

Ruimtelijke onderbouwing Eendrachtsparkbuurt fase 2, Dr. H. Colijnstraat



Datum: 20 augustus 2021

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Locatie	3
2.	Het project	4
2.1.	Positie Eendrachtsparkbuurt binnen Geuzenveld	5
2.2.	Ontstaansgeschiedenis	5
2.3.	Huidige situatie	8
2.4.	Nieuwe situatie	18
3.	Planologisch kader	24
3.1.	Bestemmingsplan Geuzenveld	24
3.2.	Projectbesluit Eendrachtsparkbuurt	25
3.3.	Afwijkingen	26
4.	Beleidskader	28
4.1.	Rijksbeleid	28
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	28
4.3.	Gemeentelijk beleid	33
5.	Omgevingsaspecten	44
5.1.	Verkeer en parkeren	44
5.2.	Luchtkwaliteit	50
5.3.	Geluid	50
5.4.	Externe veiligheid	52
5.5.	Bodem	53
5.6.	Water	54
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	58
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	58
5.9.	Ecologie	65
5.10.	Behoefte	66
5.11.	Milieu effect rapportage	67
6.	Uitvoerbaarheid	68
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	68
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	71
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	71
7.2.	Conclusie	73

Bijlagen:

1. Bezonningsstudie
2. Indieningstekening
3. Onderzoek parkeerbehoefte
4. Akoestisch onderzoek
5. Verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek
6. Verkennend bodemonderzoek asbest
7. Quick scan ecologie
8. Stikstofdepositie

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het kader van de stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloopnieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. Ook in de Eendrachtsparkbuurt heeft stedelijke vernieuwing plaatsgevonden, onder meer doordat tussen de Albardagracht en het Herman Hellingplantsoen sloopnieuwbouw is gerealiseerd (fase 1). Inmiddels is de wens om ook fase 2 van de stedelijke vernieuwing te gaan realiseren. Fase 2 bestaat uit nieuwbouw van twee blokken langs de Dr. H. Colijnstraat, waar voorheen twee L-vormige flats stonden. In één blok komen huurwoningen en in het andere blok komen voornamelijk marktwoningen (vrije sector en/of koop). Daarnaast wordt er rekening gehouden met een commerciële ruimte voor een maatschappelijke voorziening.

Woningcorporatie Stadgenoot is erpachter van de gronden en heeft enkele jaren geleden de erfpachtcanon afgekocht. De grond wordt uitgegeven zodra de contouren van het plan definitief afgesproken zijn.

Het geldende bestemmingsplan 'Geuzenveld' gaat uit van de inmiddels gesloopte bebouwing en is ter plaatse van de projectlocatie dus conserverend. Ter plaatse van de beoogde nieuwbouwblokken maakt het bestemmingsplan geen stedelijke vernieuwing mogelijk. De plannen die momenteel voor de nieuwbouwblokken in voorbereiding zijn passen daardoor niet in het geldende bestemmingsplan. Voor de te ontwikkelen blokken wordt daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (strijdig gebruik). In een later stadium, als de bouwplannen volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd zijn, zullen de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor de planologische afwijkingen ter plaatse van de twee beoogde blokken.

1.2. Locatie

De Eendrachtsparkbuurt is onderdeel van de wijk Geuzenveld in stadsdeel Nieuw-West. Geuzenveld is een woonwijk in het westen van Amsterdam die tussen de Haarlemmerweg (N200) en de Sloterscheg (met daarin sportpark Ookmeer) is gelegen. Geuzenveld maakt als tuinstad onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden.

De projectlocatie bevindt zich in het noordelijke deel van de wijk Geuzenveld. De kavels zijn gelegen ten westen van het Eendrachtspark. De projectlocatie wordt begrensd door de Dr. H. Colijnstraat (oostzijde), het fiets- en voetpad van de Albardagracht (zuidzijde), het Herman Hellingplantsoen (westzijde) en de Wigbolt Ripperdastraat (noordzijde). Op de luchtfoto is de ligging van de projectlocatie binnen Geuzenveld weergegeven.



Afbeelding: ligging binnen Geuzenveld waarbij de projectlocatie indicatief met een gele begrenzing is aangegeven (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

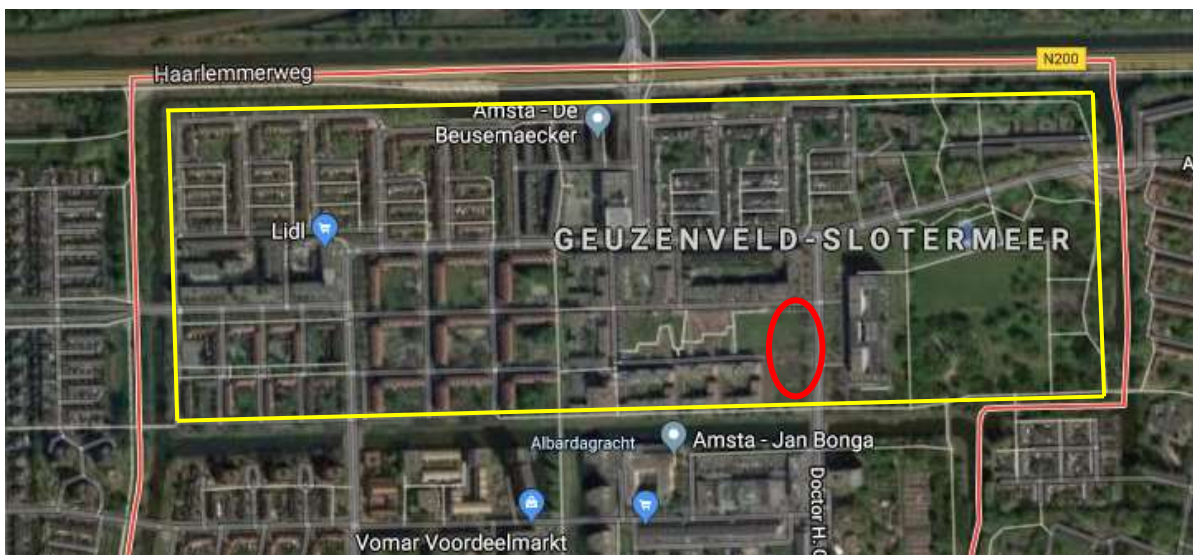
De projectlocatie heeft betrekking op de kadastrale percelen I5750, I5751, I5752, I5753 en I6010 in de kadastrale gemeente Sloten Noord-Holland. Op de indieningstekening (zie bijlage) is de ligging van de kadastrale percelen ten opzichte van de projectlocatie weergegeven.

2. Het project

2.1. Positie Eendrachtsparkbuurt binnen Geuzenveld

De projectlocatie is gelegen in de Eendrachtsparkbuurt in Geuzenveld en is ook wel bekend als Buurt Negen. Deze buurt is als volgt begrensd:

- Haarlemmerweg (noordzijde);
- Eendrachtspark (oostzijde);
- Albardagracht (zuidzijde);
- Pieter Postpad, Pieter Postsingel & Cornelis Outshoornstraat (westzijde).



Afbeelding: ligging projectlocatie binnen de Eendrachtsparkbuurt (gele begrenzing), waarbij de projectlocatie met een rode ovaal is aangegeven (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De projectlocatie bevindt zich aan de zuidkant van de Eendrachtsparkbuurt.

