

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING FRANKEMAHEERD

1 juli 2016

INHOUD

	<i>Pagina</i>
1. INLEIDING	1
2. HUIDIGE SITUATIE	3
3. NIEUWE SITUATIE	5
4. PLANKADER	9
4.1 Geldend bestemmingsplan en afwijkingen	9
4.2 Rijksbeleid	13
4.3 Provinciaal beleid	14
4.4 Beleid gemeente Amsterdam	15
4.5 Stadsdeelbeleid	18
5. UITVOERBAARHEID	22
5.1 Bodem	22
5.2 Verkeer en parkeren	23
5.3 Geluid	25
5.4 Fysieke veiligheid	25
5.5 Watertoets	26
5.6 Flora en Fauna	28
5.7 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	28
5.8 Luchtkwaliteit	29
5.9 Luchthaven Schiphol	29
5.10 Eigendomsverhoudingen	30
5.11 Economische uitvoerbaarheid	30
5.12 Ladder van duurzame verstedelijking	31
5.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	33
5.14 Bezonning	36
6. PROCEDURE	38
6.1 Vooroverleg	38
6.2 Ontwerp omgevingsvergunning	38
7. SAMENVATTING EN MOTIVERING AFWIJKINGEN	39

BIJLAGEN

1. Verkennend bodemonderzoek Frankemaheerd 2 in Amsterdam, RPS advies- en ingenieursbureau bv, 13 maart 2015
2. Verkennend bodemonderzoek Frankemaheerd 4-16 in Amsterdam, RPS advies- en ingenieursbureau bv, 26 november 2014
3. Verkeersaspecten ING hoofdkantoor Frankemaheerd, verkeersontsluiting, lucht- en geluidssituatie, Royal Haskoning/DHV, 17 maart 2016
4. Archeologische waardestelling, Gemeente Amsterdam, 20 november 2015
5. Waterparagraaf inclusief geohydrologisch onderzoek, Tauw Ingenieurs BV, 2 juni 2016
6. Externe veiligheid spoor Nieuwbouw Frankemaheerd, AVIV, 7 december 2015
7. Quick scan ecologie Frankemaheerd Amsterdam, Els & Linde, 18 december 2015
8. New Headoffice ING, bezonningsstudie voorontwerp, Benthem Crowel Architects, 8 februari 2016
9. Onderbouwing en effecten horeca Frankemaheerd Amsterdam-Zuidoost, Bureau Stedelijke Planning, juni 2016

1. INLEIDING

ING heeft het voornemen een nieuw hoofdkantoor te realiseren op de Frankemaheerd locatie te Amsterdam Zuidoost. De huidige kantoorgebouwen op Frankemaheerd staan al een aantal jaren grotendeels leeg. Deze kantoren zullen worden vervangen door een nieuw hoofdkantoor met een totaal bruto vloeroppervlak (BVO) van 40.000 m² bvo.



De keuze van ING voor een nieuw hoofdkantoor in Amsterdam Zuidoost is een bewuste keuze geweest. Het is een locatie waar ING zich tussen haar klanten in het hart van de samenleving kan begeven. Een plek in de stad die ING in de afgelopen 30 jaar heeft helpen opbouwen en met de realisatie van haar nieuwe hoofdkantoor een nieuwe impuls wil geven. De ambities van ING gaan echter verder dan alleen het realiseren van een nieuw hoofdkantoor. ING wil een campusachtige omgeving creëren, een werkomgeving die mensen stimuleert en inspireert. Een nieuwe aantrekkelijke plek in Zuidoost met als doel:

- een inspirerende/stimulerende werkomgeving te creëren (empowering people);
- aantrekkelijk te zijn voor toptalenten (de beste mensen aantrekkend);
- samenwerking te stimuleren;
- een gebied en gebouwen te creëren waar spontaan ontmoeten vooropstaat;
- open, transparant en toegankelijk te zijn en midden in de samenleving te staan.

Door het voornemen om de bestaande kantoorpanden te slopen en een nieuwe duurzame kantoorbebouwing te realiseren, wordt tegemoetgekomen aan de al langer bestaande (gemeentelijke) wens om aldaar een aanzienlijke kwaliteitsslag te maken.

Door deze nieuwe kans zal er uiteindelijk ruimte ontstaan op Frankemaheerd voor een moderne, duurzame en innovatieve kantoorbebouwing, waarmee ingespeeld wordt op een efficiënter gebruik van kantoorruimte in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin. Alsook op een efficiënter gebruik van het perceel doordat de bestaande verspreide bebouwing wordt geherpositioneerd en geconcentreerd. Verder sluit (het behoud van) het hoofdkantoor van ING aan bij de ambitie van Amsterdam om haar rol als het centrum van de zakelijke en financiële sector in Nederland te handhaven en te verstevigen. Naast deze nieuwe attractieve plek, die zal bijdragen aan een gezond werk-, leef- en vestigingsklimaat, wordt door de beoogde (her)ontwikkeling daarom ook de economische positie van Amsterdam verstrekt.

Uitgangspunt daarbij is de bestaande situatie die bestendig wordt gemaakt voor de toekomst. Met nadere woorden: op de locatie zal een nieuw, efficiënt en duurzaam gebouw geconcentreerd op het perceel worden opgericht. In de huidige situatie is er op eigen terrein een gebouwde parkeervoorziening met circa 400 plekken. Ook dit aantal blijft ongewijzigd. Conform het geldende bestemmingsplan wordt in de onderhavige vernieuwingsslag uitgegaan van maximaal 1.000 m² bvo ten behoeve van al dan niet zelfstandige horeca.

Dit betekent dat de nog bestaande ruime functiemogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan, op grond waarvan zelfs nog meer dan 40.000 m² bvo is toegestaan, niet meer (geheel) zullen worden verwezenlijkt. Een opvolgend bestemmingsplan - voorafgegaan door een voorbereidingsbesluit - zal deze onbenutte planologische gebruiksruimte in de toekomst wegnemen.

Verder is in nauw overleg tussen gemeente, ING, het consortium bestaande uit OVG, G&S en VWS, als eigenaar van het bestaande hoofdkantoor (Zandkasteel) een passende en duurzame herontwikkeling van dat gebouw in de vorm van woningen en (maatschappelijke voorzieningen) overeengekomen. Dit zal in een daarop betrekking hebbende procedure verder gestalte krijgen en staat dus vanuit een ruimtelijk oogpunt los van de vernieuwingsslag op Frankemaheerd.

Voor het complex Frankemaheerd aan de Bijlmerdreef 2-8, 12 en 16 te Amsterdam is in 2014 een bestemmingsplan vastgesteld door de toenmalige deelraad van Zuidoost. In dat bestemmingsplan werd uitgegaan van behoud van de bebouwing en het transformeren van de bestaande kantoorpanden tot een complex met diverse stedelijke functies, waaronder woningen, kantoren, dienstverlening en horeca. Qua functie past de onderhavige herontwikkeling binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan en het gemeentelijk ruimtelijke beleid. Het plan wijkt af van de bouwregels van het vigerende bestemmingsplan, doordat het gebouw wordt geherpositioneerd en geconcentreerd op het perceel en in een andere vorm zal worden gebouwd dan de huidige bebouwing. De afwijkingen zijn in hoofdstuk 4 nader beschreven.

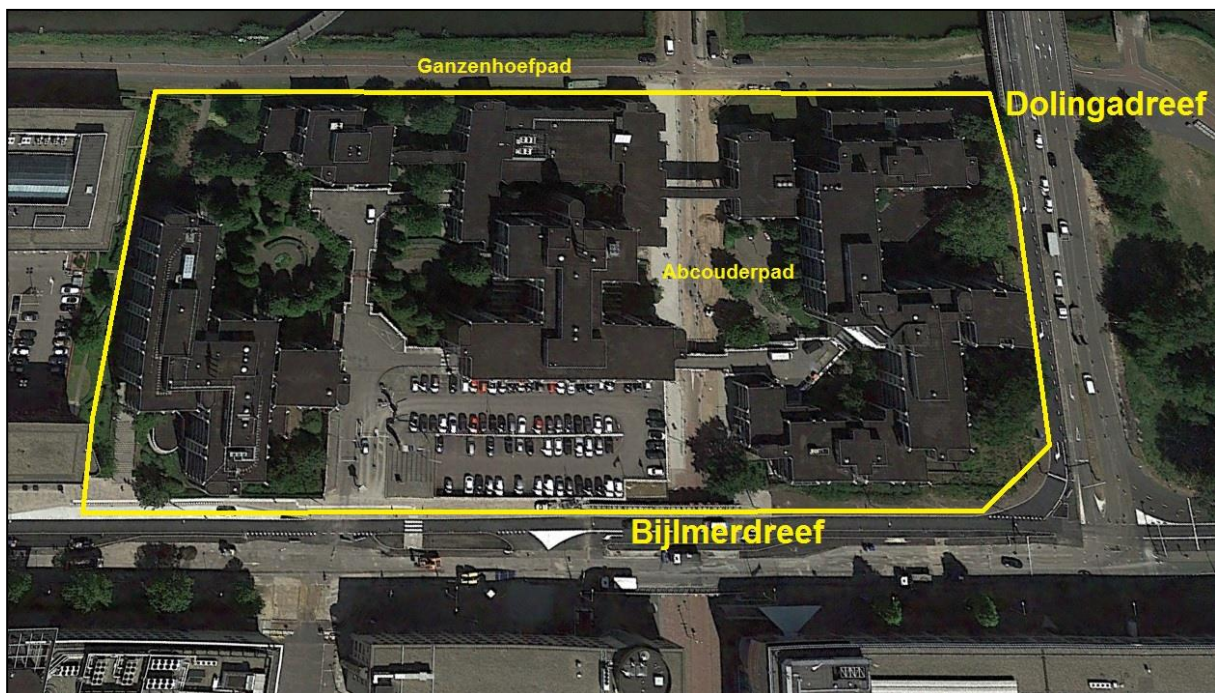
De omgevingsvergunning voor het afwijkende gebruik en het bouwen kan worden verleend met toepassing van de Wabo-afwijkingsprocedure, één en ander conform artikel 2.12. lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De voorliggende ruimtelijke onderbouwing bevat de hiervoor benodigde motivering.

2. HUIDIGE SITUATIE

Ligging Frankemaheerd in groter verband (ArenAPoort)

De ArenAPoort is de benaming van het gebied rond de Arenaboulevard (inclusief de kantoren aan de Hoogoorddreef en Holterbergweg), het station Amsterdam Bijlmer ArenA, Hoekenrode, het winkelcentrum De Amsterdamse Poort, Frankemaheerd, het onderwijscluster aan de Burgemeester Stramanweg en (de omgeving van) het Anton de Komplein. Aan de Arenaboulevard ligt de focus op grootschalige entertainment en horeca. Rond de Arenaboulevard zijn en worden diverse grootschalige voorzieningen gerealiseerd die gericht zijn op het winkelen en uitgaan. In het oostelijk deel van ArenAPoort ligt de focus op stadshart functies voor Zuidoost met de potentie van een (boven) regionale uitstraling. Hoekenrode heeft als stationsplein een belangrijke rol bij de ontsluiting van Zuidoost en is de schakel tussen de Arena Boulevard en de Amsterdamse Poort. De Amsterdamse Poort wordt gekenmerkt door een mix van wonen, winkels (geen grootschalige detailhandel), dienstverlening en horeca.

Aan de westzijde van Frankemaheerd zijn kantoorgebouwen gerealiseerd, aan de noordzijde (ten noorden van het Ganzenhoefpad) onderwijsinstellingen. Ten oosten van de Dolingadreef zijn op de hoek met de Bijlmerdreef woningen geprojecteerd. Aan de zuidzijde van de Bijlmerdreef ligt het (hoofd)winkelcentrum van Zuidoost: de Amsterdamse Poort. Op de afbeelding is de ligging van Frankemaheerd weergegeven.



Huidige situatie Frankemaheerd

Voorheen was de Frankemaheerd in gebruik als hoofdkantoor van de HEMA en de Bijenkorf. In de huidige situatie staat het complex met een omvang van circa 40.000 m² voor het overgrote deel leeg en voor een deel zijn er tijdelijk enkele stedelijke voorzieningen ondergebracht. Voor de huidige gebruikers wordt een passende nieuwe huisvesting gezocht, de initiatiefnemer is met hen reeds in overleg hierover.

Het complex Frankemaheerd bestaat uit een aantal gedeeltelijk geschakelde en met luchtbruggen met elkaar verbonden bouwdelen. De bouwhoogte van de bouwdelen varieert van 12 tot 28 meter. Aan de zijde van de Bijlmerdreef is een gebouwde parkeervoorziening

gerealiseerd in twee lagen, op maaiveldniveau en het verhoogde Bijlmerdreefniveau. De parkeervoorziening heeft een capaciteit van circa 400 plekken. Op maaiveldniveau zijn openbare en semi-openbare ruimten gerealiseerd. Door het gebied loopt het Abcouderpad dat onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk van Zuidoost. Dit fietspad ligt op eigen terrein, maar openbaar toegankelijk.



Afbeelding: het Abcouderpad (fietspad)



Afbeelding: huidige bebouwing Frankemaheerd, gezien vanaf de Bijlmerdreef.

3. NIEUWE SITUATIE

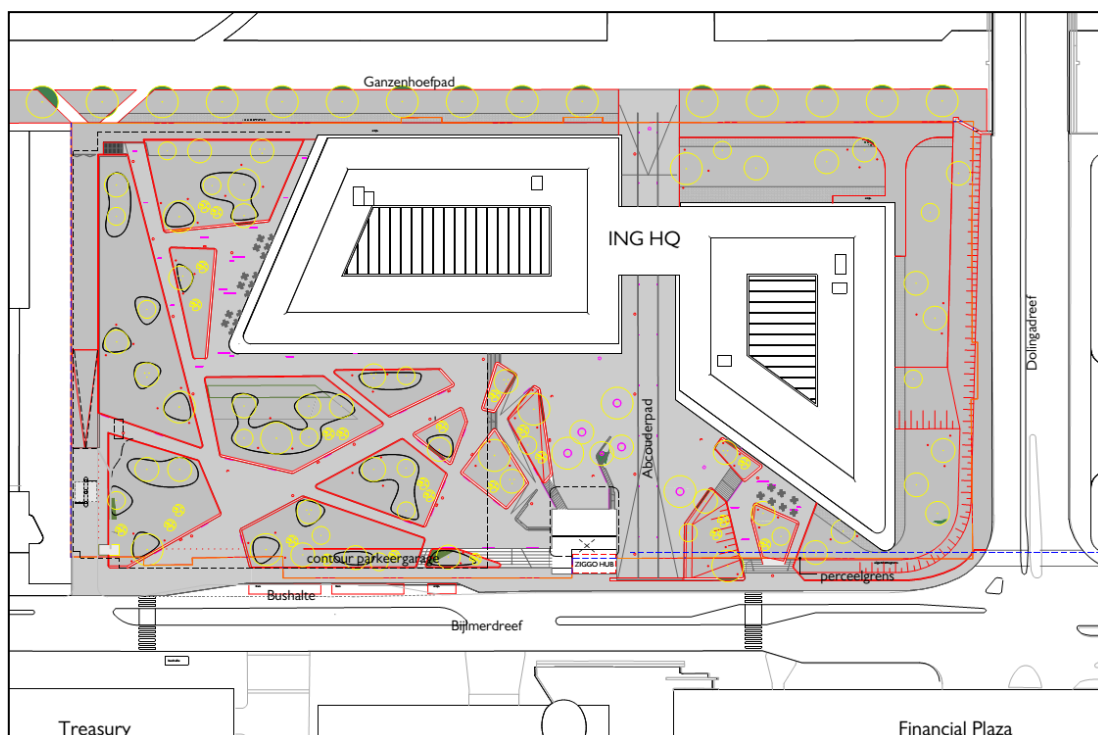
Inpassing in de omgeving

ING en de gemeente Amsterdam delen de ambitie om het kantorengedebiet rondom de Bijlmerdreef een aantrekkelijke en inspirerende werk- en leefomgeving te laten zijn. De bouw van een nieuw duurzaam en toekomstbestendig hoofdkantoor en de aanleg van een parkachtig plein op de locatie Frankemaheerd door ING is een belangrijke component van deze gedeelde ambitie.

