

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

BOUWPLAN LAAN VAN SPARTAAN MIDDENKAVEL TE AMSTERDAM

Behorende bij omgevingsvergunning voor realisatie van woningen met bijbehorende voorzieningen, die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

14 maart 2018

In opdracht van BPD Ontwikkeling BV
opgesteld door:

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie planontwikkeling bv

INHOUD

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging van het project	5
2.	HET PROJECT	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Beschrijving project	7
3.	PLANOLOGISCH KADER	10
3.1	Geldend bestemmingsplan	10
3.2	Afwijking van het bestemmingsplan	12
3.3	Procedure	14
4.	BELEIDSKADER	15
4.1	Europees en rijkbeleid	15
4.2	Provinciaal	16
4.3	Gemeentelijk beleid	17
4.4	Stadsdeelbeleid	19
5.	OMGEVINGSASPECTEN	20
5.1	Verkeer en parkeren	20
5.2	Luchtkwaliteit	23
5.3	Geluid	24
5.4	Externe veiligheid	25
5.5	Bodem	26
5.6	Water	26
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	28
5.8	Flora en Fauna	29
5.9	Luchthavenindelingbesluit	29
5.10	Bezonning	30
5.11	Ladder voor duurzame verstedelijking	31
5.12	Vormvrije MER-beoordeling	32
6.	UITVOERBAARHEID	33
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
6.2	Economische uitvoerbaarheid	33
6.	MOTIVERING EN CONCLUSIE	34

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek, DPA Cauberg-Huygen (27 november 2017)
2. Onderzoek Externe Veiligheid, AVIV (15 februari 2016)
3. Verkennend bodem- en asbestonderzoek, TAUW (18 december 2015)
4. Inventarisatie grondwaterstanden, Fugro (15 december 2017)
5. Verkeersonderzoek, BVA Verkeersadviezen (30 mei 2016)
6. Oplegnotitie Verkeersstudie, BVA Verkeersadviezen (12 september 2016)
7. Telstaten aantal fietsplekken (10 oktober 2017)
8. Archeologische waardestelling, Gemeente Amsterdam (13 maart 2018)
9. Quick-scan ecologie, Els & Linde (17 december 2015)
10. Update quick-scan ecologie, Els & Linde (13 oktober 2017)
11. Schaduwstudie, Van Riezen & Partners (6 september 2016)
12. Risicoanalyse planschade, Van Riezen & Partners (12 oktober 2017)

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

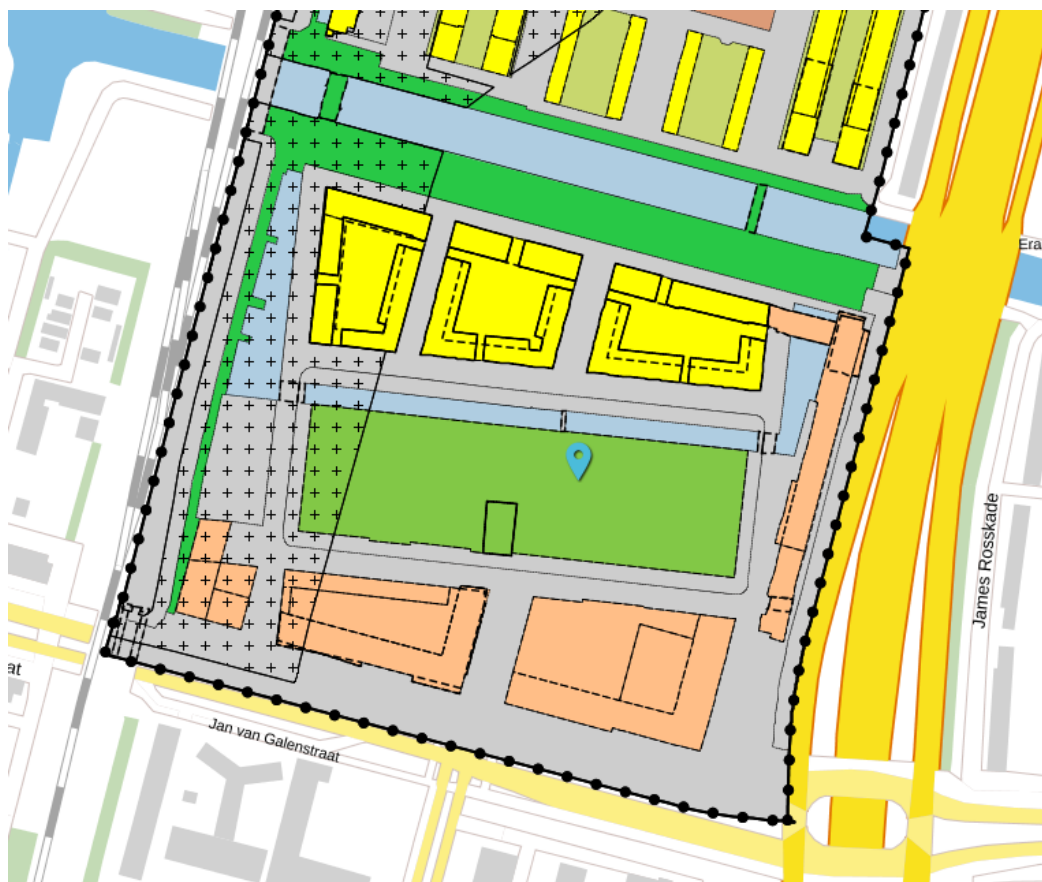
Initiatiefnemer BPD Ontwikkeling BV is van plan om het middenkavel van het ontwikkelgebied aan de Laan van Spartaan te ontwikkelen met diverse gestapelde en grondgebonden woningen, bedrijfsruimte en parkeerplaatsen op het binnenterrein.

Een aantal onderdelen van het bouwplan past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. De belangrijkste afwijking is dat het totale aantal woningen voor het gehele project Laan van Spartaan hoger is geworden dan in 2007 in het bestemmingsplan werd voorzien. Dit komt doordat de eerder geplande school niet door is gegaan en doordat er, met name op de westkavel, kleinere woningen zijn gebouwd dan in 2007 werd gedacht. Er zijn op dezelfde totale oppervlakte in het project daardoor meer woningen mogelijk.

Naast het feit dat er meer woningen worden gebouwd dan eerder werd gepland zijn er ook enkele afwijkingen van de regels voor het gebruik en het bouwen.

De gemeente heeft aangegeven toestemming te willen geven om van het bestemmingsplan af te wijken. Over het definitieve bouwprogramma voor de middenkavel is daarom in april 2016 een anterieure overeenkomst gesloten tussen gemeente Amsterdam en BPD Ontwikkeling BV.

Gemeente Amsterdam heeft een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding waarin ook het projectgebied Laan van Spartaan met de middenkavel is opgenomen. Een uitsnede hiervan is te zien in onderstaande afbeelding. Een maximum aantal woningen is hierin niet meer opgenomen.



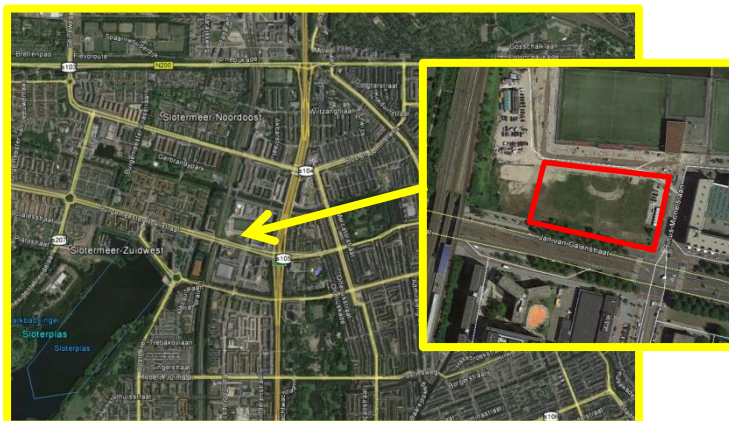
Afbeelding: uitsnede ontwerp bestemmingsplan "Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan" (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het is nog niet bekend wanneer dit nieuwe bestemmingsplan gaat worden vastgesteld en het bouwplan is nu gereed om vergund te gaan worden. Dit is mogelijk met toepassing van Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.. Het voorliggende document bevat de voor deze afwijkingsprocedure benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging en begrenzing van het project

De locatie bevindt zich net buiten de ring, ten westen van het spoor Amsterdam Sloterdijk – Schiphol. Op circa 500 meter afstand ten zuidwesten bevindt zich de Sloterplas. De locatie staat in het project Laan van Spartaan bekend als de middenkavel en maakt onderdeel uit van een ontwikkelingsstrook die bestaat uit meerdere bouwkvavels. De middenkavel is het centraal gelegen kavel.

De locatie wordt begrensd door de Jan van Galenstraat aan de zuidrand, de Wim van Estlaan aan de westrand, de Laan van Spartaan aan de noordrand en de Rinus Michelslaan aan de oostrand. Op de volgende afbeelding is het plangebied weergegeven op een luchtfoto.



Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing planlocatie op luchtfoto (bron: Google Earth)

2. HET PROJECT

2.1 Huidige situatie

De projectlocatie is in de huidige situatie onbebouwd en bouwrijp.



Afbeelding: Huidige situatie Projectlocatie

Aan de randen van het kavel bevinden zich een aantal struiken en bomen. Het overgrote deel van de kavel is echter bedekt met zand en gras. Er staan diverse containers ten behoeve van bouwactiviteiten in en rond de locatie.