2.2. Ontstaansgeschiedenis

2.2.1. Geuzenveld

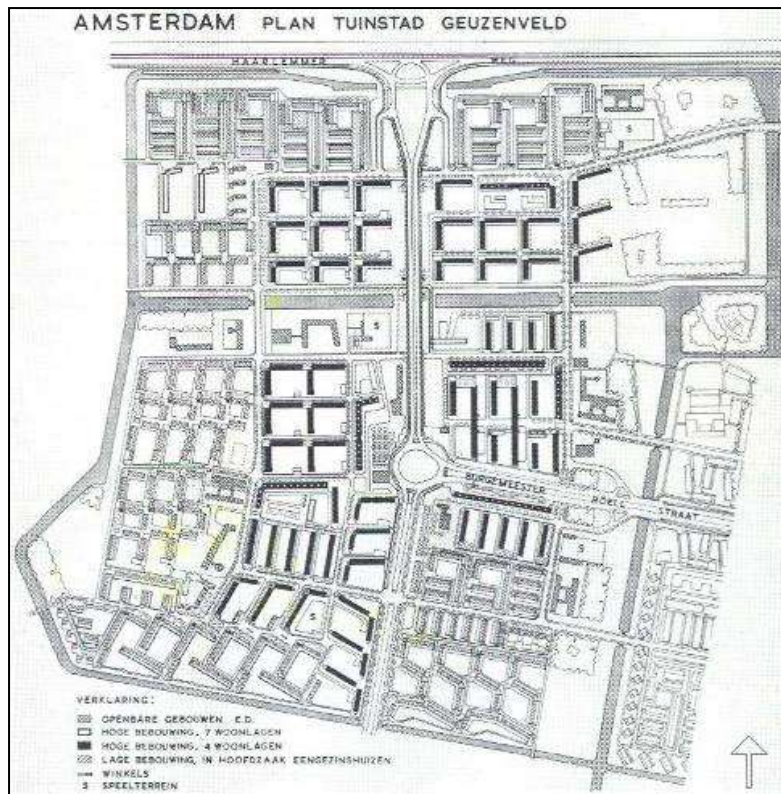
Geuzenveld is als tuinstad onderdeel van de Westelijke Tuinsteden, welke in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw zijn gebouwd als naoorlogse stadsuitbreiding. De basis voor de Westelijke Tuinsteden is het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis Van Eesteren. Het AUP is een plan in hoofdzaken voor de uitbreiding van Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad in 1934.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

Geuzenveld is na het naastgelegen Slotermeer de tweede tuinstad (wijk) van het AUP die na de oorlog wordt gerealiseerd. Vanwege de ervaringen met de bouw van Slotermeer, in combinatie met het hoge tempo waarmee het plan moest worden uitgevoerd, werd door de Dienst Stadsontwikkeling voor Geuzenveld voor een andere aanpak gekozen: er werd in september 1952 een voorlopig schetsplan gepubliceerd dat vervolgens werd opgedeeld in zes grote stukken, waarbij elk stuk aan één architect en één woningbouwvereniging werd opgedragen voor verdere uitwerking.

De uitwerking van de deelplannen, maar ook discussies tussen de Dienst Stadsontwikkeling en de Woningdienst, leidde tot enkele wijzigingen en correcties ten opzichte van het voorlopig schetsplan voor heel Geuzenveld.



Afbeelding: Plan voor Tuinstad Geuzenveld

In de stedenbouwkundige opzet voor Geuzenveld, zoals die was bedacht door Stadsontwikkeling, bestond het midden van de wijk voornamelijk uit middelhoogbouw. Daaromheen bevond zich de laagbouw. Verder zouden een aantal hoofdverkeerswegen bij het Lambertus Zijlplein op een verhoogd circuit bij elkaar komen: de Burgemeester Röellstraat uit Slotermeer, de Troelstralaan uit Osdorp en de Abraham Kuyperlaan als uitvalsweg naar het havengebied. Door de verhoogde ligging en het beperkt aantal aansluitingen op de buurt zouden deze wegen als min of meer autonome elementen door de wijk gaan lopen. Het heeft echter tot in 1974 geduurd voordat het verhoogde deel van de Burgemeester Röellstraat (inclusief tramlijn 13) er kwam en pas in 1983 werd de Abraham Kuyperlaan als verkeersweg aangelegd. Het verhoogde deel van de Troelstralaan is er als verkeersweg uiteindelijk nooit gekomen. Een aantal decennia lag er alleen een grondlichaam met alle bijbehorende viaducten.

Om tegenwicht te bieden aan de leegloop van Amsterdam werden in de jaren '70 enkele woningbouwlocaties in Geuzenveld gerealiseerd, zoals aan de Troelstralaan en het Grote Geusplein. Na de instelling van de stadsdelen vond er vanaf de jaren '90 verdichting plaats doordat Eendrachtspark Noord (Suze Groenwegplantsoen) en Marchanthof (Sam van Houtenstraat) zijn gerealiseerd. Ook is het grondlichaam van het nooit gerealiseerde verhoogde deel van de Troelstralaan afgegraven en is op het vrijkomende terrein een drietal appartementengebouwen gerealiseerd. In feite was dit de eerste fase van het Geuzenbaanproject. Het vervolg van het Geuzenbaanproject betrof het afgraven van de Abraham Kuyperlaan en het verhoogde deel van de Burgemeester Röellstraat en het bebouwen van de Abraham Kuyperlaan, in combinatie met de vernieuwing van het Lambertus Zijlplein. In 2000 werd Buurt Negen aangewezen als proefproject voor stedelijke vernieuwing waarna bestaande woningen en scholen werden gesloopt om plaats te

maken voor nieuwe woningen en scholen. Daarna volgden vanaf 2003 de vernieuwingsplannen voor Geuzenveld, waaronder in 2005 het vernieuwingsplan voor de Eendrachtsparkbuurt. Het jaar daarop is een Uitwerkingsplan voor de Eendrachtsparkbuurt opgesteld.

2.2.2. Eendrachtsparkbuurt

De Eendrachtsparkbuurt is vernoemd naar het Eendrachtspark, welke in het oosten van de buurt is gelokaliseerd. Het park ligt tussen de tuinsteden Slotermeer en Geuzenveld en werd aangelegd in de jaren zestig. Het park is vernoemd naar de Eendracht, een veenderij ten westen van Geuzenveld. Aan de zuidzijde van het park was een schiereiland waar een aantal scholen was gevestigd dat bekendstond als het Scholeneiland. Het park werd in 1990 ingedeeld bij stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer, sinds 2010 stadsdeel Nieuw-West. Vanaf 2005 onderging het park een grote opknapbeurt.

De opgeleverde gebouwen in de Eendrachtsparkbuurt bestonden destijds uit hoofdzakelijk portiekfats, bovenbenedenwoningen en rijwoningen. De Eendrachtsparkbuurt (Buurt Negen) is vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw gedeeltelijk vernieuwd. Het plan voor de vernieuwing van Buurt Negen kwam in het kort neer op sloopnieuwbouw van de portieketagewoningen in het middengebied (ter plaatse van onder meer de projectlocatie), het herinrichten van de buurtring tot een herkenbare ontsluitingsroute voor de buurt, het verbinden van beide zijden van Buurt Negen door middel van het bebouwen van het Kuyperlaantracé en het toevoegen van een drietal ruimtelijke accenten langs de buurtring om de oriëntatiemogelijkheden in het gebied te verbeteren. Deze drie accenten zijn geworden Kleine U + Grote U, Abraham Kuyperplein inclusief Koggeschip (deelgebied 4 Geuzenbaan) en het Parkrandgebouw.

Voor heel Geuzenveld is op 9 februari 2010 een bestemmingsplan vastgesteld. Omdat de planvorming en onderzoeksfase van de Eendrachtsparkbuurt ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan nog niet waren afgerond, kon de vernieuwing van de Eendrachtsparkbuurt in het middengebied niet in het bestemmingsplan Geuzenveld worden meegenomen.

