

Ruimtelijke onderbouwing Postjesweg 175 te Amsterdam



Versie: Definitief
Datum: 8-10-2020

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Begrenzing projectlocatie	2
2.	Projectbeschrijving	3
3.	Toets aan het bestemmingsplan.....	9
3.1.	Geldende planologische regeling.....	9
3.2.	Toets aan bestemmingsplan	10
3.3.	Procedure.....	11
4.	Kaders	12
4.1.	Rijksbeleid.....	12
4.1.1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	12
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	12
4.1.3.	Nationale Omgevingsvisie (Novi, ontwerp)	13
4.1.4.	Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020	13
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	14
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid	14
4.2.2.	Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).....	15
4.2.3.	Metropoolregio Amsterdam (MRA).....	15
4.2.4.	Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP)	16
4.3.	Gemeentelijk beleid	17
4.3.1.	Structuurvisie Amsterdam 2040	17
4.3.2.	Koers 2025	18
4.3.3.	Amsterdamse woonagenda 2025	19
4.3.4.	Actieplan 'meer middeldure huur' en herijking voorwaarden	19
4.3.5.	Nota Parkeernormen Auto	20
4.3.6.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	21
4.4.	Conclusie.....	22
5.	Omgevingsaspecten.....	23
5.1.	Verkeer en parkeren.....	23
5.2.	Bodem.....	25
5.3.	Geluid.....	25
5.4.	Luchtkwaliteit	26

5.5.	Externe veiligheid	28
5.6.	Water	29
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	30
5.8.	Ecologie.....	30
5.9.	Milieuzonering.....	31
5.10.	Behoeftte	31
5.11.	Wind.....	34
5.12.	Bezonning	36
5.13.	Luchthaveninddelingsbesluit	36
5.14.	M.e.r.-beoordeling.....	36
6.	Uitvoerbaarheid.....	38
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	38
6.3.	Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	38
7.	Conclusie.....	38
8.	Bijlagen	39

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Maars Mailroad B.V. is van plan om 221 woningen te realiseren op de locatie van een voormalig kantoorpand aan de Postjesweg 175.

Hiertoe is besloten, omdat de locatie door de veranderende kantorenmarkt niet langer interessant is. Het kantoor is verouderd en toe aan vernieuwing. Ook is er een grote vraag naar woningen en verandert de omgeving van het pand steeds meer in een echte woonomgeving.

In de huidige situatie staat aan de Postjesweg 175 een kantoorgebouw en aan de kant van de Derkinderenstraat/Marius Bauerstraat ligt het stadsklooster La Verna. In het stadsklooster is een kloostergemeenschap en een spiritueel centrum gevestigd.



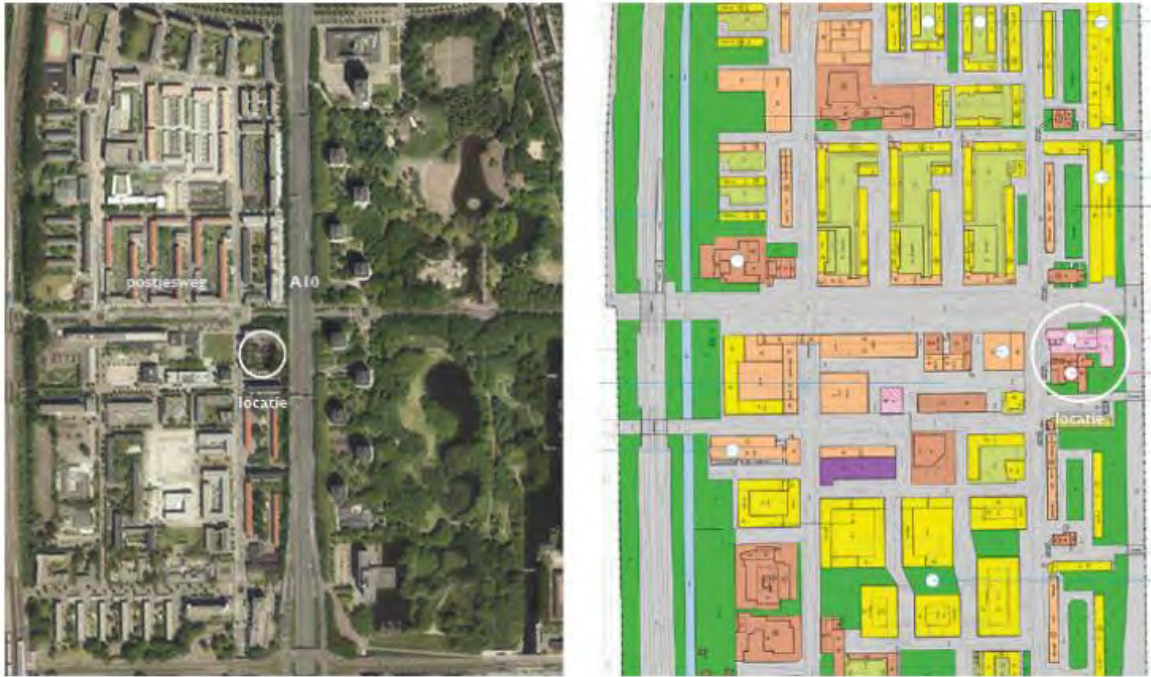
Afbeelding: Bestaande situatie met het kantoorgebouw aan de noordkant en het stadsklooster aan de zuidkant

Het kantoorgebouw is eigendom van Maars Mailroad B.V. en wordt momenteel kortdurend verhuurd. Een aanzienlijk deel van het gebouw staat leeg. Dit gebouw wordt gesloopt.

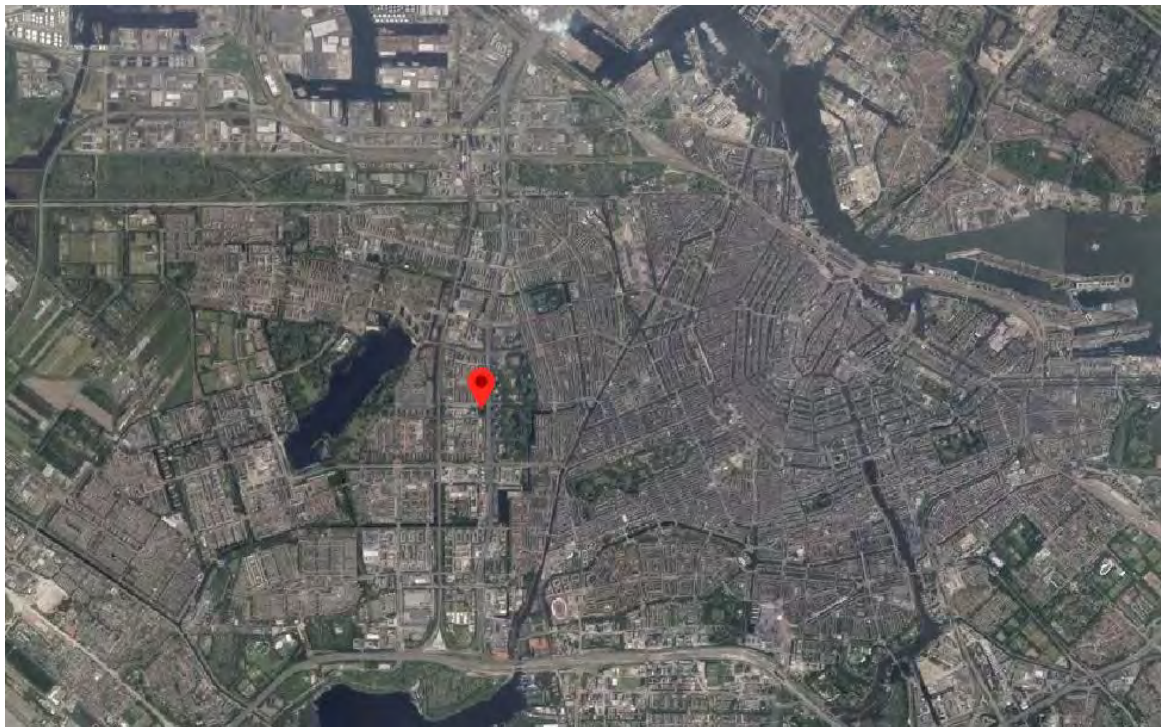
Stadsklooster La Verna, dat geen eigendom is van Maars Mailroad B.V., blijft voorlopig behouden.

1.2. Begrenzing projectlocatie

De Postjesweg 175 ligt in stadsdeel Nieuw West in de wijk Overtoomse Veld te Amsterdam. De projectlocatie wordt begrensd door de Postjesweg in het noorden, de Derkinderenstraat in het westen, de Marius Bauerstraat in het zuiden en de ringweg A10 in het oosten.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie Postjesweg 175



2. Projectbeschrijving

Het plan is om op de kavel waar nu het kantoorgebouw staat twee woontorens te realiseren.



Afbeelding: Impressie nieuwbouw woontorens Postjesweg 175

Het voorliggende plan betreft een ensemble van 2 woongebouwen op de locatie van het kantoorgebouw Postjesweg 175. Het bestaat uit 2 losstaande gebouwen rond een groene hof. Het ontwerp past bij de open stempelstructuur van de Westelijke Tuinsteden en binnen de strook van grote ensembles langs de A10.

De twee gebouwen verschillen in hoogte en richting. Het lage gebouw volgt de richting van de Postjesweg. Het hoge gebouw staat in de richting van de A10. De architectuur en dakbeëindiging zorgen voor samenhang en beide gebouwen maken gebruik van een gemeenschappelijk entreegebied. Door de situering en bouwhoogte fungeert het hoge gebouw als buffer voor het verkeerslawaaai afkomstig van de A10.

De twee torens, met ongeveer 270 m² bruto vloeroppervlak (bvo) commerciële ruimte in de plint, blijven binnen de perceelgrenzen van het huidige kantoor, dat eigendom is van Maars Mailroad B.V.

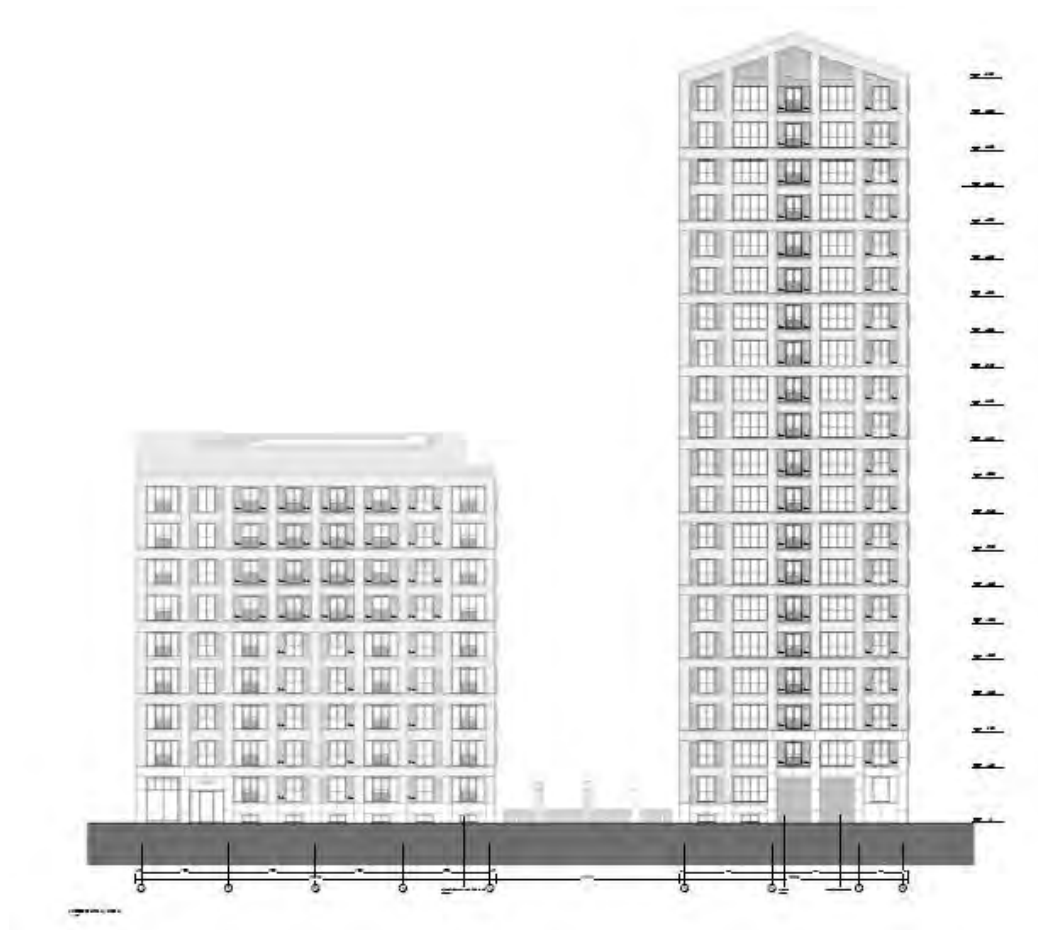
In totaal worden er 221 woningen gerealiseerd.