Afbeelding: Huidige situatie Projectlocatie

2.2 Beschrijving project

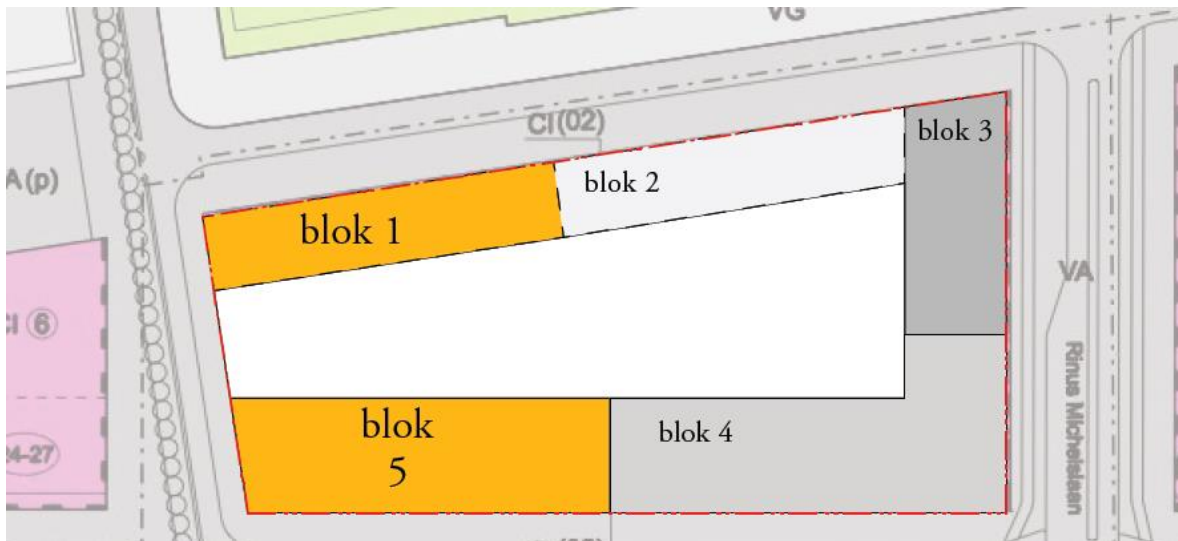
De Middenkavel is samen met de Westkavel het sluitstuk van het plan Laan van Spartaan. Binnen dit plan maakt het onderdeel uit van de Zuidstrook waar aan de oostzijde reeds twee gebouwen (ROC en Voorzieningencluster) gerealiseerd zijn.

De Middenkavel wordt tegelijkertijd met de Westkavel ontwikkeld om de samenhang van het ensemble zo goed mogelijk af te stemmen. Het voornemen heeft betrekking op de ontwikkeling van de Middenkavel.



Afbeelding: impressie west- en middenkavel aan de Laan van Spartaan

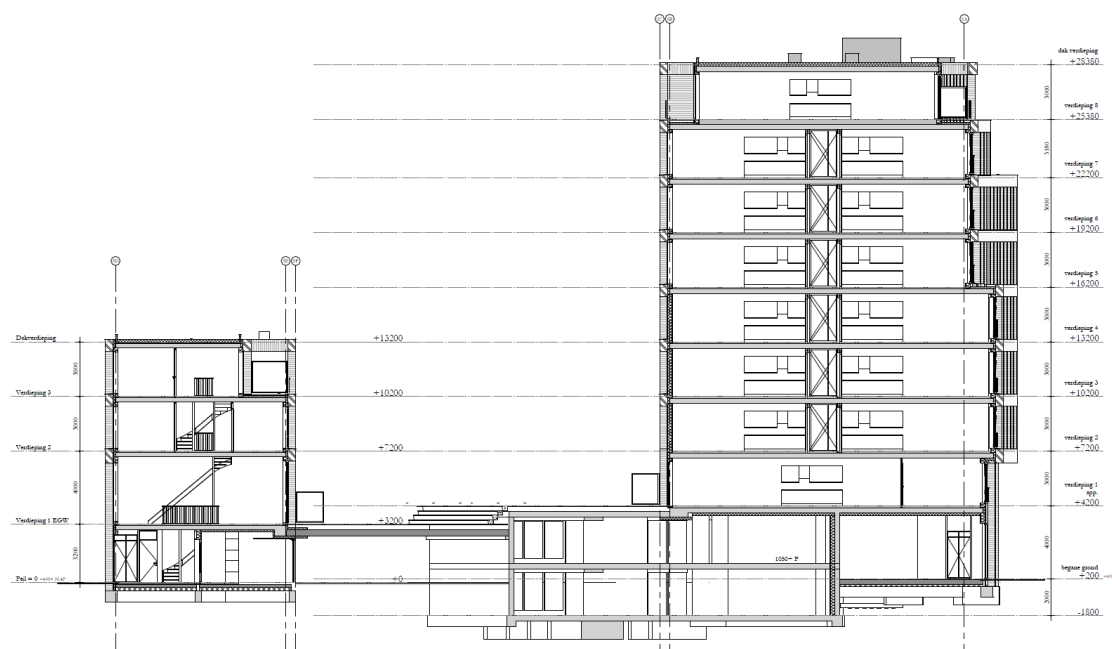
De middenkavel is onderverdeeld in 5 blokken. Voor blokken 1 en 5 is een ontwerp gemaakt door Studioninedots en voor de overige blokken door KOW architecten.



Afbeelding: blokken middenkavel

Blokken 1 en 5 (Studionedots)

Het plan voor het westelijke deel van de kavel voorziet in bebouwing in 9 en 4 lagen. Het appartementengebouw aan de Jan van Galenstraat (blok 5) bestaat uit 9 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 28,2 meter. De grondgebonden woningen aan de Laan van Spartaan (blok 1) bestaan uit 4 bouwlagen met een bouwhoogte van 13,2 meter. De parkeervoorziening aan de binnenkant van de blokken bestaat uit één bouwlaag met een bouwhoogte van 4,2 meter. Op het dak van de parkeervoorziening bevindt zich een groene binnentuin. Deze binnentuin is aan de westzijde afgeschermd door een muur met openingen.



Afbeelding: doorsnede blokken 1 en 5

Het programma van dit deel van de kavel bestaat uit 137 woningen, waarvan 126 gestapeld. Bij de gestapelde woningen gaat het vooral om kleine woningen. Op de begane grond van blok 5 voorziet het plan in 190 m² aan commerciële ruimte voor bijvoorbeeld detailhandel of consumentenverzorgende diensten en fietsenstallingen voor 279 fietsen.

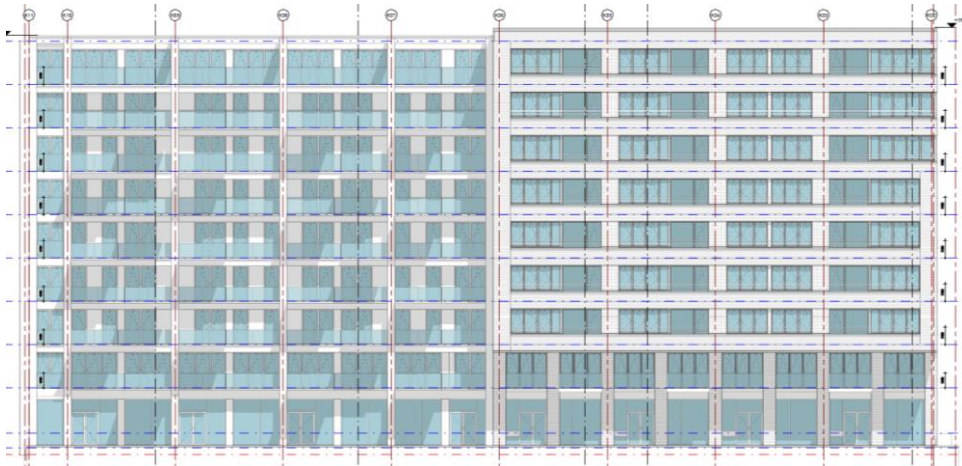


Afbeelding: impressie gevelaanzicht blok 5

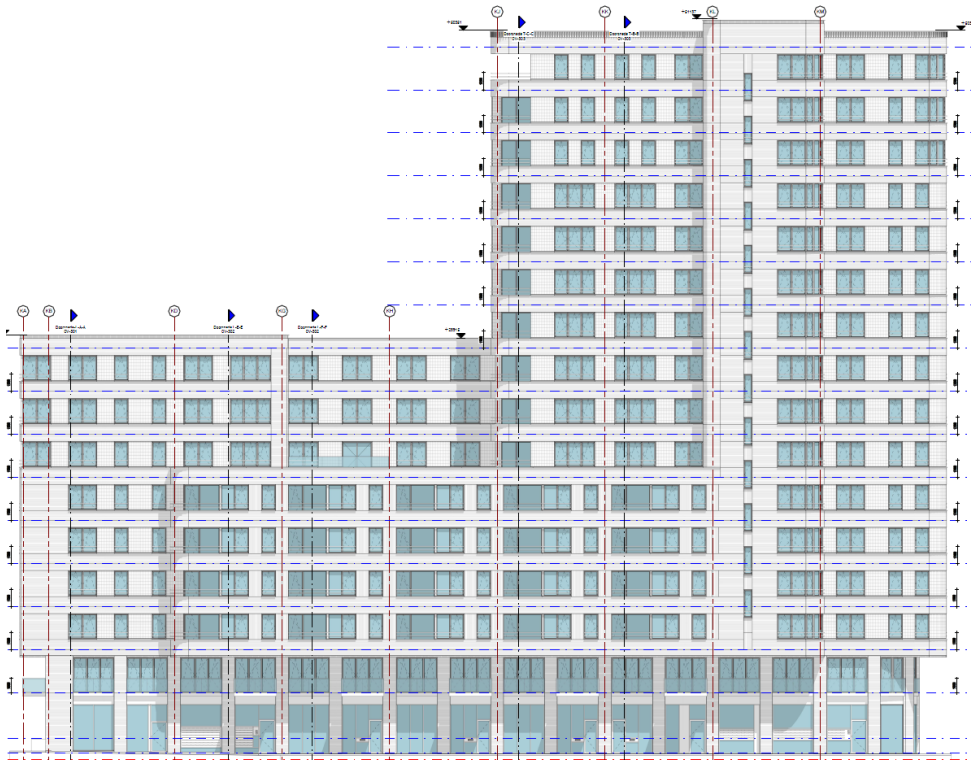
Blokken 2, 3 en 4 (KOW)

Het plan voor het oostelijke deel van de kavel voorziet in bebouwing in 4, 9 en 16 lagen. Het appartementengebouw aan de Jan van Galenstraat (blok 4) bestaat uit 9 bouwlagen met een

maximale bouwhoogte van 28,7 meter. De grondgebonden woningen aan de Laan van Spartaan (blok 2) bestaan uit 4 bouwlagen met een bouwhoogte van 13,7 meter. In blok 3 wordt een hoogteaccent met 50 en voor een deel met 52 meter gerealiseerd. De footprint van de toren bedraagt 513 m². De parkeervoorzieningen en de bergingen aan de binnenkant van de blokken bestaan uit 2 lagen (half verdiept) met een bouwhoogte van 4,2 meter. Op het dak van de parkeervoorziening bevindt zich een groene binnentuin. De 7 meter brede inrit tot de parkeervoorziening bevindt zich aan de grens van blokken 2 en 3.