De kavel Frankemaheerd, wordt begrensd door de Dolingadreef, de Bijlmerdreef en als waterzijde, het Ganzenhoefpad. Het fietspad Abcouderpad doorkruist de kavel vrijwel middendoor. De kavel Frankemaheerd vormt de overgang tussen de hoger gelegen dreven en de lager gelegen paden: op deze plek wordt de functionele scheiding tussen snel- en langzaam verkeer in verschillende niveaus, die ooit voor de gehele Bijlmer karakteristiek was, manifest. Het huidige gebouwensemble, hoewel architectonisch karakteristiek voor zijn tijd, is technisch verouderd. De ruimte tussen de gebouwen en de Bijlmerdreef is volledig verhard en ingericht als parkeerplaats.

Het nieuw te bouwen hoofdkantoor, een kantoorgebouw van zes bouwlagen, is zoveel mogelijk naar de waterzijde van de kavel gepositioneerd. Het presenteert zich hierdoor terughoudend naar bezoekers en voorbijgangers aan de Bijlmerdreef. De ruimte tussen het hoofdkantoor en de Bijlmerdreef wordt ingericht als publiek toegankelijk, parkachtig plein. Door het plein glooiend het hoogteverschil tussen de Bijlmerdreef en de paden te laten overbruggen worden de verschillen van Amsterdam Zuidoost, werken en leren, jong en oud, langzaam en snel met elkaar verbonden. De aanwezige hoogteverschillen zijn uitgebuit om middels luie trappen, hellingen en zitranden aantrekkelijk verblijfsplekken te maken, waar dagelijks vele ontmoetingen plaats zullen vinden. Het bestaande fietspad (Abcouderpad) blijft in de nieuwe situatie op de huidige plek behouden en ingepast in het maaiveld rondom het nieuwe hoofdkantoor. Het nieuwe kantoor wordt gedeeltelijk over het fietspad gebouwd, waarbij een ruime vrije hoogte (circa 6 meter) wordt aangehouden.

Op de afbeelding is de ligging van het gebouw weergegeven.



Het nieuwe hoofdkantoor van ING

Door Benthem Crouwel Architects is een voorlopig schetsontwerp ontwikkeld. Daarin wordt uitgegaan van een nieuwe (kantoor)bebouwing met een bruto vloeroppervlak kantoor van 40.000 m² bvo, waarvan maximaal 1.000 m² bvo al dan niet zelfstandige horeca en 400 parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening op eigen terrein.

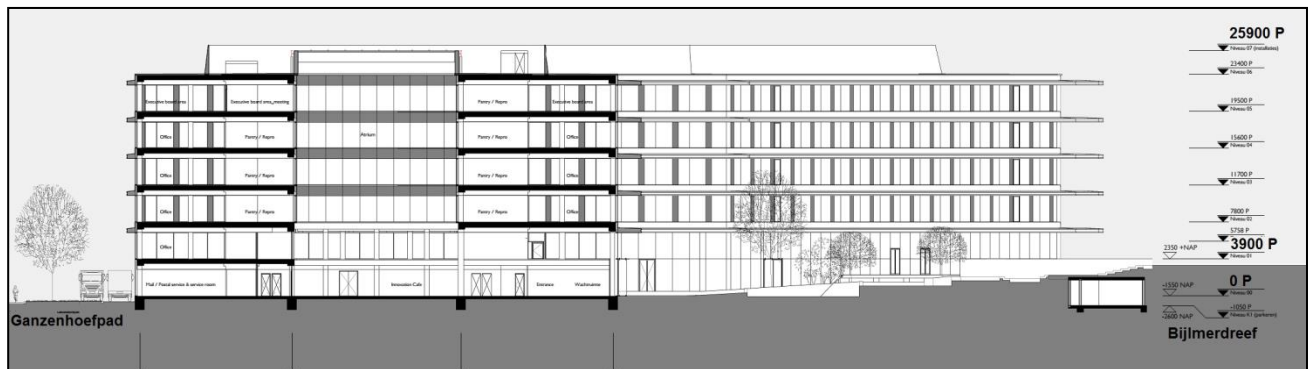
Het hoofdkantoor wordt door het Abcouderpad als vanzelfsprekend gedeeld in twee bouwdelen die elk voorzien zijn van een levendig atrium en boven het fietspad met elkaar in verbinding staan. In de kantoorbebouwing worden naast werkplekken ook algemene ruimten voor de medewerkers van ING gerealiseerd, zoals een bedrijfsrestaurant, een 'experience center' voor ING gerelateerde presentaties en andere (medewerkers)bijeenkomsten, een 'innovation café' en een fitnessruimte. Het 'experience center' zal daarbij dienen als opstellingsruimte voor klanten/gebruikers om nieuwe producten of bedrijfsvoering te laten zien. Deze ruimten zijn onderdeel van en ondergeschikt aan de kantoorfunctie en alleen voor het kantoorpersoneel en hun bezoekers toegankelijk. Deze functies bevinden zich in de atria en hebben middels transparantie directe relaties met het plein.



Afbeelding: impressie van het nieuwe hoofdkantoor en de openbare pleinruimte aan de zijde van de Bijlmerdreef

Het gebouw wordt ten opzichte van het peil van het Abcouderpad gebouwd in 6 lagen plus technische ruimten op het dak. Vanaf het niveau van de Bijlmerdreef zijn dit 5 lagen plus technische ruimten. De parkeergarage wordt ten opzichte van het peil van het Abcouderpad half verdiept aangelegd, circa 1 meter onder maaiveld. De hoogte van het gebouw, inclusief de technische ruimten op het dak, is circa 26 meter gemeten vanaf het peil van het Abcouderpad. De maximale bouwhoogte vanaf het niveau van de Bijlmerdreef bedraagt circa 22 meter. De bouwhoogte van de nieuwbouw is daarmee gelijk aan de bouwhoogte van de huidige bebouwing op Frankemaheerd, waarvan de hoogte varieert van maximaal 24 tot 28 meter.

Op de doorsnede is de voorgenomen bouwhoogte weergegeven.



De horizontaliteit van de uitstekende luifels geven het gebouw een voorname en ingetogen uitstraling. Met moderne technieken en innovaties wordt gestreefd naar een maximaal duurzaam gebouw, waarbij een optimaal verblijfsklimaat en minimaal energieverbruik hand in hand gaan. Op de afbeelding is de nieuwbouw met de luifels weergegeven.



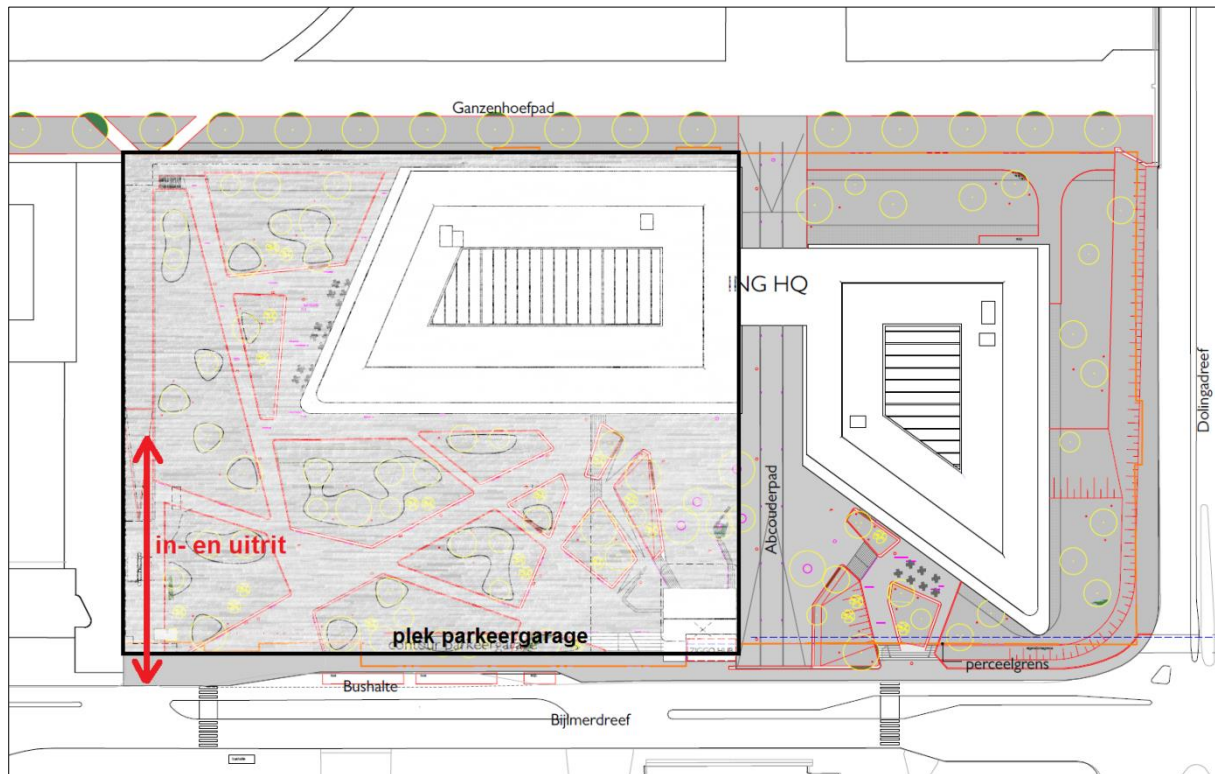
Afbeelding: impressie van het nieuwe hoofdkantoor van ING, gezien vanaf de zijde van de Bijlmerdreef.

Paviljoen

Op het snijpunt van het Abcouderpad en de Bijlmerdreef zal een paviljoen gebouwd worden met een horecafunctie en vergader- en ontmoetingsruimten van ING. Het totale bruto vloeroppervlak zelfstandige horeca in het hoofdkantoor en het paviljoen samen zal niet groter zijn dan 1.000 m², het metrage dat op grond van het vigerende bestemmingsplan al is toegestaan. De bouwhoogte van het nieuwe paviljoen zal maximaal 20 meter bedragen (gemeten vanaf het Abcouderpad). Door het toevoegen van een publieksfunctie op het niveau van het fietspad wordt de sociale veiligheid ter plaatse sterk verbeterd en wordt de verbinding die het Abcouderpad vormt richting het Winkelcentrum De Amsterdamse Poort versterkt.

Verkeer en parkeren

Aan de westzijde wordt (ten opzichte van het peil van het Abcouderpad) een halfverdiepte parkeergarage gebouwd met circa 400 parkeerplaatsen. Het huidige aantal parkeerplaatsen blijft daarmee behouden. Door het oplopen van het terrein aan de voorzijde van het nieuwe hoofdkantoor wordt deze parkeervoorziening aan het zicht onttrokken. De parkeergarage wordt ontsloten door een in- en uitrit die aansluit op de Bijlmerdreef. Op de afbeelding is dit principe weergegeven.



De in- en uitrit van de parkeergarage wordt aangesloten op de Bijlmerdreef, waar in de huidige situatie een bushalte is gesitueerd. Deze bushalte zal maximaal circa 100 meter in oostelijke richting worden verplaatst, ongeveer op de plek waar in de huidige situatie de toegang tot het parkeerdek van Frankemaheerd is.

De exacte inpassing van de in- en uitrit alsmede de exacte plek van de te verplaatsen bushalte is vanwege de status van de Bijlmerdreef als onderdeel van het Hoofdnet Auto in samenspraak met de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam vastgesteld. De Centrale Verkeerscommissie heeft op 19 april 2016 ingestemd, zie verder paragraaf 5.2.

Aan de zijde van het Ganzenhoefpad wordt een laad- en losvoorziening voor het nieuwe hoofdkantoor gerealiseerd. Deze voor autoverkeer toegankelijke ruimte wordt uitgevoerd als een 30 km/u zone en is alleen toegankelijk voor laad- en losverkeer en nooddiensten die beschikken over een ontheffing. De exacte inrichting en aansluiting op het bestaande fietspad wordt in samenspraak met de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam vastgesteld.

4. KADER

4.1 Geldend bestemmingsplan en afwijkingen

Beschrijving geldend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Frankemaheerd, dat op 18 februari 2014 door de toenmalige stadsdeelraad van Zuidoost is vastgesteld en op 12 juni 2014 onherroepelijk is geworden. Het gebouwencomplex is daarin bestemd als “Gemengd” (GD). De semi-openbare tuinen rondom de gebouwen zijn bestemd als “Tuin” (T). De berm van de Dolingadreef is bestemd als “Groen” (G). De rijwegen voor het autoverkeer zoals de Bijlmerdreef, zijn bestemd als “Verkeer-1”. Het parkeerdek is bestemd als “Verkeer-2”. De fietspaden zoals het Abcouderpad is bestemd als “Verkeer-3”.

Horeca is in verschillende bouwdelen van Frankemaheerd toegestaan. Met de functie-aanduidingen is aangegeven welke horecacategorie op welk bouwdeel is toegestaan.



Afbeelding: uitsnede van de planverbeelding van het bestemmingsplan Frankemaheerd (2014)

Gemengd - toegelaten functies

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren in alle bouwlagen;
- b. maatschappelijke voorzieningen inclusief geluidgevoelige bestemmingen in alle bouwlagen;
- c. bedrijven in alle bouwlagen;
- d. leerwerkbedrijf in alle bouwlagen;
- e. publieksgerichte dienstverlening in alle bouwlagen;
- f. zakelijke dienstverlening in alle bouwlagen;
- g. cultuur en ontspanning in alle bouwlagen;
- h. hotels met inbegrip van bijbehorende ruimten als een lobby, hotelbar, ontbijtzaal, kantoorruimten, vergaderzalen, bergingen en andere nevenruimten in alle bouwlagen;
- i. woningen met inbegrip van ruimten ten behoeve van de uitoefening van huisgebonden beroepen in de tweede en hoger gelegen bouwlagen;
- j. short stay in de tweede en hoger gelegen bouwlagen;
- k. dienstwoning;
- l. ondersteunende detailhandel;
- m. ondersteunende horeca;
- n. nutsvoorzieningen;
- o. laad- en losvoorzieningen;
- p. fietsparkeervoorzieningen;
- q. parkeervoorzieningen;
- r. tuinen en erven;
- s. groenvoorzieningen;
- t. verkeersareaal;
- u. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Horeca is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduidingen. Daarbij is in het bestemmingsplan de volgende horeca-categorie indeling aangehouden:

Categorie 1 = fastfood

Categorie 2 = nachtzaken

Categorie 3 = zaalverhuur

Categorie 4 = sociëteit

Categorie 5 = café, bar

Categorie 6 = restaurant, eetcafé, koffiehuis, lunchroom, ijssalon

Nachtzaken (horeca 2) zijn alleen toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding "horeca van categorie 2". Zalenverhuur en sociëteiten zijn alleen toegestaan in de eerste bouwlaag, ter plaatse van de aanduidingen "horeca van categorie 3" en "horeca van categorie 4". Cafés en restaurants zijn alleen toegestaan in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduidingen "horeca van categorie 5" en "horeca van categorie 6". Op enkele plek is horeca ook op hoger gelegen bouwlagen toegestaan, alleen ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van gemengd - verdieping", met dien verstande dat uitsluitend horeca is toegestaan welke ook in de eerste bouwlaag van het betreffende gebouw(deel) is toegestaan. Op een bouwdeel langs het Abcouderpad zijn woningen niet zijn toegestaan.