Gebouw hoek Derkinderenstraat / Postjesweg

Het gebouw dat gepland staat op de hoek Derkinderenstraat/ Postjesweg bestaat uit 9 bouwlagen met kap. De bouwhoogte is circa 32 meter en het pand is goed voor 67 woningen. In de plint is circa 190 m² bvo beschikbaar voor commerciële doeleinden, zoals detailhandel, maatschappelijke voorzieningen (huisartsen), dienstverlening en horeca.

Gebouw evenwijdig aan A10

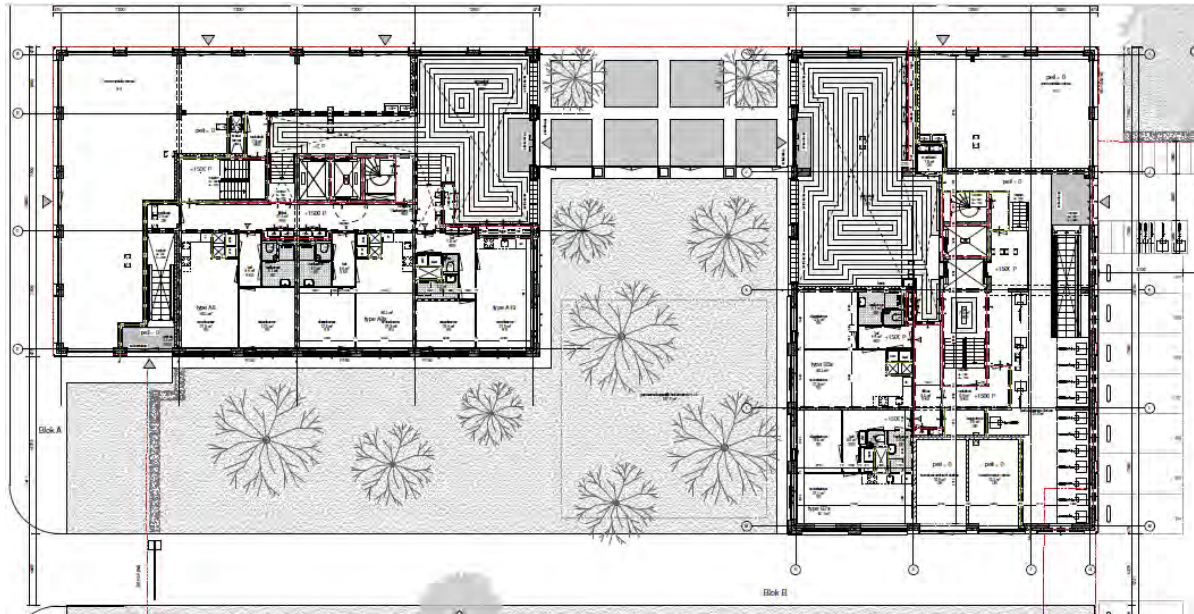
Het gebouw evenwijdig aan de A10 (Blok B) bevat 154 woningen, verdeeld over 20 bouwlagen met kap. De bouwhoogte is circa 65 meter en in de plint is ongeveer 80 m² bvo voor commercieel gebruik, zoals detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en horeca.



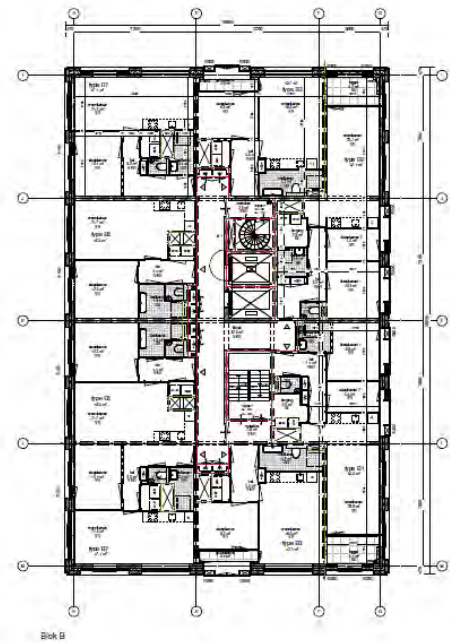
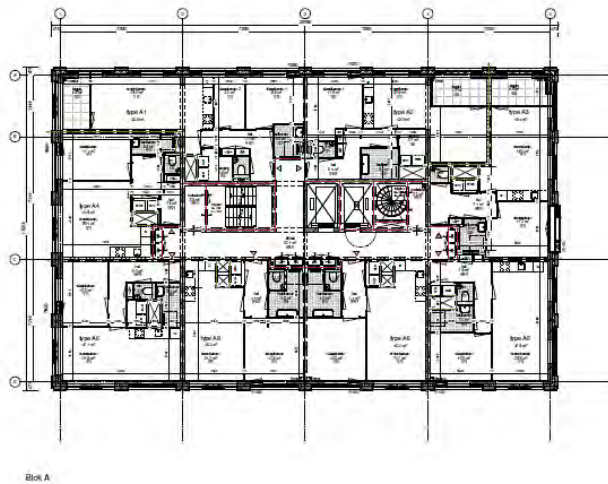
Afbeelding: Aanzicht vanaf de zuidkant richting de Postjesweg in het noorden

Woningen

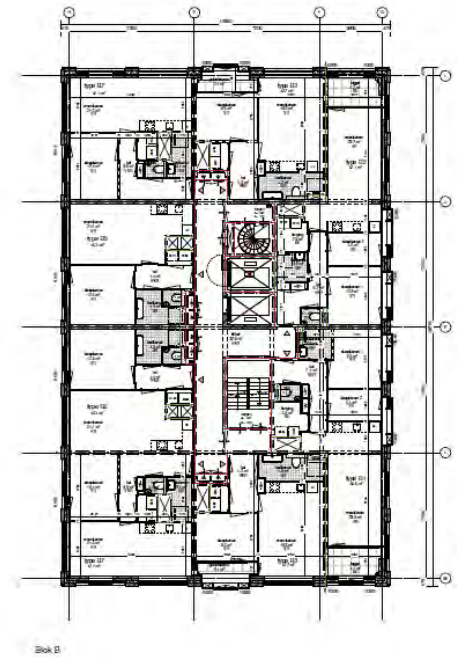
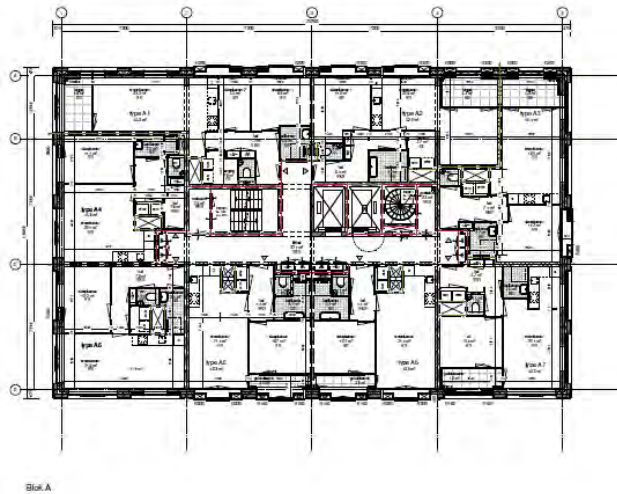
In totaal worden in de 2 woontorens 221 huurwoningen gerealiseerd, variërend in oppervlakte van ruim 42 tot 57 m². Alle woningen vallen onder het middeldure huursegment en zullen langjarig voor dit segment beschikbaar blijven.



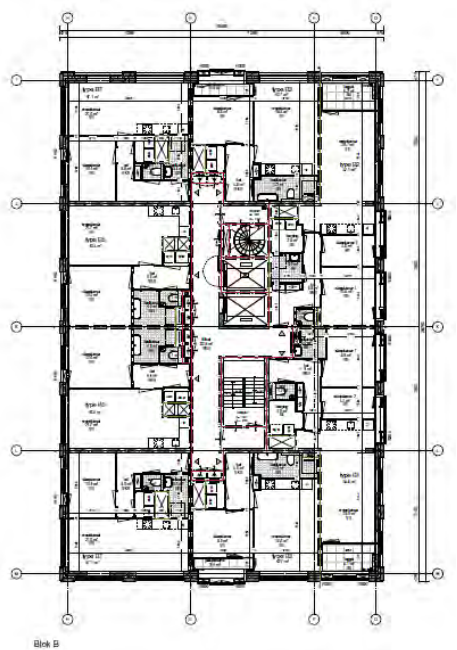
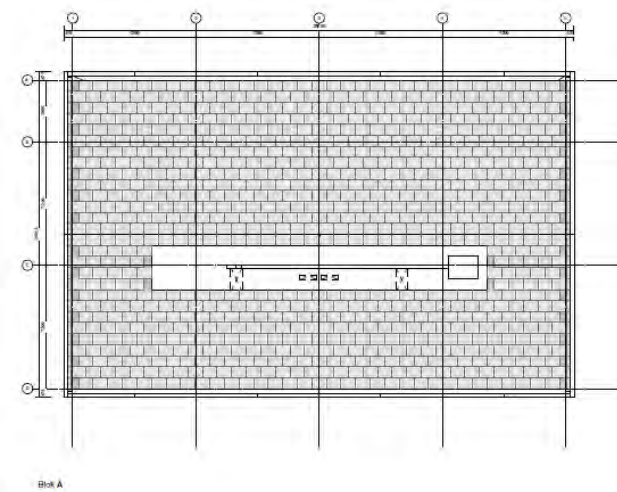
Afbeelding: indeling en oppervlak begane grond



