

## **Nummer 2021/07**

<b>datum raadsvergadering</b>	: 25 maart 2021
<b>onderwerp</b>	: Vaststellen bestemmingsplan "Smart Mobility Hub"
<b>portefeuillehouder</b>	: Marian van der Weele
<b>datum raadsvoorstel</b>	: 16 februari 2021

### **Samenvatting**

Het bestemmingsplan "Smart Mobility Hub" heeft betrekking op het vestigen van een multifunctioneel gebouw met als primaire functies parkeren en sport.

De grote programmaonderdelen die middels het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn een parkeergarage voor ca 2.400 autoparkeerplaatsen, een sporthal, een sportdak met daarop sportvelden en een clubaccommodatie. In het zuidelijke deel van het gebouw wordt het mogelijk gemaakt om een kantorenprogramma te realiseren. In de plint van het gebouw worden maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt, met detailhandel, dienstverlening en horeca.

Omdat het planvoornemen niet past binnen het vigerende bestemmingsplan Strandvliet (1970), is het noodzakelijk om voor het projectgebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen waarin de toekomstige ontwikkelingen van de Smart Mobility Hub (hierna: SMH) toegestaan worden. Het planvoornemen is in lijn met de concept-structuurvisie voor De Nieuwe Kern (vrijgegeven voor participatie door college van B&W op 29 januari 2020).

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken heeft van 8 oktober tot en met 18 november 2020 ter inzage gelegen. Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn in totaal drie zienswijzen ingebracht.

De ingediende zienswijzen hadden voornamelijk betrekking op de noordoostelijke hoek van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen gaven aanleiding om het bestemmingsplan op bepaalde punten aan te passen, waardoor de bestaande elementen in de noordoostelijke hoek van het plangebied niet meer beïnvloed worden door de ontwikkeling van de Smart Mobility Hub. Hiervoor is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zowel de plangrens aangepast (plangebied is kleiner geworden) alsook het bouwvlak (is ook kleiner geworden).

Met de grondeigenaar/initiatiefnemer (gemeente Amsterdam) is een anterieure overeenkomst gesloten, waarmee het volledige kostenverhaal is geregeld.

De gemeenteraad wordt gevraagd om het bestemmingsplan "Smart Mobility Hub" gewijzigd vast te stellen.

### **Wat is de juridische grondslag?**

De bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan komt op basis van artikel 3.1 Wro exclusief toe aan de gemeenteraad.

### **Wat is de voorgeschiedenis?**

In het Plangebied De Nieuwe Kern verdwijnen de parkeerterreinen P2, Amstelborgh/Borchland, PPlus en P-bus om plaats te maken voor nieuwe functies. Deze

parkeerterreinen hebben een gezamenlijke capaciteit van 3.300 parkeerplaatsen t.b.v. met name evenementen parkeren en busparkeerplaatsen. In de Samenwerkings-overeenkomst (SOK) tussen de grondeigenaren in De Nieuwe Kern en de gemeente Ouder-Amstel is afgesproken om deze parkeercapaciteit terug te brengen binnen 'de ruit'. De rest van de benodigde capaciteit wordt t.z.t. gevonden in gecombineerd gebruik bij het kantoorprogramma in andere delen van DNK en /of via parkeren op afstand met een pendelvoorziening.

De samenwerkende partijen zijn in de SOK overeengekomen om een gebouwde parkeervoorziening op te nemen op de locatie van het huidige sportpark Strandvliet. De capaciteit van de gebouwde parkeervoorziening moet conform de SOK minimaal 2.000 autoparkeerplekken omvatten met sportvoorzieningen op het dak. Amsterdam zal zowel de parkeervoorziening als de sportvoorzieningen voor eigen rekening en risico realiseren en exploiteren.

De SMH voorziet in de ontwikkeling van een multifunctioneel cluster, dat bestaat uit een gebouwde parkeervoorziening met faciliteiten voor binnen- en buitensport, ruimte voor kantoorfuncties en ondersteunende voorzieningen, inclusief de inrichting van een goede aansluiting van het sportdak met een beweegvriendelijke openbare ruimte en een goede aansluiting met gebieden ArenAPoort en De Nieuwe Kern.