Gemengd - bouwregels

Conform de bouwregels zijn gebouwen alleen toegestaan binnen de bouwvlakken. De maximum bouwhoogte is op de verbeelding aangeduid en loopt uiteen van 4 tot 28 meter. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is circa 52.000 m² BVO bebouwing mogelijk, feitelijk is er een gebouw van circa 40.000 m² gebouwd.

Gemengd - gebruiksregels

In de gebruiksregels zijn nadere bepalingen opgenomen met betrekking tot de omvang van een aantal van de toegelaten functies:

- maximum aantal dienstwoningen: 1;
- maximum bruto vloeroppervlak dienstwoning: 100 m²;
- maximum aantal woningen: 20.000 m²;
- maximum bruto vloeroppervlak horeca van categorie 2 (nachtzaken): 1.500 m²;
- maximum bruto vloeroppervlak horeca van categorie 3 (zalenverhuur), categorie 4 (sociëteit), categorie 5 (café) en categorie 6 (restaurant) samen: 1.000 m²;
- maximum totaal aantal hotelkamers: 250.
- maximum bruto vloeroppervlak maatschappelijke voorzieningen en cultuur en ontspanning samen: 15.000 m²;
- maximum bruto vloeroppervlak zakelijke dienstverlening: 5.000 m².

Tuin

Op gronden met de bestemming "Tuin" (T) zijn de volgende functies toegestaan: tuinen en erven, groenvoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, kunstuitingen, een ongebouwd terras behorend bij de functies die zijn toegestaan in de aangrenzende hoofdbebouwing, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Groen

Op gronden met de bestemming "Groen" (G) zijn de volgende functies toegestaan: groenvoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, kunstuitingen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Verkeer 1

De Bijlmerdreef en Dolingadreef zijn bestemd als "Verkeer-1". Toegestaan zijn de volgende functies: verkeersareaal, laad- en losvoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, kunstuitingen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Verkeer – 2 (parkeerdek)

Het parkeerdek is bestemd als "Verkeer-2". Op gronden met de bestemming "Verkeer-2" zijn de volgende functies toegestaan: parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, technische ruimten, bergingen en andere nevenruimten, laad- en losvoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, verkeersareaal, tuinen en erven, groenvoorzieningen, kunstuitingen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Verkeer – 3 (Abcouderpad)

Het Abcouderpad is bestemd als "Verkeer-3". Op gronden met deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan: pleinen, fiets- en voetpaden, fietsparkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, kunstuitingen, bruggen ten behoeve van verkeersareaal, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Een luchtbrug is toegestaan, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - luchtbrug". Voor de luchtbrug geldt dat de afstand tussen de vloer van de luchtbrug en het peil minimaal 3 meter moet bedragen. De maximum bouwhoogte van de luchtbrug bedraagt 3 meter, gemeten vanaf de vloer van de luchtbrug.

Afwijkingen

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe geconcentreerde kantoorbebouwing van 40.000 m² bvo. Binnen voormeld metrage wordt maximaal 1.000 m² bvo aan horeca gerealiseerd die al dan niet zelfstandig kan worden gebruikt. Uitgangspunt daarbij is een café of restaurant (categorie 5 of 6). Het kantoor en de bijbehorende horeca is op grond van de bestemming “Gemengd” reeds toegestaan. Terrassen (op eigen terrein) behorende bij de toegestane functies zijn alleen toegestaan binnen de bestemming “Tuin”. Het voornemen gaat uit van terrassen behorend bij de al dan niet zelfstandige horeca (waaronder mede een bedrijfsrestaurant) vooral aan de zuid- en westzijde van het nieuwe gebouw. Terrassen worden daarmee gerealiseerd binnen de bestemmingen “Gemengd” en “Verkeer-2”.

De parkeervoorzieningen worden (deels) vernieuwd, waarbij het huidige aantal parkeerplaatsen van 400 gehandhaafd blijft. De omvang van de parkeervoorzieningen (in m² bvo) of een maximum aantal parkeerplaatsen is in het bestemmingsplan niet bepaald. Dit programma is op basis van het geldende bestemmingsplan dan ook nu al mogelijk. Alleen de plek van de parkeergarage wordt in de nieuwe situatie anders, zij het dan dat de parkeergarage ook in de nieuwe situatie aan de zijde van de Bijlmerdreef wordt gesitueerd. Op dit punt wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

Het gebouw wordt geherpostioneerd en geconcentreerd op het perceel, waardoor deels op een andere plek dan de huidige aanwezige bebouwing de nieuwbouw wordt gerealiseerd. Logisch gevolg daarvan is dat het gebouw een andere vorm krijgt. Hierdoor wordt er een kantoorbebouwing met al dan niet zelfstandige horeca (maximaal 1.000 m²) en parkeervoorzieningen gerealiseerd in de bestemmingen “Tuin”, “Groen”, “Verkeer-2” en boven de bestemming “Verkeer-3”. Op dit punt wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

In het vigerende bestemmingsplan is boven het Abcouderpad (“Verkeer-3”) een luchtbrug toegestaan ter plaatse van de aanduiding. In de planregels is bepaald dat de luchtbrug maximaal 3 meter hoog mag zijn en dat er een vrije hoogte vanaf maaiveld moet zijn van minimaal 3 meter. Het bouwvoornemen gaat uit van het realiseren van een overbouw van het Abcouderpad met kantoren, waarbij er een minimale vrije hoogte van circa 6 meter wordt aangehouden. Er is in de nieuwe situatie echter geen sprake van een luchtbrug, maar van bebouwing boven het fietspad. De bebouwing is breder en hoger dan op grond van het bestemmingsplan is toegestaan. Op dit punt wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

De bouwhoogte van de nieuwbouw bedraagt circa 26 meter, gemeten vanaf het peil van het Abcouderpad. De parkeergarage wordt halfverdiept gerealiseerd en zal circa 3 meter boven maaiveld uitsteken. Doordat in het geldende bestemmingsplan het huidige gebouw en de parkeergarage gedetailleerd zijn ingetekend worden bouwgrenzen en bouwhoogten op verschillende delen van de gronden met de bestemming “Gemengd” alsook de andere bestemmingen (“Tuin”, “Groen”, “Verkeer-2” en “Verkeer-3”). overschreden. Op dit punt wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan. De gekozen bouwhoogte van de hoofdbouw 26 meter wijkt niet veel af van de maximum bouwhoogte die voor de huidige hoofdbouw is aangehouden (maximaal 24 tot 28 meter).

Door de herpositionering van het gebouw en de groene pleinruimte aan de voorzijde van het hoofdkantoor wordt de in- en uitrit van de parkeergarage verplaatst naar de westzijde van de kavel en wordt daardoor gedeeltelijk in de bestemming “Tuin” gerealiseerd. De beoogde groene afhechting van de nieuwbouw is reeds toegestaan op grond van het vigerende bestemmingsplan en zodoende behoeft daarvoor niet van het bestemmingsplan te worden afgeweken.

Aan de zijde van de Bijlmerdreef wordt een paviljoen met horeca (onderdeel van de maximaal 1.000 m²), vergader- en ontmoetingsruimten van ING gerealiseerd ter plaatse van de bestemming "Verkeer-2". De voorgenomen bouwhoogte (circa 20 meter gemeten vanaf het Abcouderpad) is hoger dan wat op grond van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan (maximaal 4 meter).

Aan de zijde van het Ganzenhoefpad wordt een laad- en losvoorziening gerealiseerd ter plaatse van de bestemming "Verkeer-3", waar op basis van de planregels geen autoverkeer is toegestaan. De laad- en losvoorziening zal geen reguliere straat worden, maar een verkeersruimte waar alleen voertuigen met ontheffing mogen komen en geen regulier autoverkeer. Er is gelet hierop geen sprake van een planologisch afwijkend gebruik op het Ganzenhoefpad.

Samengevat wijkt het plan op de volgende punten af van het bestemmingsplan:

1. de bouw van (kantoor)bebouwing met horeca en parkeervoorzieningen ter plaatse van de bestemming "Tuin", "Groen", "Verkeer-2" en "Verkeer-3";
2. de realisatie van terrassen behorend bij het kantoor en de al dan niet zelfstandige horeca ter plaatse van de bestemmingen "Gemengd" en "Verkeer-2";
3. de bouw van een (kantoor)gebouw met technische ruimten en andere nevenruimten, horeca en parkeervoorzieningen met een bouwhoogte van 26 meter waar op basis van het geldende bestemmingsplan geen bebouwing is toegestaan (zie punt 1) of bouwhoogten zijn toegestaan variërend van 4 tot 24 meter;
4. de bouw van een onderdoorgang met een vrije hoogte van circa 6 meter ter plaatse van de bestemming "Verkeer-3" waarboven kantoorbebouwing wordt gerealiseerd tot een hoogte van circa 26 meter, waar conform het bestemmingsplan uitsluitend een luchtbrug met een hoogte van 3 meter is toegestaan;
5. de realisatie van toegangsvoorzieningen (in- en uitrit) tot gebouwde parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen met bijbehorende rijwegen ter plaatse van de bestemming "Tuin", "Groen" en "Verkeer-3";
6. de realisatie van een paviljoen met horeca alsmede vergader- en ontmoetingsruimten behorend bij het kantoor ter plaatse van de bestemming "Verkeer-2", met een maximale bouwhoogte van 20 meter waar maximaal 4 meter is toegestaan.

Bij de omgevingsvergunning voor het afwijken wordt een kaart (bouwenveloppe) gevoegd waarop de bouwkaders zijn weergegeven door middel van bebouwingsvlakken en maximale bouwhoogten. De plek van het nieuwe hoofdkantoor wordt op deze wijze op de kaart op hoofdlijnen vastgelegd waarbij ten behoeve van de bouwkundige uitwerking enige marge in acht is genomen. Hetzelfde geldt voor de plek en de omvang van het paviljoen. Het programma is op de kaart vastgelegd waarbij is uitgegaan van maximaal 40.000 m² kantoren, waarvan maximaal 1.000 m² horeca alsmede maximaal 400 parkeerplaatsen. De kaart zal te zijner tijd als toetsingskader worden gebruikt bij de omgevingsvergunning voor het bouwen.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaagen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland, waaronder de Wet op de waterhuishouding en de Waterstaatswet uit 1900. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op het wateraspect.

4.3 Provinciaal beleid

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale ruimtelijke verordening (PRV) zijn op 21 juni 2010 vastgesteld nadien gedeeltelijk herzien, voor het laatst op 28 september 2015. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het "Bestaand Bebouwd Gebied" (BBG). Frankemaheerd ligt in het "Bestaand Bebouwd Gebied" zoals benoemd in de verordening.

In de Structuurvisie is de Amsterdamse Poort aangeduid als "metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen". Daarbij is aangegeven dat er rond het station Amsterdam Bijlmer ArenA "verdichting" mag plaatsvinden. Hierover is in de Structuurvisie het volgende opgenomen (pagina 42): "De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de

landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten”.

Het voornemen gaat voor Frankemaheerd uit van sloop-nieuwbouw van een verouderd kantorencomplex waarbij een nieuw duurzaam en compacter gebouw kan worden gerealiseerd, waarmee de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk kan worden benut. Er worden geen nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen, grootschalige en perifere detailhandel toegestaan, de bouw van het kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendig kantoor dient ter vervanging van de bestaande verouderde kantoorbebouwing. Het huidige hoofdkantoor van ING (Zandkasteel) wordt herontwikkeld. Het plan is daarmee in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Noord-Holland

In het Uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 zijn de belangrijkste projecten en programma's die uitvoering geven aan de Structuurvisiedoelen opgenomen en in samenhang met elkaar gebracht. Het Uitvoeringsprogramma blijft nadrukkelijk verbonden aan de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Samen met de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vormt het Uitvoeringsprogramma de ruggengraat van het ruimtelijk beleid van de provincie. Het Uitvoeringsprogramma gaat primair over het handelen van de provincie zelf.

Eén van de projecten/programma's van het Uitvoeringsprogramma betreft het afstemmen van de vraag en aanbod van kantoorlocaties en het stimuleren van herstructurering. Het project is gericht op het bepalen van de behoefte aan werklocaties (bedrijventerreinen en kantoren) in Noord-Holland Zuid. Deze behoefteaming dient vervolgens als basis voor (het bijstellen van) de programmering van werklocaties door het regionale samenwerkingsverband Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) en het monitoren daarvan.

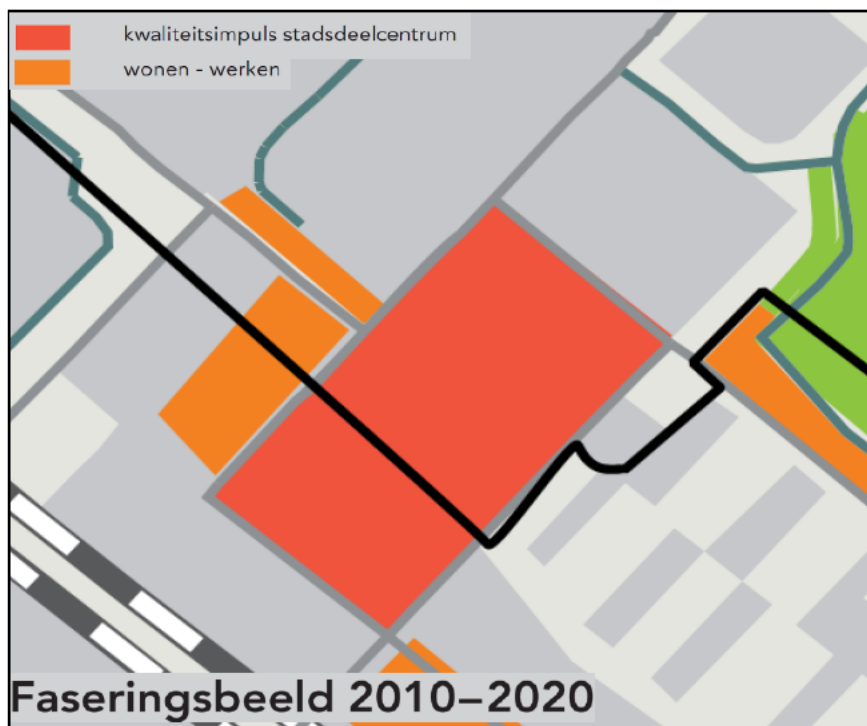
Binnen het samenwerkingsverband Plabeka heeft elke deelregio voorstellen voor planreductie gedaan, die op het niveau van de metropoolregio zijn gematcht en afgewogen. Tevens zijn in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 (2011) afspraken gemaakt over het inzetten van instrumenten om het evenwicht op de kantorenmarkt te herstellen en de leegstand aan te pakken. Amsterdam is binnen de metropoolregio een afzonderlijke deelregio. De gemeente Amsterdam heeft in de Kantorenstrategie (zie paragraaf 4.4) het beleid vastgelegd om het aanbod van kantoren beter te laten aansluiten op de vraag. In de kantorenstrategie is de Amsterdamse input voor de Regionale Uitvoeringsstrategie opgenomen.