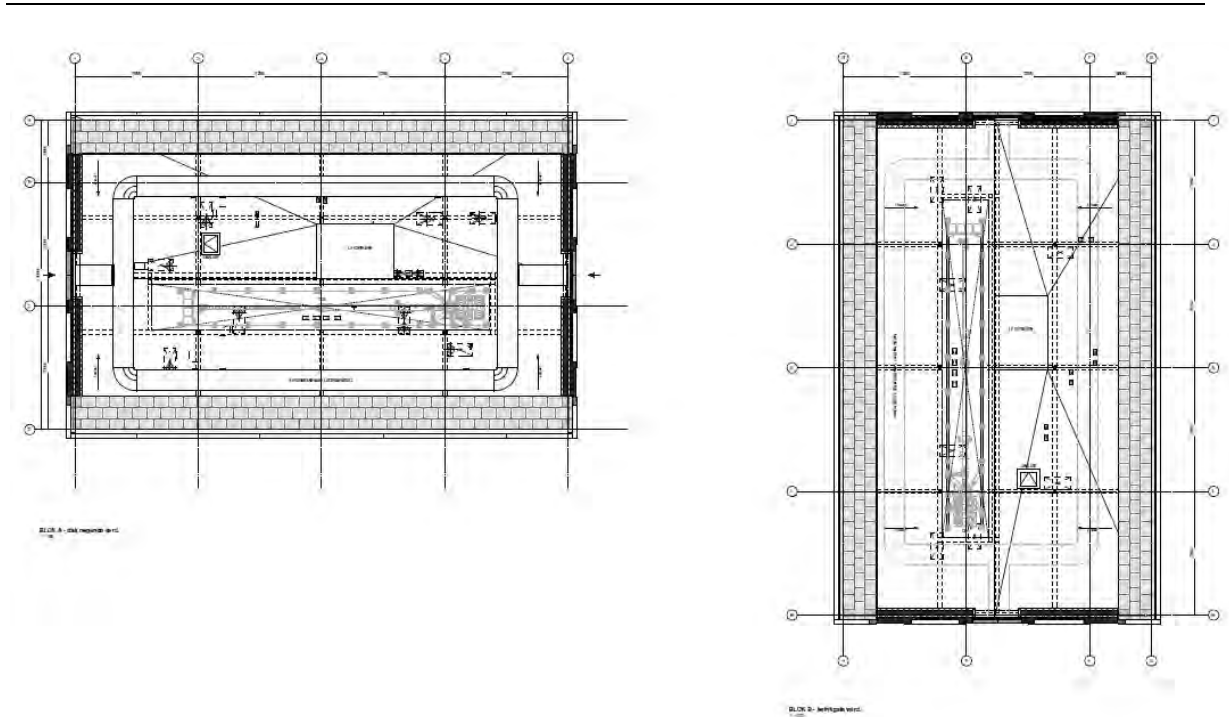
Afbeelding: indeling en oppervlak woningen verdieping 1 t/m 4



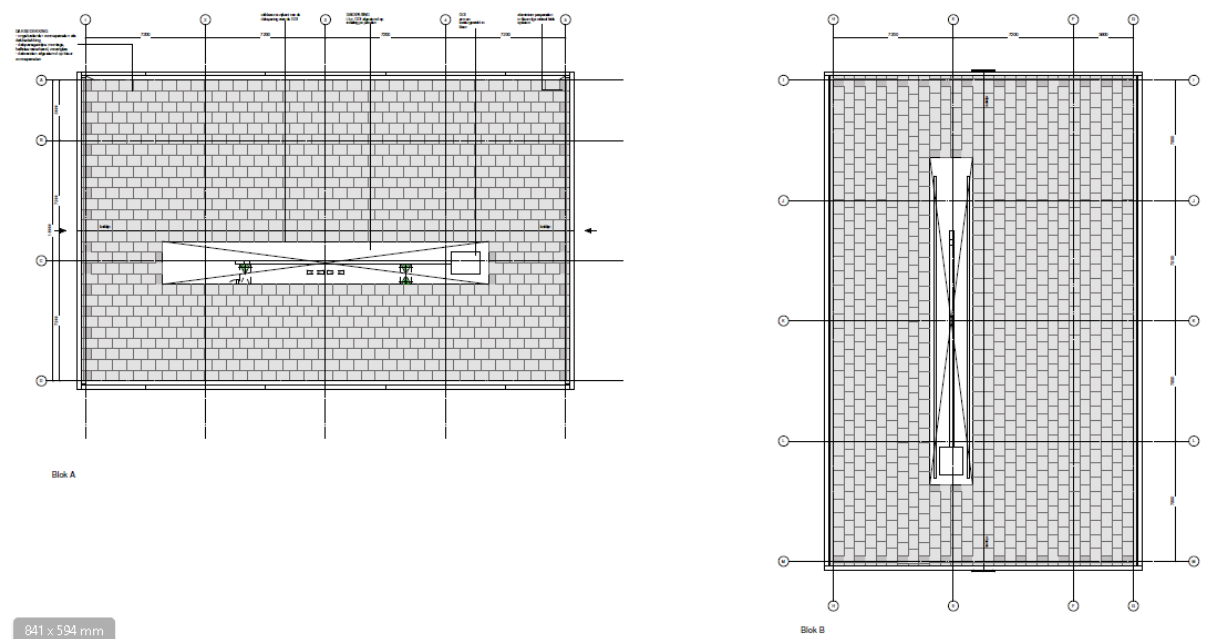
Afbeelding: indeling en oppervlak woningen verdieping 5 t/m 8



Afbeelding: indeling en oppervlak woningen verdieping 9 t/m 19



Afbeelding: kap en dakindeling

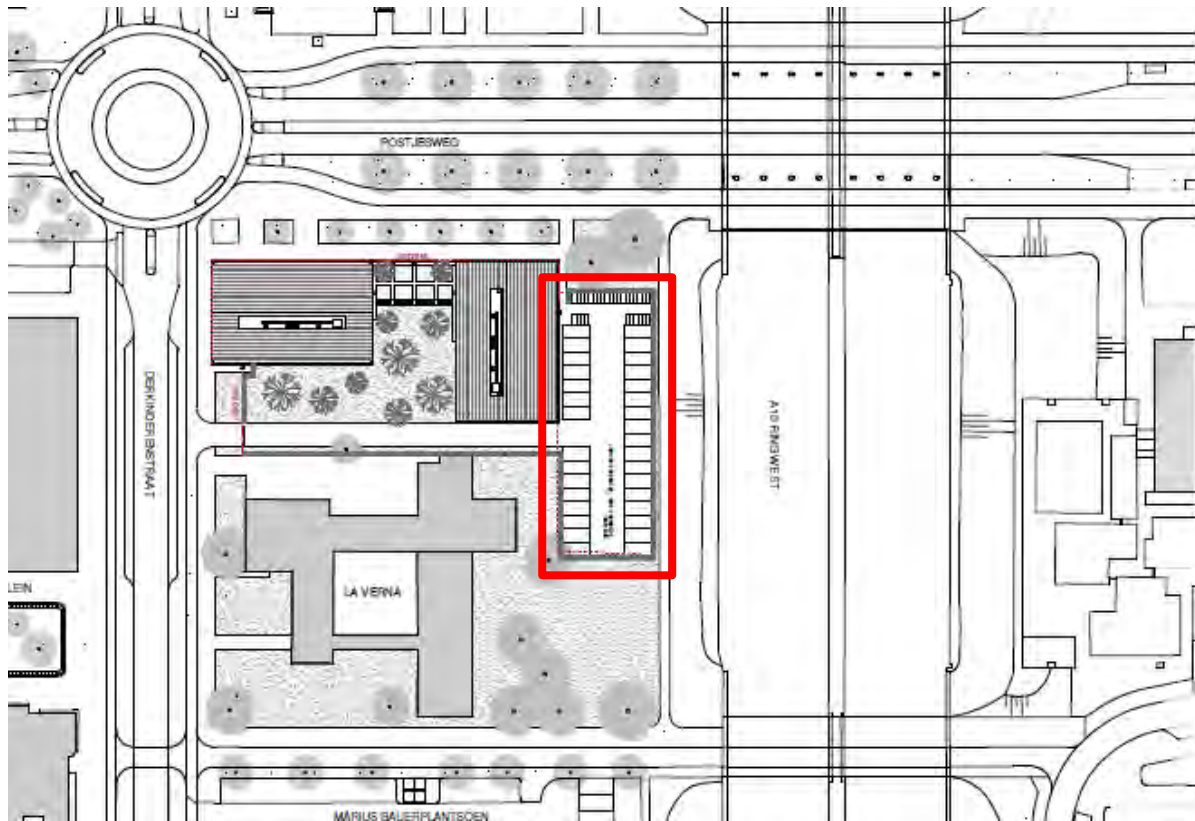


841 x 594 mm

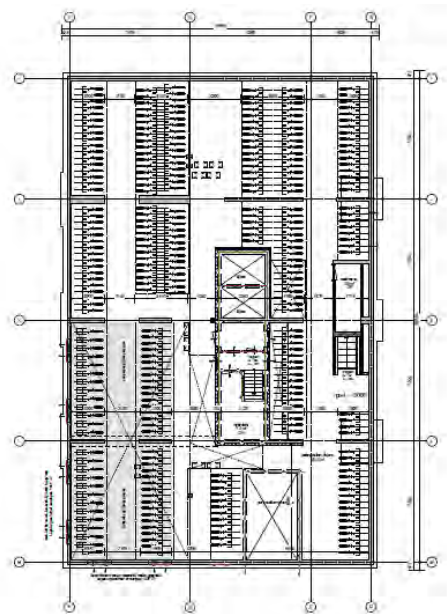
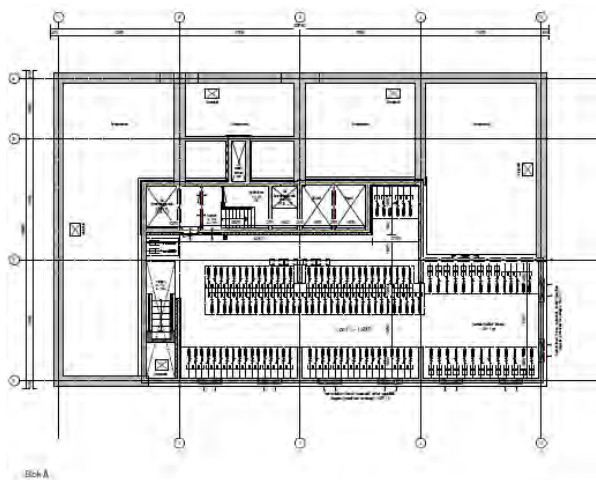
Afbeelding: dakaanzicht

Parkeren

Het bestaande parkeerterrein wordt gedeeltelijk behouden. Hier is ruimte voor 32 parkeerplaatsen. Daarnaast voorziet de nieuwbouw in 502 fietsparkeerplekken en 29 parkeerplekken voor scooters.



Afbeelding: parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwbouw

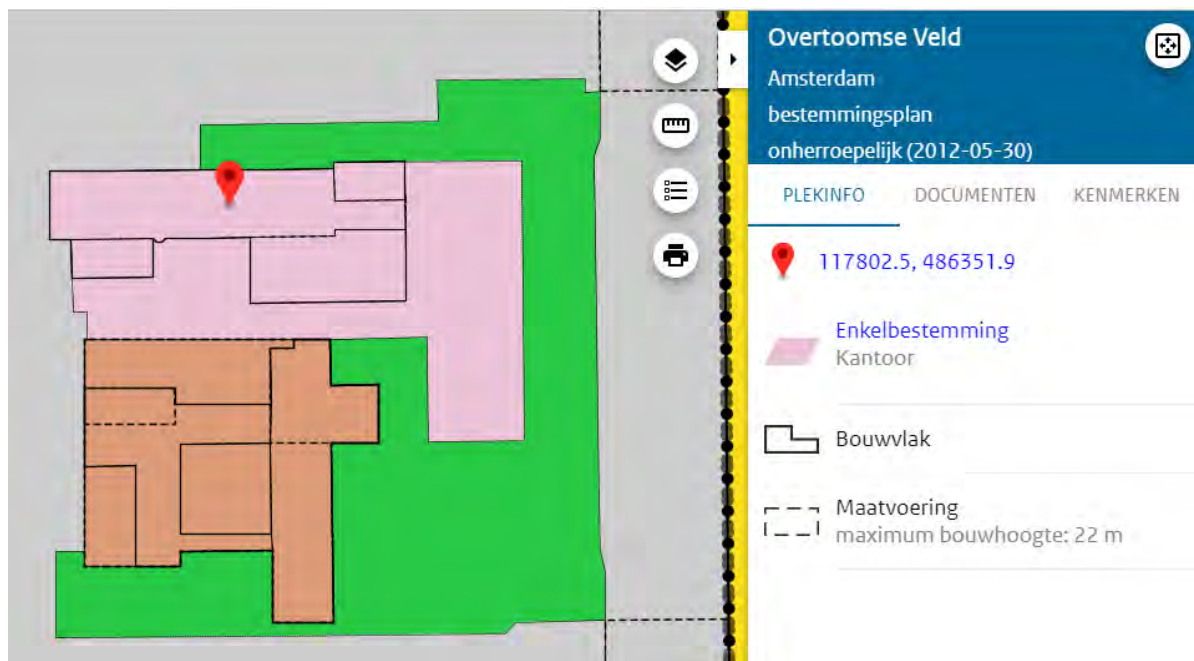


Afbeelding: fiets- en scooterparkeerplaatsen in de kelder

3. Toets aan het bestemmingsplan

3.1. Geldende planologische regeling

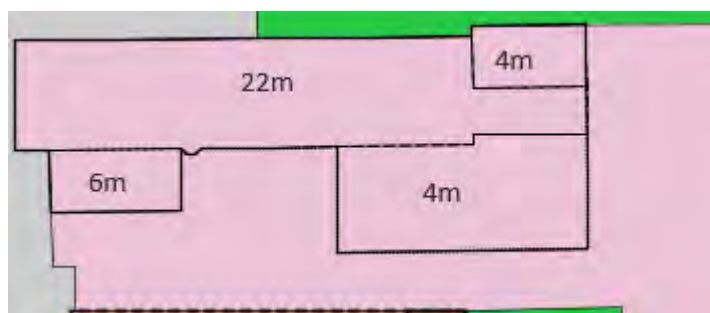
Ter plaatse van de onderhavige projectlocatie geldt het bestemmingsplan Overtoomse Veld. Het bestemmingsplan is op 6 juli 2011 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West in Amsterdam. De locatie is geheel bestemd als Kantoor (artikel 12). Op de afbeelding is een uitsnede van het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: uitsnede geldende bestemmingsplan (www.ruimtelijkeplannen.nl)

Kantoor (artikel 12)

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor kantoren, parkeren, groen en verkeersareaal. Bebouwing mag alleen worden opgericht binnen bouwvlakken met een maximum bouwhoogte zoals weergegeven op de verbeelding.



