgevolg de frequentie van de optredende overschrijding is derhalve zeer klein.

Vanwege de zeer beperkte frequentie van het optreden van de overschrijding van de richtwaarde van 60 dB(A) ten aanzien van het maximale geluidniveau in de nachtperiode, achten wij het

toestaan van de overschrijdingen acceptabel in het kader van een verantwoord woon- en leefmilieu.

5.6. Externe veiligheid

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit veiligheid gewaarborgd wordt. Gedoeld wordt op het waarborgen van de veiligheid ter voorkoming van branden, rampen of crises.

De Omgevingswet vult het groepsrisico anders in dan onder de Wro, Wet milieubeheer. Bij risicovolle activiteiten uit het Bal wijst het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) aandachtsgebieden aan. De gemeente moet binnen de aandachtsgebieden bij de vergunningverlening rekening houden met het groepsrisico (rekening houden met het risico van brand, explosies of gifwolken; dan gelden aanvullende bouwkundige eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De norm van het plaatsgebonden risico (PR) blijft gelijk en daarmee ook het basisbeschermingsniveau. Het Bkl geeft in de bijlagen ook aan wat de PR-contouren en aandachtsgebieden zijn.

Wettelijk kader

De hoofdlijnen van het wettelijk kader omtrent de externe veiligheid zijn opgenomen in instructieregels in afdeling 5.1.2 Bkl. In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen als risicobronnen. Deze risicobronnen zijn van belang voor de regels over het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. Het betreft de volgende activiteiten:

- Activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven. Dit zijn verschillende milieubelastende activiteiten uit het Besluit activiteiten leefomgeving.
- Het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor).
- Buisleidingen met gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving.
- Windturbines die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteit leefomgeving.

Het werken met aandachtsgebieden voor externe veiligheidsrisico's is een nieuwe manier van omgaan met het groepsrisico (artikel 5.12 t/m 5.15a Bkl). Een aandachtsgebied geldt van rechtswege. Deze worden vastgelegd in het Register Externe Veiligheid en zijn digitaal raadpleegbaar. In het deelplan moet binnen deze aandachtsgebieden rekening worden gehouden met het groepsrisico. Hier wordt aan voldaan door in het aandachtsgebied geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen toe te laten en ook geen beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Deze gebouwen en locaties zijn wel toelaatbaar als er daarvoor extra maatregelen worden genomen. Dat dient te geschieden met voorschriftengebieden. In een deelplan dient in principe een aandachtsgebied als voorschriftengebied te worden aangewezen als er met het deelplan kwetsbare gebouwen zijn toegestaan. In een voorschriftengebieden gelden de extra bouweisen van paragraaf 4.2.14 Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: Bbl).

Daarnaast staan in het Bkl ook instructieregels voor de volgende risicobronnen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving:

- Opslaan, bewerken en herverpakken van vuurwerk (afdeling 5.1.2.4 Bkl)
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl)

- Exploiteren van een IPPC-installatie voor het maken van explosieven (afdeling 5.1.2.5 Bkl)
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor militair gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl)

Projectlocatie

De nieuwe woontoren ligt op ca. 130 m van de spoorlijn Breukelen aansl. - Duivendrecht (basisnetroute 30). Het plangebied ligt daarmee binnen het explosieaandachtsgebied van 200 m. Er dient daarom te worden ingegaan op het aspect externe veiligheid. In de rapportage VAN ingenieursbureau AVIV d.d. 24 april 2024 wordt daarvan verslag gedaan (zie bijlage).

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het planvoornemen.
Het plangebied ligt buiten het brandvoorschriftengebied en de 100%-letaliteitscontour.

Het plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied. Voor zeer kwetsbare gebouwen geldt dat van rechtswege een voorschriftengebied aangewezen moet worden. Omdat de ontwikkeling een kwetsbaar gebouw betreft, is het aanwijzen van een voorschriftengebied niet noodzakelijk. Het bevoegd gezag kan met behulp van de gereedschapskist van maatregelen (zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de rapportage, zie ook hieronder) bepalen of en welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden te verbetering van de externe veiligheidssituatie.

Deze gereedschapskist bestaat uit de volgende maatregelen, per maatregel wordt een korte toelichting gegeven.

- Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied.
Het plangebied ligt binnen het EAG op ca. 130 m van de spoorlijn. Daarmee ligt het plangebied buiten de 100%-letaliteitscontour van het scenario BLEVE.
- Aanvullende risicocommunicatie.
Met de ontwikkeling van nieuwe woningen, krijgt de locatie een verblijfsfunctie. Nieuwe bewoners dienen geïnformeerd te worden over de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn.
- Beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron.
Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het aantal personen in het plangebied (conservatief) toe met ca. 300 personen overdag en ca. 600 personen 's nachts. Plaatselijk neemt hiermee de personendichtheid toe. Deze toename is een logisch gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.
- Vlucht- en schuilmogelijkheden.
Afhankelijk van het type calamiteit en waar deze op het spoor plaatsvindt, kunnen personen indien nodig het gebied ontvluchten in noordwestelijke en zuidwestelijke richting. Het gebouw kan worden ontvlucht via deuren aan de noordwest- en zuidwestzijde.
- Omgevingsmaatregelen.
Het plangebied ligt buiten het brandaandachtsgebied en buiten de 100%-letaliteitscontour van het maatgevende scenario BLEVE. Gezien de ligging en de afstand van het plangebied ten opzichte van de spoorlijn, wordt het treffen van aanvullende omgevingsmaatregelen niet nodig geacht.