Het Project voorziet daarbij in de ontwikkeling van het volgende programma:

- ca 84.000 m2 BVO parkeerfaciliteiten (ca 2.400 parkeerplaatsen),
- ca 35.000 m2 sportpark (op het dak),
- ca 15.000 tot max 30.000 m2 BVO kantoorfuncties,
- ca 2.000 m2 BVO voorzieningen (commercieel, horeca en retail),
- ca 1.500 m2 BVO sportaccommodatie (clubhuis),
- ca 9.000 m2 BVO sporthalcomplex,
- ca 3.500 m2 BVO overige maatschappelijke voorzieningen, zoals praktijkruimte voor (sport-)fysiotherapie en een winteropvang (voor dak- en thuislozen) van ca 1.500 m<sup>2</sup>.

Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van de locatie is 'Strandvliet 1970', vastgesteld op 29 januari 1971. Binnen dit bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming 'recreatieve doeleinden IV'. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan. Daarom is een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarin de voorgenomen ontwikkeling planologisch wordt geregeld.

Voorafgaand aan het in behandeling nemen van het bestemmingsplan dient er een besluit te worden genomen over de noodzakelijkheid van het doorlopen van een m.e.r. procedure. In een mer-aanmeldingsnotitie zijn de plannen beoordeeld volgens de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. De plannen zijn hiervoor getoetst aan de diverse milieuwetgeving en het overheids- en regionaal beleid. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, bleken dusdanig beperkt van aard en omvang dat deze geen belangrijke nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Het college heeft daarom op 18 augustus 2020 besloten, conform de conclusies in de aanmeldingsnotitie, dat er geen verdere m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen hoeft te worden voor het bestemmingsplan 'Smart Mobility Hub'.

De gemeente is verplicht om haar kosten te verhalen. Met de grondeigenaar / initiatiefnemer (gemeente Amsterdam) is een anterieure overeenkomst gesloten, waarmee het volledige kostenverhaal is geregeld.

### **Waarom dit raadsvoorstel?**

Het vaststellen van een bestemmingsplan is de bevoegdheid van de gemeenteraad. Met dit raadsvoorstel wordt de gemeenteraad verzocht om het bestemmingsplan 'Smart

Mobility Hub' gewijzigd vast te stellen, waarmee deze ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

### **Wat is er aan de hand?**

De beoogde ontwikkeling van de SMH is in lijn met de concept-structuurvisie voor De Nieuwe Kern (vrijgegeven voor participatie door college van B&W op 29 januari 2020).

Het initiatief bevindt zich in bestaand stedelijk gebied als bedoeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Er is geen sprake van strijd met rijks-, provinciaal en regionaal beleid.

Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van de locatie is 'Strandvliet 1970', vastgesteld op 29 januari 1971. Binnen dit bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming 'recreatieve doeleinden IV'. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan. Daarom is een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarin de voorgenomen ontwikkeling planologisch wordt geregeld.

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken heeft van 8 oktober tot en met 18 november 2020 ter inzage gelegen. Er zijn in totaal drie zienswijzen ingebracht. De ingediende zienswijzen hadden voornamelijk betrekking op de noordoostelijke hoek van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het bestemmingsplan op bepaalde punten aan te passen. Doordat met deze aanpassing zowel het plangebied als het bouwvlak in deze hoek is verkleind, wordt tegemoet gekomen aan de zienswijzen en wordt de bestaande situatie in de noordoostelijke hoek van het plangebied niet meer beïnvloed door de ontwikkeling van de Smart Mobility Hub.

### **Wat gaan we doen?**

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan 'Smart Mobility Hub' gewijzigd vast te stellen en te bepalen dat er geen exploitatieplan wordt opgesteld omdat kostenverhaal via privaatrechtelijke afspraken is geregeld.

De gemeenteraad wordt gevraagd om het bestemmingsplan 'Smart Mobility Hub' gewijzigd vast te stellen als juridisch-planologisch kader voor de ontwikkeling van een multifunctioneel cluster (de SMH), dat bestaat uit een gebouwde parkeervoorziening met faciliteiten voor binnen- en buitensport, ruimte voor commercieel vastgoed en ondersteunende voorzieningen, inclusief de inrichting van een goede aansluiting van het sportdak met een beweegvriendelijke openbare ruimte en een goede aansluiting met gebieden ArenAPoort en De Nieuwe Kern.