Afbeelding: maximum bouwhoogte zoals weergegeven op de verbeelding (www.ruimtelijkeplannen.nl)

De maximum bouwhoogte voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde is 2 meter. In de specifieke gebruiksregels (artikel 12.3) is verder bepaald dat voor parkeren ten behoeve van kantoor een parkeernorm geldt van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m2 bruto vloeroppervlak.

Op basis van artikel 26 'Algemene bouwregels' is het mogelijk om onder voorwaarden de in het bestemmingsplan aangegeven bouw- en bestemmingsplangrenzen in beperkte mate te overschrijden.

Gebruik van de gronden in afwijking van de bestemming is verboden (artikel 27 'Algemene gebruiksregels').

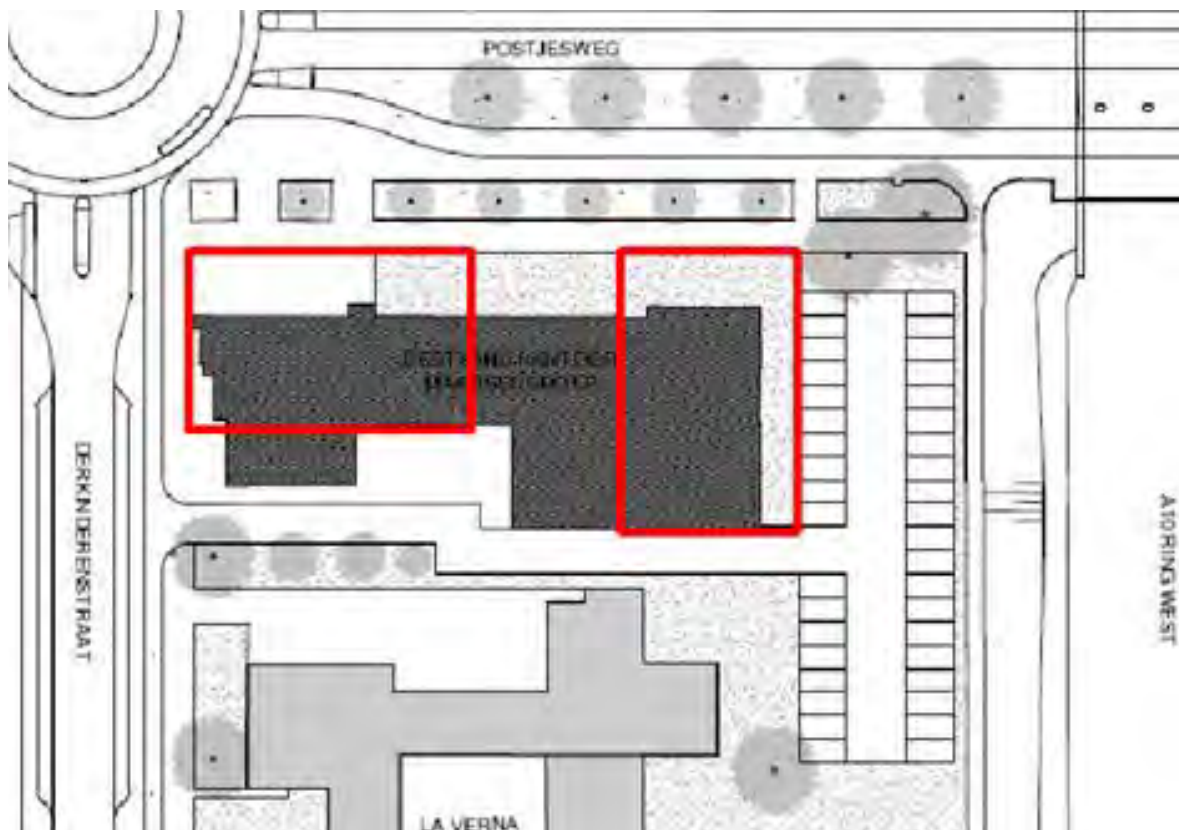
Artikel 29 'Algemene afwijkingsregels' geeft aan wanneer het bestuur bevoegd is om met omgevingsvergunning af te wijken van de bepalingen in het bestemmingsplan.

3.2. Toets aan bestemmingsplan

Maars Mailroad B.V. wil 221 woningen bouwen aan de Postjesweg 175.

Het plan is op de volgende punten in strijd met het geldende bestemmingsplan Overtoomse Veld:

- A. De functie wonen is niet toegestaan op gronden met de bestemming 'Kantoor'.
- B. De nieuwbouw bestaat uit 2 gebouwen, die deels binnen en deels buiten het bouwvlak zijn geprojecteerd. Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen bouwvlakken.



Afbeelding: Footprint nieuwbouw in vergelijking met bestaande bebouwing

- C. De nieuwe bebouwing op de hoek Derkinderenstraat/Postjesweg bestaat uit 9 bouwlagen met kap en wordt ongeveer 32 meter hoog. Het gebouw evenwijdig aan de A10 wordt 20 bouwlagen met kap en heeft een maximale bouwhoogte van circa 65 meter. Deze bouwhoogten zijn niet in overeenstemming met de maximum bouwhoogten die op de verbeelding zijn opgenomen (respectievelijk 4, 6 en 22 meter)

3.3. Procedure

De nieuwbouw kan alleen worden gebouwd als een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend, zoals bedoeld in artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Daarin is bepaald:

‘Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

- a. indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening:
 1. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,
 2. in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, of
 3. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat;’

In het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald in welke gevallen omgevingsvergunningverlening op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a sub 2° mogelijk is. De betreffende gevallen zijn genoemd in Bijlage II artikel 4. De voorgenomen transformatie van kantoor naar woningbouw voldoet niet aan de criteria die daar zijn opgenomen. Het is daarom niet mogelijk af te wijken van het bestemmingsplan op basis van artikel 4 bijlage II van het Bor.

Om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan is het nodig om een uitgebreide afwijkingsprocedure te doorlopen. Hiervoor is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig.

Omdat het hier een project betreft zoals bedoeld in bijlage I categorie 3.1 van de Crisis- en Herstelwet, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied, is op de procedure omgevingsvergunning de Crisis en Herstelwet van toepassing.

4. Kaders

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De hoofddoelen van het ruimtelijk beleid zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- 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 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro, dat voor het laatst is gewijzigd op 1 januari 2017, zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

In artikel 2.7 is bepaald dat bij ministeriële regeling hoofdwegen of delen daarvan worden aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan.

Rondom de rijksweg A10 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Coenplein geldt een reserveringsgebied van 34 meter aan weerszijden voor een mogelijke uitbreiding met één rijstrook in beide richtingen. De bebouwing van het plan is vanzelfsprekend buiten de zone gepland zodat de ruimtereservering niet wordt aangetast.

De nieuwbouw is geprojecteerd op een afstand van ten minste 34 meter van de A10. Er wordt voldaan aan artikel 2.7 van het barro



Figuur: Afstand nieuwbouw – A10 (bron: google earth)

Conclusie

Het plan om een kantoorgebouw te slopen ten behoeve van woningbouw in stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

4.1.3. Nationale Omgevingsvisie (Novi, ontwerp)

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- III. Sterke en gezonde steden en regio's;
- IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De ontwerp-NOVI heeft van 20 augustus tot en met 30 september 2019 ter inzage gelegen. Naar verwachting verschijnt het definitieve concept van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) voor de zomer van 2020. Daartoe is in juni 2019 de ontwerp-NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd en gepubliceerd, onder andere op www.ontwerpnovi.nl. De datum waarop de NOVI in werking zal treden is voorsnag niet bekend. Het voorliggende bestemmingsplan is op voorhand niet in strijd met de Nationale Omgevingsvisie die momenteel wordt opgesteld.

4.1.4. Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020

Het klimaat verandert. De stijging van de gemiddelde temperatuur brengt extremer weer met zich mee, dat natter, droger en heter is. De resultaten daarvan zijn wateroverlast, hittestress en druk op watervoorraden door droogte. Dit vereist een verandering in denken en doen: klimaatbestendig en waterrobuust inrichten moet in Nederland een vanzelfsprekend onderdeel bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden.

Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen en intensiveren is het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie opgesteld. Daarin staat hoe gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk de nadelige effecten van klimaatverandering tegen willen gaan.

De kern is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en klimaat robuust is ingericht. Op nationaal niveau zijn stresstesten per gemeente uitgevoerd om de knelpunten van bestaande infrastructuur in kaart te brengen. In een driedelig nationaal programma worden deze kwetsbaarheden in beeld gebracht, afgewogen en geprioriteerd, om vervolgens tot concrete maatregelen te worden omgezet. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal vooraf moeten worden gekeken of deze klimaatadaptief zijn en hoe de inrichting dusdanig robuust kan worden aangepast.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en (bij nieuwbouw) op circulair bouwen.

De Omgevingsvisie is uitsluitend zelfbindend voor de provincie en heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

De Omgevingsvisie werkt door in de ontwerp Provinciale omgevingsverordening Noord-Holland2020, door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 11 februari 2020. Zodra de Omgevingsverordening is vastgesteld, dient het als toetsingskader voor bestemmingsplannen. Tot die tijd wordt getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke verordening (Prv) van Noord Holland.

4.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

De Provinciale ruimtelijke verordening (Prv) is gebaseerd op de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Deze is inmiddels vervangen door de Omgevingsvisie. De regels van de Prv vloeien voort uit de structuurvisie Noord-Holland 2040. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Bestaand stedelijk gebied

De projectlocatie ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de verordening. De voorliggende ontwikkeling past op dat onderdeel binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Het project kan worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, aangezien in het geldende bestemmingsplan de functie wonen op gronden met de bestemming 'Kantoor' niet is toegestaan. Over de bouw van 221 woningen heeft afstemming plaatsgevonden binnen de regio. De locatie is opgenomen als 'woningbouwlocatie binnen de Metropoolregio Amsterdam, te realiseren tussen 2020 en 2024.

Woningen binnen 20 Ke-contour

De projectlocatie ligt niet binnen de 20 Ke-contour.

Conclusie

Het project is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

4.2.3. Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband, waarin op basis van de MRA Agenda fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar afgestemd worden. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. De gezamenlijke inzet is vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw.

Het voorliggende project heeft betrekking op de bouw van 221 nieuwe woningen en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave van Metropoolregio Amsterdam.

Conclusie

Het voorliggende project past binnen de plannen van de metropoolregio.