5.7. Bodem

Wettelijk kader

Ter bescherming van de gezondheid en het milieu zijn voor het aspect bodem instructieregels in paragraaf 5.1.4.5 Bkl opgenomen. In par. 5.1.4.5 Bkl wordt bepaald voor welke activiteiten kan worden volstaan met een melding. Er worden drie basisvormen van bodemgebruik onderscheiden: landbouw/natuur, wonen en industrie. De kaders zijn gebaseerd op de risicogrenswaarden die voor de betreffende situaties zijn afgeleid.

De gemeente stelt de waarde voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem vast. Deze waarde mag niet hoger zijn dan het blootstellingsniveau van het maximaal toelaatbaar risico voor de mens. Dit is opgenomen in bijlage Va van het Bkl. De toelaatbare kwaliteit van de bodem is een voorwaarde voor bouwen op verontreinigde bodem en is geen omgevingswaarde. De beoordeling van de mogelijke aanwezigheid van onaanvaardbare risico's voor de gezondheid voor bodemgevoelige gebouwen kan met de risicotoolbox bodem met de module Beoordelen van de bodemkwaliteit voor een bodemgevoelig gebouw.

Het Rijk stelt instructieregels aan gemeenten voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie. De gemeenten moeten:

- Op grond van artikel 5.89i en artikel 5.89j Bkl de waarde vaststellen waarboven er bij de realisatie van gebouwen op bodemgevoelige locaties maatregelen nodig zijn
- Op grond van artikel 5.89k Bkl aangeven welke sanerende of andere beschermende maatregelen nodig zijn bij overschrijding van de waarde
- Op grond van artikel 5.89l Bkl een meldingsplicht instellen voor locaties die op grond van het omgevingsplan niet vergunningplichtig zijn
- Op grond van artikel 5.89m Bkl een bepaling opnemen over de ingebruikname.

Deze regels zorgen voor zowel een evenwichtige toedeling van functies aan locaties als het beschermen van de gezondheid en van het milieu, in het bijzonder van de bodemkwaliteit. Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik.

Projectlocatie

APS Milieu B.V. heeft op 2 mei 2024 rapportage uitgebracht met betrekking tot het verkennend bodemonderzoek. De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de aanvraag van een omgevingsvergunning waar deze Motiveringbetrekking op heeft. Een dergelijk onderzoek dient te worden uitgevoerd als verkennend bodemonderzoek volgens de NEN 5740, aangevuld conform de ARVO.

De bovengrond (MM01) is verontreinigd met PCB tot boven de voormalige achtergrondwaarde. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd. De bovengrond (MM02) is verontreinigd met PCB en minerale olie tot boven de voormalige achtergrondwaarden. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd.

De ondergrond (MM03) is verontreinigd met PCB tot boven de voormalige achtergrondwaarde. De grond wordt hiermee indicatief als klasse landbouw / natuur geclassificeerd.

De ondergrond (MM04) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. De grond wordt hiermee indicatief als klasse landbouw / natuur geclassificeerd.

De ondergrond (MM05) is verontreinigd met PCB tot boven de voormalige achtergrondwaarde. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd.

De diepe ondergrond (MM06) is verontreinigd met PCB en minerale olie tot boven de voormalige achtergrondwaarden. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd.

Uit de analyseresultaten van het asbestonderzoek blijkt dat in VMM01 analytisch geen asbest is aangetoond. Opgemerkt wordt dat deze analyseresultaten een indicatief karakter hebben. Het was vanwege de aanwezige verharding niet mogelijk een verkennend bodemonderzoek asbest conform NEN 5707 uit te voeren.

Uit de toetsing blijkt dat de onderzochte grond wat betreft PFAS als 'toepasbaar' kan worden beschouwd. De grond kan worden toegepast in gebieden met bodemfunctieklassen wonen en industrie. Voor toepassing van de grond in gebieden met bodemfunctieklassen AW/landbouw en natuur moet rekening worden gehouden met het feit dat de op te brengen grond nooit een hogere mate van verontreiniging mag bevatten dan de oorspronkelijk ontvangende bodem. Tevens dient er rekening gehouden te worden met de indeling van de grond op basis van het Besluit Bodemkwaliteit.

Het grondwater is verontreinigd met barium, xylenen en naftaleen tot boven de voormalige streefwaarde.

Op basis van onderhavig bodemonderzoek zijn er milieuhygiënisch geen belemmeringen voor het uitvoeren van uitpandige werkzaamheden. Opgemerkt wordt dat inpandig geen boringen zijn verricht. Een groot gedeelte van het pand staat op palen in het water. Een kleiner gedeelte is grondgebonden en is nog in gebruik. Aanbevolen wordt in overleg te treden met de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over de noodzaak van een inpandig bodemonderzoek.

Er is een informatieplicht voor alle graafwerkzaamheden met een omvang groter dan 25 m³. De melding graven in bodem met een kwaliteit onder of gelijk aan de interventiewaarde dient via het landelijke meldsysteem DSO (digitaal stelsel omgevingswet) minimaal één week voorafgaand aan de werkzaamheden te worden ingediend. Uitzondering op het bovenstaande betreft het tijdelijk uitplaatsen van grond. Bij het tijdelijk uitplaatsen van grond dient alle grond zonder bewerking in of in de directe omgeving van de ontgraving te worden teruggebracht. Voor het tijdelijk uitplaatsen van grond is er geen informatieplicht. Indien graafwerkzaamheden plaatsvinden ten behoeve van een spoedreparatie is er een informatieplicht na afloop van de werkzaamheden.