Vanaf 2011 is nieuwbouw gepleegd aan het Herman Hellingplantsoen, als onderdeel van fase 1 van de stedelijke vernieuwing van de Eendrachtsparkbuurt. De portiekflats die voorheen op deze plek stonden zijn vervangen door drie nieuwbouwblokken. Voor de nieuwbouw is in 2011 een projectbesluit genomen. Ter noorden van de nieuwbouw is een park met speeltuin aangelegd.

2.3. **Huidige situatie**

Kenmerkend voor de tuinsteden is de scheiding van verkeerssoorten, functiescheiding en een open verkaveling. De hoofdstructuur bestaat uit een hiërarchisch, samenhangend stelsel van wegen, water en groen.

2.3.1. Beschrijving Eendrachtsparkbuurt

In de Eendrachtsparkbuurt heeft de laatste jaren vernieuwing plaatsgevonden in vooral het middengebied: het gebied tussen het Kruisherenpad en het Eendrachtspark. In de overige delen van de Eendrachtsparkbuurt staat nog steeds de oorspronkelijke bebouwing die in de jaren '60 en '90 is gerealiseerd.

Het middengebied is als gevolg van het bebouwen van het Kuiperlaantracé, het toevoegen van een drietal ruimtelijke accenten langs de buurtring en de bouw van drie nieuwbouwblokken tussen het Herman Hellingplantsoen en de Albardagracht al voor een groot deel herontwikkeld. Het voornemen was om ook de projectlocatie met twee nieuwbouwblokken te bebouwen. Als gevolg van de economische crisis is het oorspronkelijke plan stil komen te liggen. De opgave is inmiddels dermate gewijzigd dat het oude plan niet meer voldoet aan de huidige eisen.

2.3.2. Beschrijving projectlocatie

Momenteel wordt een deel van de projectlocatie, fase 2, gebruikt voor tijdelijke moestuintjes van omliggende bewoners. De locatie was tot medio 2010 bebouwd met twee haakvormige portiekflats. Na de sloop van deze flats zijn de gronden tijdelijk uitgegeven als moestuintjes, in afwachting van fase 2. De rest van de projectlocatie is begroeid met gras. De kavels zijn naast een houten hek rondom de moestuintjes, wat sportvoorzieningen en wat zitbankjes onbebouwd. Er zijn geen bomen op de projectlocatie aanwezig.



Afbeelding: tijdelijke moestuintjes ter plaatse van de projectlocatie



Afbeelding: tijdelijke moestuintjes en gras ter plaatse van de projectlocatie

Op de westzijde van de projectlocatie bevindt zich een talud, als overgang naar het hoger gelegen maaiveld van fase 1 van de stedelijke vernieuwing. Ten noorden van de projectlocatie bevindt zich een grasveldje met een speeltuintje.



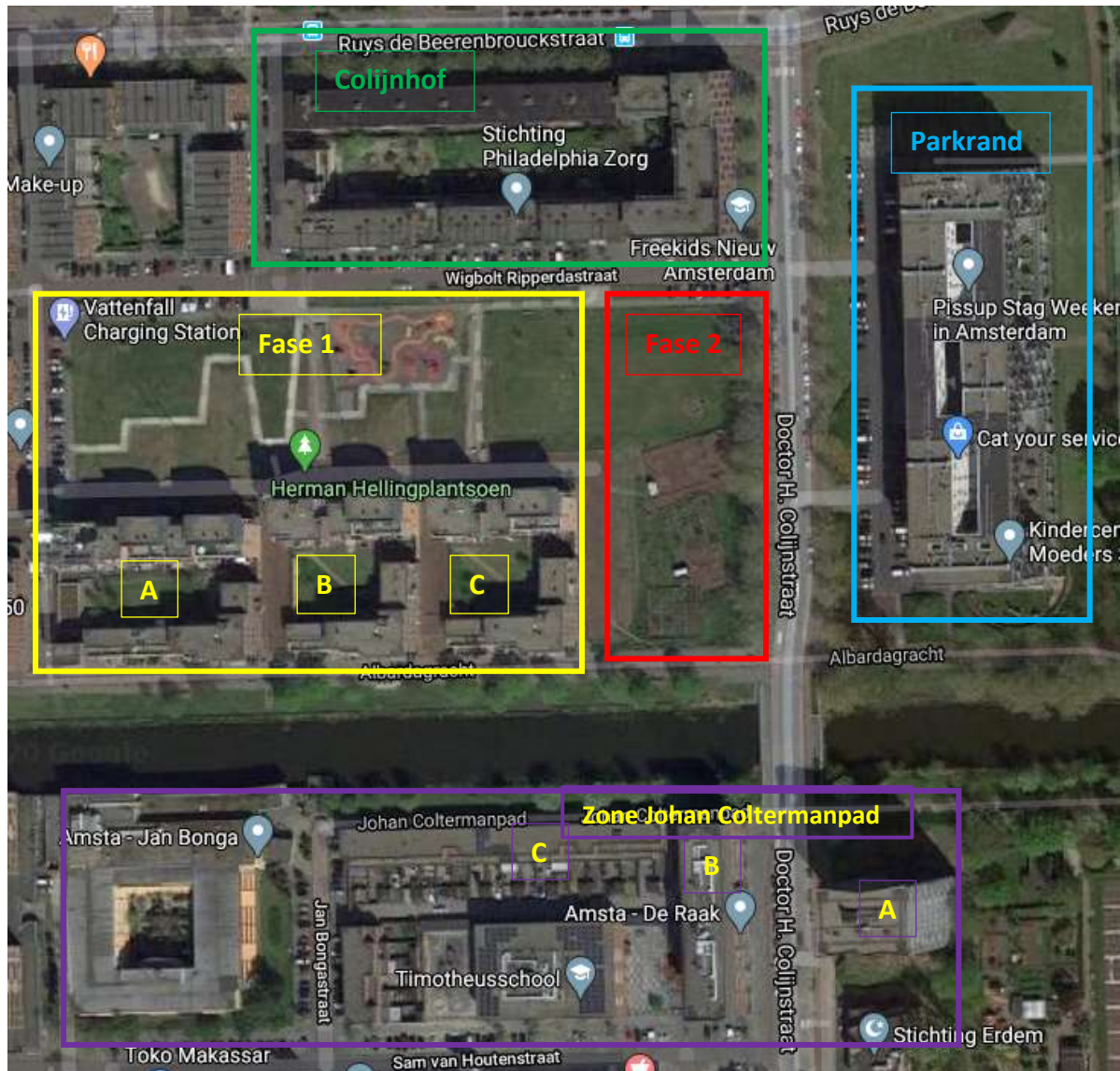
Afbeelding: Talud westzijde projectlocatie



Afbeelding: Sporttoestellen en grasveldje noordzijde projectlocatie

2.3.3. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie wordt omringd door fase 1 (westzijde), het Colijnhof (noordzijde), het gebouw Parkrand (oostzijde) en de Albardagracht (zuidzijde).



Afbeelding: directe omgeving projectlocatie

Fase 1 en 2 bestond voorheen uit 288 woningen en enkele bedrijfsruimtes, deze zijn allemaal gesloopt in het kader van de stedelijke vernieuwing van de Eendrachtsparkbuurt. De enkele jaren geleden gerealiseerde nieuwbouw van fase 1 bestaat uit 173 woningen.

Fase 1 (Hasselaerhof)

Tussen de Wigbolt Ripperdastraat en de Albardagracht zijn vanaf 2011 drie blokken gerealiseerd, welke samen het Hasselaerhof vormen. De blokken A, B en C zijn gerealiseerd aan de zuidzijde van het plangebied. Er is een grote groene openbare (autovrije) ruimte ontstaan, genaamd Herman Hellingplantsoen, tussen de nieuwe woningen en de bestaande woningen aan de overzijde van de

Wigbolt Ripperdastraat en de Pieter van de Werfstraat. Het parkeren is op de begane grond (maar uit het zicht van de openbare ruimte) gerealiseerd. De woningen zijn gebouwd in een drietal blokken, waarbij er enkele doorzichten zijn van het plantsoen naar het water van de Albardagracht. Aan de binnenzijde van de bouwblokken zijn privé buitenruimten gerealiseerd. De bouwblokken zijn 3-4 bouwlagen aan de zijde van het water (Albardagracht) en 4-7 lagen aan de zijde van het plein (Herman Hellingplantsoen).