4.2.4. Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP)

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's binnen de provincie een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen op te stellen. Doel van zo'n RAP is vooral de borging van de regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. In 2016 is voor de drie deelregio's Amstel-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland een RAP tot stand gekomen. De provincie heeft de drie deelregio's vervolgens in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Door de deelregio's is vervolgens een oplegger opgesteld, welke onderdeel uitmaakt van de RAP 2016-2020. Met deze oplegger is het RAP akkoord bevonden door de provincie.

Voor woningbouwplannen in Amsterdam is de gehele (voormalige) stadsregio te beschouwen als marktregio. De actuele woningbehoefte voor de periode 2017-2027 binnen deze marktregio bedraagt 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. Het project levert een bijdrage aan de woningbouwopgave.

Conclusie

Het voorliggende project is onderdeel van de (harde) plancapaciteit en voldoet daarmee aan het RAP.

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Structuurvisie Amsterdam 2040

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.

Gemengd gebied

In Amsterdam wordt in de hele stad gestreefd naar functiemenging. In de gebieden buiten de ring A10/ringlijn domineert echter wel het wonen. De menging met niet- woonfuncties bestaat voornamelijk uit functies die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige maatschappelijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen. Voorwaarde is dat grootschalige voorzieningen gevestigd worden nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m2 zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m2 per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

Afbeelding: criteria ruimtegebruik Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn

Behoefte aan woonruimte

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.

Conclusie

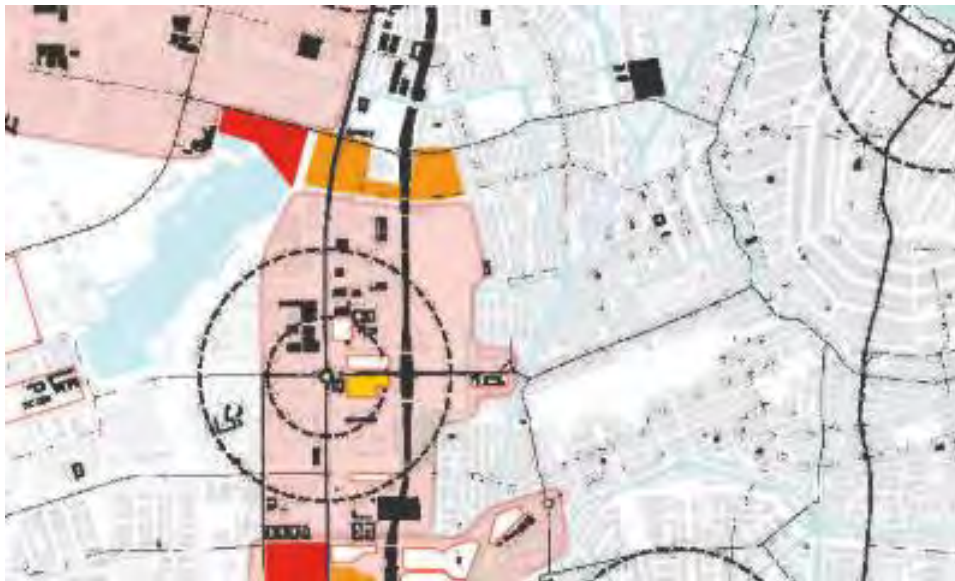
Het voorliggende project voegt 221 middeldure huurwoningen toe aan de woningvoorraad en voorzien daarmee in een behoefte. Het plan is mogelijk binnen de kaders van de Structuurvisie.

4.3.2. Koers 2025

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. De ambitie is daarom in 2016 geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in de ontwikkelstrategie Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Bouwsteen Nieuw-West

Binnen de bouwsteen Nieuw-West is de projectlocatie volgens de kaartbijlage van Koers 2025 aangewezen als 'Gebiedsuitwerking 2016, gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018'.



Afbeelding: kaartbijlage Koers 2025

De centrale opgave in Nieuw-West op middellange termijn is het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in de voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Koers 2025 gaat er vanuit dat in 2020 70% van de vernieuwingsopgave uit Parkstad 2015 in Nieuw-West als geheel gerealiseerd is. Voor Geuzenveld – Slotermeer wordt ingezet op een vervolg van de stedelijke vernieuwing.

Conclusie

Het voorliggende project voegt 221 woningen toe aan de woningvoorraad van Amsterdam en voorzien daarmee in een behoefte. Het voorliggende project sluit aan op de ambitie om tot 2025 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen van Amsterdam te bouwen. Het past daarmee in het beleid, zoals opgenomen in Koers 2025.

4.3.3. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuusvesting.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op de bouw van 221 middeldure huurwoningen. Dit wijkt af van het stedelijke uitgangspunt voor woningbouwprogrammering Amsterdamse woonagenda 2025 van 40% gereguleerde huur, 40% middelduur en 20% duur. De gemeente heeft voor de herontwikkeling van Postjesweg 175 ingestemd met een afwijking van het reguliere 40-40-20 beleid 100% ten behoeve van het realiseren van middeldure huur (MDH) wordt gerealiseerd. Dit beleid vormt derhalve geen belemmering voor dit project.

4.3.4. Actieplan 'meer middeldure huur' en herijking voorwaarden

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 26 juni 2017 het actieplan 'Meer middeldure huur' vastgesteld met als ambitie om in de periode 2017-2025 ten minste 1.500 middeldure huurwoningen per jaar te realiseren door middel van nieuwbouw en transformatie.

Als vervolg hierop is op 10 juni 2020 de beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent herijkte voorwaarden voor middeldure huur (25 jaar) en beleidsuitgangspunten voor eeuwigdurende middeldure huur in werking getreden met daarin een herijking van voorwaarden voor middeldure huurwoningen. Deze voorwaarden vloeien voort uit de evaluatie van het in 2017 vastgestelde beleid en de intentieafspraken met IVBN, Neprom en Vastgoed Belang, ondersteund door de Amsterdamse

Federatie van Woningcorporaties (AFWC), om voortgang te kunnen boeken in de realisatie van de woningen.

De eeuwigdurende middeldure huurwoningen kunnen gezien worden als aanvulling op de middeldure huurwoningen met een verhuurperiode van 25 jaar.

Conclusie

Het realiseren van 221 middeldure huurwoningen past binnen de voorwaarden van het actieplan middeldure huurwoningen.

4.3.5. Nota Parkeernormen Auto

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

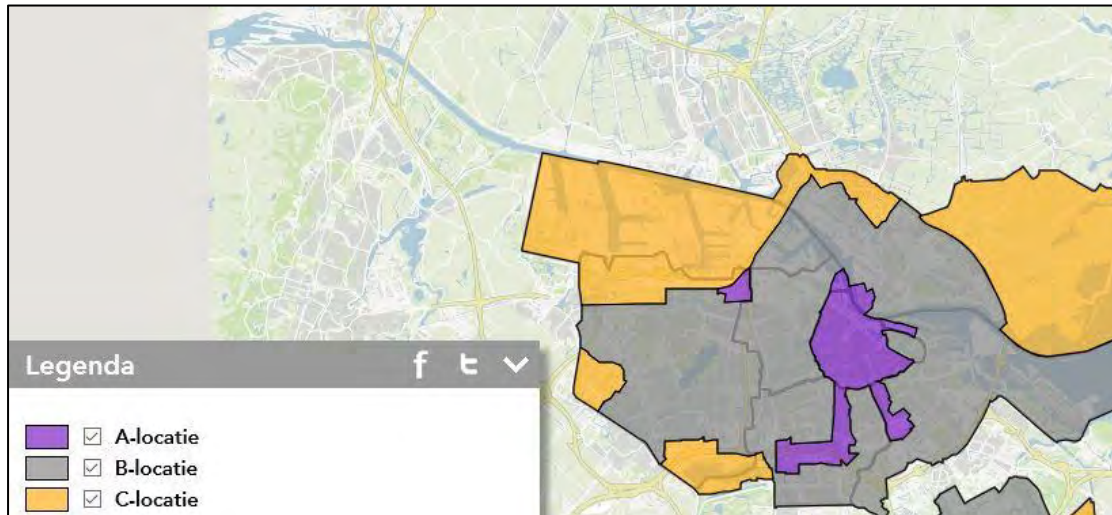
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale en middeldure huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- **Autobezit:** In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- **Parkeernormen en autoverkeer:** Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- **Nieuwbouw en parkeervergunningen:** In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- **Parkeernormen en de toekomst:** De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is in de nota is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is.



Afbeelding: ABC-locaties (bron: Nota Parkeernormen Auto)

De projectlocatie aangemerkt als een B-locatie. Bij B-locaties is sprake van een goed openbaar vervoer op iets grotere afstand van de intercitystations af. De gemeente kiest er voor om hier naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Deze is als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype.

In paragraaf 5.1 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op verkeer en parkeren.

4.3.6. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht. De gemeente geeft bij nieuwbouw echter de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

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

Tabel: Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Bij nieuwe woningen is de richtlijn voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

4.4. Conclusie

De geldende beleidskaders vormen geen belemmering voor de voorgenomen bouw van 221 woningen verdeeld over 2 woongebouwen.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Verkeer

Met behulp van de kengetallen van het CROW (publicatie 317) is berekend hoeveel verkeer gegenereerd wordt met de bouw van 221 middeldure huurwoningen.

Op basis van de CROW normen wordt Amsterdam beschouwd als zeer sterk stedelijk gebied. Postjesweg 175 is gelegen in de categorie 'rest bebouwde kom'. Dat betekent een verkeersgeneratie tussen de 620 en 800 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Verkeersgeneratie huur, etage, midden/goedkoop									
verkeersgeneratie per woning	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,8	2,6	2,8	3,6	3,7	4,5	
sterk stedelijk	1,8	2,6	2,8	3,6	3,2	4,0	3,7	4,5	
matig stedelijk	2,8	3,6	3,0	3,8	3,2	4,0	3,7	4,5	
weinig stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	
niet stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	

Tabel: verkeersgeneratie middeldure huur (Bron: CROW publicatie 317)

In de huidige situatie (kantoor) is het aantal mvt/etmaal gemiddeld ongeveer 300. Het aantal verkeersbewegingen neemt door de bouw van de woningen toe met ongeveer 300 - 500 mvt/etmaal. De verwachting is dat het werkelijke aantal motorvoertuigbewegingen/etmaal iets lager zal zijn, omdat niet iedereen een eigen auto in zijn bezit heeft en de locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

De meeste auto's zullen via de Postjesweg en de Derkinderenstraat rijden. Een toename van 300 – 500 mvt/etmaal leidt tot drukkeren wegen, maar de wegen zijn dusdanig ingericht dat zij de toename van verkeersbewegingen afkomstig van de nieuwe woningen goed kunnen verwerken. Zo blijkt uit de Verkeersprognoses Amsterdam 2.5 dat de Postjesweg in 2020 gedurende een werkdag etmaal een verkeersintensiteit van 4.771 motorvoertuigbewegingen kent. Inclusief de verkeersintensiteiten van de ontwikkeling bedraagt dit een verkeersintensiteit van 5.600 motorvoertuigbewegingen. De Postjesweg kan deze extra verkeersintensiteit zonder problemen afwikkelen. Hetzelfde geldt voor de Derkinderenstraat, die overigens op niet al te lange termijn opnieuw wordt ingericht en waarbij rekening gehouden zal worden met de nieuwbouw.

Parkeren

Voor de nieuwbouw wordt het bestaande parkeerterrein deels behouden. Daar is plek voor 32 auto's. Op basis van de parkeernorm van de gemeente Amsterdam zijn 22 parkeerplaatsen noodzakelijk.

Categorie	Aantal	Minimum norm	Aantal parkeerplaatsen
Middeldure woningen	221	0	0
Bezoekersparkeren	221	0,1	22
Totaal			22

Tabel: minimum aantal parkeerplaatsen op basis van Nota parkeernormen auto

Openbaar vervoer

De locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Op loopafstand zijn 2 bushaltes: één voor bus 18 van Slotervaart naar Amsterdam Centraal en één voor bus 83 van Osdorp De Aker naar Amsterdam Centraal Station.