5.8. Water

Weging van waterbelang: voorheen watertoets

De watertoets is het rekening houden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Met ingang van de Omgevingswet vervangt het begrip 'weging van het waterbelang' de term watertoets.

De weging van het waterbelang geldt bij het vaststellen van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 5.37 van het Bkl. Daarnaast kan de weging van het waterbelang ook nodig zijn bij andere instrumenten, zoals bij een BOPA. De gemeente moet de opvattingen van de waterbeheerder betrekken bij het omgevingsplan. Dit geldt in het algemeen voor alle waterbelangen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld watercompensatie in verband met toenemende verharding of om bebouwing, die niet wenselijk is in verband met waterwinning.

Waterschapsverordening vervangt Keur en Keurbesluit

Voorheen stonden alle regels van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht nog in de Keur en het Keurbesluit. Deze is vervangen door 1 nieuw document: de Waterschapsverordening. Daarin staan alle regels over wat men wel of niet mag doen bij water, dijken en gemalen. In de Waterschapsverordening staan ook de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert. In de Waterschapsverordening staan ook regels over wanneer men bijvoorbeeld vergunning moet aanvragen of wanneer men iets moet melden. Ook staan er regels in voor het oppompen van grondwater en het lozen van bepaalde stoffen in oppervlaktewater.

Programma rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

Op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart Amsterdam is aangegeven waar in Amsterdam de kans op regenwateroverlast groot is. Ook is informatie te vinden over welke maatregelen te nemen zijn in welke gebieden en waar rekening mee dient te worden gehouden bij het bedenken van

oplossingen. Zo heeft grondwater invloed op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater. Op de kaart is ook aangegeven hoe hoog het water komt te staan volgens het model bij een bui van 120 mm in 2 uur.

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. Ook is er geen sprake van een hoge grondwaterstand.

Er zijn 5 soorten oplossingen om met hemelwater om te gaan:

1. hemelwater vasthouden en bergen;
2. hemelwater afvoeren;
3. hemelwater infiltreren;
4. hemelwater gebruiken;
5. waterrobuust bouwen.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. Het onderhavige bouwplan voor dit project zal aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst.

Waterkering

De locatie bevindt zich niet binnen de zone van een waterkering.

Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld. De bebouwing wordt daarmee grondwaterneutraal gebouwd en gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Er is geen geohydrologisch onderzoek nodig.

Waterberging / hemelwaterafvoer

Door het aanbrengen van bebouwing of verharding, komt neerslag versneld tot afvoer. Dat leidt tot wateroverlast op naburige percelen of in de openbare ruimte. De versnelde afvoer kan worden tegengegaan door het realiseren van een waterberging die vertraagd wordt gelegeerd. Het waterschap Amstel Gooi en Vecht hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m² in landelijk gebied 10% gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg.

De locatie waar het bouwplan wordt voorzien is in de huidige situatie deels verhard als bestaande gebouw en als openbare ruimte, ook is een deel van de locatie water. In de nieuwe situatie wordt geen extra verharding toegevoegd en wordt geen water gedempt. Voor zover het gebouw is gesitueerd ter plaatse van water, wordt het gebouw op poten gezet en blijft het water in stand. Watercompensatie is daarom niet nodig.

Waterkwaliteit

Voor de toekomstige tijdelijke bebouwing 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 uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

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

5.9. Archeologie en cultuurhistorie

5.9.1. Archeologie

De locatie bevindt zich in een gebied dat voorafgaand aan de verstedelijking een poldergebied was. Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met landgebruik vanaf de middeleeuwen tot de verstedelijking in de 20^{ste} eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Bovendien zijn grote delen waarschijnlijk verstoord tijdens bebouwing van het gebied. De archeologische verwachting is daarom laag.

Op basis van de verwachtingszones is er een beleidszonekaart opgesteld. Voor het gehele plangebied geldt beleidsvariant 11, hetgeen inhoudt dat er een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Onderzoek is daarom niet nodig.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.9.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in en rond de projectlocatie waarmee hier rekening moet worden gehouden.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor dit project.

5.10. Ecologie en stikstofdepositie

Ecologische quickscan

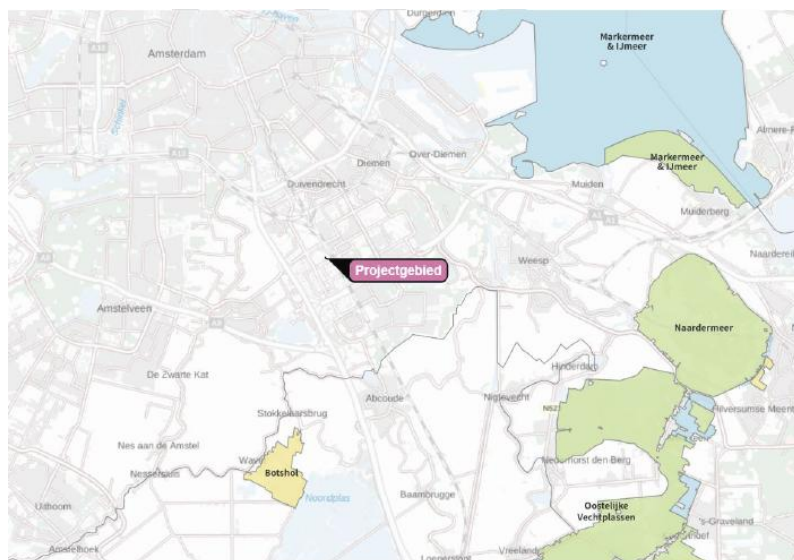
Uit de Quickscan Flora Fauna van CREX ecologisch advies (14 februari 2022, zie bijlage), blijkt dat het te slopen gebouw aan de buitenkant geheel uit glas bestaat en een bitumen dak heeft en dat er geen kieren of spleten aanwezig zijn waar beschermde soorten van zouden kunnen maken. Op het terrein staan geen bomen of struiken, er is nauwelijks begroeiing aanwezig. Er zijn geen beschermde soorten of sporen hiervan waargenomen noch worden er beschermde soorten verwacht. Er is geen nader onderzoek nodig en er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd voor de sloopwerkzaamheden.