Het vernieuwen van de bestaande kantorenvorraad op de binnenstedelijke locatie Frankemaheerd past binnen de kaders van het uitvoeringsprogramma van de provincie en de Uitvoeringsstrategie Plabeka om de bestaande voorraad duurzaam te vernieuwen en daarmee beter te laten aansluiten op de huidige vraag.

4.4 Beleid gemeente Amsterdam

Structuurvisie (2011)

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam door de gemeenteraad vastgesteld. In het faseringsbeeld voor de periode tot 2020 is voor de Frankemaheerd vanwege de leegstand van het kantorencomplex beleidsmatig de ruimte aangemerkt als een gemengd gebied “wonen-werken”. Hiermee wordt de ruimte geboden aan verdere functiemenging van de bestaande kantorenlocatie Frankemaheerd.



Afbeelding: uitsnede faseringsbeeld 2010-2020 Structuurvisie Amsterdam

Benadrukt wordt dat het behoud van de bestaande kantorenfunctie op basis van de Structuurvisie ook passend is, zie in dat kader ook de beschrijving van het kantorenbeleid (“Kantorenstrategie”). Het bouwen van een nieuw ING hoofdkantoor ter plaatse van een bestaand kantorencomplex past binnen de kaders van de Structuurvisie.

Locatiebeleid

Parkeernormen

In het Locatiebeleid Amsterdam 2008 (hierna: Locatiebeleid) zijn voor kantoren en bedrijven parkeernormen vastgelegd, afhankelijk van de locatie. Voor A-locaties (rond de grote stations, waaronder Amsterdam Bijlmer ArenA) geldt een norm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo, voor B-locaties is dit 1 plek per 125 m² bvo. Frankemaheerd ligt in de nabijheid van station Amsterdam Bijlmer ArenA en is dus een A-locatie, waarvoor bij de bouw van nieuwe kantoren een parkeernorm van 1 plek per 250 m² bvo geldt.

In geval van Frankemaheerd is er sprake van het vervangen van een bestaand kantoorgebouw door een nieuw kantoorgebouw. Ook het huidige aantal parkeerplaatsen (400) keert in de nieuwbouw terug. Door de nieuwbouw wordt een efficiënt en duurzaam nieuw hoofdkantoor van ING gerealiseerd. Het nieuwe kantoorgebouw van 40.000 m² inclusief de 400 parkeerplaatsen is qua functie op basis van het vigerende bestemmingsplan al toegestaan, zodat er geen sprake is van een nieuwe functie.

De redactie van het Locatiebeleid maakt bij het formuleren van de parkeernormen voor kantoren geen onderscheid tussen de situatie waarbij een nieuwe kantoorlocatie wordt ontwikkeld en de situatie waarbij bestaande kantoorbebouwing wordt vervangen door nieuwbouw. Het laatste is bij Frankemaheerd aan de orde. In deze notitie is getoetst alsof er sprake zou zijn van een nieuwe kantoorfunctie waarbij voor een nieuw kantoorgebouw van 40.000 m² op basis van de parkeernorm voor een A-locatie maximaal 160 parkeerplaatsen zouden zijn toegestaan. Van deze parkeernorm kan op grond van de Structuurvisie onder voorwaarden worden afgeweken.

Flexibele toepassing van de parkeernormen binnen het Locatiebeleid.

In het Locatiebeleid is aangegeven dat ondanks de vaste parkeernormen voor kantoren flexibel kunnen worden toegepast. Dit onder het gegeven dat niet elke plek of functie hetzelfde is. Ondermeer de functie kan aanleiding geven tot de (bestuurlijke) wens om maatwerk te leveren en meer parkeerplaatsen dan de norm toe te staan. In het Locatiebeleid is aangegeven dat het hierbij zou kunnen gaan om “de vestiging van een bestuurlijk gewenste functie, zoals een wetenschappelijk onderzoeksinstituut of een internationaal hoofdkantoor”.

In dit geval bestaat er de (bestuurlijke) wens om maatwerk te leveren ten behoeve van (het behoud van) het ING hoofdkantoor voor Amsterdam. Conform het beleid is namelijk sprake van een bestuurlijk gewenste functie. De beoogde herontwikkeling van Frankemaheerd sluit daarmee geheel aan bij de doelen van het gemeentelijk parkeerbeleid om de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee alsook tegelijkertijd een gezond woon- en leef- en vestigingsklimaat te behouden. Ook draagt de herontwikkeling bij aan de versterking van de economische positie van Amsterdam. Benadrukt wordt in dit verband dat de gemeente zich als doel heeft gesteld om - zowel nationaal als internationaal gezien - een attractief vestigingsklimaat ter plaatse te creëren, te behouden en te versterken.

Uiteraard is er in de afweging om maatwerk te leveren oog voor het evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving. Daarom gelden conform de Structuurvisie bij de flexibele toepassing van de parkeernormen wel twee harde randvoorwaarden: de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet. Mede hierom is bij de huidige flexibele toepassing van de parkeernormen, althans de maatwerkoplossing, waarde gehecht aan de bestaande en vergunde situatie van 400 parkeerplaatsen. Ook is gezien of er op basis van de luchtkwaliteitsnormen en de intensiteit alsook de capaciteit sprake zou kunnen zijn van een belemmering hierin. Uit het uitgevoerde onderzoek van Royal Haskoning / DHV (zie voor een uitgebreide beschrijving paragraaf 5.2) blijkt dat er geen verkeerskundige knelpunten te verwachten zijn en dat er kan worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor wat betreft de luchtkwaliteitseisen.

Kortom, het gemeentelijk beleid biedt de ruimte om in dit geval - gezien het beoogde behoud van deze bestuurlijk gewenste functie - maatwerk te bieden voor wat betreft de parkeernormering. Al met al draagt de aanzienlijke kwaliteitsslag op Frankemaheerd bij aan het doel van Amsterdam om een aantrekkelijke vestigingslocatie te blijven. Ook voor wat betreft de ruimtelijke effecten, waarvan in het bijzonder de verkeerskundige effecten, van de beoogde nieuwbouw bestaat er geen belemmering. In dit verband is mede getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer kan worden voldaan, ook in de situatie waarin het nieuwe hoofdkantoor van ING is gerealiseerd.

Aan de voorwaarden zoals gesteld in de Structuurvisie om maatwerk te leveren voor wat betreft de toepassing van de parkeernormen wordt derhalve voldaan.

Kantorenstrategie Amsterdam

Op 14 juli 2011 is de “Kantorenstrategie Amsterdam” door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en geldt als een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam. Uitgangspunt in de kantorenstrategie is het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande kantorenvorraad, het aanwijzen van locaties waar kantoren geclusterd zouden moeten worden en op welke locaties transformatie naar ander soort functies het beste kan worden gerealiseerd. Per saldo zal hierdoor in Amsterdam de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen.

Voor Amsterdam is een zogenaamd “kantorenquotum” vastgesteld, waarbij een maximum oppervlak is bepaald voor de bouw van nieuwe kantoren. Conform de Kantorenstrategie valt nieuwbouw door herontwikkeling (hergebruik van bestaande kantoren) buiten dit stedelijk quotum en is dus ongelimiteerd mogelijk. Dit is bij Frankemaheerd aan de orde, zodat er op dit punt aan de Kantorenstrategie wordt voldaan.

De verschillende kantorenlocaties zijn daarbij ingedeeld in vier categorieën, het gebied Frankemaheerd is aangewezen als “balansgebied”. Balansgebieden zijn gebieden waar de bestaande kantorenvorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

Balansgebieden zijn en blijven belangrijke kantoorlocaties voor de stad, maar hebben qua massa hun maximum bereikt. Aangezien de stedelijke ruimtebehoefte in de toekomst gering is, is het onverstandig de kantorenvorraad op deze locaties verder toe te laten nemen. Dit zou tot onnodige concurrentie leiden en ten kosten kunnen gaan van andere kantoorlocaties. Hoewel kwantitatief verdere ontwikkeling uitgesloten is, is een focus op de kwalitatieve ontwikkeling op deze locaties wel van belang. Veel van de balansgebieden kennen uitstekende locatiekwaliteiten voor de bestemming kantoor: een goede multimodale bereikbaarheid en een multifunctioneel milieu. Sommige van de balansgebieden kennen echter een verouderde kantorenvorraad.

In deze gebieden ligt de prioriteit bij een kwaliteitsverbetering door het aansporen en faciliteren van marktpartijen tot herontwikkeling van de bestaande kantorenvorraad, door hoogwaardige renovatie of sloop/nieuwbouw van incurante kantoren.

In geval van Frankemaheerd wordt uitgegaan van het slopen van een verouderd kantorencomplex en het bouwen van een nieuw internationaal hoofdkantoor van ING met een bruto vloeroppervlak van 40.000 m². Hiermee wordt een bestaand incurant kantoorgebouw vervangen door een nieuw efficiënt en duurzaam gebouw dat aan de huidige eisen en wensen voldoet. Het kantorenoppervlak wordt niet vergroot. De herontwikkeling van Frankemaheerd is op basis van de Kantorenstrategie mogelijk.

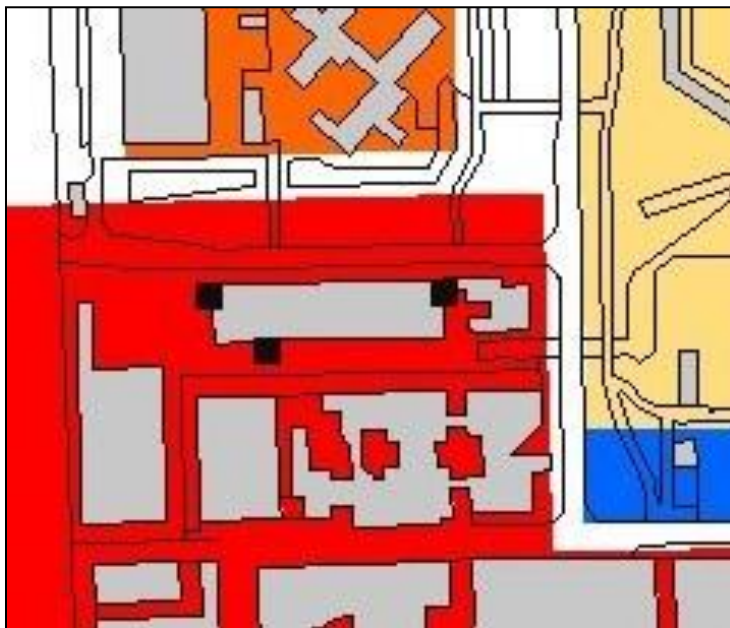
Op basis van het vigerende bestemmingsplan is een kantorencomplex met een omvang van circa 52.000 m² mogelijk. Het nieuwbouwplan gaat uit van een kantoor van maximaal 40.000 m². Om juridisch te borgen dat het kleinere kantorenprogramma niet weer kan worden vergroot, zal een bestemmingsplan worden opgesteld. In dat kader zal voor Frankemaheerd een voorbereidingsbesluit worden genomen.

4.5 Stadsdeelbeleid

Structuurvisie “Zuidoost Open Huis”

De structuurvisie “Zuidoost Open Huis” is op 27 september 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad Zuidoost. In de structuurvisie heeft het stadsdeel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het gehele stadsdeel tot 2020 weergegeven. De structuurvisie vormt daarmee het beleidskader voor het stadsdeel.

De structuurvisie gaat in op de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid op lange termijn waarmee een samenhangend perspectief wordt neergezet. Frankemaheerd is, net als het aangrenzende winkelcentrum aangewezen als “centrum regionaal”. Dergelijke gebieden worden gekenmerkt door een zeer goede OV-bereikbaarheid, stadsdeel/regionale oriëntatie, een mix van voorzieningen en woningen in zeer hoge intensiteiten. Uitgangspunt voor Frankemaheerd is de sloopnieuwbouw van een bestaand kantorencomplex waarbij naast kantoren in beperkte mate ruimte zal zijn voor horeca (maximaal 1.000 m²).



Afbeelding: uitsnede kaart Structuurvisie Zuidoost

Parkeernota

Op 24 juni 2008 heeft de stadsdeelraad de Parkeernota Zuidoost vastgesteld. In deze nota is ten aanzien van de Amsterdamse Poort aangegeven dat het stadsdeel de beschikbare parkeercapaciteit in Amsterdamse Poort zoveel mogelijk wil benutten voor de aanwezige bewoners en voor winkelbezoekers.

De parkeernormen zijn in het bijzonder bedoeld voor de volgende toepassing:

- Bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging, moet voldaan worden aan de parkeernormen in combinatie met het opstellen van een parkeerbalans.
- Hierbij wordt, indien sprake is van verschillende functies binnen een plangebied, uitgegaan van dubbelgebruik (bijv. overdag een werker en 's avonds een bewoner op dezelfde parkeerplaats).
- Het stadsdeel realiseert bij ruimtelijke planvorming het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernormen. Er kan hierbij besloten worden dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen in één of meerdere fases aangelegd wordt.
- Indien voor een functie geen specifieke norm is aangegeven, worden de kerncijfers van het CROW (publicatie nr. 182) van toepassing verklaard. Hierbij wordt uitgegaan van de minimale norm in een sterk stedelijke omgeving.

Het Dagelijks Bestuur (DB) kan besluiten om vrijstelling te verlenen op het gebruik en de toepassing van de gestelde parkeernormen. Dit kan als blijkt dat het wijzigen van de normen niet tot ruimtelijke problemen leidt. Voor de ontwikkelingen in Frankemaheerd zijn de volgende parkeernormen van toepassing:

- kantoren (B-locatie): 1 parkeerplaats per 125 m² bvo;
- horeca (café, restaurant): 1 parkeerplaats per 75 m² bvo.

Het stadsdeelbeleid sluit hiermee aan op de bepalingen uit de Structuurvisie van Amsterdam waarbij in het Locatiebeleid is aangegeven dat onder voorwaarden flexibel kan worden omgegaan met de parkeernormen. Zie in dat kader paragraaf 4.4.

Horecanota Zuidoost 2007-2012

Op 18 december 2007 is de Horecanota Zuidoost 2007-2012 door de stadsdeelraad vastgesteld. De hoofddoelstelling van de Horecanota 2007-2012 is het creëren en stimuleren van een horecabedrijfstad die past bij het aantrekkelijke woon-, werk- en leefklimaat van Zuidoost. Het stadsdeel wil gewenste horecaontwikkelingen stimuleren of in voorkomende gevallen zelfs het initiatief nemen. Horeca kan eraan bijdragen om de woon-, werk- en leefomgeving aantrekkelijker te maken en biedt daarbij kansen voor versterking van de sociale samenhang en ontmoetingsplekken van bewoners en bezoekers, groei van de werkgelegenheid en imagoverbetering van het stadsdeel.

In de nota zijn horeca-ontwikkelgebieden aangewezen, waar de Amsterdamse Poort er één van is. Frankemaheerd is geen horeca-ontwikkelgebied. Het voornemen gaat dan ook niet uit van een horecacluster in Frankemaheerd, maar de realisatie van maximaal 1.000 m² bvo al dan niet zelfstandige horeca, die op basis van het vigerende bestemmingsplan overigens al mogelijk is.