Het maaiveld ter plaatse van de bebouwing in fase 1 is verhoogd ten opzichte van de omgeving. Het verschil in hoogte is aan de noord- en oostzijde opgevangen door taluds en keermuren. Aan de zuid- en westzijde is het verschil in hoogte opgevangen door de bebouwing zelf. Zie de navolgende afbeeldingen.



Van de 173 woningen zijn er 113 in gebruik als sociale huurwoning, 14 als vrije sector huurwoning en 46 als vrije sector koopwoning. In de Realisatie Overeenkomst (ROK) die tussen Stadgenoot en

de gemeente/stadsdeel Nieuw West is afgesloten zijn de kaders vastgesteld voor de minimale en maximale bouwopgave waar Stadgenoot bij de ontwikkeling van EDP fase 2 aan moet voldoen.

In deze ROK is onder meer vastgelegd dat Stadgenoot ten behoeve van het afgesproken woningbouwprogramma voor fase 1 en 2 ten minste 256 parkeerplaatsen op eigen terrein zal aanleggen. Daarnaast is vastgelegd dat, indien het gemeentelijk parkeerbeleid na 2011 wijzigt, de partijen hierover in overleg zullen treden.

In fase 1 (Hasselaerhof) zijn 62 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening gerealiseerd.

Colijnhof

Gezien vanaf de projectlocatie bestaat het westelijke gebouw van Colijnhof aan de Wigbolt Ripperdastraat vooral uit 5 bouwlagen. Het oostelijk gebouw bestaat uit 5 en 6 bouwlagen met respectievelijk een dakopbouw van 2 en 1 bouwlaag. Zie de navolgende afbeelding.



Afbeelding: gebouwen Colijnhof aan de Wigbolt Rippersastraat

Parkrand

Het complex staat langs de westelijke rand van het Eendrachtspark, op een locatie waar voorheen drie haakvormige woningblokken stonden. Destijds was er vanuit de wijk geen zicht op het park. Een van de uitgangspunten van de architect was dan ook het verbeteren van de zichtbaarheid van het park. Parkrand bestaat uit vijf woontorens die rusten op een gemeenschappelijke sokkel. De twee hoogste verdiepingen van de torens vormen een doorlopende zwevende balk. In totaal herbergt Parkrand 223 woningen, bestaat het uit 11 bouwlagen en heeft het een bouwhoogte van 24 meter.



Afbeelding: Het gebouw Parkrand

Johan Coltermanpad

Gezien vanaf de projectlocatie staan er aan de andere kant van de Albardagracht, aan het Johan Coltermanpad, ook een aantal gebouwen. Gebouw A (Dr. H. Colijnstraat 106-246) bevindt zich schuin tegenover de projectlocatie aan de andere kant van de brug. Gebouw A bestaat uit 14 bouwlagen met woningen en een parkeergarage.



Afbeelding: Gebouw A van zone Johan Coltermanpad

Tegenover gebouw A bevindt zich gebouw B (Dr. H. Colijnstraat 427-483), aan de andere kant van de Albardagracht van de projectlocatie. Gebouw B bestaat uit woningen en maatschappelijke voorzieningen in 7 bouwlagen en bevindt zich op de hoek met de Albardagracht de Dr. H. Colijnstraat. Naast gebouw B staat gebouw C (Johan Coltermanpad 1 t/m 20). Gebouw C ligt tegenover de projectlocatie aan de andere kant van de Albardagracht. Gebouw C bestaat uit woningen in 3 bouwlagen.



Afbeeldingen: Gebouw B zone Johan Coltermanpad



Gebouw C zone Johan Coltermanpad

Openbare ruimte

De openbare ruimte rondom de projectlocatie bestaat uit de volgende voorzieningen, wegen en wateren. Ten zuiden van de projectlocatie bevindt zich een fietspad met daarnaast de Albardagracht.



Afbeeldingen: fietspad



Albardagracht

De ruimte ten westen van de projectlocatie bestaat uit een talud en een voetpad naar enkele woningen in de blokken van fase 1.



Afbeelding: Woningen fase 1 (links), talud en voetpad

Ten noorden van de projectlocatie bevindt zich de Wigbolt Ripperdastraat met aan weerszijde van de straat parkeerplekken.



Afbeelding: Wigbolt Ripperdastraat

Tot slot loopt langs de complete oostzijde van de projectlocatie de Dr. H. Colijnstraat.



Afbeelding: Dr. H. Colijnstraat

2.3.4. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie heeft een goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: Geuzenveld heeft een eigen afslag van de N200 (onderdeel van het Hoofdnet Auto). De N200 verbindt het westelijk deel van Amsterdam met de binnenstad van Amsterdam en de rijksweg A10. Ook is er via de N200 een rechtstreekse verbinding met Haarlem en de rijksweg A9. Verkeer vanaf de N200 naar de projectlocatie rijdt via de Willem Schermerhornstraat en de Ruys de Beerenbrouckstraat naar de Dr. H. Colijnstraat en vice versa.
- Fiets: de noordzuid-fietsroute vanaf de Haarlemmerweg over het Suze Groenewegplantsoen, Ruys de Beerenbrouckstraat en het Eendrachtspark behoort tot het Hoofdnet Fiets, evenals de oostwestfietsroute via de Ruys de Beerenbrouckstraat. De direct ten zuiden van de projectlocatie gelegen oost-westfietsroute langs de Albardagracht is onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes in de omgeving zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam.
- OV: halte Dr. H. Colijnstraat op de Burgemeester Röellstraat van tram 13 bevindt zich op 400 meter loopafstand ten zuiden van de projectlocatie. Trams 13 verbindt Geuzenveld met metro 50 (halte Jan van Galenstraat), OLVG-West, de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. Ten noorden van de projectlocatie bevindt zich de halte Dr. H. Colijnstraat van bus 21 & 61 op de Ruys de Beerenbrouckstraat. De halte bevindt zich op circa 120 meter lopen van de projectlocatie.

Uit gemeentelijk parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerdruk in de Eendrachtsparkbuurt hoog is. Kentekenonderzoek heeft daarbij aangetoond dat er overdag veel forenzen hun auto in de Eendrachtsparkbuurt parkeren om vervolgens met het OV naar hun werk te reizen. In de buurt wordt ook veel foutgeparkeerd. De gemeenteraad heeft daarom op 8 juli 2021 het besluit genomen

om in o.a. Geuzenveld betaald parkeren in te voeren. Daardoor zal er vanaf begin 2022 van maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot 19:00 uur betaald moeten worden voor het parkeren op straat.

2.4. Nieuwe situatie

Inmiddels is de laatste fase aangebroken van de vernieuwing van de Eendrachtsparkbuurt (fase 2). Stadgenoot is voornemens om op de plek van de enkele jaren geleden gesloopte portiekflats twee nieuwbouwblokken langs de Dr. H. Colijnstraat te ontwikkelen. Eén blok met marktwoningen en een commerciële ruimte in de plint (zuidelijk blok) en één woonblok met huurwoningen (noordelijk blok).

In opdracht van Stadgenoot heeft FARO Architecten een schetsontwerp (concept van 31-03-2020) opgesteld met een bouwvelop voor de nieuwbouw. Het schetsontwerp is onder meer op 17 december 2020 ter beoordeling voorgelegd aan de gemeentelijke supervisor voor Geuzenveld. Deze is akkoord met de voorgenomen bouwvelop.