De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen zijn alle ingegeven door de wensen van de indieners van de zienswijzen. Het betreft:

- Het verkleinen van het plangebied,
- Het verkleinen van het bouwvlak,
- Het opnemen van de 150 kV leiding conform de huidige situatie voor zolang dat nog nodig is.

Daarnaast wordt ook ambtshalve 1 aanpassing doorgevoerd:

- Het zeker stellen dat de plint met aanvullende en ondersteunende functies eerst aan de oost- en zuidzijde gevuld moet zijn voordat de overige delen van de plint gevuld mogen worden. De aanvullende en ondersteunende functies in de plint zorgen voor een menselijke schaal en een levendig en aantrekkelijk straatbeeld.

### **Wat is het maatschappelijk effect**

Met de ontwikkeling van de SMH worden fysiek locaties vrij gemaakt voor de woningbouw en andere functies in DNK, doordat de locaties die nu in gebruik zijn als parkeerterreinen (P2, Amstelborgh/Borchland, PPlus en P-bus) hierdoor ontwikkeld kunnen worden met nieuwe functies.

Met de SMH wordt ingezet op dubbelgebruik van parkeerruimte (evenementen, kantoor, bezoekers voor DNK, kiss & ride), in plaats van de eenzijdige en laaggebruikte parkeerterreinen in de huidige situatie. Hiermee wordt de SMH een multifunctioneel complex met een efficiënte mobiliteitsvoorziening als knooppunt ('hub'). Het mobiliteitsprogramma wordt aangevuld met een kantoorprogramma van ca 15.000 tot max 30.000 m2 bvo en een kleinschalig programma van commercieel en maatschappelijk vastgoed in de plint van het gebouw.

Met deze aanvulling van vastgoed in het programma van het SMH, wordt het stedelijke karakter en de dynamiek in het gebied versterkt en de leefbaarheid en herbergzaamheid bevorderd. Daarmee vormt de SMH een aantrekkelijke en levendige schakel tussen het ArenA-poort-gebied en De Nieuwe Kern.

Door de huidige versnipperde ligging van parkeerterreinen in het gebied vergt de afwikkeling van autoverkeer tijdens de evenementen in ArenA-poort in de huidige situatie een grote inspanning, ter voorkoming van een verkeersinfarct op de belangrijke stedelijke aders. De inpassing van de parkeerterreinen leunt op tijdelijke maatregelen, waardoor de infrastructuur tijdens evenementen op een oneigenlijke wijze wordt gebruikt, beheerst door een grote inzet van verkeersregelaars.

Door de locatie van de SMH aan de oostzijde van de Holterbergweg en de clustering van functies ontstaat een robuuste afwikkeling van evenementenverkeer, waarmee de druk op het hoofdwegennet wordt gereduceerd. Het is dan ook het voornemen de SMH zo spoedig mogelijk te realiseren, vooruitlopend op ontwikkeling van DNK, en hiermee de afwikkeling op het hoofdwegennet te verbeteren.

Het plan is getoetst aan de diverse milieuwetgeving en het overheids- en regionaal beleid. Geconstateerd is dat dit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Tot er een overkoepelend beeldkwaliteitplan voor De Nieuwe Kern is vastgesteld door de gemeenteraad, zal voor deelontwikkelingen binnen het plangebied DNK een eigen beeldkwaliteitplan opgesteld worden. Voor de SMH zijn hierover ook afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst.

In het beeldkwaliteitsplan SMH worden de ruimtelijk-kwalitatieve kaders vastgelegd voor zowel de bebouwing van de SMH als de openbare ruimte eromheen. Het beeldkwaliteitplan wordt in een later stadium vastgesteld door de gemeenteraad en vormt daarmee ook het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

De SMH wordt een beeldbepalend gebouw in de omgeving. Om deze reden is besloten om wensen en behoeften van belanghebbenden op te halen in de omgeving en te verwerken in het beeldkwaliteitplan. Hiertoe wordt samen met platform New Metropolis (onderdeel van podium Pakhuis de Zwijger) een participatietraject georganiseerd met twee doelstellingen.

De eerste doelstelling is het ophalen van verbeteringen voor de uitstraling van de plinten en de gevels van het gebouw en voor de inrichting van de omliggende openbare ruimte. De doelgroepen hiervan zijn partijen die gevestigd zijn in de directe omgeving van de SMH en geïnteresseerde inwoners van Duivendrecht en Zuidoost.