Drevenstudie

Het stelsel van (halfhoge) dreven is structuurbepalend voor stadsdeel Zuidoost. Naast de voordelen die verhoogde dreven leveren, zoals de mogelijkheid per fiets of lopend het stadsdeel te doorkruisen zonder een autoweg te hoeven oversteken en de groene aanblik die de beplanting op de taluds oplevert, kleven er ook bezwaren aan de structurele scheiding van verkeerssoorten en de wijze waarop dit is vormgegeven. De dreven vormen een barrière tussen verschillende buurten, de tunnels onder de dreven zijn vaak sociaal onveilig, de dreven nemen relatief veel ruimte in beslag en de dreven nodigen te vaak uit om hard te rijden. In de studie "Over dreven" zijn inrichtingsvoorstellen gedaan voor diverse dreven. Daarbij is onderzocht op welke plekken hoge dreven en op welke plekken lage dreven het beste inpasbaar zijn in de omgeving. Voor de Bijlmerdreef en Dolingadreef (ter hoogte van Frankemaheerd) is behoud van de hoge dreven uitgangspunt. Het ontwerp van de nieuwbouw van Frankemaheerd is op dit uitgangspunt toegesneden.

Visie Groen en Blauw

Op 30 juni 2009 is de Visie Groen en Blauw vastgesteld. In de visie is de gewenste groene en blauwe structuur vastgelegd. De toekomstige situatie past niet geheel in de huidige Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het programma Groen & Blauw vormt het instrument en de motivatie hoe de Hoofdgroenstructuur gewijzigd kan worden en de afname gecompenseerd. De uitwerking van Groen en de daar aangekoppelde na te streven kwaliteiten, worden vanuit de huidige situatie beschouwd en met concrete veranderingsvoorstellen op hoofdlijnen beschreven. Blauw wordt meer op techniek uitgewerkt, omdat de gevolgen van de technische verbeteringen welhaast automatisch een kwaliteitverbetering betekenen. Frankemaheerd is geen onderdeel van de groenstructuur

Terrassennota

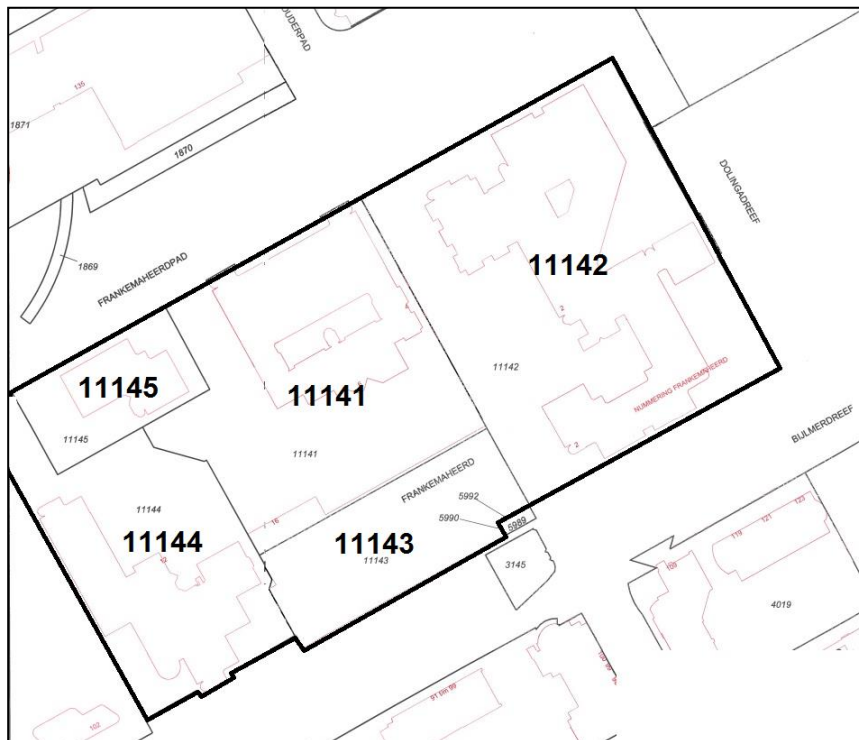
De terrassennota bevat aanvullend beleid op de vastgestelde Horecanota Zuidoost 2007-2012. De nota is door de voorzitter van het dagelijks bestuur van Zuidoost vastgesteld op 9 april 2009. In de nota is een aantal plekken aangewezen waar terrassen in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Een vergunningsaanvraag voor een terras in de openbare ruimte wordt ondermeer getoetst aan de APV en de terrassennota. Omdat via deze weg de ruimtelijk relevante elementen van een terras (plek en omvang) al worden gereguleerd, zijn in het geldende bestemmingsplan Frankemaheerd terrassen in de openbare ruimte niet geregeld.

Terrassen op eigen terrein vallen buiten de werking van de APV en moeten daarom in het bestemmingsplan worden geregeld. Om die reden zijn in het geldende bestemmingsplan terrassen mogelijk gemaakt in de binnentuinen van het complex Frankemaheerd. Gelet op de wens om de tuinen waar mogelijk onbebouwd te laten, zijn uitsluitend ongebouwde terrassen (niet-overdekte) toegestaan. In de exploitatievergunning van de betreffende horecazaak worden regels opgenomen voor de omvang en de openingstijden van het terras. Voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van al dan niet zelfstandige horeca waarbij eventueel ook terrassen worden gerealiseerd op eigen terrein.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Bodem

Door de gemeente Amsterdam is een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Op deze kaart is heel Frankemaheerd aangeduid als gebied met schone grond (klasse 1A), zowel in de bovengrond als in de ondergrond. Door RPS advies- en ingenieursbureau BV is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor Frankemaheerd¹. Het verkennend bodemonderzoek is opgedeeld in twee deelonderzoeken, voor Frankemaheerd 2 en voor Frankemaheerd 4-16. Hiermee is de gehele kavel van Frankemaheerd onderzocht (kadastrale kavels: 11141, 11142, 11143, 11144 en 11145, L5992 zie onderstaande afbeelding)



Verkennend bodemonderzoek Frankemaheerd 2

In het bodemonderzoek is door middel van veld- en laboratoriumonderzoek de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater beschreven. In het onderzoek is geconcludeerd dat de bodem maximaal licht verontreinigd is met enkele zware metalen, minerale olie en/of PAK. Waarschijnlijk wordt het aantreffen van de minerale olie veroorzaakt door humuszuren. De in het grondwater aangetroffen verhogingen aan barium betreffen vermoedelijk regionaal verhoogde achtergrondconcentraties.

Op basis van het onderzoek kan worden gesteld dat de locatie niet voldoet aan de verwachting vanuit de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam (klasse AW2000/schoon). De gemeten lichte verhogingen in zowel de boven- als ondergrond geven echter geen aanleiding tot het instellen van een vervolgonderzoek. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is geschikt voor het gebruik als kantoorpand met omliggend (openbaar) groen.

¹ Rapportage: "Verkennend bodemonderzoek Frankemaheerd 2 in Amsterdam", RPS advies- en ingenieursbureau bv, 13 maart 2015 en rapportage "Verkennend bodemonderzoek Frankemaheerd 4-16 in Amsterdam", RPS advies- en ingenieursbureau bv, 26 november 2014

Verkennd bodemonderzoek Frankemaheerd 4-16

In het bodemonderzoek is door middel van veld- en laboratoriumonderzoek de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater beschreven. In het onderzoek is geconcludeerd dat de bovengrond van Frankemaheerd 4-16 licht verontreinigd is met enkele zware metalen. In de ondergrond is plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan minerale olie aangetoond. Waarschijnlijk wordt deze verhoging veroorzaakt door humuszuren. De in het grondwater aangetroffen verhogingen aan barium en molybdeen betreffen vermoedelijk regionaal verhoogde achtergrondconcentraties.

Op basis van het onderzoek kan worden gesteld dat de locatie niet voldoet aan de verwachting vanuit de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam (klasse AW2000/schoon). De gemeten lichte verhogingen in zowel de boven- als ondergrond geven echter geen aanleiding tot het instellen van een vervolgonderzoek. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is geschikt voor het gebruik als kantoorpand met omliggend (openbaar) groen.

5.2 Verkeer en parkeren

Parkeren

In de huidige situatie zijn er in het kantorencomplex circa 400 parkeerplaatsen beschikbaar op eigen terrein in een gebouwde parkeervoorziening. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is een bouwvolume toegestaan met een oppervlak van circa 52.000 m² dat op grond van het bestemmingsplan mag worden ingevuld met uiteenlopende functies, waaronder kantoren, dienstverlening, horeca, wonen en maatschappelijke functies. In het vigerende bestemmingsplan is een parkeerbalans opgenomen, waarbij voor dit gemengde programma is uitgegaan van parkeervraag van circa 495 parkeerplaatsen, waarvan er 111 zouden moeten worden gevonden in een openbare stallingsgarage in de omgeving.

Het programma van de Wabo-afwijkingsprocedure in het kader van de omgevingsvergunning voor de kantoorbebouwing van ING op Frankemaheerd bestaat uit maximaal 40.000 m² bvo kantoorbebouwing; hiervan mag maximaal 1.000 m² bvo worden ingevuld met al dan niet zelfstandige horeca. Op eigen terrein worden ten behoeve van de kantoorfunctie 400 parkeerplaatsen gerealiseerd. In geval van zelfstandige horeca parkeren de bezoekers daarvan niet op het terrein van Frankemaheerd maar in één van de openbare stallingsgarages in de omgeving. Op basis van het parkeerkencijfer uit de parkeerbalans van het vigerende bestemmingsplan zijn in geval van zelfstandige horeca maximaal 40 parkeerplaatsen nodig (4 parkeerplaatsen per 100 m²). De parkeervraag voor deze garages is in de nieuwe situatie kleiner (40) dan waar in het vigerende bestemmingsplan vanuit is gegaan (111). Dit leidt derhalve niet tot capaciteitsproblemen.

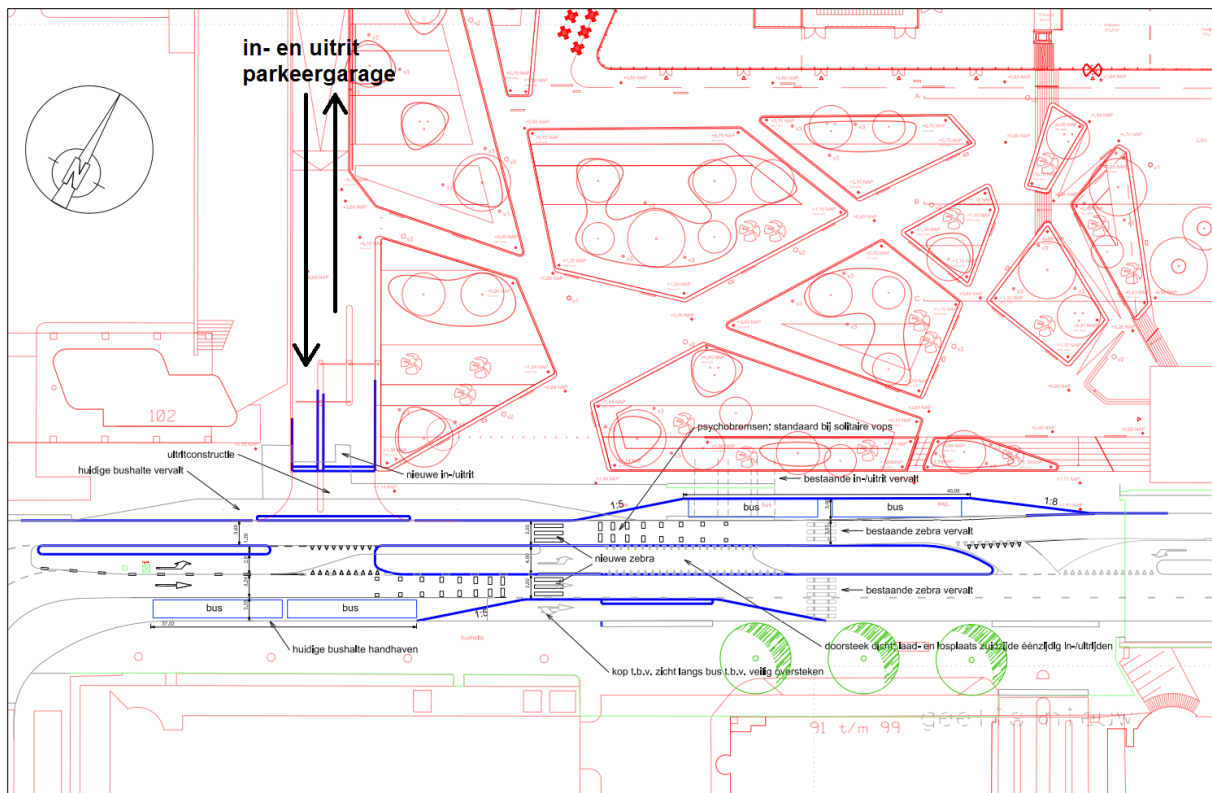
Verkeersgeneratie

Door Royal Haskoning / DHV is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie van de nieuwe situatie waarbij een vergelijking is gemaakt met de invulling van het complex die op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is.

Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie van de nieuwe situatie (40.000 m² kantoor, waarvan maximaal 1.000 m² al dan niet zelfstandige horeca) minder is dan de verkeersgeneratie van een programma dat op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. De bouw van het nieuwe ING kantoor ter plaatse van het bestaande kantorencomplex leidt daarmee niet tot hogere verkeersintensiteiten of verkeerskundige knelpunten.

Aansluiting op de Bijlmerdreef / verplaatsing bushalte

In de huidige situatie is er op eigen terrein een gebouwde parkeervoorziening met circa 400 plekken gerealiseerd, waarvan de in- en uitrit aansluit op de Bijlmerdreef. In de nieuwe situatie zal dit principe niet veranderen. De plek van de in- en uitrit zal in de nieuwe situatie wel veranderen. Dit komt doordat (a) het nieuwe gebouw een andere vorm en plek heeft dan de huidige bebouwing en (b) ING de ambitie heeft om aan de voorzijde van het nieuwe hoofdkantoor (ter plaatse van de huidige in- en uitrit) een kwalitatief hoogwaardige openbaar toegankelijke pleinruimte te realiseren. De in- en uitrit van de parkeergarage zal daarom aan de westzijde van de kavel worden gerealiseerd, zie onderstaande afbeelding. Door Royal Haskoning/DHV is in het verkeersonderzoek aangetoond dat er op eigen terrein voldoende opstelruimte is voor het verkeer vanaf Frankemaheerd om de Bijlmerdreef op te draaien.



In de huidige situatie is ter plaatse van de beoogde in- en uitrit een bushalte gerealiseerd. Uitgangspunt in de planvorming is het verplaatsen van de bushalte, zodat de bushalte voor de openbaar toegankelijke pleinruimte voor het ING kantoor komt te liggen. Er is ter plaatse voldoende ruimte om de bushalte conform de huidige lengte in te passen.

In de huidige situatie is er op de Bijlmerdreef een voorsorteervak (linksaf) richting Frankemaheerd. Dit voorsorteervak zal door de verplaatste in- en uitrit ook moeten worden verschoven richting de Foppingadreef. Er is voldoende fysieke ruimte om het voorsorteervak ter plaatse in te passen, zodat ook in de nieuwe situatie het verkeer vanaf de Bijlmerdreef kan voorsorteren om linksaf Frankemaheerd op te rijden. In het verkeersonderzoek is aangegeven dat de benodigde lengte van het voorsorteervak (één auto) fysiek in te passen is.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er op voorhand geen verkeerskundige belemmeringen zijn voor de bouw van het hoofdkantoor van ING en de verplaatsing van de bushalte. Het uitgewerkte verkeerskundig ontwerp is gelet op de status van de Bijlmerdreef (Hoofdnet Auto) voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). De CVC heeft op 19 april 2016 ingestemd met de voorgenomen verkeerskundige ingrepen.