De uiteindelijke bouwplannen worden in een later stadium opgesteld, nadat de planologische instemming voor het project is verkregen.

2.4.1. Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten nieuwbouw

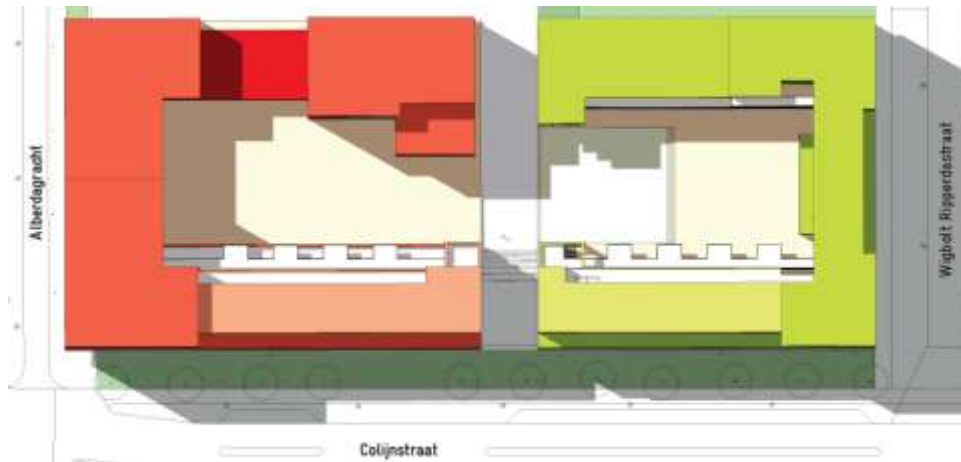
De toevoeging van de twee nieuwbouw blokken betreft de laatste fase van de buurtvernieuwing en vormt daarmee een afsluiting van de buurt en de groenvoorziening aan het Herman Hellingplantsoen. De typologie van de blokken sluit aan bij de overige blokken in de omgeving, waarbij sprake is van (semi-)gesloten blokken om een collectief binnengebied. De gebouwen krijgen een bescheiden en ingetogen uitstraling en vormen een rustige wand aan de Dr. H. Colijnstraat, tegenover het iconische Parkrandgebouw. Aan de zijde van de groenvoorziening aan het Herman Hellingplantsoen zal wat massa betreft meer de aansluiting worden gezocht met fase 1 (de Hasselaershof). Ook hier zal het gebouw een bescheiden en ingetogen uitstraling krijgen, vergelijkbaar met de Dr. H. Colijnstraat. Belangrijk gegeven van de locatie zijn de twee verschillende maaiveldniveaus. Uitgangspunt in de nieuwbouw is dat de plinten een levendig karakter moeten krijgen. Het parkeren zal op maaiveldniveau “verstopt” worden en worden omsloten door verblijfsruimten (woningen of bedrijfsruimten) en het verhoogde maaiveldniveau van fase 1. Tevens zullen de hoofdentrees duidelijk en met allure worden vormgegeven.

2.4.2. Nieuwe bouwvolumes

Op de projectlocatie zullen twee nieuwe rechthoekige blokken worden gebouwd. De zuidelijke rooilijn van het meest zuidelijke bouwblok zal in lijn lopen met de bebouwing aan de Albardagracht 66-110, aan de westelijke zijde. De oostelijke rooilijn van de beide blokken zal in lijn lopen met de noordelijke bebouwing aan de Dr. H. Colijnstraat 771-947.

De opzet van de blokken zijn twee U-vormen met de binnenplaatsen op elkaar gericht, zie de navolgende afbeelding. Op een deel van de projectlocatie bevindt zich een verhoogd maaiveld wat

in de huidige situatie zichtbaar is via het talud. De oppervlakte van de gehele voetprint van de beide blokken bedraagt circa 6.000 m².



Afbeelding: Dakaanzicht

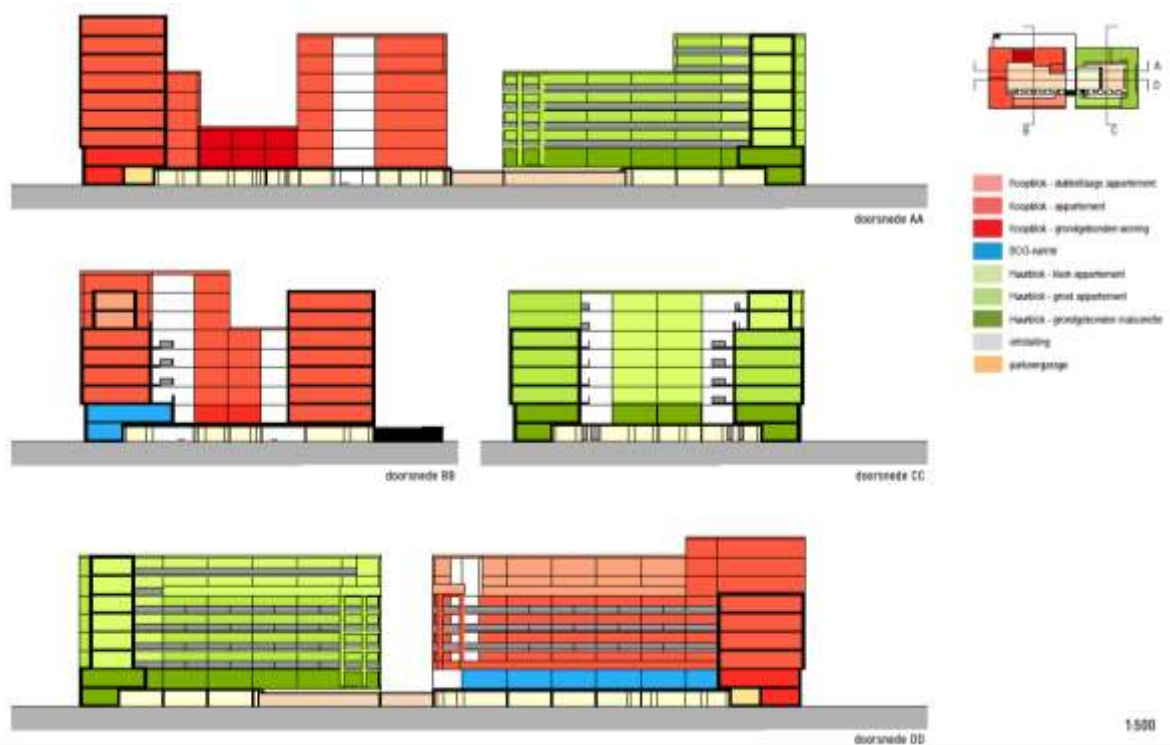
In de beide blokken zijn parkeergarages in de begane grondlaag en in het binnenterrein voorzien. De parkeergarages zullen worden voorzien van een dak zodat er begaanbare binnenplaatsen (daktuinen) komen.

De ontsluiting van de parkeervoorziening in het zuidelijke blok bevindt zich aan de Dr. H. Colijnstraat en de ontsluiting van het noordelijke blok bevindt zich aan de Wigbolt Ripperdastraat.