Afbeelding: Gevelaanzicht blok 4 langs de Jan van Galenstraat (boven) en blok 3/4 Rinus Michelslaan (onder)



Het programma van dit deel van de kavel bestaat uit 182 woningen, waarvan 172 gestapeld. Op de begane grond van blok 4 voorziet het plan in 404 m² aan commerciële ruimte, fietsenstallingen voor 104 fietsen en bergingen.

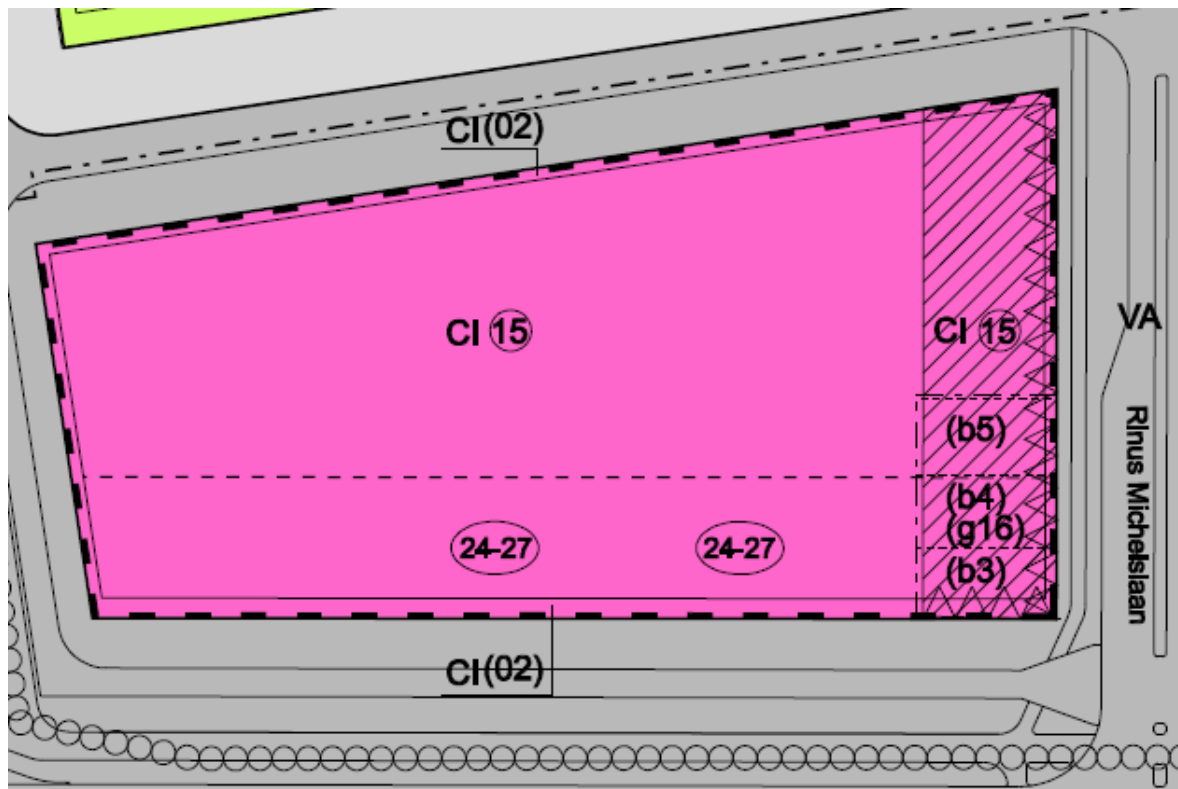
Parkeren

Aan de binnenkant van het middenkavel bevinden zich in totaal 178 parkeerplaatsen.

3. PLANOLOGISCH KADER

3.1 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan Laan van Spartaan, vastgesteld op 4 juli 2007 door de deelraad van het voormalige stadsdeel Bos en Lommer.



Afbeelding: uitsnede vigerend bestemmingsplan

De gronden van het projectgebied zijn bestemd voor Centrumdoeleinden I (CI). De aangrenzende gronden zijn bestemd voor Verkeersareaal (VA).

Toegelaten functies

De voor 'Centrumdoeleinden I' (artikel 7) aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen met inbegrip van aan huis gebonden beroepen. In totaal mogen ten hoogste 490 woningen met een bruto vloeroppervlak (bvo) van 55.000 m² binnen deze bestemming gerealiseerd worden. Daarnaast zijn hier maatschappelijke voorzieningen en recreatieve doeleinden met een bvo van 37.000 m² toegestaan. Ook zijn ter plaatse bedrijven van categorie I en II van de bij het bestemmingsplan horende Staat van Inrichtingen toegestaan. Uitgezonderd zijn risicovolle bedrijven. Voor kantoren geldt een maximum bvo voor 'Centrumdoeleinden I en II' van in totaal 9.000 m². Voor detailhandel en consumentenverzorgende diensten geldt maximaal bvo van 250 m² per bedrijf met een totaal van 2.200 m². Seksinrichtingen en beluizen zijn niet toegestaan. Horecabedrijven zijn alleen van categorie I, III en IV van de Staat van Horeca-activiteiten toegestaan, waarbij geldt dat in totaal binnen de bestemmingen 'Centrumdoeleinden I en II' maximaal 4 vestigingen zijn toegestaan met een maximum bvo van 250 m² per vestiging en ten hoogste één vestiging met 1.500 m² binnen de bestemming 'Centrumdoeleinden I' één vestiging met een bvo van 500 m² in de bestemming 'Centrumdoeleinden II' is toegestaan.

Voor genoemde functies gelden de volgende maximale parkeernormen:

Wonen	1,2 parkeerplaatsen per woning
Maatschappelijke voorzieningen en horeca	4 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
Bedrijven/Kantoren/Detailhandel en consumentenverzorgende dienstverlening	1 parkeerplaats per 125 m ² bvo

Bouwregels

De gronden mogen bebouwd worden met gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemming Centrumdoeleinden I.

Ter plaatse van de aanduiding (g16) is een bijzondere regel voor dove gevels van toepassing (artikel 4). Deze geldt echter pas vanaf een bouwhoogte van 33 meter. Dat is hier niet aan de orde. Hetzelfde geldt voor de regeling in artikel 5 voor inpandige balkons (b3, b4, b5).

Langs de aanduiding "voorgevellijn" dienen de gebouwen aaneengesloten gebouwd te worden. Dat is hier het geval, ook bij de overgang van de blokken 2 en 3/1 en 5. Hier vormt de gebouwde parkeervoorziening de factor waardoor er sprake is van het aaneenbouwen van de diverse blokken. De gebouwde parkeervoorziening ligt goeddeels boven het maaiveld. De binnentuin bovenop deze parkeervoorziening wordt afgeschermd met muren. Op deze wijze vormen de blokken 1 t/m 5 inclusief de parkeervoorziening een aaneengebouwd geheel.

Voor de op het noorden gerichte voorgevels geldt dat deze mogen worden onderbroken door ten hoogste twee doorgangen per voorgevel, waarbij per doorgang een breedte van maximaal 5 meter is toegestaan.

Op de verbeelding is rond de hele kavel de aanduiding '(02) – overkraging opgenomen'. Hier dienen de gronden tussen peil en 6 meter boven peil onbebouwd te blijven (opmerking: in de regels wordt gesproken van de aanduiding (o2) in plaats van (02)).

Voor de gronden waar een minimale en maximale bouwhoogte geldt van 24 meter respectievelijk 27 meter, zoals dat hier aan de zuidrand van het bestemmingsvlak het geval is, geldt dat binnen het bouwblok de hoofdgebouwen met dezelfde bouwhoogte dienen te worden gebouwd. Daarnaast geldt voor de gronden waar een maximale bouwhoogte geldt van 15 meter, dat deze mag worden overschreden tot 18 meter mits het verschil tussen de bouwhoogte van de hoofdgebouwen van deze gronden en de hoofdbebouwing aan de Jan van Galenstraat ten minste 9 meter is. Dat betekent bij 18 meter een bouwhoogte van 27 meter langs de Jan van Galenstraat. Ter plaatse van de aanduiding "zone hoogteaccent" mag in afwijking van wat op de verbeelding is aangeduid voor een oppervlak van 470 m² de maximale bouwhoogte ten hoogste 51 meter bedragen. De maximaal toelaatbare bouwhoogte mag worden overschreden door dakterrassen, mits deze zijn gelegen op ten minste 2 meter uit de voor- en achtergevel of door dakterrasafscheidings, mits deze niet hoger zijn dan 1,20 meter gemeten vanaf het hoofdgebouw.

Tenslotte geldt voor parkeerplaatsen dat deze zodanig gebouwd moeten worden, dat deze niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.

Artikel 17 voorziet in algemene vrijstellingsbevoegdheden. Zo kan het bevoegd gezag afwijken van de in de regels aangegeven maten (waaronder percentages). De marge is hierbij maximaal 10 %. Dit artikel biedt onder anderen ook de mogelijkheid bebouwingsgrenzen met ten hoogste 2 meter te overschrijden ten behoeve van de bouw van

bordessen, buitentrappen, erkers, balkons, galerijen, luifels, lift- en trappenhuisen en andere ondergeschikte delen van gebouwen.