Aanbevolen wordt de sloopwerkzaamheden buiten de broedtijd (de broedtijd verschilt per soort maar valt grofweg van circa 1 maart tot 1 augustus) uit te voeren. Broedende vogels mogen namelijk niet worden verstoord en hier wordt ook geen ontheffing voor afgegeven. Aandachtspunt

hierbij is het vlonder van het achterterras, een soort als de meerkoet zou hier in de broedtijd een nest kunnen maken.

Stikstofdepositie

De ontwikkeling ligt op circa 7km van het stikstofgevoelige Natura 200-gebied 'Botshol'. Daarnaast bevinden de Natura 2000-gebieden 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck', 'Oostelijke Vechtplassen', 'Naardermeer' en 'Markermeer & IJmeer'. De stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn weergegeven op navolgende afbeelding.



Afbeelding: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het projectgebied

Vanwege de stikstofgevoeligheid van deze gebieden heeft Antea Group op 17 april 2024 een stikstofonderzoek uitgevoerd voor de aanleg- en de gebruiksfase (zie bijlage). De AERIUS Calculator (versie 2023.2) geeft voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase een maximale bijdrage van 0,00 mol/ha/jaar. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming derhalve niet in de weg. Er is geen omgevingsvergunning Natura 2000-activiteiten benodigd.

5.11. Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl)

De Ladder voor duurzame verstedelijking geldt voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Naast de functies wonen, winkels, kantoren en bedrijventerrein, kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling gaan over andere functies, zoals scholen. Bij realisering van deze overige functies wordt ook rekening gehouden met de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling. Bij een ontwikkeling buiten stedelijk gebied moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.

Stedelijke ontwikkeling

De aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving bepalen of het een stedelijke ontwikkeling is. In de jurisprudentie over de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening zijn ook woningbouwlocaties aangemerkt als stedelijke ontwikkeling.

Aard en omvang stedelijke ontwikkeling

Artikel 5.129 g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bepaalt dat de Ladder betrekking heeft op een stedelijke ontwikkeling die voldoende substantieel is. De aard en omvang van de ontwikkeling in relatie met de omgeving bepaalt of het plan voldoende substantieel is.

In artikel 5.129g Bkl is geen ondergrens vastgelegd. In uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn hiervoor lijnen uitgezet. De Afdeling geeft hierin geen harde ondergrenzen, maar stelt wel 'in beginsel' grenzen. Bij nieuwbouw en uitbreiding van overige stedelijke functies ligt de ondergrens in beginsel bij een ruimtebeslag van 500 m². De Laddertoets wordt alleen uitgevoerd wanneer de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is.

Behoefte

In hoofdstuk 4 is voldoende aangegeven dat het onderhavige project noodzakelijk is om te voorzien in de grote woningbehoefte in de regio Amsterdam.

De nieuwe horecavestiging ter grootte van circa 530 m² bvo is (veel) kleiner dan de bestaande en kwalificeert niet als stedelijke ontwikkeling waarvan de behoefte gemotiveerd moet worden.

Bestaand stedelijk gebied

De locatie bevindt zich in bestaand stedelijk gebied.

5.12. Hoogbouweffecten: bezonning en windklimaat

5.12.1. Bezonning

Voor het nieuwbouwplan is een bezonningsstudie opgesteld. Deze is als bijlage bij deze Motivering gevoegd. In hoofdstuk 5 van deze studie zijn de bezonningsdiagrammen getoond voor alle relevante data en tijden. De bezonningseffecten zijn hierna beschreven, waarbij steeds wordt verwezen naar het paginanummer in de studie waar het desbetreffende schaduweffect wordt getoond.

21 maart/september

08:00 (pag 11)

Kantoor Hoogoorddreef 60-62 extra schaduw op het geveldeel aan de oostzijde, met een breedte van 15 meter over alle bouwlagen.

08:00 (pag 12)

Eleven square, extra schaduw op de onderste 10 bouwlagen van de woontoren.

10:00 (pag 12)

Eleven square, extra schaduw op het zuidoostelijke deel van de 19m hoge plint: schaduw op het dak, op een zeer klein deel van de zuidgevel (expeditiehof) en op de gehele oostgevel (expeditiehof).

16:00 (pag 18)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw op de gehele noordwestelijke gevel.

18:00 (20)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw op de gehele noordwestelijke gevel.

21 juni

08:00 (pag 22)

Kantoor Hoogoorddreef 60-62 geveldeel aan oostzijde, extra schaduw met een breedte van 15 meter over bovenste helft van het gebouw. Er was al schaduw op 1/3 deel van deze oostgevel, dat wordt nu schaduw op de helft van de oostgevel.

08:00 (pag 23)

Eleven square, extra schaduw op het zuidoostelijke deel van de 19m hoge plint: schaduw op een zeer klein deel van de zuidgevel (leisure, horeca en detailhandel)

10:00 (pag 25)

Kantoor Hoogoorddreef 60-62 extra schaduw op het geveldeel aan oostzijde, met een breedte van 15 meter over alle bouwlagen.