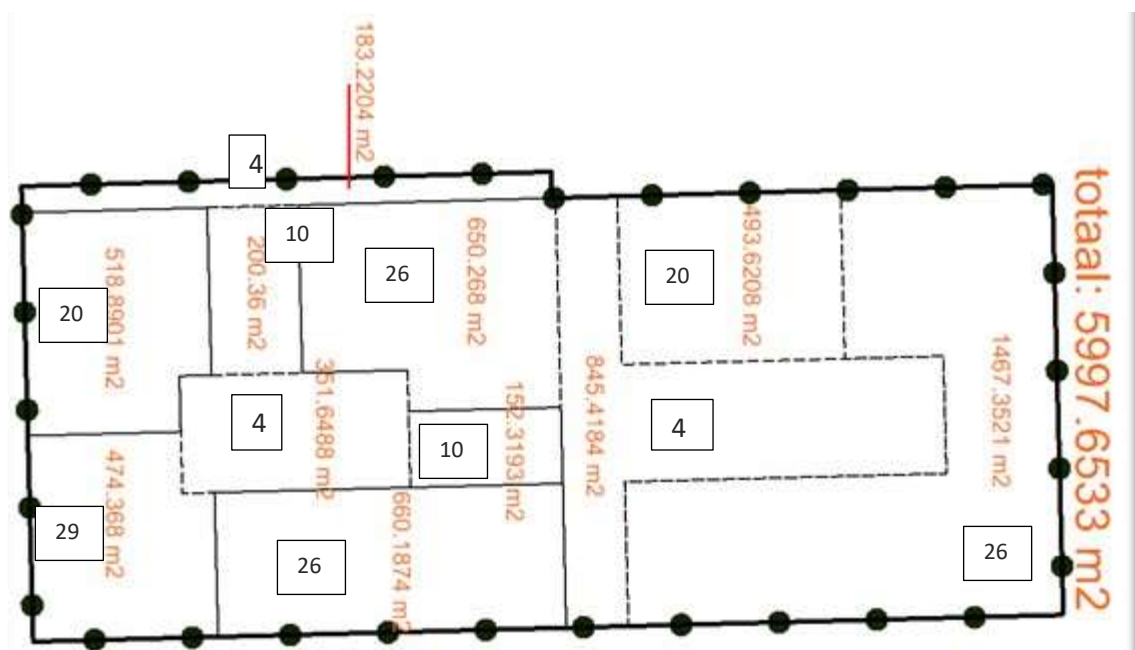
Het besluit van de gemeente om begin 2022 betaald parkeren in te voeren is mede bepalend is voor de parkeeropgave van het project. In het zuidelijke blok zijn circa 70 tot 100 parkeerplaatsen mogelijk, in het noordelijke blok zijn 30 parkeerplaatsen voorzien. Ook komen er diverse stallingsplekken voor fietsen in en rondom de nieuwbouw. In de paragrafen 4.3 en 5.1 wordt nader ingegaan op parkeren.

De beide blokken krijgen gevarieerde bouwhoogtes. Bij het meest zuidelijke blok is de bouwhoogte op de hoek in het zuidoosten 29 meter (9 bouwlagen, hoek Dr. H. Colijnstraat-Albardagracht). De hoek op het zuidwesten is 20 meter (6 bouwlagen, hoek Albardagracht-fase 1) en de rest heeft een bouwhoogte van 26 meter (8 bouwlagen) met twee kleine verlagingen van 10 meter (3 bouwlagen). De binnenplaats heeft een bouwhoogte van 4 meter (1 bouwlaag).

Bij het noordelijke blok heeft de binnenplaats ook een bouwhoogte van 4 meter (1 bouwlaag), verder heeft het gedeelte van de U op het noorden en op het westen een bouwhoogte van 26 meter (8 bouwlagen) en is de rest 20 meter (6 bouwlagen). Zie de navolgende afbeeldingen ter illustratie.



Afbeelding: Doorsnedes van het zuidelijke blok (rood) en het noordelijke blok (groen)



Afbeelding: zuidelijke blok (links) en noordelijk blok (rechts): bouwhoogtes (vierkant)

2.4.3. Programma

Zuidelijk blok (marktwoningen en commerciële ruimte)

Het zuidelijke blok zal bestaan uit maximaal 120 appartementen (marktwoningen huur en/of koop) en ongeveer 1.000 m² bruto vloeroppervlak (BVO) commerciële ruimte in de plint. De grootte van

de woningen staat nog niet vast. Een deel van de woningen zal groter worden dan 60 m² bvo maar kleinere woningen zijn ook mogelijk. Voor de invulling van de commerciële ruimte wordt uitgegaan van een maatschappelijke invulling (zoals een huisartsenpraktijk of een apotheek).

Er is ruimte voor ongeveer 70 tot 100 parkeerplekken in de parkeergarage, afhankelijk van de invulling van het programma in het blok en de wijze waarop de parkeervoorziening wordt gerealiseerd. Ook zullen er in de buurt van de woningentrees voldoende fietsparkeerplaatsen worden gemaakt.

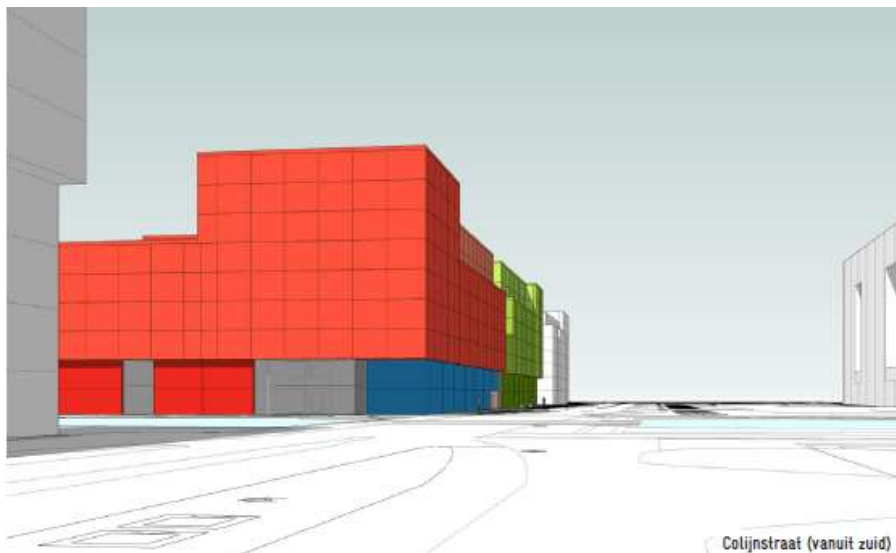
Noordelijk blok (huurwoningen)

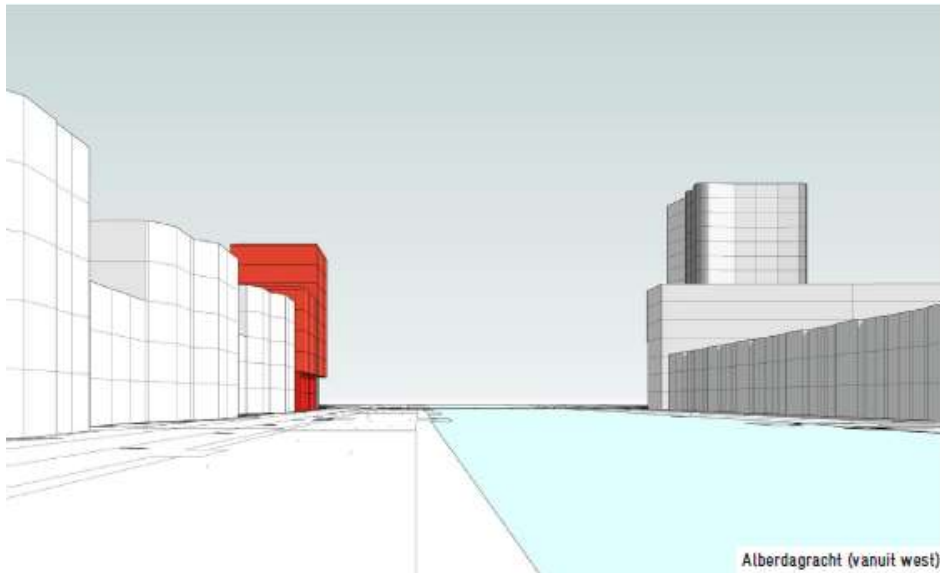
Het noordelijke blok zal bestaan uit maximaal 120 woningen (sociale huur), met een gevarieerd woonprogramma van maisonnettes en kleine en grotere appartementen.