De tweede doelstelling is het verzamelen van verbeteringen voor het openbaar toegankelijke sportpark dat op het dak van de SMH gerealiseerd wordt. Sporten, spelen, bewegen en ontmoeten staan hier centraal. Amsterdam realiseert deze sportvoorzieningen en wil het participatieproces benutten om bewoners te vragen om mee te denken over het toegankelijker, aantrekkelijker en sociaal veiliger van de sport-, speel- en beweefaciliteiten. De doelgroepen die hiervoor benaderd worden zijn inwoners van Zuidoost en Ouder-Amstel; de toekomstige gebruikers van het sportdak.

## **Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn**

Het initiatief is in lijn met de 'Samenwerkingsovereenkomst De Nieuwe Kern' (ondertekend op 28 november 2017) en met de concept-structuurvisie voor De Nieuwe Kern (vrijgegeven voor participatie door college van B&W op 29 januari 2020). Het

initiatief bevindt zich in bestaand stedelijk gebied als bedoeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Er is geen sprake van strijd met rijks-, provinciaal en regionaal beleid.

De beoogde ontwikkeling moet worden opgevat als nieuwe stedelijke ontwikkeling en is daardoor "ladderplichtig" (Ladder voor duurzame verstedelijking). Dit betekent dat aangegeven dient te worden of de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. In het kader van dit plan is een "Laddertoets" uitgevoerd ter onderbouwing van deze behoefte. De planlocatie betreft een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied en zodoende is de laddertoets vooral gericht op de behoefte aan het beoogde programma en de eventuele effecten hiervan op de leegstand en in het verlengde hiervan het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Er is geconcludeerd dat de effecten van het planinitiatief aanvaardbaar zijn voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de regio. Tevens is in het bestemmingsplan onderbouwd dat er behoefte bestaat aan deze ontwikkeling.

Geconcludeerd kan worden dat er wordt voldaan aan de ladder van duurzame verstedelijking.

De belangrijkste punten die in de ingediende zienswijzen genoemd werden, betreffen de inpassing van het 150kV tracé, de planontwikkeling rond het huidige clubhuis en buitenruimte van Golfclub AOC (waterstructuur, -berging en verkeersontsluiting) en de gevolgen voor flora en fauna. De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het bestemmingsplan op bepaalde punten aan te passen. Door de aanpassingen wordt de bestaande situatie in de noordoostelijke hoek van het plangebied niet meer beïnvloed door de ontwikkeling van de Smart Mobility Hub, doordat zowel het plangebied als het bouwvlak in deze hoek is verkleind.

- De huidige situatie rond het clubgebouw van Amsterdam Old Course (AOC) blijft door het verleggen van de plangrens gehandhaafd. Daarmee worden de parkeergelegenheden en eventuele cultuurhistorische waarde van dit gebied niet langer aangetast;
- De aanpassing van het bestemmingsplan aan de noordoostelijke hoek resulteert in een watersysteem dat gescheiden is van het watersysteem van en rond AOC. Het watersysteem van AOC blijft dus conform de huidige situatie. Daarbij is ook de buitenruimte rond het clubhuis niet langer aangemerkt als waterberging;
- Door de aanpassing blijft ook de huidige groenstructuur (bomen en struweel) en grondwal (oude spoortalud) aan de noordoostzijde gehandhaafd. Hierdoor blijft het leef- en foerageergebied en ecologische verbindingroute van de aangetroffen bunsing en wezel onaangetast. Dit deel valt nu buiten het bestemmingsplan;
- Aan de noordoostzijde is verkeersruimte opgenomen voor afwikkeling van fietsverkeer en ontsluiting van AOC. De ruimtelijke reservering voor een eventuele aansluiting op een verkeersverbinding richting station Duivendrecht maakt niet langer onderdeel uit van dit bestemmingsplan;
- De huidige ligging van de hoogspanningskabels (150kV) wordt als dubbelbestemming in het plan opgenomen, inclusief een beschermingszone en bijbehorende regels. Er wordt dus niet meer uitgegaan van verlegging van dit tracé voor de SMH.