10:00 (pag 26)

Eleven square, extra schaduw op het zuidoostelijke deel van het 19m hoge plint: schaduw op het dak en op de helft van de zuidgevel (voornamelijk expeditiehof).

16:00 (pag 30)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw op de onderste helft en een deel van bovenste helft van de noordwestelijke gevel.

18:00 (pag 32)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw op bijna de gehele noordwestelijke gevel.

20:00 (pag 34)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw met een breedte van 10 meter op alle bouwlagen van het gebouw op de noordwestelijke gevel. Er was al schaduw op 1/3 deel van deze noordwestgevel, dat wordt nu schaduw op 2/3 deel van de noordwestgevel).

22 december

16:00 (pag 39)

Kantoor Hoogoorddreef 54, extra schaduw met een breedte van 20 meter over de bovenste helft van het gebouw. Er was al schaduw op de helft van deze noordwestgevel, dat wordt nu schaduw op 80% van de noordwestgevel.

Beoordeling

Deze bezonningsstudie is uitgevoerd om te beoordelen wat de effecten van de nieuwbouw zijn op de omgeving. Toetsing aan de (niet-wettelijke) TNO-normen is alleen van toepassing op de bezonning van woonkamers. Woningen bevinden zich uitsluitend in de nog te realiseren 145 meter hoge woontoren van Eleven square. Uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat alleen in de vroege ochtend van voor- en najaar gedurende één tijdstip (08:00) nieuwe schaduw door het bouwplan wordt ondervonden maar dat de rest van de tijd de woningen geen nieuwe schaduwhinder ondervinden. Er wordt bij deze woningen dan ook voldaan aan de TNO-normen.

Binnen het project Eleven square zal voorts schaduw komen te vallen op de plint, en dan slechts gedurende een deel van de ochtend in een deel van het jaar en op de gevels van de expeditie ruimten. Daar is dan ook geen sprake van nadeel als gevolg van het nieuwbouwplan.

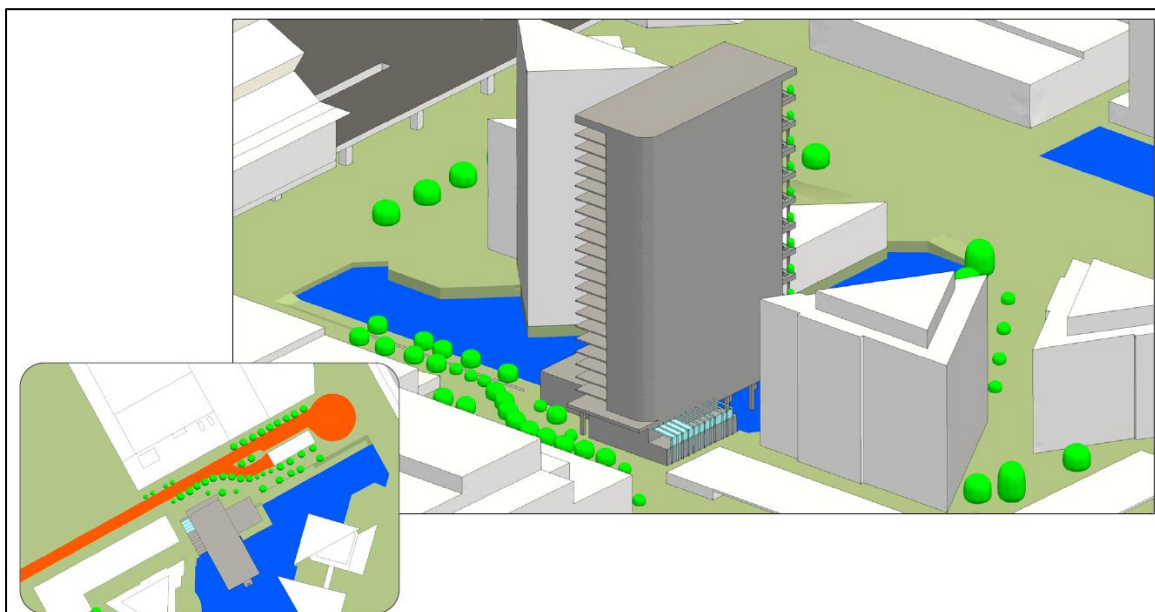
Gedurende het grootste deel van het jaar zullen de kantoorgebouwen ten westen en ten oosten van de nieuwbouw extra schaduw ondervinden. Het kantoorgebouw Hoogoorddreef 60-62 aan de westzijde zal in de ochtenden tot 10:00 extra schaduw krijgen en het kantoorgebouw Hoogoorddreef 54 aan de oostzijde aan het eind van de dag vanaf 16:00 uur.

Deze kantoorgebouwen zijn in hoogstedelijk gebied gelegen dat zich kenmerkt door een concentratie van hoogbouw die relatief op korte afstand van elkaar is gelegen. De ontwikkeling van de ArenAPoort eerst als een kantoor- en evenementenplek en de huidige transitie naar een hoogwaardig multifunctioneel (woon)milieu draagt van begin af aan in zich dat hier hoogbouw wordt gestimuleerd. Dat heeft automatisch tot gevolg dat de bezonning voor bestaande panden zal afnemen. Bovendien is de schaduwhinder beperkt tot delen van de ochtend (Hoogoorddreef 60-62) resp. het oosten (Hoogoorddreef 54). Het gebruik als kantoor kan niet gelijk worden gesteld aan een gebruik als wonen voor welk gebruik zonlichttoetreding in het algemeen van groter belang is. Er is in het geval van deze kantoorgebouwen geen sprake van bijzondere gevoeligheid voor schaduwwerking. Het bezonningseffect doet zich nauwelijks voor in de winter, zodat er geen relevant nadeel in de vorm van energiekosten voor verwarming aan de orde zal zijn. Het tegenovergestelde (dat in de zomer minder energiekosten voor koeling aan de orde zullen zijn) is aannemelijker.