3.1.1 Ontwerp bestemmingsplan Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan

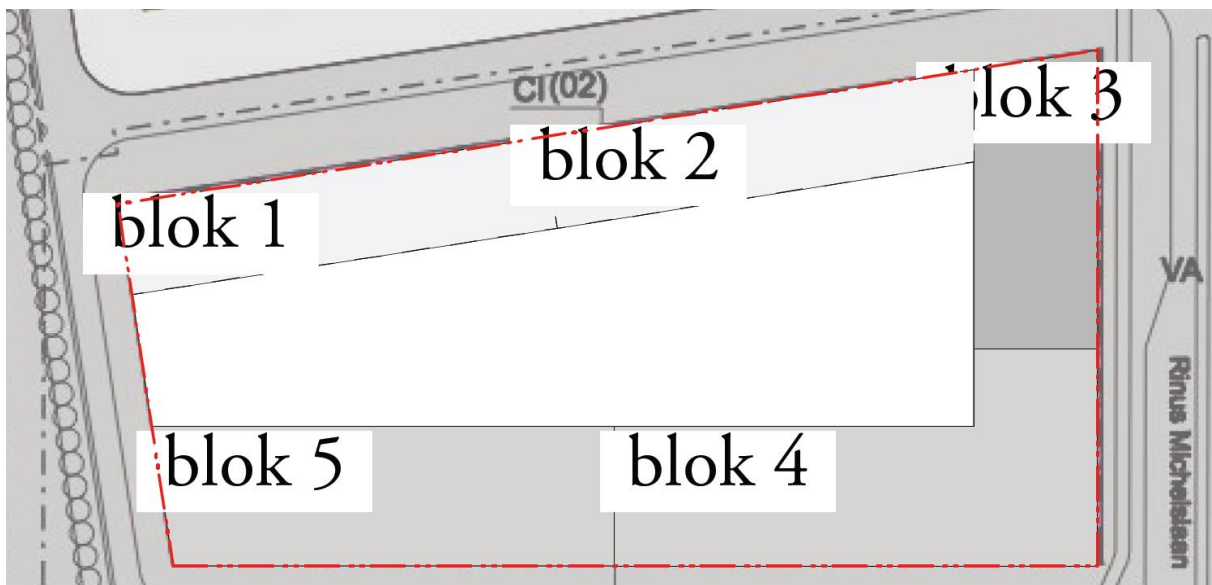
Voor de Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het ontwerp hiervan is in januari 2018 gepubliceerd. Het is nog niet bekend wanneer dit nieuwe bestemmingsplan vastgesteld gaat worden.

3.2 Afwijkingen van het bestemmingsplan

Hierna wordt het stedenbouwkundig plan getoetst aan het bestemmingsplan Laan van Spartaan uit 2007.

Het project voorziet in 319 woningen. De reeds ingediende plannen voor de westkavel voorzien in 361 woningen en op de oostkavel zijn reeds 84 woningen gerealiseerd. Hierdoor wordt het maximum aantal toegestane woningen voor deze bestemming (490) ruim overschreden.

Het niet-woon programma is in het onderhavige project en in de andere projectdelen beperkt. De westkavel voorziet in 137 m² bedrijfsruimte en de oostkavel in diverse voorzieningen met een oppervlak van rond 900 m². Met de in het onderhavige project voorziene commerciële ruimte met een omvang van rond 600 m² zal het maximum van 2.200 m² detailhandel en consumentenverzorgende diensten niet worden overschreden. Daarnaast zijn ook maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en recreatieve doeleinden conform het bestemmingsplan denkbaar. In het nieuwe bestemmingsplan worden voor de commerciële ruimten en de overige niet woonfuncties de bestaande planologische rechten overgenomen. Dit betekent dat de beoogde en hiervoor genoemde niet-woonfuncties zijn toegestaan.



Afbeelding: Overzicht blokken 1 t/m 5

Blok 1

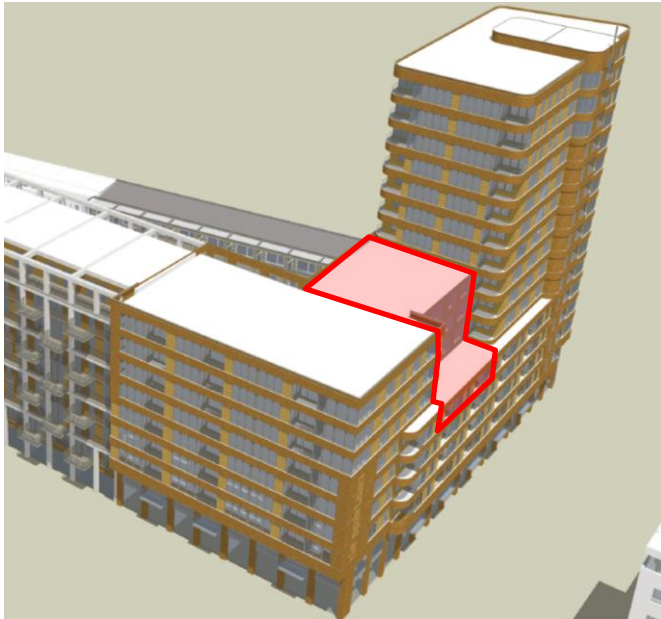
Blok 1 past binnen de kaders van het bestemmingsplan.

Blok 2

Blok 2 past met uitzondering van de te brede inrit binnen de kaders van het bestemmingsplan.

Blok 3

Dit bouwblok wijkt aan de zuidrand af van het bestemmingsplan, omdat hier de maximale bouwhoogte van (in deze situatie) 18 meter met 10,7 meter wordt overschreden (zie rode markering in volgende afbeelding).



Overschrijding maximale bouwhoogte

Voor de realisatie van het hoogteaccent kan voor de overschrijding van de bouwhoogte met 52 meter en de overschrijding van de maximaal toegestane footprint gebruik gemaakt worden van artikel 17.

Blok 4

De bebouwing van blok 4 past bij toepassing van artikel 17 (de verruiming van de bouwhoogte met maximaal 10%) binnen de kaders van het bestemmingsplan. Een deel langs de Rinus Michelslaan overschrijdt echter de maximaal toegestane bouwhoogte met 10,7 meter (zie voorafgaande afbeelding). Deze overschrijding is ruimer dan 10%. Daarnaast zijn de balkons op de eerste verdieping in de zuidgevel tussen stramien K02 en K11 in strijd met artikel 7 lid 4 d, waar ter plaatse van de aanduiding O2 de gronden tussen peil en 6 meter boven peil onbebouwd moeten blijven. De balkons hangen hoog genoeg zodat de vrije doorgang van het verkeer eronder gewaarborgd blijft. Het gebruik voor het verkeer is toegestaan in de bestemming Centrum waar de balkons zich bevinden.

Blok 5

Blok 5 past bij toepassing van artikel 17 (de verruiming van de bouwhoogte met maximaal 10%) langs de Jan van Galenstraat qua bouwhoogte binnen de kaders van het bestemmingsplan. Op de hoger gelegen verdiepingen van de zuidgevel (tussen stramien S01 en S11) worden echter de bebouwingsgrenzen door de overstekken overschreden. Daarnaast is de bebouwing op de begane grond en de eerste verdieping in de zuidgevel tussen stramien S01 en S11 in strijd met artikel 7 lid 4 d, waar ter plaatse van de

aanduiding O2 de gronden tussen peil en 6 meter boven peil onbebouwd moeten blijven. De balkons hangen hoog genoeg zodat de vrije doorgang van het verkeer eronder gewaarborgd blijft. Ook hier laat de bestemming het gebruik voor het verkeer al toe.

Conclusie

De plannen wijken in eerste instantie op een aantal punten af van het bestemmingsplan. Met toepassing van artikel 17 kunnen de meeste overschrijdingen in principe met een binnenplanse afwijking gerealiseerd worden. Omdat er toch een uitgebreide wabo-afwijkingprocedure doorlopen dient te worden, worden de andere (binnenplanse) afwijkingen hierin meegenomen. Het gaat hierbij om de volgende afwijkingen:

- Overschrijding van de bouwhoogte van blokken 3, 4 en 5 met 1,7 meter;
- Plaatselijke overschrijding van de bouwhoogte van blokken 3 en 4 met 10,7 meter (zie vorige afbeelding);
- Overschrijding van de bouwhoogte van het hoogteaccent met 1 meter;
- Plaatselijke beperkte overschrijdingen van bestemmings/bouwgrenzen van blokken 4 en 5;
- Overschrijding van het toegestane oppervlak van het hoogteaccent in blok 3 met 40 m²;
- Overschrijding van de maximaal toegestane breedte van een intrit met 2 meter;
- Overschrijding van het maximum aantal woningen met 274 woningen.

3.3 Procedure

Om het project te kunnen realiseren wordt een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan aangevraagd. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is hiervoor van toepassing. Conform artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is hierbij een uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

De uitgebreide voorbereidingsprocedure kent doorgaans een doorlooptijd van 26 weken en kan eenmaal worden verlengd met zes weken. Hiervoor dient een goede ruimtelijke onderbouwing, zoals de nu voorliggende, te worden aangeleverd.

De uitgebreide voorbereidingsprocedure houdt in dat voordat een bestuurlijk besluit wordt genomen door de vergunningverlenende instantie het ontwerp van dat besluit eerst ter visie wordt gelegd waarbij iedere belanghebbende de mogelijkheid heeft om een zienswijze in te dienen. Bij het definitieve besluit dient inhoudelijk te worden ingegaan op de ingediende zienswijzen. Na het definitieve besluit is het voor iedere belanghebbende mogelijk om direct beroep in te stellen bij de bestuursrechter en eventueel hoger beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

4. Beleidskader

4.1 Europees en rijksbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. 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, zijn daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als 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.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte

onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 aangevuld. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Het nu voorliggende project gaat uit van het behoud van het bestaande groen en waterlopen. In hoofdstuk 5.6 wordt nader ingegaan op het wateraspect van het onderhavige project.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De Provinciale Ruimtelijke Verordening is op 3 februari 2014 opnieuw vastgesteld, maar dit betreft een 'beleidsarme' wijziging van de verordening, wat wil zeggen dat er inhoudelijk geen significante wijzigingen zijn vastgesteld. Op 28 september 2015 werd een wijziging van de PRV vastgesteld. De wijzigingen hadden betrekking op het toepassingsbereik van de PRV, detailhandel, meerlaagse veiligheid, Ruimte-voor-Ruimte, landschap (bufferzones) en landbouw. Nieuwe wijzigingen zijn wenselijk en noodzakelijk, om de PRV actueel, correct en eenduidig te houden. Daarom hebben GS op 24 november 2015 besloten de PRV in 2016 en 2017 in verschillende ronden te wijzigen en deze wijzigingsvoorstellen aan PS voor te leggen.