Er is ruimte voor maximaal 30 parkeerplaatsen in de pareergarage en er is genoeg ruimte om te voorzien in voldoende fietsparkeergelegenheid.

2.4.4. Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving

Voor de beoogde bouwlokken wordt uitgegaan van een overwegende bouwhoogte van 20 tot 26 meter, met uitzondering van een deel van 29 meter op de hoek Albardagracht-Dr. H. Colijnstraat. De beoogde hoogtes komen vaker voor in de omgeving (zie subparagraaf 2.3.3 en de navolgende afbeeldingen) waardoor de bebouwing goed past in de bestaande ruimtelijke structuur. De nieuwbouw komt verder op voldoende afstand tot omliggende bebouwing. Zo bedraagt de afstand tot het Colijnhof minimaal 22 meter, tot het Parkrandgebouw minimaal 68 meter en tot de bebouwing ten zuiden van de Albardagracht minimaal 57 meter. De afstand tot de naastgelegen bebouwing in fase 1 bedraagt minimaal 7 meter.





Door FARO architecten is een bezonningstudie uitgevoerd om de schaduweffecten van de beoogde nieuwbouw op de omgeving inzichtelijk te maken (projectnummer AMS814, d.d. 29 juli 2021, zie

bijlage). Uit deze bezonningstudie blijkt dat de beoogde nieuwbouw de volgende effecten heeft in de omgeving:

- Fase 1 (Hasselaerhof): De woningen in fase 1 bevinden zich ten westen van de nieuwbouw. In de ochtend zullen de woningen schaduw ondervinden van de beoogde nieuwbouw.
- Colijnhof: In het voor- en najaar zal er schaduw ontstaan bij het noordelijk gelegen Colijnhof. Een deel van de woningen in het blokdeel met de adressen Rigbolt Wipperdastraat 8-90B en een deel van de woningen in de kop van het blokdeel DR. H. Colijnstraat 771-861 zal gedurende een deel van de dag daardoor minder zon op de gevel ontvangen. In de zomer heeft de beoogde nieuwbouw geen schaduwwerking op de woningen in het Colijnhof.
- Parkrand: Een deel van de woningen in het ten oosten van de projectlocatie gelegen gebouw ondervindt aan het begin van de avond van het voor- en najaar schaduw op de westelijke gevel.

Ten aanzien van deze schaduweffecten geldt dat schaduw bij fase 1 (Hasselaerhof) een logisch gevolg is van de gefaseerde herontwikkeling van de zone tussen het Herman Hellingplantsoen, de Dr. H. Colijnstraat, de Alberdagracht en de Pieter van der Werfstraat. Nieuwbouw in fase 2 is altijd al beoogd waardoor schaduw in de ochtendperiode bij fase 1 onontkoombaar is.

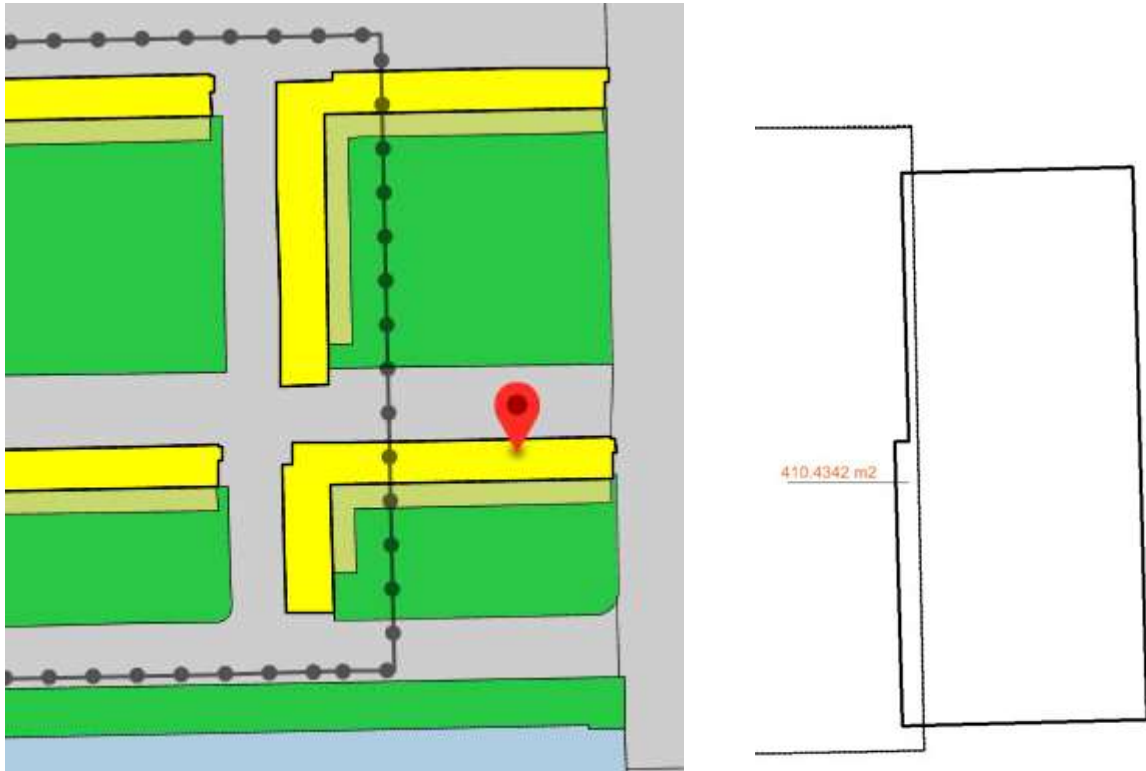
De vermindering van de schaduw bij het Parkrandgebouw is beperkt en betreft bovendien slechts de avondperiode van het voor- en najaar. Op overige momenten treedt er geen schaduw op als gevolg van de beoogde nieuwbouw.

Bij de woningen in het Colijnhof zal in het voor- en najaar overdags een aantal uren schaduw gaan ontstaan. Omdat er in de zomerperiode geen schaduw bij de woningen zal optreden wordt de toename van schaduw ruimtelijke aanvaardbaar geacht.

Het bouwplan wordt in een later stadium uitgewerkt en zal dan worden behandeld in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

3. Planologisch kader

3.1. Bestemmingsplan Geuzenveld



Afbeeldingen: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Geuzenveld' (links) en overlapping projectlocatie en projectbesluit (rechts), de bolletjeslijn in de linker afbeelding betreft het gebied waarvoor in 2011 een projectbesluit is genomen (zie volgende paragraaf)

Ter plaatse van de gehele projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Geuzenveld' (NL.IMRO.0363.P0903BPSTD-VG01). Het bestemmingsplan is op 9 februari 2010 vastgesteld door de stadsdeelraad van Nieuw-West.

De projectlocatie is ter plaatse van de inmiddels gesloopte portiekflats volledig bestemd als 'Wonen – 1'. De rest van de projectlocatie is bestemd als 'Tuin', 'Groen – 2', 'Verkeer-2' of 'Verkeer-1'.

3.1.1. Bestemming 'Wonen – 1'

De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 18 van de regels worden gebruikt voor onder meer woningen, tuinen en erven. Voor woningen geldt een parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning maar parkeervoorzieningen zijn ter plaatse van de projectlocatie niet toegestaan.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De al gesloopte bebouwing is in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een

bouwhoogte van 15 meter. Er geldt daarbij geen maximum voor het aantal woningen of een maximum bvo voor wonen.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1,80 meter voor erfafscheidingen en 3 meter voor overige bouwwerken.