5.12.2. Windklimaat

Ingenieursbureau Actiflow heeft windonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling van het project (zie bijlagen). Het windklimaat is inzichtelijk gemaakt met behulp van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics (CFD). In het onderzoek is gebruik gemaakt van de normstelling omtrent windhinder en windgevaar, de Nederlandse norm NEN8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving'.

In het onderzoek is het uiteindelijke ontwerp van de nieuwbouw van september 2024 beschouwd. Hierbij zijn toegevoegd de pergola aan de zuidwestzijde van het gebouw en een grotere ronding van het trappenhuis aan de noordwestzijde.



Afbeelding: nieuwbouw van september 2024

Het windonderzoek laat het volgende zien:

- De optredende condities rondom de nieuwbouw worden gekenmerkt door windhinderklassen A en B (matig tot goed voor iedere activiteit) tot met windhinderklasse D (matig geschikt voor de activiteit doorlopen). De meest kritische windhinderklasse E komt nabij de nieuwbouw niet voor.
- In de directe nabijheid van de nieuwbouw en ter plaatse van de Corridor komen vrijwel uitsluitend windhinderklassen A, B en C voor. Dit geeft onbeperkte mogelijkheid tot comfortabel doorlopen, een ten slechtste matig comfort voor slenteren en een ruime zone waarin de meest veeleisende activiteit, langdurig zitten, kan worden voorzien.
- De gebouw-entrees, aangegeven met een driehoekje in de inzet in figuur 4.1 in het rapport, liggen in een zone met windhinderklasse A. Dit biedt een goed niveau voor deze functie.
- De enige zone van significante omvang met windhinderklasse D is gelegen op geruime afstand ten zuidoosten van de nieuwbouw. Naar verwachting heeft de nieuwbouw hier geen significant effect op. De overige zones met windhinderklasse D die gevonden worden zijn minimaal in omvang en hebben derhalve geen significante invloed op de beleving van het windklimaat.

Windgevaar:

- Dit laatste geldt ook voor een kleine zone met een beperkt risico op windgevaar nabij de zuidzijde van de nieuwbouw. Vanwege de omvang van deze zone is dit te verwaarlozen.
- In figuur 4.3 van het rapport is te zien dat een zone met een beperkt risico op windgevaar aanwezig is op de Corridor. Deze is in diverse ontwerp-iteraties geminimaliseerd in omvang. Hierbij ligt deze zone nu vrijwel uitsluitend op de rijbaan en dus buiten het voetgangersgebied.
- Aan de zuidzijde van het gesloten deel van de westelijk gelegen parkeergarage is er een zone met een beperkt risico op windgevaar aanwezig. Deze zone is gelegen aan het einde van enkele parkeervakken. Gezien de functie van dit gebied en de aard en omvang van deze zone zal dit niet leiden tot overmatige hinder of gevaar.

Windklimaat private buitenruimte:

- In figuur 4.4 en 4.5 van het rapport worden enkele resultaten getoond van maatgevende bouwlagen. Figuur 4.4 laat het windklimaat zien op het dakterras, welke geplaatst is boven de technische ruimte. Dit windklimaat is acceptabel. Figuur 4.5 laat het windklimaat zien op de balkons op bouwlagen 21 en 22. Bouwlaag 21 is representatief voor alle onderliggende bouwlagen en laat een acceptabel klimaat zien. Bouwlaag 22 kent een zone van beperkte omvang met een verminderd comfortniveau. Gezien de omvang van deze zone is het windklimaat ook hier acceptabel.

Het windonderzoek gebaseerd op het bouwplan laat zien dat er nabij de nieuwbouw sprake zal zijn van een gevarieerd windklimaat. Overwegend zijn windhinderklassen A tot en met C aanwezig. Dit geeft een luv tot gematigd windklimaat. Op enkele locaties zijn kleine zones met windhinderklasse D aanwezig. Gezien de functie van het gebied en de aard en omvang van deze zones zal dit NIET leiden tot een negatieve invloed op de beleving van het windklimaat.

Op de rijbaan van de Corridor is een zone aanwezig met een beperkt risico op windgevaar.

Eveneens treedt een dergelijke zone op ter plaatse van enkele parkeervakken van de westelijk gelegen parkeergarage. Gezien de functie van deze locaties en de aard en omvang van deze zones zal dit NIET leiden tot een negatieve invloed op de beleving van het windklimaat.

Ter plaatse van de private buitenruimten, zoals het dakterras en de balkons is sprake van een goed windklimaat.

Er kan dan ook gesteld worden dat het resulterende windklimaat in overeenstemming is met hetgeen verwacht mag worden voor comfortabel gebruik van de buitenruimte.

5.13. Gezondheid en veiligheid

Uit voorafgaande hoofdstukken is gebleken dat er sprake is van een veilige en gezonde situatie. De locatie voldoet qua geluid en luchtkwaliteit aan de geldende normen. De locatie wordt groen ingericht en de milieuhygiënische kwaliteit is geschikt voor de woonfunctie. Ook externe veiligheid vormt geen belemmering.