De indieners van de zienswijzen hebben bevestigd dat deze aanpassing van het bestemmingsplan aan de in de zienswijzen genoemde punten tegemoet komt.

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 28 januari 2021 aangegeven geen wensen of bedenkingen te hebben tegen de anterieure overeenkomst SMH. Deze overeenkomst bevat de inspanningsverplichting om dit bestemmingsplan vast te gaan stellen.

### **Wat hebben we hiervoor nodig?**

De gemeente heeft de intentie bovengenoemde ontwikkeling kostenneutraal te faciliteren zonder financiële risico's voor de gemeente. De gemeente is bereid haar medewerking te verlenen aan het initiatief indien voldoende waarborgen worden getroffen voor een goede

en planmatige ontwikkeling van de gronden binnen de gestelde (ruimtelijke) kaders en de daaraan verbonden financiële consequenties voor de gemeente.

In het kader van kostenverhaal zijn de volgende zaken van belang:

*1. gemeentelijke plankosten*

Eén van de voorwaarden voor medewerking aan het initiatief is dat een anterieure overeenkomst wordt gesloten voor het verhaal van de ten behoeve van dit project te maken plankosten. De met de grondeigenaar/initiatiefnemer (Amsterdam) gesloten anterieure overeenkomst voorziet hier in.

*2. planschade*

In de gesloten anterieure overeenkomst zijn afspraken gemaakt over planschade ten behoeve van de SMH, namelijk dat de kosten daarvan voor rekening komen van Amsterdam.

Daarmee is het volledige kostenverhaal geregeld.

### **Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?**

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken heeft van 8 oktober tot en met 18 november 2020 ter inzage gelegen. Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Van deze terinzagelegging is kennis gegeven in het Weekblad voor Ouder-Amstel en de Staatscourant. Er zijn in totaal drie zienswijzen ingebracht. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is met de grondeigenaar/initiatiefnemer bekeken of er mogelijkheden waren om aan de genoemde punten tegemoet te komen en vervolgens is een open gesprek gevoerd met de indieners van de zienswijzen. Dit heeft geresulteerd in een aangepast plan, waarvan alle partijen hebben aangegeven dat deze aanpassing van het bestemmingsplan passend aan de in de zienswijzen genoemde punten tegemoet komt.

In de 'Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Smart Mobility Hub' is een korte samenvatting van de zienswijzen opgenomen waarna is aangegeven op welke wijze de plannen zijn aangepast om tegemoet te komen aan de genoemde punten.

### **Wat is het vervolg?**

Na de vaststelling door de raad, wordt dit besluit samen met het vastgestelde bestemmingsplan, gedurende zes weken ter inzage gelegd. De partijen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbestemmingsplan hebben bevestigd dat de doorgevoerd aanpassing van het bestemmingsplan volledig aan de in de zienswijzen genoemde punten tegemoet komt. De partijen hebben hierbij tevens aangegeven dat zij geen beroep in zullen stellen.

Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de terinzagelegging in werking en als er inderdaad geen beroep wordt ingesteld is het plan daarna onherroepelijk.

Op basis van het nieuwe bestemmingsplan zal het ontwerp- en aanbestedingstraject worden doorlopen en kunnen de benodigde vergunningen worden aangevraagd. Parallel daaraan kan het terrein (gefaseerd) bouwrijp gemaakt worden. Een deel van het uit te geven terrein is reeds functievrij, een deel kan pas bouwrijp gemaakt worden na het verplaatsen van de huidige gebruikers. Naar verwachting zal het terrein begin 2023 bouwrijp zijn, waarna gestart kan worden met de bouwfase. Oplevering kan plaatsvinden vanaf de tweede helft van 2024.

De realisatie van het maatschappelijke, sport en commerciële vastgoed gebeurt door derden. Voor het kantoorprogramma is een tender voorzien, conform Amsterdams beleid voor dergelijke gronduitgifte. Hiervoor stelt de gemeente Amsterdam in samenspraak met gemeente Ouder-Amstel een bouwvelop en kavelpaspoort op. Goedkeuring door Ouder-Amstel vindt plaats in later stadium, zoals afgesproken in de anterieure overeenkomst. Plantoetsing en vergunningverlening doorloopt de normale procedure in Ouder-Amstel, inclusief een toets aan het beeldkwaliteitplan.