Metrohalte Postjesweg ligt op een afstand van 500 meter afstand en op ongeveer 1 kilometer afstand ligt het dichtstbijzijnde treinstation, station Lelylaan.

Fietsen en bromfietsen

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht. De gemeente Amsterdam geeft de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling boven individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast de richtlijn van 0,5 fietsparkeerplaats per woning.

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

Het aantal fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw moet voldoen aan de richtlijnen in bovenstaande tabel. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.

Bij nieuwe woningen is de richtlijn voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

Berekening aantal fietsparkeerplaatsen:

Gebouw A		
Aantal en omvang app.	Norm fietsparkeren per woning	Aantal fietsparkeerplaatsen
51 app. < 50m ²	2	102
16 app. > 50 m ²	3	48
Commercieel	1,89 x 2,00	4
Totaal		154

Gebouw B		
Aantal en omvang app.	Norm fietsparkeren per woning	Aantal fietsparkeerplaatsen
116 app. <50 m ²	2	232
38 app. > 50 m ²	3	114
Commercieel	0,81 x 2	2
Totaal		348

Voor gebouw A + B in totaal moeten minstens $154 + 348 = 502$ fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voor de nieuwbouw zijn in totaal 502 fietsparkeerplaatsen en $221 \times 0,13 = 29$ scooterparkeerplaatsen benodigd. Hierin wordt in de plannen voorzien. Er wordt voldaan aan de gestelde normen voor fiets- en scooterparkeren.

5.2. Bodem

Als bij een ontwikkeling sprake is van een verandering van functie, zoals in dit geval van kantoor naar wonen, moet gekeken worden of de bodem geschikt is voor het gewenste gebruik. Uit het milieuhygiënisch bodemonderzoek dat is uitgevoerd op de projectlocatie (zie bijlage 1: Verkennend bodemonderzoek volgens ARVO Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer ANL19-4333, ABO-Milieuconsult B.V., 19 juli 2019) blijkt dat de waardes in de grond en in het grondwater licht verhoogd zijn. De lichtverhoogde waardes in de grond en in het grondwater zijn dermate gering dat de resultaten hiervan geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen) en voor toekomstig wonen.

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd.

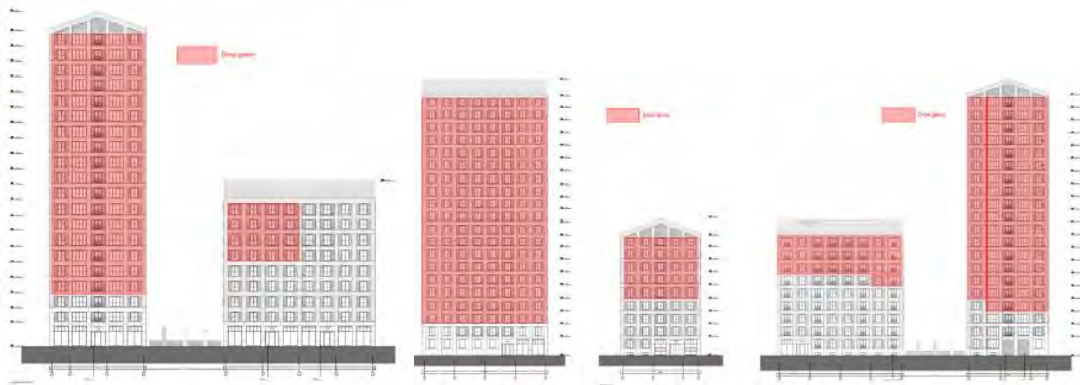
Door Buro Bouwfysica is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de nieuwe woningen die worden gerealiseerd op de projectlocatie (Bijlage 2: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai "Postjesweg 175 te Amsterdam", referentie 18258.19, Buro Bouwfysica BV, 13 juli 2020)

De locatie ligt binnen de invloedssfeer van de ringweg A10 en de stedelijke wegen Postjesweg en Derkinderenstraat. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Op basis van de actuele verkeersprognoses en emissiegegevens blijkt dat de locatie aan de Postjesweg 175 een relevante geluidbelasting ondervindt als gevolg van wegverkeerslawaaai. De Postjesweg en de Derkinderenstraat leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en de noodzaak tot het vaststellen van hogere waarden. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Een overzicht van de vast te stellen hogere waarden is opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 2 bij deze RO).

De geluidbelasting vanwege de A10-west leidt er toe dat een aanzienlijk deel van de woningen in gebouw A en B uitgevoerd zal moeten worden met een dove gevel.



Afbeelding: Dove gevels aan respectievelijk de noordgevel, oostgevel en zuidgevel.

Geconcludeerd kan worden dat geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht niet voldoende effect sorteren dan wel bezwaren ontmoeten van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. En omdat de A10 Rijksweginfrastructuur betreft kunnen voor dit project op het gebied van maatregelen op of aan rijkswegen geen eisen worden gesteld tenzij hierover bestuurlijke overeenstemming wordt bereikt.

Derhalve zijn geluidmaatregelen op woningniveau noodzakelijk. Deze geluidmaatregelen worden beschreven in de separate rapportage “Bouwkundige uitwerking geluidmaatregelen” met kenmerk 18258.20 van Buro Bouwfysica. Hierbij gaat het om de uitwerking van de zogenaamde geluidloggia’s en de zogenaamde Comfortboxen. Met deze geluidmaatregelen wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid.

Vanwege de geluidsbelasting is het project op 12 maart, 9 mei 2019 en 1 augustus 2019 behandeld in het TAVGA en er zijn gesprekken gevoerd met de Omgevingsdienst en de afdeling Vergunningen van stadsdeel Nieuw-West over de te nemen maatregelen met betrekking tot geluid. Naar aanleiding van de conclusie en het advies van TAVGA is door Bureau bouwfysica voor Postjesweg 175 een bouwkundige uitwerking en dimensionering van geluidmaatregelen opgesteld (zie bijlage 3: Bouwkundige uitwerking geluidmaatregelen met kenmerk 18258.20 van Buro Bouwfysica).

Het ontwerp voor de woningen is aangepast volgens de door het TAVGA uitgebrachte adviezen (bijlage 4). Met de in het rapport beschreven bouwkundige maatregelen in combinatie met het vaststellen van hogere waarden vanwege een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door verkeerslawaaï van de Derkinderenstraat en de Postjesweg, kunnen de woningen worden gerealiseerd binnen de randvoorwaarden van gemeentelijk geluidbeleid 2016 (aangepast maart 2019) en de Wet geluidhinder.

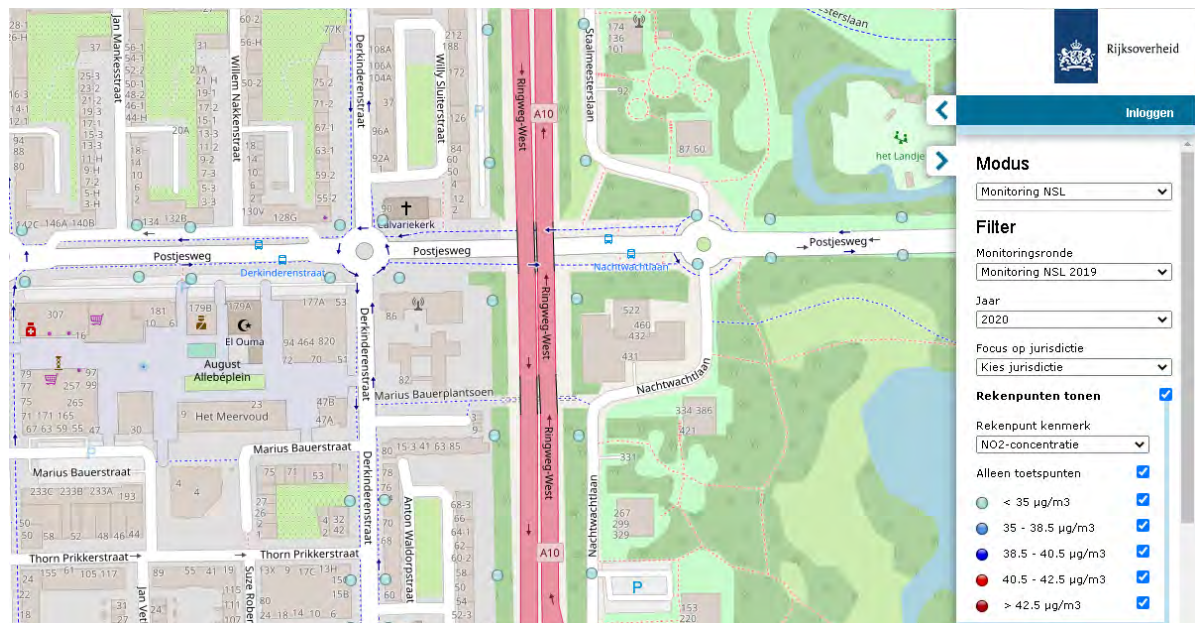
Geluid vormt daarmee geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

5.4. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project betreft de bouw van 221 woningen met bijbehorende voorzieningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen, ook als rekening wordt gehouden met de toekomstige woningen in fase 2.

Conform de richtlijn gevoelige bestemmingen zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. De afwijking van het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de woonfunctie. Juist deze is niet gevoelig in de zin van deze richtlijn. Het project is hierdoor in lijn met het Besluit gevoelige bestemmingen en de richtlijn gevoelige bestemmingen van de gemeente Amsterdam. Overigens blijkt uit de NSL-monitoringstool 2017 bovendien dat in en rond de projectlocatie ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.



Afbeelding: uitsnede projectlocatie NSL monitoringstool

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit project.

5.5. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

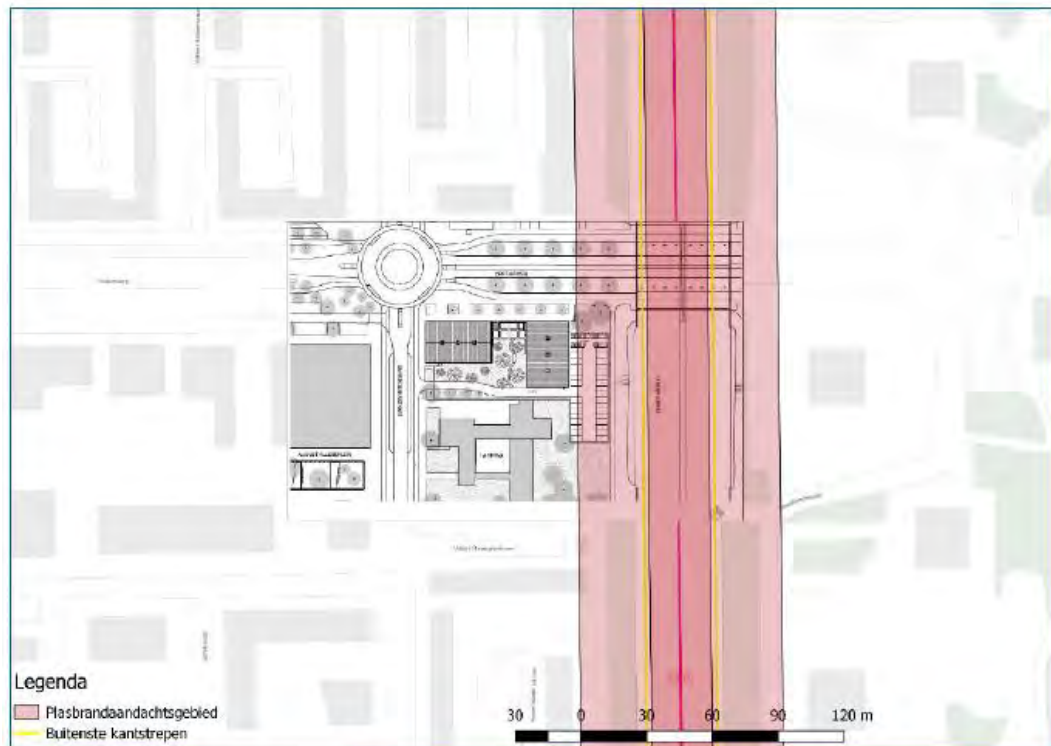
Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Ook zijn er geen relevante spoorlijnen of buisleidingen. De locatie ligt wel binnen de zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen (A10), waarover brandbare en/of toxische stoffen worden vervoerd. Door de toename van het aantal personen als gevolg van de woningen zal het groepsrisico mogelijk toenemen.