5.3 Geluid

De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij gewijzigde situaties akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Akoestisch onderzoek dient gericht te zijn op geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn onder andere woningen, scholen, verpleegtehuizen en ziekenhuizen. In geval van Frankemaheerd worden kantoren en horeca gerealiseerd. Deze functies zijn niet geluidgevoelig in het kader van de Wet geluidhinder.

Door Royal Haskoning/DHV is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Onderzocht is of bij de nabij gelegen woningen sprake is van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Daarvan zou sprake zijn als op de gevel van de woningen de geluidbelasting met meer dan 2 dB toeneemt als gevolg van de herontwikkeling van Frankemaheerd. In het akoestisch onderzoek is een worst-case scenario uitgerekend waarbij het verkeer dat de nieuwe situatie (hoofdkantoor ING) genereert is toegevoegd aan de verkeersprognoses van de gemeente Amsterdam. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat ook bij deze worst-case situatie de toename van de geluidbelasting ver onder de 2 dB blijft en er daarmee geen reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder aan de orde is. Het plan is daarmee voor het aspect geluid uitvoerbaar.

5.4 Fysieke veiligheid

Sociale veiligheid

Het voornemen is gericht op de sloopnieuwbouw van een kantorencomplex waarbij ook maximaal 1.000 m² bvo al dan niet zelfstandige horeca wordt toegevoegd. Het nieuwe kantoorgebouw zal gedurende de dagperiode intensief worden gebruikt. Het gebouw wordt uitgevoerd met veel glas, waardoor er goed zicht is op de openbare ruimte, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt. Het hoofdkantoor zal daarnaast veel zakelijke bezoekers en klanten van ING trekken, zodat het gebied levendig wordt. Door de realisatie van een grote openbaar toegankelijke (plein)ruimte aan de zijde van de Bijlmerdreef wordt het gebied beter toegankelijk, aantrekkelijker om te verblijven en opener, wat ten goede komt aan de sociale veiligheid.

Aan het Abcouderpad wordt naast de onderdoorgang met de Bijlmerdreef een vrijstaand paviljoen gebouwd waar horeca en/of kantoor- en ontmoetingsruimten van ING kunnen worden gerealiseerd. Door het toevoegen van een publieksfunctie op het niveau van het fietspad wordt de sociale veiligheid ter plaatse sterk verbeterd en wordt de verbinding die het Abcouderpad vormt richting het Winkelcentrum De Amsterdamse Poort versterkt.

Verkeersveiligheid

Zowel in de huidige als toekomstige situatie zijn de verkeersstromen gescheiden. Het doorgaande fietspad blijft gescheiden van het autoverkeer, waardoor de verkeersveiligheid voor fietsers niet in het geding is.

De aansluiting van het autoverkeer op de Bijlmerdreef wordt circa 40 meter in westelijke richting verplaatst. Hierdoor wordt de bushalte die ter plaatse is gesitueerd ook verplaatst, in oostelijke richting ter plaatse van de huidige ontsluiting van het parkeerdek. Voor deze voorgestelde verkeerskundige ingreep is een ontwerp gemaakt dat in de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam wordt besproken.

Externe veiligheid

Frankemaheerd is gelegen binnen 200 meter afstand tot het spoortraject Amsterdam - Duivendrecht - Breukelen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Door bureau AVIV is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd².

Plaatsgebonden risico

De plaatsgebonden risicocontour 1.0 10⁻⁶ /jr is gelegen binnen de spoorbundel. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de herontwikkeling van Frankemaheerd en de bouw van een nieuw hoofdkantoor voor ING.

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt (net) niet overschreden. Het groepsrisico neemt af van een factor 0.99 in de bestaande situatie tot 0.95 keer de oriëntatiewaarde in de situatie na realisatie van een nieuw hoofdkantoor voor ING. Een verantwoording van het groepsrisico is niet verplicht indien het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. In dit geval is een verantwoording groepsrisico niet vereist.

Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is van toepassing op het traject Amsterdam Duivendrecht - Breukelen. Bestemmingsplan Frankemaheerd ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied.

5.5 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen (in het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

Op grond van de Keur 2011 van AGV is het niet toegestaan om zonder vergunning 1.000 m² of meer aan verharding toe te voegen. Door Tauw is een waterparagraaf³ opgesteld waarbij middels een geohydrologisch onderzoek de effecten van de nieuwe parkeergarage zijn onderzocht.

Plangebied en verhard oppervlak

Het terrein is in de huidige situatie vrijwel volledig bebouwd en verhard. In de nieuwe situatie zal het verharde en bebouwde oppervlak niet of nauwelijks wijzigen, er zal in ieder geval geen sprake zijn van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak met 1.000 m² of meer. Compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet nodig.

² Externe veiligheid spoor Nieuwbouw Frankemaheerd te Amsterdam, AVIV, 7 december 2015

³ Waterparagraaf en geohydrologisch onderzoek Frankemaheerd te Amsterdam, Tauw, 2 juni 2016

Afvalwater

De maatgevende afvalwaterproductie voor Frankemaheerd is circa 2,0 m³/uur. Mochten er activiteiten gaan plaatsvinden waarbij er meer water wordt verbruikt, dan moet het afvalwaterriool hier mogelijk op worden aangepast. Er zijn ten opzichte van de huidige situatie geen aanpassingen aan de riolering nodig. Uitgangspunt is dat afvalwater gescheiden van het hemelwater wordt aangeboden op de perceelgrens. Waternet geeft aan dat in de huidige situatie riolering in het Abcouderpad ligt, welke afvoert naar een transportriool in de Bijlmerdreef. Het vuilwater kan op deze riolering worden aangesloten.

Regenwater

Omdat het netto verhard oppervlak praktisch niet veranderd, is er vanuit de eisen van het waterschap geen reden om waterberging of andere watercompensatie te realiseren. Navraag bij Waternet wijst uit dat in de huidige situatie het hemelwater via een ondergronds hemelwaterstelsel loost op het oppervlaktewater aan de noordzijde van het plangebied. Ook in de toekomstige situatie wordt neerslag apart ingezameld en afgevoerd naar oppervlaktewater. De afvoerleidingen op het terrein worden gedimensioneerd op de afvoer van een maatgevende neerslagsituatie. Om te voorkomen dat het oppervlaktewater vervuild raakt, worden bij de nieuwbouw van het kantorencomplex geen uitlopende bouwstoffen (waaronder koper, zink, lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer of drinkwaterleidingen en straatmeubilair) gebruikt.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Vanuit het plangebied wordt er niet op het nabij gelegen oppervlaktewater geloosd. In de toekomstige situatie zal dit zo blijven, zodat er geen extra belasting op het oppervlaktewater is.

Geohydrologisch onderzoek

Om de effecten van de geplande parkeerkelder op de geohydrologische situatie te bepalen, is gebruik gemaakt van een grondwatermodel waarmee verschillende effecten op de grondwaterstroming zijn gesimuleerd. De parkeerkelders zijn in dit onderzoek opgenomen met een diepte van 1,5 m –mv.

Op basis van het geohydrologische onderzoek wordt geconcludeerd dat bij normale neerslag veroorzaakt de parkeerkelder aan de zuidzijde een maximale grondwaterstandverhoging van 0,13 m. Het beïnvloedingsgebied (5 cm grondwaterstandverhoging of –verlaging) aan de zuidzijde reikt tot circa 55 m afstand. Aan de noordzijde is de maximale grondwaterstandverlaging 0,25 cm. Het beïnvloedingsgebied aan de noordzijde reikt tot circa 20 m afstand en wordt begrensd door de aanwezige watergang.

Het beïnvloedingsgebied van de grondwaterstandverhoging aan de zuidzijde is circa 80 meter groter bij een extreme bui dan bij normale neerslag. Bij de grondwaterstandverlaging aan de noordzijde is deze gelijk.

De berekende grondwaterstanden zullen niet leiden tot een dusdanige verandering van de ontwateringsdiepte dat grondwateroverlast zal ontstaan. Daarnaast worden er geen nadelige effecten op openbare wegen, bebouwing, de secundaire waterkering en openbaar groen verwacht. Aan de gemeentelijke grondwaternorm kan worden voldaan.

Geadviseerd wordt om wanneer er een definitief ontwerp tot stand is gekomen de effecten te onderzoeken van de tijdelijke bronbemaling tijdens de bouw van de kelder. Ook is geadviseerd de resultaten van dit onderzoek voor te leggen aan Waternet. Dit is gebeurd en Waternet heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de resultaten van het onderzoek.

5.6 Flora en Fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Het voornemen gaat uit van de sloop van de bestaande kantoorbebouwing. In het kader van de sloop en in het kader van de ruimtelijke procedure is door bureau Els & Linde onderzocht⁴ wat de effecten van de sloop zijn op de mogelijk aanwezige beschermde flora en fauna. Daartoe is door een ecoloog van bureau Els & Linde B.V. ter plaatse op 7 december 2015 beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied geen beschermde soorten voorkomen waarop een effect is te verwachten. In de bebouwing zijn kauwen aangetroffen. In de bomen binnen het plangebied kunnen tevens vogels tot broeden komen. De werkzaamheden dienen buiten om de broedperiode van vogels - half maart tot en met half juli – te starten.

Een effect op de natura 2000 gebieden en Natuurnetwerk Nederland wordt, door de aard en de omvang van de geplande ontwikkelingen, niet verwacht. Er wordt evenmin een effect verwacht op de Hoofdgroenstructuur of de Eco logische structuur van Amsterdam. Er is geen afdoend onderzoek nodig. Er is geen ontheffing van de Flora en Faunawet, of een verklaring van geen bedenkingen nodig. Er is geen vergunning van de natuurbeschermingswet nodig en er is geen afwijking van de ruimtelijke verordening Noord-Holland nodig.

5.7 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij ruimtelijke procedures archeologische waarden in acht moeten worden genomen. Door de gemeente Amsterdam is een archeologische waardestelling opgesteld⁵. De bodem bestaat uit veen met een ophogingspakket van circa 1 meter (voormalige Bijlmermeerpolder). Ter plaatse zouden resten van de Bijlmerringdijk en aangelegde 17de/20ste-eeuwse boerderijen kunnen worden aangetroffen. Bij de egalisatie van het terrein in de jaren 1960 tot ca. 2 m - NAP is de top van de dijk vergraven. Grootschalig grondverzet bij de aanleg van het huidige kantorencomplex heeft tot verdere bodemverstoring geleid.

Voor de locatie Frankemaheerd en de beoogde parkeergarage tot circa 1,50 meter onder maaiveld geldt een negatieve verwachting en uitzondering van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden. Wel is conform de Monumentenwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

⁴ Rapportage: Quick scan ecologie Frankemaheerd te Amsterdam Zuidoost, Els & Linde, 18 december 2015

⁵ Archeologische waardestelling Frankemaheerd, Gemeente Amsterdam, 20 november 2015

5.8 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Ten aanzien van luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Hierin zijn strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een Wabo afwijking, moet worden onderzocht of het plan ertoe leidt dat grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden of, wanneer deze al worden overschreden, het plan leidt tot een verdere overschrijding.

Door Royal Haskoning/DHV is onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. In het onderzoek is geconcludeerd dat de realisatie van het hoofdkantoor van ING aan de Frankemaheerd niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Door dalende emissiefactoren van het wegverkeer en dalende achtergrondconcentraties zullen de jaargemiddelde concentraties in de toekomst dalen waardoor ook in de verdere toekomst geen overschrijdingen van de grenswaarden worden verwacht. Het plan voldoet hiermee op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen om het hoofdkantoor van ING te realiseren.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Het College van Burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Daarin is aangegeven dat *nieuwe* voorzieningen voor ouderen, kinderen of mensen met een kwetsbare gezondheid voortaan in Amsterdam niet meer langs drukke wegen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg. Van deze Richtlijn kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Voor het complex Frankemaheerd wordt sloopnieuwbouw voorzien waarbij de huidige kantoorbebouwing wordt vervangen door nieuwe kantoorbebouwing met maximaal 1.000 m² horeca bvo. Dit zijn geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in de richtlijn, zodat aan de richtlijn wordt voldaan.

5.9 Luchthaven Schiphol

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingbesluit van belang. Het Luchthavenindelingbesluit is geactualiseerd, de wijziging van het LIB is op 4 november 2015 in werking getreden. De wijziging heeft betrekking op aanpassingen aan het beperkingengebied rond de luchthaven, waar

beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen) gelden. Frankemaheerd ligt binnen het beperkingengebied voor wat betreft de maximum bouwhoogte. De maximum bouwhoogte ter plaatse van Frankemaheerd bedraagt 150 meter op grond van het LIB. Het voornemen gaat uit van nieuwe kantoorbebouwing met een hoogte van circa 26 meter. Hiermee wordt ruimschoots aan de bepalingen van het LIB voldaan.

5.10 Eigendomsverhoudingen

De grond is in erfpacht uitgegeven, de gebouwen zijn sinds 1 december 2015 in eigendom van OVG/G&S. Op de onderstaande kadastrale kaart is dit weergegeven.



5.11 Economische uitvoerbaarheid

De sloop van de gebouwen alsmede de bouw van de nieuwbouw wordt gerealiseerd voor kosten en risico van de initiatiefnemer, het Consortium (OVG/G&S). Tussen de gemeente en het Consortium zal een overeenkomst worden gesloten met afspraken over herinrichting van de openbaar toegankelijke ruimte en financiële afspraken. Deze overeenkomst wordt op korte termijn getekend. Hierin staan ook de financiële afspraken genoemd.

Op grond van het voorgaande besluit het stadsdeel om toepassing te geven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en geen exploitatieplan vast te stellen.

5.12 Ladder van duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Op grond van artikel 5.20 Bro is de ladder ook van toepassing op de omgevingsvergunning, waarbij wordt afgeweken van het vigerende planologische regime, zoals bij Frankemaheerd aan de orde is.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling?

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

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

De onderhavige ontwikkeling voorziet in een aanzienlijke kwaliteitsslag van de bestaande situatie ter plaatse, die daarmee bestendig wordt gemaakt voor de toekomst. Het nu bestaande metrage en het aantal parkeerplaatsen worden niet vergroot. Integendeel, ten opzicht van de huidige planologische situatie vindt feitelijk een verkleining plaats door de realisatie van de kantoorbebouwing (maximaal 40.000 m² bvo). Daarvan mag maximaal 1.000 m² worden ingevuld met (zelfstandige) horeca. Ook wordt het geheel duurzaam vernieuwd. Het huidige ruime aantal toegestane functies wordt in de beoogde bebouwing bovendien sterk beperkt naar de kantoorfunctie. Hierdoor zijn de ruimtelijke effecten veel minder indringend dan nu al planologisch toegestaan is.

Kortom, de nu voorliggende ontwikkeling maakt geen functiewijziging mogelijk en bovendien staat dit onderhavige (bouw)plan minder gebruiksmogelijkheden toe dan planologisch reeds is toegestaan. Wel wordt de bestaande verspreide bebouwing geconcentreerd op een andere wijze gepositioneerd op het perceel. Deze concentratie heeft als doel de bebouwing aanzienlijk in kwaliteit te verbeteren en daarmee het gebruik van de locatie Frankemaheerd te optimaliseren binnen de bestaande ruimtelijke grenzen.

Gelet daarop maakt het nu voorliggende plan geen nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro mogelijk.

Volledigheidshalve doch ten overvloede wordt in het kader van een zorgvuldige belangenafweging alsnog onderstaand de drie treden van de ladder van duurzame verstedelijking doorlopen.

Trede 1: aantonen regionale behoefte

Bij de eerste trede moet worden getoetst of er een regionale behoefte bestaat aan het initiatief. Is dit niet het geval, dient te worden gestopt met de verdere procedure of moet het plan zodanig worden aangepast dat het past in de regionale behoefte.

De handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking geeft aan dat hantering van de ladder beoogt dat in regionaal verband de gezamenlijke ontwikkelingsbehoefte wordt bepaald. Als meerdere locaties aangewezen worden om in die behoefte te voorzien, is het aan de regio om de behoefte te verdelen over die locaties. Als (I) de regionale behoefte voldoende is om een beoogde locatie te ondersteunen en (II) in regionaal verband tevens deze locatie wordt geselecteerd om in de behoefte te voorzien, dan kan dit afdoende motivering vormen voor trede 1 van de ladder. Zowel vraag I als vraag II worden voor Amsterdam-Zuidoost en daarbinnen het gebied rond Frankemaheerd, positief beantwoord.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

In haar meest recente Monitor Uitvoeringsstrategie PlaBeKa 2014-2015, geeft de MRA aan dat de behoefte aan kantoorruimte, in bruto opname, in de MRA al enige tijd groeit. In 2014 werd 866.000 m² BVO aan kantoorruimte betrokken, 33.000 m² meer dan in 2013. In Amsterdam was de opname met ca. 500.000 m² BVO ongeveer op hetzelfde peil als in de voorgaande twee jaren en iets lager dan in 2009 en 2010⁶. Per 1-1-2015 is een nieuwe planvoorraad voor de regio MRA concreet afgestemd en vastgesteld. Voor de stadsregio Amsterdam is ontwikkelbare planvoorraad tot het jaar 2020 van 480.000 m² bvo vastgesteld om in de concrete behoefte aan kantoorruimte te voorzien. De Metropoolregio Amsterdam concludeert in haar Monitor Uitvoeringsprogramma PlaBeKa dat alle individuele deelregio's met hun realisaties en resterende planvoorraad (ruim) onder de vastgelegde plafonds blijven. De marktbehoefte in de RMA en daarbinnen in de stadsregio Amsterdam, is daarmee voldoende aanwezig en formeel regionaal afgestemd.

Gemeente Amsterdam - kantorenstrategie

Het vervangen van incurante kantoorgebouwen door nieuwe kantoren met dezelfde omvang in de zogenaamde "balansgebieden" waar Frankemaheerd onderdeel van is, past binnen de kaders van de Kantorenstrategie van Amsterdam (2011). Er wordt een modern, duurzaam en innovatieve kantoorbebouwing neergezet dat toekomstbestendig is, goed bereikbaar en op deze manier het gebied als geheel een kwalitatieve impuls geeft. Het aantal m² oppervlakte aan kantoren blijft feitelijk gelijk aan wat in de huidige situatie aanwezig is. Ten opzicht van de planologische situatie vindt een verkleining plaats. De voorgestane ontwikkeling draagt daarmee kwalitatief én kwantitatief bij aan een versterking van het gemeentelijk kantoren- en ruimtelijkbeleid op dit punt.

Kwalitatieve behoefte

In de MRA en Stadsregio Amsterdam bestaat een groot aanbod aan werklocaties dat niet in overeenstemming is met de huidige vraag naar duurzame, flexibele kantoren en bedrijven in een stedelijke omgeving met verschillende voorzieningen. Het is van belang het beschikbare aanbod beter af te stemmen op de behoefte van de gebruikers. De sloop en nieuwbouw van de locatie Frankemaheerd speelt hier op in. Met de revitalisatie wordt tegemoet gekomen aan de al langer bestaande (gemeentelijke) wens om aldaar een aanzienlijke kwaliteitsslag te maken. Door deze nieuwe kans zal er uiteindelijk ruimte ontstaan op Frankemaheerd voor een moderne, duurzame en innovatieve kantoorbebouwing, waarmee ingespeeld wordt op een efficiënter gebruik van kantoorruimte in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin. Het gebouw is toekomstbestendig en duurzaam door de multi-tenant-ontwikkelmethode, ondanks dat nu sprake zal zijn van een single user. Ook brengt de sloop en nieuwbouw een efficiënter gebruik van het perceel met zich mee doordat de bestaande verspreide bebouwing wordt geherpositioneerd en geconcentreerd

Horeca

Uit het uitgevoerde behoefte onderzoek⁷ blijkt dat het toevoegen van 1.000 m² (zelfstandige) horeca verantwoord is en niet leidt tot leegstand of uitval elders leidt. Evenmin is er sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat.

Leegstand

Het plan voor sloop en nieuwbouw van het ING hoofdkantoor vult de leegstand op Frankemaheerd op. De voorgenomen herontwikkeling leidt zodoende niet tot structurele leegstand elders.

⁶ Monitoring uitvoeringsprogramma PlaBeKa 2014-2015, MRA 2015

⁷ Onderbouwing en effecten horeca Frankemaheerd Amsterdam-Zuidoost, Bureau Stedelijke Planning, juni 2016

Trede 2: bestaand stedelijk gebied

De tweede trede van de ladder van duurzame verstedelijking toetst of (een deel van) de regionale behoefte aan dit initiatief op te vangen is binnen stedelijk gebied. Frankemaheerd ligt binnen het stedelijk gebied, zodat aan de voorwaarde van deze trede al wordt voldaan.

Conclusie Trede 1 en 2

Voorliggende ontwikkeling voor één nieuw ING hoofdkantoor inclusief maximaal 1.000 m² al dan niet zelfstandige horeca, door sloop en nieuwbouw op een bestaande stedelijke kantoorlocatie in Amsterdam Zuidoost, voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve regionale behoefte, zoals vastgesteld door de Metropoolregio Amsterdam. De behoefte wordt ingevuld op een door de gemeente Amsterdam nader aangeduide “balansgebied” Bijlmerdreef. Als onderdeel van het balansgebied Bijlmerdreef voldoet Frankemaheerd aan de hiervoor gestelde voorwaarden om tot ontwikkeling te komen, een en ander passend bij het lokale kantorenbeleid en de regionale behoefte- en vestigingsklimaat. Daarnaast sluit deze locatie veruit het beste aan op de vereisten voor haar nieuwe hoofdkantoor, zoals gesteld door ING.

Verder sluit de keuze van ING om haar hoofdkantoor in Amsterdam (-ZO) te houden aan bij de ambitie van Amsterdam om haar rol als het centrum van de zakelijke en financiële sector in Nederland te handhaven en te verstevigen. Naast deze nieuwe attractieve plek, die zal bijdragen aan een gezond werk-, leef- en vestigingsklimaat, wordt door de beoogde (her)ontwikkeling daarom ook de economische positie van Amsterdam verstrekt.

Trede 3: multimodale ontsluiting

Indien de tweede trede positief wordt beantwoord, is het niet meer nodig om de derde trede te behandelen. De derde trede vraagt om voor het initiatief een locatie te zoeken die multimodaal wordt ontsloten of kan worden. Frankemaheerd is multimodaal ontsloten via de Bijlmerdreef / Dolingadreef en met goede bus-, metro- en treinverbindingen op loopafstand. Ook wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

5.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inleiding

De milieueffectrapportage (m.e.r.) heeft als doel om bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten het milieubelang volwaardig te laten meewegen. Een besluit is direct m.e.r.-plichtig indien de activiteiten behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage van het m.e.r.-besluit is opgenomen. In onderdeel D van het m.e.r.-besluit staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze belangrijke nadelige milieugevolgen niet uitgesloten kunnen worden geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden is een m.e.r. niet noodzakelijk. In gevallen dat een besluit betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst maar die onder de drempelwaarden uit kolom 2 van de D-lijst liggen, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. Bij deze vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Kunnen deze niet worden uitgesloten, dan dient alsnog een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden aangesloten bij de Europese mer-beoordelingscriteria, zoals neergelegd in artikel 4 lid 3 van de Richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (“Richtlijn”).

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt een beperkte inschatting gemaakt van de milieuhygiënische effecten van de plannen. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus een globale beoordeling van de milieugevolgen van de plannen op haar omgeving.

Toetsing aan de criteria lijst

Getoetst is of de activiteit - nl. het realiseren van kantoorbebouwing met daarbij behorende voorzieningen - een initiatief is dat voor komt op de C- of D-lijst behorende bij het m.e.r.-besluit. Activiteit D.11.2: spreekt van “*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.*”

In de Nota van Toelichting (Stb. 2011, 102) staat vermeld: “Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan. (...) Wat ‘stedelijke ontwikkeling’ inhoudt kan van regio tot regio verschillen. Wat van belang hierbij is of er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen zijn”.

Uit het voorgaande volgt dat daar waar sprake is van *aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu* er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject waar een m.e.r-plicht of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht is aangewezen.

Onderhavige ontwikkeling is met een milieuaspectenstudie onderzocht op eventuele negatieve gevolgen. Daaruit blijkt dat er sprake is van eenzijdige en beperkte gevolgen voor het milieu ofwel *geen aanzienlijke negatieve* milieugevolgen, daarbij meegewogen dat het een binnenstedelijke locatie betreft waar reeds op basis van het nu geldende bestemmingsplan een veelheid aan ontwikkelingsmogelijkheden bestaat alsook reeds feitelijk bebouwing van een gelijk metrage aanwezig is. Het initiatief is om die reden niet aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject met aanzienlijke milieugevolgen, zoals bedoeld in het m.e.r.-besluit.

Procedure vormvrije m.e.r.-beoordeling

De procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is vorm vrij, wel worden eisen gesteld aan de inhoud van de beoordeling. Deze eisen zijn genoemd in artikel 4 lid 3 en de bijbehorende Bijlage III van de Richtlijn.

Criteria belangrijke milieugevolgen

De criteria uit artikel 4 lid 3 van de Richtlijn die bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling moeten worden betrokken zijn de volgende:

1. Kenmerken van de projecten. Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten: bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: het bestaande grondgebruik, de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke, hulpbronnen van het gebied, het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden, zoals wetlands en kustgebieden en gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid.
3. Kenmerken van het potentiële effect. Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), het grensoverschrijdende karakter van het effect, de orde

van grootte en de complexiteit van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

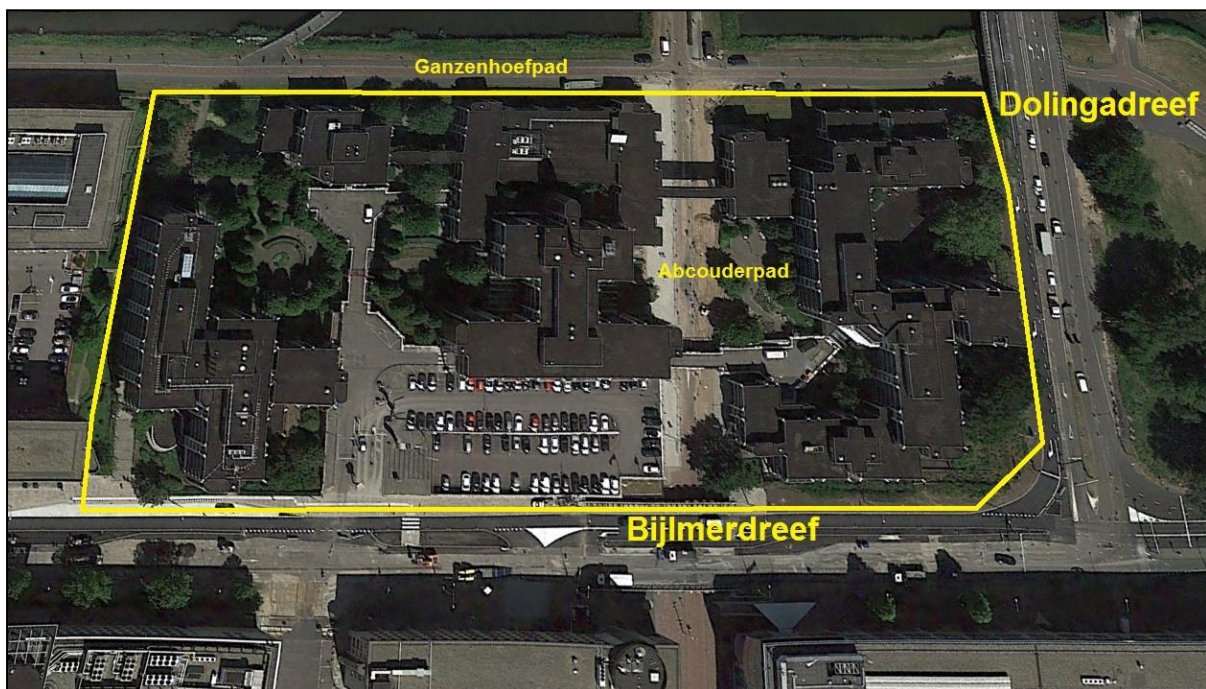
Gebruik dient te worden gemaakt van redelijkerwijs te verkrijgen beschikbare informatie.

Gebruikte onderzoeken

Voor het uitvoeren van de onderhavige vormvrije m.e.r. voortoets is gebruik gemaakt van de binnen de gemeente Amsterdam aanwezige specialistische kennis op gebied van verkeer, RO en bedrijven, verkeer, geluid, lucht, flora en fauna en ruimte. Ook is gebruik gemaakt van de aanwezige onderzoeken die behoren bij de onderhavige omgevingsvergunning.

Toets

De grens van het plangebied is hieronder nogmaals herhaald.



Natuurwaarden

Het plangebied maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plangebied valt niet binnen een Habitatrictlijn- of Vogelrichtlijngebied of Natura 2000 gebied. Uit een uitgevoerd ecologisch onderzoek is gebleken dat er geen beschermde plant- en diersoorten voorkomen en dat er geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is.

Landschappelijke waarden

De locatie is niet gelegen in een gebied met landschappelijke waarden. De locatie is al bebouwd en bovendien jaren in gebruik geweest als kantorencomplex.

Cultuurhistorische waarden

De locatie is niet gelegen in een gebied dat krachtens artikel 3, eerste lid, van de Monumentenwet 1988 is aangewezen als beschermd monument. Door de gemeente Amsterdam is blijkens het uitgevoerde archeologisch onderzoek vrijgesteld van nader archeologisch onderzoek.