5.14. Milieu effect rapportage

Wettelijk kader

Onderdeel van de beoordeling of een aanvraag voor een BOPA volledig is, is een toets aan de regels over een milieueffectrapportage. Dit gebeurt overeenkomstig paragraaf 16.4.2 van de Omgevingswet en afdeling 11.2 van het Omgevingsbesluit.

Project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig

Of een besluit over een project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is, kan worden afgeleid uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit, in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit.

Bijlage V heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van het project van de initiatiefnemer. In kolom 4 staan de besluiten genoemd waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend. In dit geval is dat de omgevingsvergunning ten behoeve van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Of er voor het besluit een mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een mer-plicht. Anders geldt een mer-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan. In dit geval betreft het ene project dat voorziet in minder dan 2.000 nieuwe woningen zodat het plan de een mer-beoordelingsplicht geldt en niet de mer-plicht.

Het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling of sprake is van aanzienlijke milieueffecten, bedoeld in artikel 16.43, tweede lid, van de wet, met de bijbehorende motivering op in het besluit en, voor zover hier sprake van is, in het ontwerp van het besluit (artikel 11.11, lid 2 Omgevingsbesluit). Een mededeling 'project-mer-beoordeling' is opgesteld en bij deze onderbouwing gevoegd. Geconcludeerd is dat er geen aanleiding is een MER op te stellen.

6. Economische uitvoerbaarheid

6.1. Kostenverhaal

6.1.1. Wettelijk kader

De Omgevingswet verplicht op basis van artikel 13.11 van Afdeling 13.6 overheden om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen.

De gemeente en een initiatiefnemer kunnen een overeenkomst sluiten over kostenverhaal voorafgaand aan het besluit dat de aangewezen activiteit mogelijk maakt: een zogenoemde 'anterieure overeenkomst'. De Omgevingswet biedt daarvoor de grondslag in artikel 13.13, eerste lid.

In het geval dat alle gronden binnen een exploitatiegebied eigendom zijn van de gemeente, kan de gemeente de kosten van de grondexploitatie ook verrekenen in de prijs van de uit te geven bouwrijpe kavels. In dat geval is het kostenverhaal afdoende anderszins verzekerd. Als er geen overeenkomst tot stand komt, moet het kostenverhaal op een andere manier geregeld worden. Dat kan in het omgevingsplan of in een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (afwijking van het omgevingsplan).

Artikel 13.3c van de Omgevingswet bevat een wettelijke grondslag voor zelfstandige overeenkomsten over verhaal van planschade overgenomen en verbreed. Een overeenkomst over verhaal van nadeelcompensatie kan gesloten worden met degene die een activiteit verricht, die is toegestaan op grond van een van de in artikel 15.1 van de Omgevingswet aangewezen besluiten. Daartoe behoren onder andere het omgevingsplan, de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit en het projectbesluit. De Omgevingswet biedt dus een zelfstandige grondslag voor een overeenkomst over nadeelcompensatie (inclusief planschade). Het verrekenen van nadeelcompensatie kan echter ook via een overeenkomst over het kostenverhaal.

De overheid mag de kosten alleen verhalen als ze voldoen aan drie criteria: profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid. Ook moet de locatie het kostenverhaal kunnen dragen. Dat houdt in dat er niet meer kosten worden verhaald dan dat er opbrengsten zijn.

6.1.2. Situatie

In juni 2023 hebben de gemeente Amsterdam, Vanzz en Sens real estate een Afsprakenbrief ondertekend voor het project. Daarnaast is een anterieure overeenkomst gesloten, waarin het kostenverhaal is verzekerd.

6.2. Leges

De kosten voor de behandeling van de aanvraag omgevingsvergunning worden gedekt via de legesverordening van de gemeente Amsterdam.

6.3. Financiële uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door de ontwikkelaar.

6.4. Nadeelcompensatie

De verlening van de omgevingsvergunning kan leiden tot een waardevermindering van bestaand onroerend goed in de omgeving. Overeenkomstig artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht jo. Afdeling 15.1 Omgevingswet kan dit leiden tot een tegemoetkoming in de schade. Om het risico op nadeelcompensatie in kaart te brengen is ook een nadeelcompensatieanalyse uitgevoerd. Daaruit volgt dat het risico bestaat dat de panden Hoogoorddreef 54 en 60 niet zodanig in waarde dalen dat het nadeel het normaal maatschappelijk risico overstijgt en in aanmerking komt voor compensatie.

7. Communicatie en participatie

7.1.1. Participatie

De initiatiefnemer committeert zich aan de participatiehandreiking 2022 vanuit de gemeente Amsterdam. The Vanzz valt binnen categorie 2 waarbij geldt “middelgrote gevolgen voor de fysieke leefomgeving”. Hierbij raadplegen en informeren we de betrokkenen. We ondernemen hiervoor de volgende punten:

1. Inventarisatie met mogelijke stakeholders.
2. Naast de bilaterale overleggen met direct omgevend (NSI, ASR, AFAS) worden er tenminste 2 openbare participatiemomenten georganiseerd. 1 als onderdeel van “bouwen tussen evenementen” (reeds georganiseerd door de gemeente) en 1 zelfstandige bijeenkomst voorafgaand het indienen van de omgevingsaanvraag. Door het organiseren van een informatieavond worden reacties, ideeën en meningen van directe burens, omwonenden en ondernemers verzameld.
3. Er wordt een verslag gemaakt van de bijeenkomsten. Deze feedback wordt meegenomen in het plan en teruggekoppeld hoe hiermee wordt omgegaan.
4. Dit proces en de verslaglegging wordt gecommuniceerd met de gemeente bij de aanvraag omgevingsplan.