De eerste ronde in 2016 betreft regels voor opstellingen voor het opwekken van zonne-energie in het landelijk gebied, in verband met de grote behoefte aan duidelijkheid over de ruimtelijke mogelijkheden hiervoor. De op die onderwerpen gewijzigde PRV is in werking sinds 22 juli 2016. Bij de tweede ronde gaat het met name om de afstemming van de PRV met de Ladder van Duurzame Verstedelijking (uit het Besluit ruimtelijke ordening van het Rijk van oktober 2012).

Van 10 juni tot en met 21 juli heeft een ontwerpwijziging van de PRV in het kader van afstemming met de Ladder voor Duurzame verstedelijking en de mogelijkheden van woningbouw in stedelijk gebied in relatie tot de 20 Ke-contour van Schiphol ter inzage gelegen.

Bestaand bebouwd gebied

Conform artikel 9 van de Verordening is “bestaand bebouwd gebied” (BBG) de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.". Ter plaatse van de projectlocatie is op grond van het vigerende bestemmingsplan bebouwing toegestaan en de planlocatie is daarmee onderdeel van het “bestaand bebouwd gebied”. De voorliggende omgevingsvergunning is daarmee in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Een groot deel van de benodigde woningen worden via transformatie gerealiseerd. Dat kan de transformatie van bestaande gebouwen zijn of de transformatie van gebieden door (sloop en) nieuwbouw. Transformatie betekent vooral het meer mengen van functies, maar soms ook verplaatsing van bedrijven, sportterreinen en volkstuinen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren. Dit complex strijdt om de schaarse stedelijke ruimte. Onder druk van deze strijd transformeert een aantal gebieden in de stad naar een meer gemengd stedelijk milieu. Hierbij kan meteen geprofitteerd worden door verbeteringen van verouderde aansluitingen, infrastructuur en te krap gedimensioneerde watersystemen.

Een voorbeeld van transformatie is een plek als de Laan van Spartaan, van monofunctioneel sportcomplex naar intensiever gebruik van minder sportvelden met nieuwe bebouwing daar omheen.

De nu voorziene ontwikkeling van vooral kleinere woningen en kleinschalige commerciële voorzieningen past binnen de visie.

Koers 2025

Op 14 september 2016 is de 'Koers 2025' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van de woningen binnen dit project reeds mogelijk, alleen worden door de realisatie van kleinere woningen gelijktijdig meer woningen gerealiseerd. De behoefte is juist groot voor kleinere en betaalbare woningen. Het project voorziet in deze behoefte aan extra betaalbare woningen binnen de stadsgrenzen.

Amsterdamse woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 25 acties tot 2025. Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Er is een doorberekening gemaakt van de woningvoorraad en de woningbehoefte in 2025. Hieruit blijkt dat in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad bestaat uit gereguleerde huurwoningen. Anders dan de huidige voorraad gereguleerde huurwoningen, is er nu al een tekort aan middeldure huurwoningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose naar 9% in 2025. Door deze groei komt de voorraad meer in de buurt van de behoefte (11%).

Uitgangspunten en acties

De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Als de woningvoorraad beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen. Een te dure huurwoning, een te goedkope huurwoning, een te kleine huurwoning of juist veel te groot: in 2025 komt dit veel minder voor dan nu. Bij goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. In 2025 hebben woningen minder achterstallig onderhoud en zijn gezonder, veiliger en comfortabeler om in te wonen. Bewoners worden ondersteund bij problemen met hun woning.

Spelregels voor woningbouwprogrammering

De meest in het oog springende actie uit de Woonagenda 2025 is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Het college van B&W heeft spelregels vastgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten. Deze regels zijn niet van toepassing omdat reeds eerder bindende afspraken over het programma zijn gemaakt in de realisatie overeenkomst.

Nota Parkeernormen Auto

Voor het onderhavige project gelden de parkeernormen uit het geldende bestemmingsplan. Op basis hiervan werden nadere afspraken in de realisatie overeenkomst vastgelegd. Hierin is bepaald dat voor de vrije sectorkoopwoningen minimaal 0,6 parkeerplaatsen per woning gerealiseerd moeten worden. Daarnaast dienen 0,2 parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd te worden. Voor bedrijfsruimten geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Verder is in de overeenkomst vastgelegd, dat 97 bestaande parkeerplaatsen onder het reeds gerealiseerde ROC-kavel bestemd zijn voor bewonersparkeerplaatsen van de middenkavel.

Op 7 juni 2017 is de “Nota Parkeernormen Auto” vastgesteld door de gemeenteraad. Dit beleid vervangt de parkeernota's van de stadsdelen alsmede het Locatiebeleid 2008. Het parkeerbeleid is op 1 juli 2017 in werking getreden. Op basis van dit beleid is het (conform de realisatie overeenkomst) niet mogelijk om als bewoner of als gebruiker van de commerciële ruimte een parkeervergunning aan te vragen om in de openbare ruimte te parkeren. Het grotere woningaantal betekent daarom niet dat er ook een grotere parkeerdruk op straat ontstaat.

In het kader van de voorliggende vergunningaanvraag is een parkeeronderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 5.1).

4.4 Stadsdeelbeleid

Huizen in West, woonvisie voor stadsdeel West 2012-2016

De Stadsdeelraad heeft op 22 mei 2012 de woonvisie van stadsdeel West “Huizen in West” vastgesteld. Deze woonvisie biedt een overzicht van ambities, inzet en resultaatdoelstellingen voor stadsdeel West. In de woonvisie is vastgelegd dat het stadsdeel voor de volgende prioriteiten kiest:

- *Diversiteit op wijkniveau en voldoende woningen voor lage en middeninkomens*
Binnen stadsdeel West kunnen verschillende typen huishoudens en inkomensgroepen een plek vinden. Diversiteit draagt bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van het stadsdeel. Het stadsdeel wil dat voor verschillende huishoudens in verschillende fasen van hun wooncarrière binnen West woningen aanwezig zijn. Hierbij willen wij de huisvestingsmogelijkheden van met name de lagere en middeninkomensgroepen versterken.
- *Kwaliteit woningvoorraad is beter en meer duurzaamheid*
Naast genoeg menging gaat het ook om kwaliteit en duurzaamheid van woningen. Het stadsdeel streeft naar woningen en woonbuurten met een goede uitstraling. West heeft relatief oude woningen en de kwaliteit is wisselend. Daarom werkt het stadsdeel op dit moment aan een actieprogramma ‘Duurzaam Wonen’ waar bewoners maximaal worden verleid extra maatregelen te nemen om hun woning kwalitatief te verbeteren en duurzamer te maken.

Het project zorgt voor meer diversiteit in het woningaanbod. Er is tevens nog steeds een grote behoefte aan woningen in Amsterdam en de gehele metropoolregio, zie hiervoor paragraaf 5.11. De nu geplande bouw van woningen geeft daardoor invulling aan het woonbeleid van gemeente Amsterdam en het stadsdeel.

5. OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Verkeer en parkeren

Door het onderhavige project wordt het maximum aantal woningen uit het bestemmingsplan overschreden. Deze overschrijding kan invloed op de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte van het project hebben. Daarom is door onderzoeksbureau BVA Verkeersadviezen een verkeers- en parkeeronderzoek (en een aanvullende oplegnotitie) uitgevoerd (zie bijlage).



Afbeelding: Tweerichtingsverkeer

In het verkeerskundige onderzoek is de parkeervraag vastgesteld welke vervolgens is vergeleken met het in de plannen opgenomen aanbod. Daarnaast is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend en is bepaald welke consequenties de verkeersgeneratie heeft op afwikkelbaarheid van de kruispunten in de directe omgeving.

Parkeervraag auto

In het bestemmingsplan zijn de volgende maximale parkeernormen vastgesteld:

Wonen	1,2 parkeerplaatsen per woning
Maatschappelijke voorzieningen en horeca	4 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
Bedrijven/Kantoren/Detailhandel en consumentenverzorgende dienstverlening	1 parkeerplaats per 125 m ² bvo

In het parkeeronderzoek is parkeervraag vastgesteld aan de hand parkeernormen uit lokaal verkeersbeleid ("Parkeernota 2012-2020, Stadsdeel West" en het "Locatiebeleid 2008"). De

parkeernormen die de gemeente Amsterdam, stadsdeel west in de vastgestelde parkeernota heeft opgenomen liggen onder de landelijke kencijfers. Hieraan liggen meerdere redenen ten grondslag, waaronder het lagere autobezit in stadsdeel west. De aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen (hoogwaardig OV) op steenworp afstand van het plangebied, maakt het gerechtvaardigd uit te gaan van de minimale parkeerkencijfers.

Voor het onderhavige project is de volgende parkeerbehoefte berekend:

t.b.v. bezoekers

	norm	aantal app	parkeerplaats
Westkavel	0,1	361	36
Middenkavel	0,2	319	64
Totaal			100

In openbaar gebied	39
Te realiseren Middenkavel	61

t.b.v. bewoners

Westkavel			0 (op Westkavel)
Commercieel			5
Middenkavel	0,6	319	191
Totaal			196

Inzet parkeerplaatsen onder ROC **97** (BPD heeft de beschikking over deze plaatsen en kan deze verkopen)

Totaal te realiseren op Middenkavel **160**

De totale parkeerbehoefte bedraagt 257 parkeerplaatsen. Hiervoor kunnen 97 parkeerplaatsen in de bestaande parkeergarage onder het ROC benut worden, zodat nog 160 parkeerplaatsen nodig zijn. Het project voorziet in 178 parkeerplaatsen, zodat geconcludeerd kan worden dat er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

In de realisatie overeenkomst is mede op basis hiervan het volgende opgenomen over het parkeren. Voor de vrije sectorkoopwoningen geldt een norm van minimaal 0,6 parkeerplaatsen per woning en 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Voor bedrijfsruimten geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Verder is in de overeenkomst vastgelegd, dat 97 bestaande parkeerplaatsen onder het reeds gerealiseerde ROC-kavel bestemd zijn voor bewonersparkeerplaatsen van de middenkavel.