Door Antea is onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid in relatie tot de beoogde ontwikkeling aan de Postjesweg 175 te Amsterdam (bijlage 5: Quicksan externe veiligheid Postjesweg 175 Amsterdam, projectnummer 0442162.100, Anteagroup, 9 december 2019).

Uit de beoordeling is het volgende geconcludeerd:

- Er is één relevante risicobron nabij het plangebied, de A10.
- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt ten hoogste van het plangebied 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden, voor respectievelijk kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.
- Het betreffende wegdeel heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Deze reikt echter niet tot de gevel van de beoogde ontwikkeling. De parkeerplaats ligt wel binnen het PAG. Daarmee gelden er geen aanvullende bouwkundige eisen vanuit het Bouwbesluit.



Figuur: ligging PAG in relatie tot geprojecteerde bebouwing

- Het groepsrisico neemt met de beoogde ontwikkeling beperkt toe (van 2,0 naar 2,1 keer de oriëntatiewaarde). In zowel de huidige- als toekomstige situatie ligt het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. Een volledige verantwoording van het groepsrisico is verplicht.

5.6. Water

Watercompensatie

In de huidige situatie is het terrein deels bebouwd en is het overige deel verhard middels straatwerk. In de nieuwe situatie, na realisatie van het project, is het bebouwd oppervlak ongeveer 1.000 m². Dat is minder dan nu het geval is. Per saldo is er in het project geen toename van verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Hoewel bij deze ontwikkeling geen verplichtingen zijn inzake watercompensatie, is klimaatadaptatie (Amsterdam RainProof) een speerpunt waar bij de bouw rekening mee gehouden kan worden. Zo kunnen op het dak van de nieuwbouw voorzieningen genomen worden om het regenwater op te vangen en vertraagd af te voeren

Het bestaande parkeerterrein wordt na realisatie opnieuw bestraat maar met grasbetontegels zodat het water gemakkelijk in de bodem kan zakken. Het openbaar gebied tussen de toren wordt ingericht als tuin, wat een positief effect heeft op de waterberging en waterinfiltratie.

Grondwater

Onder gebouw A (lage toren evenwijdig aan Postjesweg) komt deels een half verdiepte fietsparkeerkelder te liggen. Onder gebouw B (hoge toren evenwijdig aan de A10) komt een volledig verdiepte fietsenkelder. Op dit moment is er geen kelder onder het gebouw. Een ondergrondse constructie als een (fiets)parkeergarage kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan.

Er is onderzoek gedaan door CRUX engineering BV naar de effecten van de kelder op de grondwaterstand (zie bijlage 6). Hieruit blijkt dat de veranderingen in de freatische grondwaterstanden rondom de parkeerkelder nihil zijn (minder dan 0,5 cm) en ruimschoots binnen de onzekerheidsmarge van het geohydrologisch model, parameters en grondwaterstandsmetingen vallen. Een vaak gehanteerde onzekerheidsmarge is 5,0 cm waar de berekende grondwaterstandsverandering ruimschoots aan voldoet. De verklaring voor lage grondwaterstandsveranderingen is het feit dat de projectlocatie naast waterscheiding is gelegen, waar slechts zeer geringe grondwaterstroming plaatsvindt. Als gevolg hiervan is de opstuwings van freatisch grondwater zeer gering en daarmee ook de barrièrewerking.

Het plan heeft geen negatieve invloed op het grondwater of andere aspecten van de waterhuishouding.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Ter plaatse van Postjesweg 175 zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten. Bovendien is de locatie volgens de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland vrij van zones met een archeologische of cultuurhistorische waardering. Dit wordt bevestigd door het bureauonderzoek dat in 2007 is uitgevoerd door Bureau Monumenten & Archeologie voor het bestemmingsplan Overtoomse Veld: Ter plaatse geldt een lage archeologische waarde. Er worden geen archeologische overblijfselen meer in de bodem verwacht. Archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor dit project.

5.8. Ecologie

Door ecologisch adviesbureau Laneco is een quickscan flora en fauna gedaan (bijlage 7: Quick scan flora en fauna Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer 119.19.02, Laneco, 30 april 2019). Op 15 april 2019 heeft een ecooloog het plangebied en de directe omgeving verkend om een indruk te krijgen van de biotopen ter plaatse en de geschiktheid voor de verschillende soortgroepen te beoordelen.

Aanvullend onderzoek heeft uitgewezen dat er geen nestplaatsen zijn van gierzwaluw of huismuis (bijlage 8: Ecologisch veldonderzoek Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer 119.19.02, Laneco, 19 december 2019). Wel is er een paarverblijfplaats in het plangebied aanwezig van de gewone dwergvleermuis. Door de voorgenomen sloop gaat deze verblijfplaats verloren. Er dient voor deze aantasting een ontheffing van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd en er moeten mitigerende maatregelen worden getroffen.

Dit kan bijvoorbeeld door het ophangen van 4 tijdelijke vleermuiskasten binnen een straal van 100-200 meter van het plangebied. Daarnaast moeten er 4 permanente voorzieningen in de nieuwbouw worden getroffen. Gedacht kan worden aan het aanbrengen van open stootvoegen of door

vleermuiskasten in te bouwen. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een projectplan, wat bij de ontheffingsaanvraag is gevoegd. De aanvraag is op 30 juni 2020 ingediend. De procedure loopt.

Natura 2000, stikstofdepositie en Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt niet in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ook andere beleidskaders uit het Natuurbeleidsplan (NBP) zijn niet van toepassing. Voor de voorgenomen ontwikkeling zijn er in het kader van het NNN en het NBP dan ook geen consequenties te verwachten.

Het plangebied ligt op circa 10 kilometer afstand van de Natura 2000-gebieden 'het Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Polder Westzaan'. Voor de externe invloeden van de werkzaamheden en in gebruik name van de appartementen, zoals geluid, licht, menselijke aanwezigheid en trilling, kunnen gezien de afstand effecten op deze gebieden worden uitgesloten. Vanwege recente jurisprudentie met betrekking tot PAS is nagegaan of er gevolgen kunnen optreden voor 'het Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Polder Westzaan' als gevolg van stikstofdepositie.

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator 2019 volgt dat de stikstofdepositie in zowel de aanlegfase als in de gebruiksfase niet meer is dan 0,00 mol/ha/jaar ter plaatse van omliggende stikstofgevoelige Natura 2000gebieden. Er is derhalve voor de realisatie van de woontorens aan de Postjesweg inzake stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming (bijlage 9: onderzoek stikstofdepositie 'Nieuwbouw woontorens Postjesweg te Amsterdam', referentie JHa/MHo, KS/ H 7283-2-NO-002 5, Peutz, 28 september 2020).

5.9. Milieuzonering

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied. Bedrijven bevinden zich op zodanige afstand, dat de ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft voor of ondervindt van bestaande bedrijven.

5.10. Behoeft

In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een ruimtelijk plan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het plan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking', een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

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

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

De voorliggende aanvraag omgevingsvergunning is een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Het betreft twee woontorens met 221 appartementen op een kavel dat bestemd is voor Kantoor. Het is daarom nodig om de behoefte voor dit project aan te tonen.

Behoefte

Voor de RAP-regio als geheel (= de marktregio Amsterdam) is het volgende te concluderen:

- De woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn.
- De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen.
- Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruim geprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Voor de regio als geheel wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat

	behoefte 2017-2027 ³	plancapaciteit 2017			tekort harde capaciteit 2017-2027
		hard	zacht	totaal	
Marktregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

NB: de marktregio's overlappen elkaar. Woningbehoefte, plancapaciteit en tekort kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.

Figuur: Woningbehoefte versus plancapaciteit in de drie deelregio's uitgedrukt in woningen (bron: RAP 2016-2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland)



Indeling prijscategorieën

	Huur p/m	Koop
Betaalbaar :	tot 711	tot 185.000
Middelduur:	711 - 971	185.000-285.000
Duur:	huur > 971 en	> 285.000

(bron: RAP Wonen 2016-2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland)

Met name in de categorieën betaalbaar en middelduur is de vraag groter dan het aanbod.

In de Planmonitor 2019 is geconstateerd dat de druk op de woningmarkt nog steeds onverminderd hoog is en dat de woningbouwproductie achterblijft bij de groei van het aantal huishoudens. Dit leidt voor de regio Amsterdam tot een inhaalvraag van 8.600 woningen.

	Huishoudensgroei 2014-2018	Nieuwbouw 2014-2018	Verschil	Inhaalvraag
Kop van Noord-Holland	1.000	1.400	+400	-
West Friesland	2.500	2.200	-300	300
Regio Alkmaar	4.800	3.900	-900	900
IJmond	1.300	1.000	-300	300
Zuid-Kennemerland	2.500	2.300	-200	200
Zaanstad	2.300	1.400	-900	900
Waterland	2.300	2.300	0	-
Amstelland-Meerlanden	6.700	4.300	-2.400	2.400
Amsterdam	26.800	18.200	-8.600	8.600
Gooi en Vechtstreek	3.800	2.700	-1.100	1.100
Noord-Holland Noord	8.300	7.500	-800	1.200
Noord-Holland Zuid	45.700	32.200	-13.500	13.500
Noord-Holland	54.000	39.700	-14.300	14.700

Bron: Prognose 2019

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

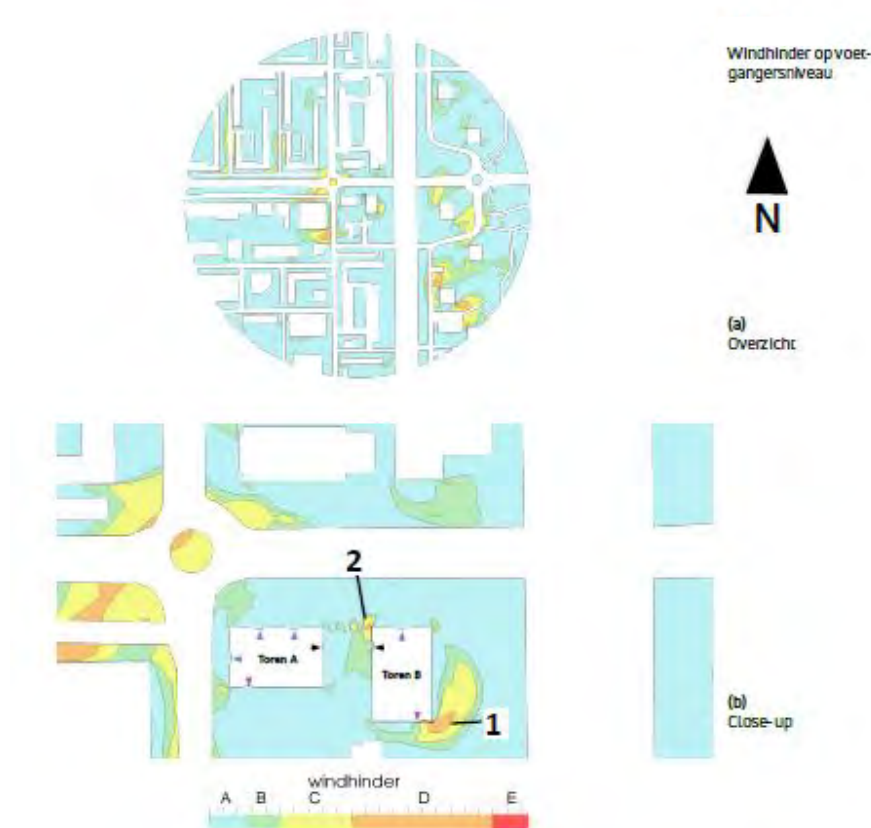
Om aan de groeiende woningbehoefte te kunnen voldoen is het van belang dat op korte termijn de zachte capaciteit (potentieel, niet vastgesteld) wordt opgezet in harde plannen. Onderhavige woningbouwontwikkeling levert een bijdrage aan de productie van nieuwbouwwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de behoefte aan woningen en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.11. Wind

Door Actiflow is een studie gedaan naar windhinder en windgevaar in relatie tot de nieuwbouw (bijlage 10: CFD-studie windhinder en windgevaar Postjesweg te Amsterdam, AFR – 7895, Actiefloor BV, 23-0902020).