Sinds 2022 heeft de initiatiefnemer meerdere gesprekken gevoerd met stakeholders;

- Met NSI als directe buurman aan de zuidzijde en eigenaar van kantorencomplex Center Point. Met hen is hoofdzakelijk afstemmingsoverleg gevoerd over het bouwplan en ook over eventuele toekomstplannen van hen met als doel dat we elkaar de ontwikkelruimte (blijven) geven om tot een kwalitatief hoogwaardig gebied te komen.
- Met AFAS zijn overleggen geweest waarbij de nadruk lag op de logistieke ruimte die AFAS nu gebruikt in de openbare ruimte en dat dat tijdens de bouwfase en ook in de definitieve fase geborgd blijft.
- Met ASR als directe buurman aan de noordzijde en eigenaar van kantorencomplex Europlaza. Ook met hen ging het met name over het plan en dat dat het gebruik van Europlaza niet in de weg zou zitten.
- Met de ontwikkelaars en bouwers van Eleven square zijn meerdere afstemmingsoverleggen gevoerd om er voor te zorgen dat de logistiek van de bouw van de diverse projecten elkaar niet in de weg gaat zitten.
- Op 18 juni is The Vanzz toegelicht aan de Spoorse Partijen en hebben partijen vragen kunnen stellen over het project.

De conclusie van alle overleggen is dat The Vanzz bij de partijen niet zal leiden tot onoverkomelijke problemen en dat zij positief staan tegenover de ontwikkeling van Vanzz.

The Vanzz heeft al geparticipeerd in de bijeenkomst zoals die is georganiseerd door de gemeente. Zie hiervoor het als bijlage toegevoegde verslag.

7.1.2. Vooroverleg/ afstemming met bestuursorganen

In de Omgevingswet komt het vooroverleg als zodanig niet terug, maar is er een algemeen artikel opgenomen waarin staat dat bestuursorganen onderling moeten afstemmen (artikel 2.2 Ow).

PM

8. Conclusie

8.1. Algemeen

De voorliggende Ruimtelijke motivering heeft betrekking op de herontwikkeling van het huidige Vanzz horecapaviljoen. Op een steenworp afstand van het Station Amsterdam Bijlmer ArenA, de Johan Cruijff Arena en winkelcentrum Amsterdamse Poort, komt een woontoren met daarin 242 huurappartementen. Op de begane grond van het gebouw is ruimte voor horeca en gemeenschappelijke voorzieningen. Het project draagt zo bij aan de transitie van de ArenAPoort, dat de komende jaren gaat veranderen van een kantoor- en evenementenplek naar een hoogwaardig multifunctioneel (woon)milieu.

8.2. Afwijkingen van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Het project wijkt af van het Omgevingsplan omdat de bestemmingen 'Horeca - 5', 'Water' en 'Verkeer - 4', die het gebruik en de bebouwing van gronden voor wonen niet toestaan. Ook de nieuwe locatie van het horecaprogramma en het terras liggen (grotendeels) in de bestemmingen 'Water' en 'Verkeer - 4'.

8.3. Milieu- en omgevingsaspecten

De afwijking is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden en er geen belemmeringen zijn om de omgevingsvergunning te verlenen.

8.4. Beleid

Het voornemen past binnen het relevante beleid van alle overheden. Op de onderhavige planlocatie zijn geen rijksbelangen aan de orde die leiden tot beperkingen zoals die voorheen in het Barro/Rarro waren geregeld. In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte gemotiveerd. De locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met het beleid dat is gericht op vergroting van de woningvoorraad in de regio Amsterdam.

8.5. Procedure

Voor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) geldt meestal de reguliere procedure. In sommige gevallen geldt voor de BOPA de uitgebreide procedure:

- a. als dit is aangewezen in artikel 10.24 van het omgevingsbesluit
- b. op verzoek van de aanvrager
- c. als het bevoegd gezag deze van toepassing verklaart

Ad a. De onderhavige omgevingsvergunning behoort niet tot de aangewezen gevallen.

Ad b. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsvisie. Omdat de ontwikkeling niet strijdig is met de in de Omgevingsvisie opgenomen ruimtelijke reserveringen (hoofdstuk 10), Hoofdgroenstructuur (hoofdstuk 16) en Hoogbouw (hoofdstuk 17) en de bijbehorende uitwerkingen in beleidskaders is geen bindend adviesrecht aan de orde. Er is daarom geen aanleiding om de uitgebreide procedure van toepassing te laten verklaren.

Ad c. Het bevoegd gezag mag per aanvraag beslissen om voor dat geval afdeling 3.4 Awb van toepassing te verklaren. Ze kan daartoe beleidsregels opstellen over hoe zij de wettelijke criteria van artikel 16.65 lid 4, onder a en b, Omgevingswet uitlegt. In de beleidsregel kan het bevoegd gezag activiteiten benoemen die in ieder geval aanzienlijke gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving én waartegen naar verwachting verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben.

De bedoelde beleidsregels zijn (nog) niet vastgesteld. Uit hoofdstuk 5 van deze Motivering blijkt dat de verlening van de omgevingsvergunning niet leidt tot aanzienlijke gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Er is daarom geen aanleiding om de uitgebreide procedure van toepassing te verklaren.

8.6. Conclusie

De afwijkingen ten opzichte van het geldende Omgevingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.