Fietsparkeren

De plannen voorzien in voldoende fietsplekken. In het deel van KOW worden 104 fietsplekken in lage fietsrekken gerealiseerd. Voor het deel van Studioninedots worden in totaal 279 fietsplekken gerealiseerd. In totaal dus 383 fietsplekken (zie bijlage). Dat is meer dan op basis van het beleid van Amsterdam is vereist.

Verkeersgeneratie

Aangezien er geen lokaal beleid is ten aanzien van kencijfers voor de verkeersgeneratie, zou in principe uit kunnen worden gegaan van de landelijke normen. Zoals eerder benoemd bestaat er een verband tussen de parkeervraag en de verkeersgeneratie. Het is niet logisch als voor de verkeersgeneratie uit wordt gegaan van de landelijke richtlijnen terwijl dat bij het bepalen van de parkeervraag niet is gedaan. Dit zou een overschatting van het aantal ritten

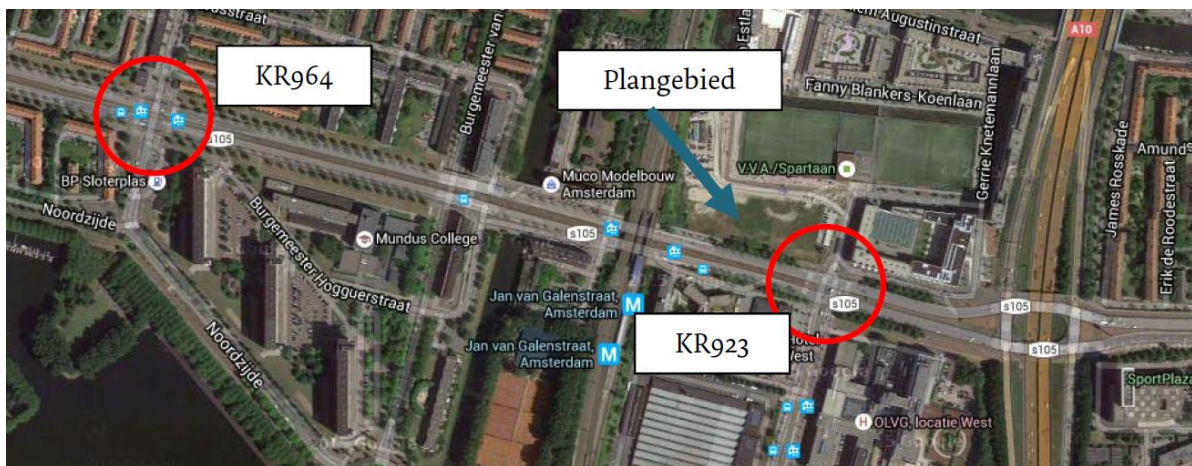
dat het plangebied genereerd tot gevolg hebben, omdat de verkeersgeneratie lager ligt dan het landelijke gemiddelde. In deze situatie zijn de kencijfers naar beneden bijgesteld.

Als de kencijfers worden toegepast op de voorgenomen invulling van het plangebied dan bedraagt de totale verkeersgeneratie maximaal 1.200 ritten (motorvoertuigen) per etmaal.

Verkeersafwikkeling

Om te bepalen wat de invloed is van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling van het plangebied, zijn als eerste de kruispunten Kr923 en KR964 conform de huidige situatie doorgerekend. De fasering en de intensiteiten zijn gebaseerd op die zoals aangeleverd door de gemeente Amsterdam (starre regeling). Gezien de afwikkelproblemen die zich voordoen in de huidige situatie is vervolgens gekeken in hoeverre de regeling nog geoptimaliseerd kan worden, zonder fysieke aanpassingen aan het kruispunt uit te voeren.

De gemeente Amsterdam stelt eisen aan de afwikkelkwaliteit op kruispunten binnen de stad. Rekening houdend met deze kwaliteitseisen (maximale gemiddelde verliestijd per voertuig en verzadigingsgraad) kan worden geconcludeerd dat met de huidige verkeersregeling de verkeersafwikkeling in de huidige situatie zeker voor het kruispunt Jan van Galenstraat met de Jan Tooropstraat onvoldoende is.



Afbeelding: kruispunten analyse verkeersafwikkeling

KR923: S105 – Jan Tooropstraat – Rinus Michelslaan

De linksafslaande beweging vanaf de S105 in de richting van de Rinus Michelslaan en de linksafslaande beweging vanaf de S105 richting de Jan Tooropstraat voldoen in de huidige situatie niet aan de gestelde eisen. Zowel de maximale gemiddelde verliestijd per richting als de verzadigingsgraad wordt overschreden. Oorzaak van deze knelpunten is het feit dat beide bewegingen een aanzienlijke hoeveelheid gemotoriseerd te verwerken krijgen van tussen de 200 en 400 motorvoertuigen in het spitsuur. Mede gelet op de omvang van het linksafslaande verkeer wordt de huidige verkeersregeling als onvoldoende aangemerkt. De regeling kan dusdanig worden aangepast dat zonder fysieke maatregelen aan het kruispunt, de afwikkelkwaliteit sterk toeneemt en daarmee voldoet aan de kwaliteitseisen. Dit kan worden bewerkstelligd door het wijzigen van de cyclustijden en de fasenvolgorde. In de situatie met ontwikkeling zijn op dezelfde richtingen problemen geconstateerd als in de huidige situatie, waarbij de problemen logischerwijs wel toenemen. Er ontstaan geen nieuwe afwikkelproblemen die aan de planontwikkeling toe te schrijven zijn.

In de situatie waarin de regeling is geoptimaliseerd voldoen alle richtingen voor alle modaliteiten aan de kwaliteitseisen.

KR964: S105 – Burgemeester Rendorpstraat - Noordzijde

Ook op dit kruispunt zijn er in de huidige situatie met de huidige verkeersregeling in de ochtend- en avondspits afwikkelproblemen. Deze doen zich voor op de oostelijke arm van het kruispunt (burgemeester Roëllstraat). Hetzelfde geldt voor de gecombineerde rechtdoor en linksaf richting op de Noordzijde. De problemen met de verkeersafwikkeling die in de huidige situatie zijn geconstateerd, doen zich logischerwijs op dit kruispunt ook voor in de situatie met ontwikkeling. Er ontstaan ook hier echter geen nieuwe knelpunten ten opzicht van de huidige situatie. De huidige knelpunten verergeren minimaal.

Eindconclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de planontwikkeling tot gevolg heeft dat de verkeersafwikkeling op beide kruispunten wel verslechterd, maar het gaat hierbij om bestaande problemen. Deze worden veroorzaakt door de strakke regeling van de verkeerslichten. De problemen verdwijnen indien de kruisingen van een goede regeling worden voorzien. Fysieke aanpassingen zijn niet nodig. Er ontstaan geen nieuwe knelpunten ten aanzien van de verkeersafwikkeling ten gevolge van de planontwikkeling.

5.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitseisen

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat ondermeer bij het verlenen van omgevingsvergunningen, waarbij toepassing wordt gegeven aan artikel 2.12, eerste lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, moet worden getoetst aan de grenswaarden.

De gevolgen van een ruimtelijk besluit voor de luchtkwaliteit hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan dan wel de bestaande toestand. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto, bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen. Voor de bouw van kantoren geldt bij één ontsluitingsweg een bedrijfsploeroppervlak van 100.000 m² en bij twee ontsluitingswegen geldt een bedrijfsploeroppervlak van 200.000 m².

De verkeersaantrekkende werking van het project zal geringer zijn dan door de hiervoor genoemde woningaantallen, waardoor het project als 'niet betekende mate' aangemerkt kan worden.

Het gemeentelijke Programmabureau Luchtkwaliteit werkt bovendien aan de uitvoering van maatregelen om de lucht in Amsterdam te verschonen. Deze maatregelen zijn in 2011 vastgesteld met het plan 'Schone Lucht voor Amsterdam'. Hierin presenteerde de gemeente Amsterdam als eerste gemeente de meest kostenefficiënte maatregelen die bijdroegen aan het doel op 1 januari 2015 te voldoen aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide. Het zwaartepunt van het programma lag, voor zowel inzet en middelen, op generieke verbetering van de luchtkwaliteit door de stimuleringsmaatregelen Elektrisch Vervoer en Euro VI/6-diesel. In het bijzonder is de instelling van de milieuzone goederenvervoer van belang. Binnen de ring A10 mogen alleen vrachtauto's komen die voldoen aan bepaalde milieueisen. In 2013 zijn de eisen verder aangescherpt naar minimaal Euro IV-motoren.

De Amsterdamse maatregelen zijn onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin werken lokale en regionale overheden en de Rijksoverheid samen om tijdig aan de normen voor de luchtkwaliteit te voldoen. De afgelopen jaren lag de prioriteit bij generieke maatregelen: maatregelen die de luchtkwaliteit op zoveel mogelijk locaties, en daarmee het meest duurzaam, verbeteren. Het Amsterdamse programma ligt grotendeels op schema. Bovendien blijkt uit metingen van de GGD dat de lucht in Amsterdam ook echt schoner wordt. Zeker op die stoffen die aangetoond slecht zijn voor de gezondheid.

Gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is de AMvB gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen. Woningen zijn geen gevoelige bestemming als bedoeld in deze regelgeving. In het onderhavige plangebied worden dus geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die liggen binnen de invloedssfeer van snelwegen en provinciale wegen.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld'. Op basis daarvan zijn gevoelige bestemmingen ook niet toegestaan binnen 50 meter langs drukke (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) binnenstedelijke wegen. Onder de gevoelige bestemmingen vallen bijvoorbeeld scholen en bejaardentehuizen. Woningen zijn geen gevoelige bestemming als bedoeld in deze regelgeving.