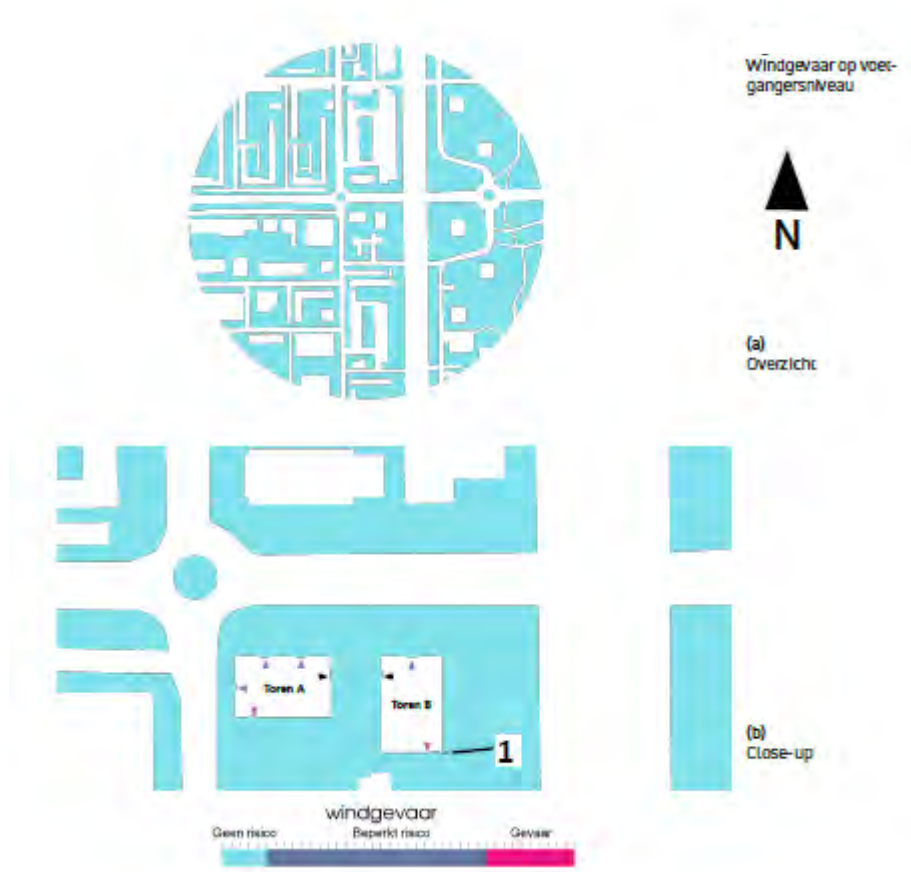


Afbeelding: resultaten windhinderonderzoek

In de meeste gebieden rond het bouwproject worden windhinderklasse A en B gevonden. Regio's met windhinderklassen C en D worden toegeschreven aan de versnelling van de stroming rond de hoeken van de bouwdelen, maar ook als gevolg van de positionering en de oriëntatie van de gebouwen. In het laatste geval zijn het de ongunstige (geometrische en wind) omstandigheden die de ontwikkeling van de stroming en de daaruit voortvloeiende verslechtering van het windklimaat

tussen beide bouwdelen mogelijk maken. De maximaal optredende windhinderklasse D veroorzaakt hoogstens een matig windklimaat.

Vanuit het oogpunt van windgevaar worden geen “risico” gebieden gevonden met als enige uitzondering een kleine zone “beperkt risico” aan de hoek van Toren B. ‘Beperkt risico’ wil zeggen dat er geen sprake is van een gevaarlijke situatie, maar dat het onaangenaam is om te verblijven.



Afbeelding: windgevaar op voetgangersniveau

Om de aanwezigheid van windhinderklasse D in bepaalde gebieden te voorkomen en eventuele overlast zoveel mogelijk te beperken, worden de volgende maatregelen getroffen:

- De entree van de fietsenstalling wordt niet gesitueerd aan de zuidoostgevel, waardoor mensen daar in principe niet hoeven te komen, behalve met de auto.
- Het verminderen van de permeabiliteit van het hek dat de noordelijke faces van de gebouwen met elkaar verbindt. Hierdoor zal de wind meer geblokkeerd worden waardoor het windklimaat rondom de hoek van het oostelijke gebouw zal verbeteren. Daarnaast zal het plaatsen van bomen tussen de gebouwen of aan de straat bijdragen aan het creëren van een gunstiger windklimaat. Het hekwerk en de pergola vormen de eerste aanzet, verder wordt bij het ontwerp van de binnentuin gekeken naar mogelijkheden om het windklimaat te verbeteren.

Omdat er in het ergste geval sprake is van een matig windklimaat en er slechts een kleine zone is met een ‘beperkt risico’, kan gesteld worden dat wind geen belemmering vormt voor dit project.

5.12. Bezonnning

Voor de nieuwbouw is een bezonningsstudie (bijlage 11 + 12: Bezonningsstudie Postjesweg 175 Amsterdam bestaande en nieuwe situatie, 854-VO-BB d.d. 13-11-2019 & 854-DO-BN d.d. 29-09-2020, Geurst & Schulze architecten B.V.) uitgevoerd:

1. op basis van de huidige situatie met kantoorgebouw
2. op basis van de nieuwe situatie met twee woongebouwen

De bestaande kantoorbebouwing beïnvloedt de omliggende bebouwing niet door zijn schaduwwerking. De bezonningsstudie nieuwe situatie laat zien dat de oriëntatie en ligging van de geplande bebouwing op de kavel gunstig is. Door de naastliggende Ring West A10 en het brede straatprofiel van de Postjesweg is er beperkt extra schaduwwerking op de woonbebouwing aan de noordelijke zijde van de Postjesweg.

De Calvariekerk recht tegenover het project aan de noordelijke zijde van de Postjesweg, zal wel aanzienlijk schaduwwerking van het plan ondervinden. Het gebouw heeft echter een religieuze bijeenkomstfunctie, dus geen woonfunctie en valt daarmee buiten de norm.

Bezonning vormt geen belemmering voor dit project.

5.13. Luchthaveninddelingsbesluit

De langs de A10 geprojecteerde woontoren doorsnijdt het toetsvlak voor radars. Andere toetsvlakken uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden niet doorsneden. In de nota van toelichting bij het LIB is opgenomen dat voor plannen die enkel het toetsvlak voor radars doorsnijden er geen verklaring van geen bezwaar is vereist.

De volgende tekst is opgenomen in de nota van toelichting:

“De gemeenten hoeven voor de plannen die enkel het toetsvlak voor radar doorsnijden, geen verklaring van geen bezwaar meer aan te vragen. In die gevallen is de gemeente wel verplicht deze plannen zelf actief bekend te maken bij de ILT door hierover advies aan te vragen. Omdat geen verklaring van geen bezwaar nodig is, is er in het adviesproces ook geen nut van een pretoets.”

Voor de toetsing van mogelijke verstoring voor radars geldt op grond van artikel 2.2.2a van het LIB een afwijkend regime. Objecten die het toetsvlak voor radars doorsnijden mogen gerealiseerd worden mits hierover een positief advies is uitgebracht door de Inspectie.

De LVNL heeft de plannen getoetst aan de correcte werking van TAR 1. Deze toetsing heeft uitgewezen dat uitvoering van de plannen met een maximale hoogte van 65 m NAP aan de Postjesweg 175 te Amsterdam, geen negatieve invloed zal hebben op de correcte werking van de surveillanceapparatuur van de LVNL. Het advies van LVNL is positief (Bijlage 13: Advies project nieuwbouw 221 appartementen Postjesweg 175 – Derkinderenstraat 88 te Amsterdam, ILT 2020/48798, Inspectie Leefomgeving en Transport, 8 september 2020).

Het luchthaveninddelingsbesluit vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

5.14. M.e.r.-beoordeling

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden

uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is. (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De transformatie van kantoor naar woningen door sloop en nieuwbouw is vanwege de beperkte ruimtelijke effecten – in de context van een woonwijk in een stedelijk gebied – niet aan te merken als een (nieuw) stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. In deze ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat er geen negatieve effecten op de omgeving en het milieu zijn. Er is dan ook geen aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om de van toepassing zijnde afwijking van het bestemmingsplan te realiseren, dient een procedure doorlopen te worden.

Conform artikel 3.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bij een afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Dat betekent dat belanghebbenden gedurende de periode dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt zienswijzen kunnen indienen. De resultaten van deze ter inzage legging worden betrokken in de besluitvorming omtrent deze omgevingsvergunning.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Alle kosten voor dit project worden gedragen door de initiatiefnemer Maars Mailroad bv, tevens eigenaar van het perceel. Hiervoor is een ontwikkelovereenkomst opgesteld. Het plan is financieel uitvoerbaar.

6.3. Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht in samenhang met artikel 3.1.1 van het Besluit omgevingsrecht voert het bevoegd gezag overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De resultaten van dit overleg worden betrokken in de besluitvorming omtrent deze omgevingsvergunning.

7. Conclusie

De nieuwbouw kan alleen worden gerealiseerd als een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend, zoals bedoeld in artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het project voorziet in transformatie van een voormalig kantoorpand naar 2 woontorens door sloop - nieuwbouw. Het voornemen past binnen de kaders van het relevante beleid van alle overheden en is niet in strijd met relevante wetten en regels. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Het gaat hierbij om goede ruimtelijke ordening en er kan daarom een vergunning in afwijking van het bestemmingsplan met toepassing van de uitgebreide procedure verleend worden.

8. Bijlagen

1. Verkennend bodemonderzoek volgens ARVO Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer ANL19-4333, ABO-Milieuconsult B.V., 19 juli 2019
2. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Postjesweg 175 te Amsterdam, referentie 18258.19, Buro Bouwfysica BV, 13 juli 2020
3. Bouwkundige uitwerking geluidmaatregelen met kenmerk 18258.20 van Buro Bouwfysica, 13 juli 2020
4. Verslag TAVGA 226 en 229
5. Quicksan externe veiligheid Postjesweg 175 Amsterdam, projectnummer 0442162.100, Anteagroup, 9 december 2019
6. Geohydrologische analyse barrièrewerking Postjesweg Amsterdam, projectnummer 20136, versie 1, Crux Engineering BV, 11 februari 2020
7. Quicksan flora en fauna Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer 119.19.02, Laneco, 30 april 2019
8. Ecologisch veldonderzoek Postjesweg 175 te Amsterdam, projectnummer 119.19.02, Laneco, 19 december 2019
9. Onderzoek stikstofdepositie 'Nieuwbouw woontorens Postjesweg te Amsterdam', referentie JHa/MHo, KS/ H 7283-2-NO-002 5, Peutz, 28 september 2020
10. CFD-studie windhinder en windgevaar Postjesweg te Amsterdam, AFR – 7895, Actiefloor BV, 23-09-2020
11. Bezonningsstudie Postjesweg 175 Amsterdam bestaande situatie, 854-VO-BB d.d. 13-11-2019, Geurst & Schulze architecten B.V.
12. Bezonningsstudie Postjesweg 175 Amsterdam nieuwe situatie, 854-DO-BN d.d. 29-09-2020, Geurst & Schulze architecten B.V.
13. Advies project nieuwbouw 221 appartementen, Postjesweg 175 – Derkinderenstraat 88 te Amsterdam, ILT 2020/48798, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, 8 september 2020