Waterhuishouding

Uit een uitgevoerd geohydrologisch onderzoek blijkt dat er voorgenomen bouw van de parkeergarage geen of verwaarloosbare invloed heeft op grondwaterstanden en –stromingen. Er kan worden voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

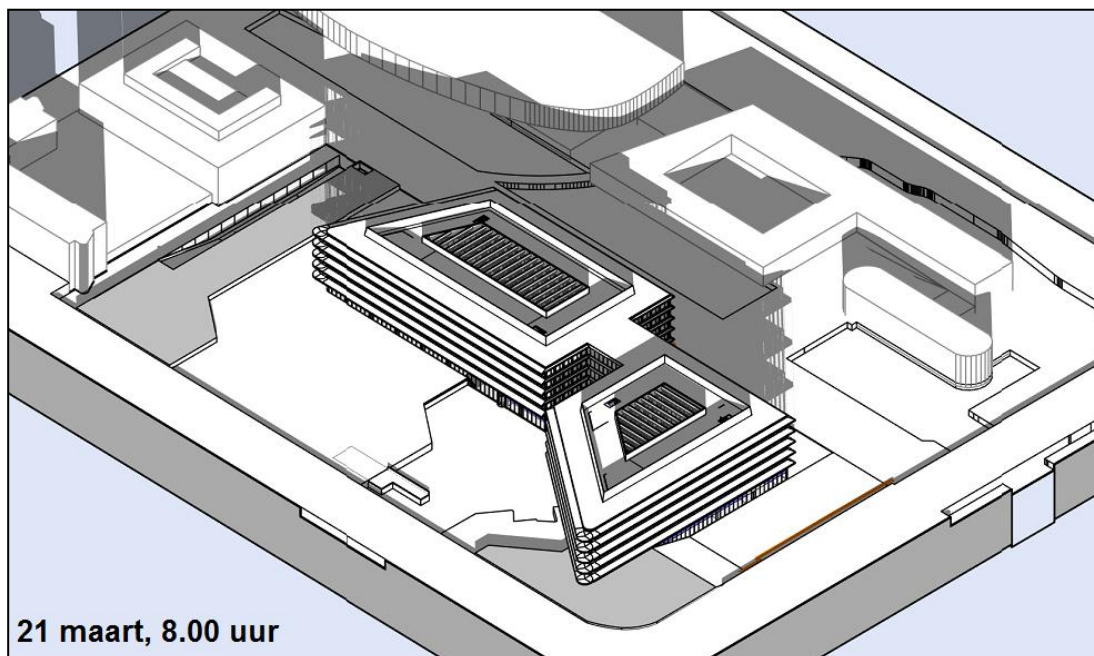
Conclusie

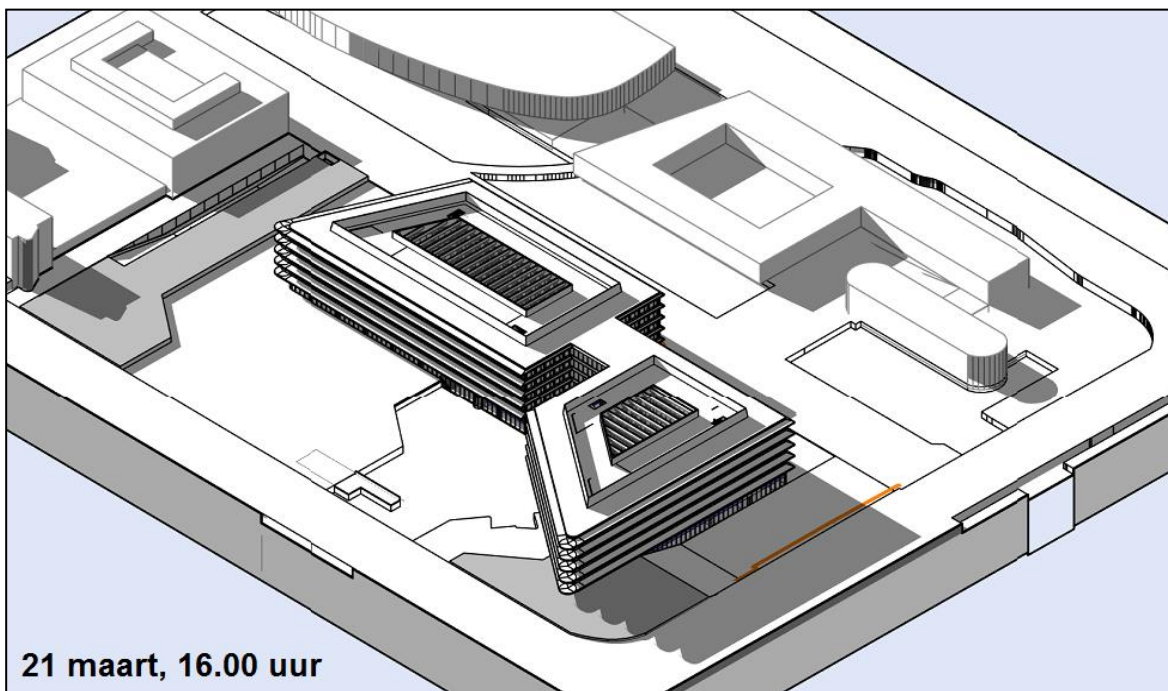
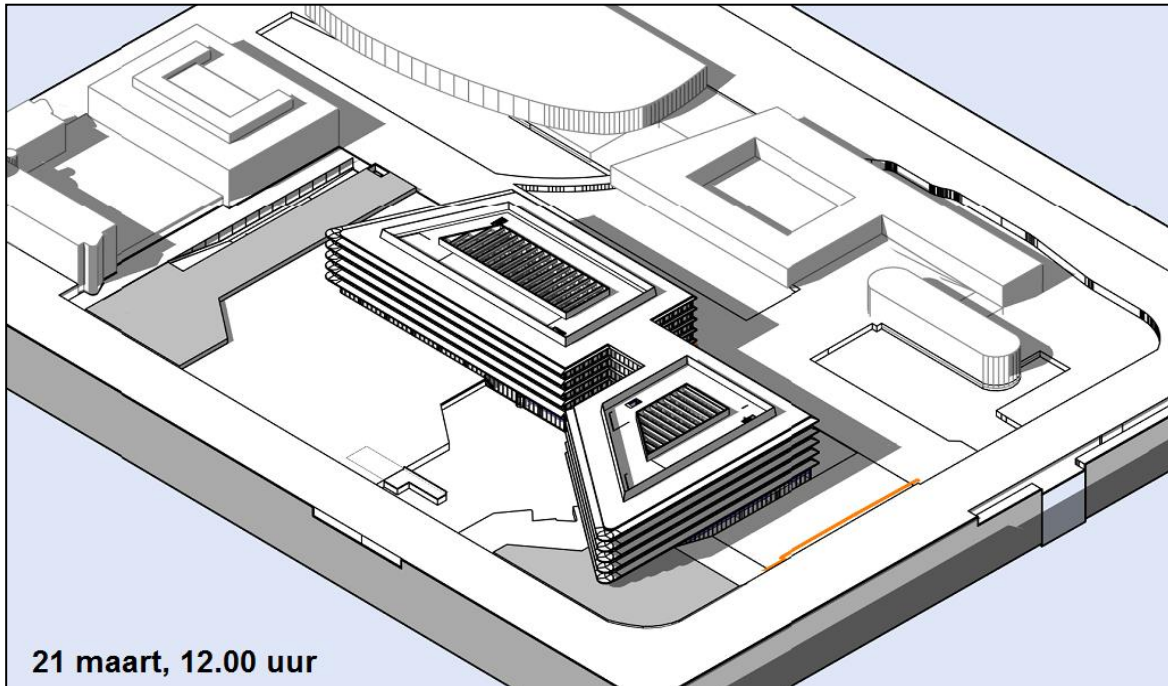
Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding een m.e.r.-beoordeling als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer uit te voeren. Op 16 mei 2014 is in werking getreden Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU L 124). De implementatietermijn bedraagt 3 jaar. Desondanks biedt ook deze (voorziene) wijziging geen aanleiding om tot een andere conclusie te komen.

5.14 Bezonnning

Door Benthem Crowel Architects is door middel van een bezonningsstudie inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de nieuwbouw zijn op de bestaande omliggende bebouwing. Aan de westzijde gaat het hierbij om kantoorgebouwen, aan de noordzijde om onderwijsvoorzieningen en aan de oostzijde (overzijde Dolingadreef) om geprojecteerde woningen. De bouwhoogte van de nieuwe gebouwen (26 meter, 7 bouwlagen vanaf fietspadniveau) is vergelijkbaar met de hoogte van de huidige bebouwing van Frankemaheerd.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat het nieuwe gebouw op de maatgevende data (21 maart / 21 september) alleen in de vroege ochtend enige schaduw geeft op het nabij gelegen onderwijsgebouw (ROC). Door de onderlinge afstanden en de maximale bouwhoogte valt de meeste schaduw van het gebouw op eigen terrein of op de openbare weg. De bouwhoogte alsmede de plek van het gebouw zijn voor wat betreft de bezonnning van omliggende percelen ruimtelijk goed inpasbaar. Op de afbeeldingen is dit weergegeven.





Het paviljoen aan de zijde van de Bijlmerdreef (bouwhoogte maximaal circa 20 meter) is in de bezonningsstudie nog niet meegenomen. Op basis van de ligging en de voorgenomen hoogte kan vooraf al worden vastgesteld dat de schaduw van het paviljoen op het eigen terrein danwel de eigen bebouwing van ING valt en niet op de bestaande omliggende bebouwing.

6. PROCEDURE

6.1 Vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht dient bij een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 Wabo vooroverleg te worden gevoerd. Het vooroverleg is in deze procedure gedaan door de door Tauw opgestelde waterparagraaf inclusief geohydrologisch onderzoek voor te leggen aan Waternet. Waternet heeft het rapport beoordeeld en ingestemd met de conclusies. Daarmee is nader vooroverleg conform artikel 3.1.1. Bro niet nodig.

Bewoners, gebruikers van de huidige bebouwing en andere betrokken partijen (stakeholders) zijn geïnformeerd over de planvorming en worden uitgenodigd voor een informatieavond over de voorgenomen herontwikkeling en de bijbehorende planologische procedure.

6.2 Ontwerp omgevingsvergunning

Met ingang van 7 april 2016 heeft in het kader van een gecoördineerde voorbereiding en bekendmaking als bedoeld in paragraaf 3.6.1. Wet ruimtelijke ordening de concept omgevingsvergunning voor het gebruik van gronden in strijd met regels ruimtelijke ordening in verband met het bouwen van een nieuw hoofdkantoor voor ING inclusief bijbehorende gebouwde parkeervoorziening en horeca op de locatie Frankemaheerd 2-16 Amsterdam (OLO nr . 2188181) ter inzage gelegen. Een ieder is gedurende 6 weken in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Er is in de gestelde termijn één zienswijze ontvangen. De zienswijze geeft geen aanleiding geeft tot aanpassing van de onderhavige (concept)omgevingsvergunning.

7. SAMENVATTING EN MOTIVERING AFWIJKINGEN

Het bouwvoornemen

Voor het complex Frankemaheerd aan de Bijlmerdreef 2-8, 12 en 16 te Amsterdam is in 2014 een bestemmingsplan vastgesteld door de toenmalige deelraad van Zuidoost. In dat bestemmingsplan werd uitgegaan van behoud van de bebouwing en het transformeren van de bestaande kantoorpanden tot een complex met diverse stedelijke functies, waaronder woningen, kantoren, dienstverlening en horeca.

ING heeft het voornemen een nieuw hoofdkantoor te realiseren op de Frankemaheerd locatie te Amsterdam Zuidoost. De huidige kantoorgebouwen op Frankemaheerd staan al een aantal jaren grotendeels leeg. Deze kantoren zullen worden vervangen door een nieuw hoofdkantoor met een totale vloeroppervlakte van 40.000 m². Daarvan mag maximaal 1.000 m² worden ingevuld met al dan niet zelfstandige horeca. Door het voornemen om de bestaande kantoorpanden te slopen en een nieuwe duurzame kantoorbebouwing te realiseren, wordt tegemoetgekomen aan de al langer bestaande (gemeentelijke) wens om aldaar een aanzienlijke kwaliteitsslag te maken.

Toets aan geldende bestemmingsplan

Qua functie past de onderhavige herontwikkeling binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan en het gemeentelijk ruimtelijke beleid. Het plan wijkt af van de bouwregels van het vigerende bestemmingsplan, doordat het gebouw wordt geherpositioneerd en geconcentreerd op het perceel en in een andere vorm zal worden gebouwd dan de huidige bebouwing. De omgevingsvergunning voor het afwijkende gebruik en het bouwen kan worden verleend met toepassing van de Wabo-afwijkingsprocedure, e.a.a. conform artikel 2.12. lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Samengevat wijkt het plan op de volgende punten af van het bestemmingsplan:

1. de bouw van (kantoor)bebouwing met horeca en parkeervoorzieningen ter plaatse van de bestemming "Tuin", "Groen", "Verkeer-2" en "Verkeer-3";
2. de realisatie van terrassen behorend bij het kantoor en de al dan niet zelfstandige horeca ter plaatse van de bestemmingen "Gemengd" en "Verkeer-2";
3. de bouw van een (kantoor)gebouw met technische ruimten en andere nevenruimten, horeca en parkeervoorzieningen met een bouwhoogte van 26 meter waar op basis van het geldende bestemmingsplan geen bebouwing is toegestaan (zie punt 1) of bouwhoogten zijn toegestaan variërend van 4 tot 24 meter;
4. de bouw van een onderdoorgang met een vrije hoogte van circa 6 meter ter plaatse van de bestemming "Verkeer-3" waarboven kantoorbebouwing wordt gerealiseerd tot een hoogte van circa 26 meter, waar conform het bestemmingsplan uitsluitend een luchtbrug met een hoogte van 3 meter is toegestaan;
5. de realisatie van toegangsvoorzieningen (in- en uitrit) tot gebouwde parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen met bijbehorende rijwegen ter plaatse van de bestemming "Tuin", "Groen" en "Verkeer-3";
6. de realisatie van een paviljoen met horeca alsmede vergader- en ontmoetingsruimten behorend bij het kantoor ter plaatse van de bestemming "Verkeer-2", met een maximale bouwhoogte van 20 meter waar maximaal 4 meter is toegestaan.

Motivering

Het voornemen voor de sloopnieuwbouw van het kantorencomplex Frankemaheerd past binnen de gemeentelijke beleidskaders zoals beschreven in de Kantorenstrategie (2011) om in de zogenaamde "balansgebieden" in te zetten om kwaliteitsverbetering van de bestaande kantorenvoorraad door middel van duurzame herontwikkeling. Het voornemen gaat uit van

sloopnieuwbouw waarbij een modern, duurzaam en efficiënt kantoorgebouw wordt gerealiseerd. Met het nieuwe gebouw kan worden voldaan aan de huidige wensen en eisen die worden gesteld aan hedendaagse kantoorgebouwen. Het voornemen gaat (conform het geldende bestemmingsplan) uit van maximaal 1.000 m² al dan niet zelfstandige horeca. De bij deze functies behorende terrassen worden op eigen terrein gerealiseerd en zorgen voor een verdere verlevendiging van het nieuwe openbaar toegankelijke plein.

Op grond van het Locatiebeleid in de Structuurvisie kan voor bestuurlijk wenselijke functies zoals internationale hoofdkantoren flexibel worden omgegaan met parkeernormen als uit verkeersonderzoek en luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat er op deze punten geen knelpunten zijn. Het voornemen gaat uit van hetzelfde aantal parkeerplaatsen als de huidige situatie (400). Uit het verkeers- en luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat er op deze punten geen belemmeringen zijn, zodat aan de voorwaarden uit de Structuurvisie wordt voldaan.

De gekozen vorm van het gebouw is wezenlijk anders dan de bestaande bebouwing. In de nieuwe situatie wordt een compact en efficiënt gebouw gerealiseerd waarmee het ruimtebeslag minder zal zijn dan de huidige situatie. De ruimte rondom de nieuwbouw zal worden ingericht als hoogwaardige openbare ruimte met groen en hoge verblijfskwaliteit. Waar in de huidige situatie bebouwing met meerdere bebouwingshoogten zijn gerealiseerd wordt voor de nieuwbouw gekozen voor een uniforme bouwhoogte. De gewijzigde vorm en plek leiden ertoe dat bestemmingsgrenzen en bouwgrenzen worden overschreden. Ook in de nieuwe situatie wordt er ruime afstand aangehouden tot de omliggende bebouwing aan de overzijde van de Bijlmerdreef (minimaal circa 35 meter), de bebouwing aan de overzijde van de Dolingadreef (circa 50 meter) en Ganzenhoefpad (35 meter). Uit de bezonningsstudie is gebleken dat de nieuwbouw niet leidt tot een onaanvaardbare beperking van de bezonning.

Het voornemen is op milieukundige aspecten onderzocht. Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat het voornemen op milieukundig gebied inpasbaar is.