5.3 Geluid

De projectlocatie is gelegen tussen de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk-Schiphol en de Ringweg A10-West. De locatie wordt aan de zuidzijde begrensd door de Jan van Galenstraat. Bij de vaststelling van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Laan van Spartaan' is tevens een Besluit Hogere Grenswaarden genomen. De in dit besluit genoemde woningaantallen zijn niet toegespitst op de huidige planontwikkeling. Voor 15 woningen geldt dat deze niet passen binnen de vastgestelde hogere waarden. Dit betreft 15 woningen op de 10e t/m 15e verdieping van de woontoren van KOW (blok 3F van KOW Architecten). De woningen die vanwege gebouwhoogte afwijken van het bestemmingsplan betreffen 13 woningen op de 5de verdieping tot en met 8ste verdieping. Het is daarom nodig om in het kader van deze Wabo-afwijkingsprocedure opnieuw een hogere waardenbesluit te nemen.

Daarom is in april 2017 door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. N.a.v. het TAVGA overleg van 6 juni 2017 en 16 november 2017 is het onderzoek op 27 november conform het uitgebrachte advies aangepast (zie bijlage). In het vigerende bestemmingsplan is een Besluit Hogere Grenswaarden genomen. De in dit besluit genoemde woningaantallen zijn niet toegespitst op de huidige planontwikkeling. Tevens wijkt

de gebouwhoogte voor een deel van het gebouw af van het bestemmingsplan, in dit gebouwdeel worden 14 woningen gerealiseerd. Totaal zijn van 29 woningen de geluidbelastingen onderzocht. In het onderzoek is een overzicht gegeven van het plan en is ingegaan welk gedeelte van het plan past binnen het eerder genomen hogere waardenbesluit. Vervolgens zijn de geluidbelastingen op het overige deel van het plan inzichtelijk gemaakt. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Stedelijk gebied: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 63 dB;
- Buitenstedelijk gebied (A10): voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 53 dB;
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat het nodig is om voor de totaal 29 woningen van KOW (blok 3F/3G) aanvullende hogere waarden vast te stellen:

Jan van Galenstraat:	55 dB L_{den} voor 20 woningen;
A10:	53 dB L_{den} voor 16 woningen;
Spoorweglawaai:	60 dB L_{den} voor 20 woningen;
Metrolijn 50:	49 dB L_{den} voor 8 woningen.

Voor de woningen waarvoor aanvullende hogere waarden noodzakelijk zijn, geldt dat aan de eis van een geluidluwe gevel kan worden voldaan door de buitenruimte te voorzien van een gesloten borstwering van minimaal 0,7 meter + vloer in combinatie met een daarachter gelegen spuivoorziening (laag raam, maximale hoogte van 0,7 meter + vloer). Voor de woningen die zijn gelegen tussen as KG-KJ, op de 5^e tot en met de 8^e verdieping aan de straatzijde geldt dat de geluidluwe zijde aanwezig is in de nis van het gebouw.

Met betrekking tot de sportvelden ten noorden van de projectlocatie is reeds in het bestemmingsplan rekening gehouden en is de situatie voor aanvaardbaar bevonden. De bebouwing komt nu niet dicht bij de sportvelden, zodat eerdere conclusie nog steeds van toepassing is.

5.4 Externe veiligheid

De projectlocatie valt binnen de invloedssfeer van een transportroute van gevaarlijke stoffen, de rijksweg A 10. Daarom is door onderzoeksbureau AVIV een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (zie bijlage). Het externe veiligheidsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over de A10-West is berekend voor de bestaande en de toekomstige situatie. In het vervolg worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone (plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}) gemeten vanaf het midden van de A10-West is gelijk aan 0 meter. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van het onderhavige project.

Groepsrisico

Het groepsrisico is groter dan de oriëntatiewaarde. Door de ontwikkeling van het project is er geen toename van het groepsrisico. Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. In het Bevt is aangegeven dat deze verantwoording niet hoeft te worden gedaan als het groepsrisico kleiner blijft dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde of als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft. Omdat het groepsrisico in dit geval groter is dan de oriëntatiewaarde,

is een volledige verantwoording groepsrisico vereist. Alle onderdelen van de groepsrisicoverantwoording dienen te worden vermeld.

Plasbrandaandachtsgebied

Volgens de Regeling Basisnet geldt voor de A10 ter hoogte van de projectlocatie een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het Project ligt echter op ruim 200 meter vanaf de A10-West en daarmee buiten het PAG.

5.5 Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de 'streefwaarde' overschrijdt.

Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld.

Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

In december 2015 is door onderzoeksbureau TAUW een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het beoogde gebruik. Verder wordt geconcludeerd dat er sprake is van een verontreiniging met asbest kleiner dan de interventiewaarde. Nader asbestonderzoek is dan ook niet nodig.

5.6 Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw' ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

De projectlocatie valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

Grondwater

Bij eventuele (her)inrichting dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijk vastgestelde grondwaternorm. Deze luidt:

- daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan;
- daar waar met kruipruimtes wordt gebouwd, geldt een norm van 0,90 meter.

Nieuw te bouwen ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd.

In december 2017 is door onderzoeksbureau Fugro een inventarisatie van de grondwaterstanden uitgevoerd (zie bijlage). Met het inrichtingsplan voor het "Middenkavel" wordt enkel niet voldaan aan de voorwaarde kruipruimteloze bouw. Op twee locaties zijn kruipruimten voorzien met een bodemniveau van NAP -0,42 meter en NAP -0,54 meter.

Om te beoordelen of voor deze kruipruimten een bodemafsluiting nodig is, is met Waternet afgesproken om op basis van de beschikbare grondwatergegevens en de verwachte grondwaterfluctuaties op de projectlocatie hierover een uitspraak te doen. Dit wordt als voorwaarde meegenomen bij de verdere ontwikkeling van de nieuwbouw.

Om inzicht te krijgen in de freatische grondwaterstand op de projectlocatie, zijn peilbuisgegevens verzameld. Er zijn grondwaterstanden gemeten boven de voorgenomen kruipruimtebodems. Er is contact opgenomen met Waternet waarmee de beschikbare informatie is doorgenomen en geanalyseerd. Hieruit is geconcludeerd dat de verwachte grondwaterfluctuaties boven de niveaus van de kruipruimten zullen voorkomen. Om grondwateroverlast in de kruipruimten te voorkomen is een bodemafsluiting in de kruipruimten nodig.

Hieronder de opmerkingen op de beschikbare gegevens die zijn meegenomen in de grondwateranalyse:

- De projectlocatie is nu onverhard en zal in de toekomst volledig verhard zijn. De gemeten grondwaterstanden worden hierdoor sterk beïnvloed (zullen in de toekomst dalen);
- De grondwaterstanden op de projectlocatie zijn gemeten boven de voorgestelde kruipruimtenniveaus;
- De grondwaterstanden zijn gemeten in de zomerperiode (relatief droog zie ook peilbuis D04305);
- Tijdens het opnemen van de grondwaterstanden is bemalen, waardoor de "werkelijke" grondwaterstanden mogelijk hoger kunnen zijn;
- Het beheerspeil van de drainage in de sportvelden ligt vermoedelijk rond het niveau van de voorgestelde kruipruimtebodems (voor de nog te bouwen "Middenkavel"), waardoor met deze drainage onvoldoende ontwatering bij de projectlocatie kan worden gerealiseerd.

Waterkwaliteit

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede bij de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (verduurzaamd hout), lood, (onbehandeld) zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Waterberging

Bij vergroting van het verhard oppervlak van meer dan 1.000 m² dient 10% van dit oppervlak aan extra oppervlaktewater te worden gerealiseerd. Dit extra water dient als bergingscapaciteit voor het versneld afvoeren van hemelwater op verhard oppervlak. Het onderhavige project voorziet niet in een toename van verharding ten opzichte van wat op grond van het hier geldende bestemmingsplan is toegestaan, waardoor compensatie niet aan de orde is.

Waterkering

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

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

Algemeen

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient sinds 1 januari 2012 bij het maken van ruimtelijke plannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een plangebied en daar conclusies aan verbinden die in een ruimtelijk plan of besluit verankerd worden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

Cultuurhistorie

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht.

Er bevinden zich geen Cultuurhistorische waarden in het gebied.

Archeologie Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van ruimtelijke plannen archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

Op 13 maart 2018 is door de gemeente Amsterdam afdeling Monumenten en Archeologie een archeologische waardestelling opgesteld (zie bijlage). Hierin wordt geconcludeerd dat er vanwege de geringe diepte van de ingreep volgens het geldende beleid geen archeologisch onderzoek plaats hoeft te vinden. Wel geldt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de verplichting om eventuele bodemvondsten te melden.

5.8 Flora en Fauna

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Daarmee zijn enkele wijzigingen in de beschermde soorten ingevoerd. Deze wet vervangt onder anderen de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming.

In de nieuwe Wet natuurbescherming is het zorgbeginsel aangescherpt. Bij het bouwbesluit dient te worden afgewogen wat de effecten zijn op soorten die vallen onder het zorgbeginsel. Voorafgaande en tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de soorten die vallen onder het zorgbeginsel van de Wet natuurbescherming. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuilen overwinteringsplekken voor dieren buiten het werkterrein intact te worden gelaten.

In december 2015 is door onderzoeksbureau Els & Linde een quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat zich binnen het plangebied geen planten- of diersoorten bevinden, die op grond van de Flora en Faunawet beschermd zijn. Het project heeft ook, door de aard en de omvang van de geplande ontwikkelingen, geen effect op de natura 2000 gebieden en Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied valt deels binnen de Ecologische structuur van Amsterdam. Een effect op dit gebied is niet uit te sluiten. De vastgestelde hoofdgroenstructuur en de Ecologische structuur zijn beleidsbepalend, maar vormen geen wettelijk toetsingskader.

In oktober 2017 is de quick-scan ecologie geactualiseerd (zie bijlage). De conclusie dat er geen beschermde soorten zijn aangetroffen of zijn te verwachten binnen het perceel is nog steeds actueel. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor beschermde soorten.

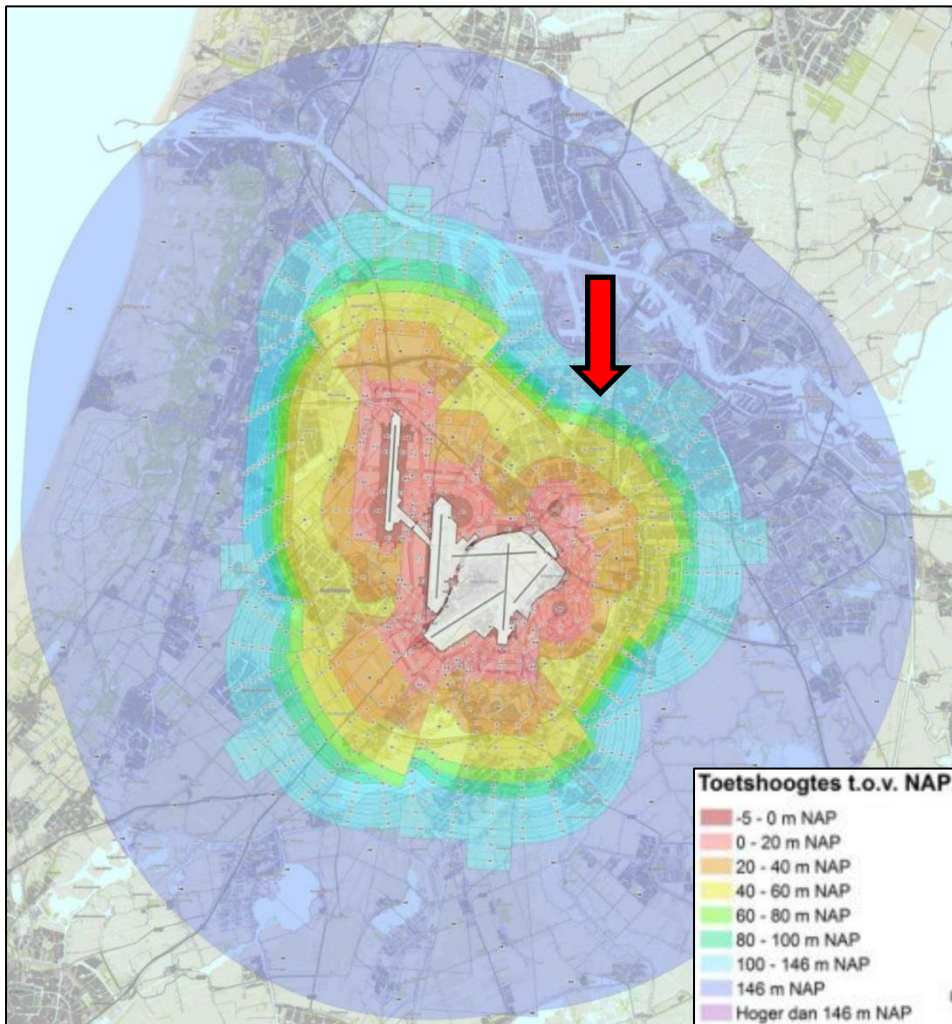
Geconcludeerd kan worden dat geen afdoend onderzoek nodig is. Er is ook geen ontheffing van de Flora en Faunawet, of een verklaring van geen bedenkingen nodig. Tenslotte is er ook geen vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig en er is geen afwijking van de ruimtelijke verordening Noord-Holland nodig.

5.9 Luchthavenindelingbesluit

Met ingang van 2 november 2015 is de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. van kracht. In het LIB is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen. De beperkingen voor de vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven concentraties vogels bevinden, die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen.

Onder vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik wordt verstaan:

- Industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.



Voor onderhavige projectlocatie geldt een hoogtebeperking van 100 meter. Verder gelden er geen beperkingen. De nu voorziene ontwikkeling is niet in strijd met het LIB. Er zijn geen belemmeringen voor het beoogde gebruik of de beoogde bouwhoogte.

Conclusie

Er gelden geen hoogtebeperkingen met betrekking tot vlieg- en communicatieverkeer.

5.10 Bezinning

Een bezonningsstudie (zie bijlage) heeft aangetoond, dat de nieuwbouw geen negatief effect op de bezinning van objecten in de omgeving heeft.

5.11 Ladder voor 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 behoefte. Uitgangspunt daarbij is benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied.

Het plan heeft betrekking op nieuwbouw in het stedelijk gebied van Amsterdam, waarbij 319 woningen en 490 m² aan commerciële ruimten gerealiseerd wordt. De beoogde functies zijn in beginsel functies die passend zijn in een stedelijk gebied als Amsterdam. Alle functies zijn op grond van het bestemmingsplan reeds toegestaan. Alleen neem het aantal woningen toe.

De handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking geeft aan dat hantering van de ladder beoogt dat er voldoende behoefte bestaat binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De behoefte bij een woonplan wordt bepaald door de confrontatie van de lange termijn prognose van de vraag naar woningen, met het woningaanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien. Naast kwantitatieve aspecten, kunnen ook kwalitatieve aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte. Bij woningen kan daarbij vooral worden gedacht aan specifieke woontypen, wooncategorieën en woonmilieus.

In Nederland zal de onderlinge samenhang tussen regio's in de toekomst vooral gezocht worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk om tegengewicht te bieden aan de concurrerende internationale regio's. De samenwerking in de metropoolregio in Amsterdam is hiervoor een voorbeeld, waarbij niet gezocht wordt naar onderlinge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten. Deze samenhang vertaalt zichzelf ook naar de woningmarkt. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer bekeken in zijn metropolitane context. Amsterdam en haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.

Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de periferie van de kernstad. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen, met name in het midden en hoge marktsegment.

In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Het project draagt bij aan de vraag vanuit de markt doordat er woningen in de middencategorie worden gerealiseerd.

De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is samen met de Stadsregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2016 van de provincie is voor de periode 2016-2020 een totale woningbehoefte van 59.000 woningen aangegeven voor Noord-Holland Noord en MRA. Voor de periode 2020-2030 bedraagt de totale behoefte 111.000 woningen voor de MRA. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Met het voorliggende project wordt

beoogd om 319 woningen te realiseren. Deze woningen passen in de urgente woningbouw- en versnellingsopgave voor de MRA. Met deze omgevingsvergunning wordt bijgedragen aan de woningbehoefte in de stad en de stadsregio.

5.12 Vormvrije MER-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije MER-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

De voorliggende omgevingsvergunning voorziet niet in nieuwe functies. Het bestemmingsplan maakt hier reeds woningen mogelijk. Het op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan maximum aantal woningen wordt met 274 woningen overschreden en vindt onder anderen een overschrijding van de bouwhoogte plaats. De overschrijding van het aantal woningen heeft alles ermee te maken dat door een gewijzigde marktsituatie extra behoefte is ontstaan voor kleinere woningen. Qua bouwvolumes zijn de afwijkingen dus gering, maar omdat de woningen kleiner worden, worden de aantallen groter. In het kader van deze grootstedelijke context is het effect op de omgeving beperkt. Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) zich niet voordoen en er sprake is van beperkte wijziging van een bestaand stedelijk ontwikkelingsproject. Het opstellen van een milieueffectrapportage is daarom niet nodig.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg artikel 3.1.1 Bro

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht juncto artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zal de ontwerp-omgevingsvergunning en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing aan relevante partners, zoals Waternet, worden toegezonden met het verzoek om, onder verwijzing naar artikel 3.6 van de Algemene wet bestuursrecht, binnen enkele weken te reageren.

Ter visie legging

Conform artikel 3.10 Wabo onder a zal ter voorbereiding van het besluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) worden gevolgd.

Daartoe zal de ontwerp-omgevingsvergunning met de bijbehorende stukken gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieplan

In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening zijn regels opgenomen ten aanzien van grondexploitatie. In artikel 6.12 lid 1 is daarbij bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat het om bouwplannen die betrekking hebben op:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

De in lid 1 opgenomen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan geldt o.a. niet indien het verhaal van kosten op een andere manier verzekerd is (zoals een vooraf afgesloten privaatrechtelijke overeenkomst).

Voor de ontwikkeling van onderhavige gronden is een anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente gesloten, namelijk de realisatie overeenkomst van 1 april 2016. Het verhaal van kosten is daarmee verzekerd en een exploitatieplan is hierdoor niet meer nodig.

Planschadeverhaal maakt onderdeel uit van de hiervoor genoemde anterieure overeenkomst. Een uitgevoerde planschade risico analyse (zie bijlage) heeft echter al uitgewezen dat er geen planschade door de onderhavige ontwikkeling verwacht kan worden.

De gronden worden door de gemeente bouwrijp opgeleverd.

6. Motivering en conclusie

Motivering

In het kader van de herontwikkeling van het gebied Laan van Spartaan is initiatiefnemer BPD Ontwikkeling BV van plan om het middenkavel van het ontwikkelgebied te ontwikkelen met diverse gestapelde en grondgebonden woningen, bedrijfsruimte en parkeerplaatsen op het binnenterrein.

Het plan wijkt op onderdelen af van het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden.

De afwijkingen hebben met name betrekking op het aantal woningen dat met 274 woningen wordt overschreden. Daarnaast zijn er nog een aantal overschrijdingen van de bouwregels.

De overschrijding van de woningaantallen heeft alles te maken met de geschiedenis van het project en de veranderde marktsituatie. Zo is er een immense vraag aan kleinere woningen voor alleenstaande, jongeren en studenten. Hierdoor kunnen binnen de beoogde bouwvolumes meer woningen gerealiseerd worden. Gezien het tekort aan kleinere en betaalbare woningen in de regio Amsterdam is dat wenselijk.

De bouwkundige afwijkingen zijn, zeker gezien de schaal van de bebouwing, gering van omvang.

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden.

Het voornemen is ook getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen past binnen het beleid.

Conclusie

Uit het voorafgaande is gebleken dat de nu voorziene afwijkingen nodig en wenselijk zijn. Verder is aangetoond dat het project geen negatieve effecten heeft en dat het past binnen het beleid. Er kan dus in het kader van goede ruimtelijk ordening een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend worden voor dit project.