3.1.2. Bestemming 'Tuin'

De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 11 van de regels worden gebruikt voor onder meer tuinen, erven, terrassen en daarbij behorende toegangspaden en gebouwde erf- en perceelafscheidingen. Bijgebouwen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de bouwaanduiding bijgebouw. Ter plekke van eventuele parkeeraanduidingen zijn er ook parkeervoorzieningen mogelijk. Er zijn in het geldende bestemmingsplan echter geen aanduidingen opgenomen ter plekke van de projectlocatie.

3.1.3. Bestemming 'Verkeer – 1'

In artikel 12 is bepaald dat gronden met deze bestemmingen mogen worden gebruikt voor rijwegen, fiets- en voetpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen en groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden wel een aantal bepalingen.

3.1.4. Bestemming 'Verkeer – 2'

In artikel 13 is bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer groenvoorzieningen en ongebouwde parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie in beginsel geen gebouwen toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een afwijkingsbevoegdheid in artikel 13.4 (scootsafe) of artikel 25 (ondergeschikte bouwdelen).

3.1.5. Bestemming 'Groen – 2'

In deze bestemming is volgens artikel 7 onder meer het gebruik als voet- en fietspad toegestaan, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, erven en water gerelateerde voorzieningen. Gebouwen zijn niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een afwijkingsbevoegdheid in artikel 7.3 (scootsafe) of artikel 25 (ondergeschikte bouwdelen).

3.2. **Projectbesluit Eendrachtsparkbuurt**

Ter plaatse van een klein deel van de projectlocatie geldt het projectbesluit 'Projectbesluit Eendrachtsparkbuurt' (NL.IMRO.0363.F1102PBSTD-VG01). Het projectbesluit is op 7 juni 2011 door de gemeente Amsterdam genomen. Het projectbesluit heeft betrekking op de realisatie van fase 1 van de stedelijke vernieuwing. Fase 1 van de stedelijke vernieuwing week namelijk af van het geldende bestemmingsplan. Om de realisatie planologisch mogelijk te maken is daarom een projectbesluit genomen.

3.3. Afwijkingen

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

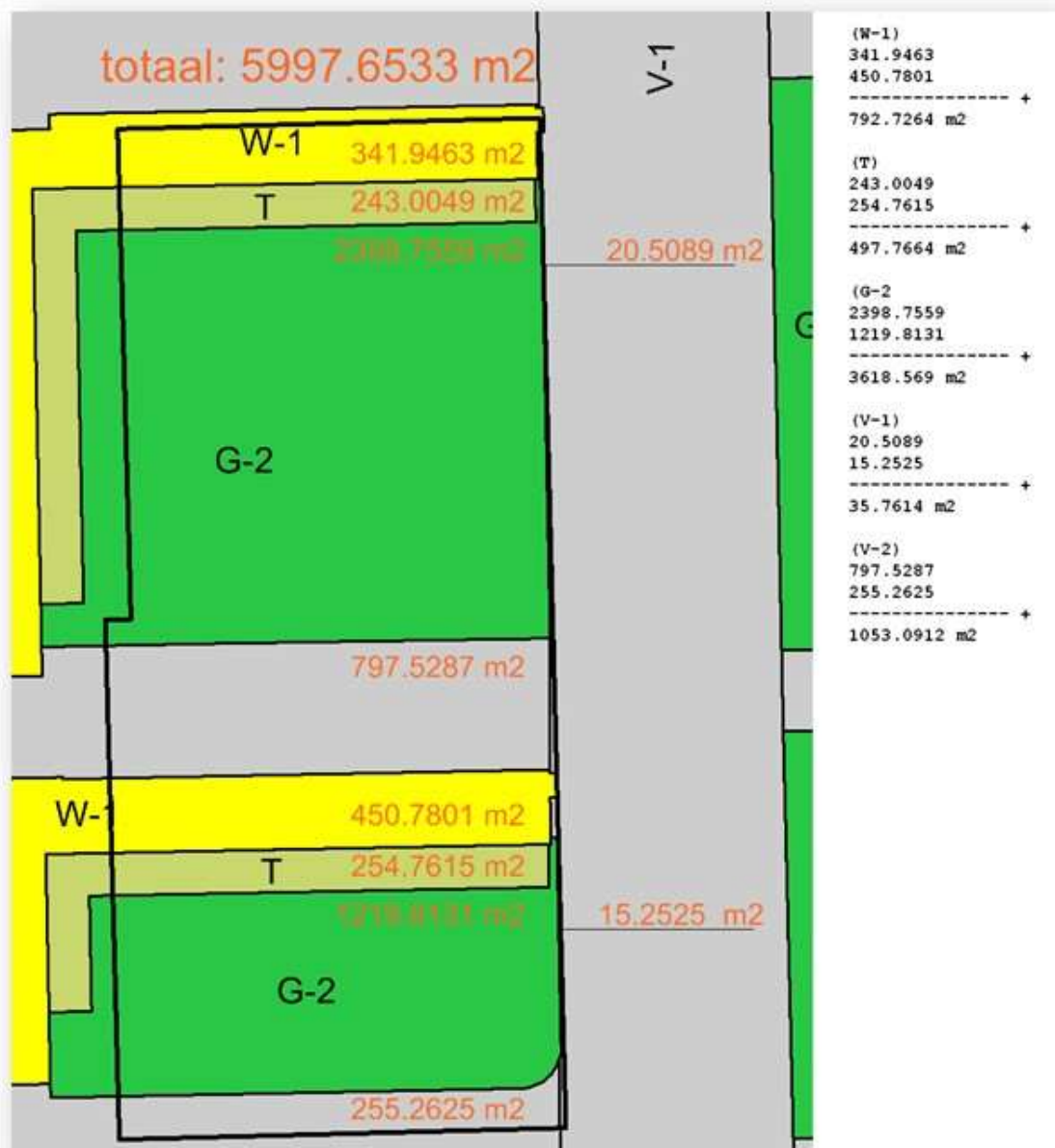
1. Wonen: de beoogde volumes van zowel het noordelijke blok als het zuidelijke blok zijn deels gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. Binnen deze bestemmingen zijn woningen niet toegestaan.
2. Bedrijfsruimte: De beoogde commerciële ruimte van circa 1.000 m² in het zuidelijke blok is gelegen binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. Binnen deze bestemmingen is een gebruik als maatschappelijke voorziening niet toegestaan.
3. Parkeren: de beoogde gebouwde parkeerplaatsen zijn gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-2', 'Wonen – 1' en 'Tuin'. Binnen een deel van deze bestemmingen zijn gebouwde parkeervoorzieningen alleen toegestaan ter plaatse van een aanduiding. Een dergelijke aanduiding ontbreekt ter plaatse zodat gebouwde parkeervoorzieningen niet zijn toegestaan.
4. Parkeernormen: Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning.

Bouwen

5. Maximum bouwhoogte binnen de bestemming 'Wonen – 1': De gebouwen bestaan voornamelijk uit een bouwhoogte van 20 of 26 meter. Op de hoek Albardagracht-Dr. H. Colijnstraat is het gebouw 29 meter. Dit zijn overschrijdingen van respectievelijk 5, 11 en 14 meter ten opzichte van de toegestane bouwhoogte van 15 meter.
6. Bouwen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin': De beoogde volumes zijn deels gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. (zie de navolgende afbeelding). Ter plaatse van deze bestemmingen zijn geen gebouwen toegestaan. De projectlocatie valt voor circa 497 m² binnen de bestemming 'Tuin', voor circa 3.618 m² binnen de bestemming 'Groen-2', voor circa 35 m² binnen de bestemming 'Verkeer-1' en voor circa 1.053 m² binnen de bestemming 'Verkeer-2'. De betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogtes van 4, 10, 20, 26 meter en op één hoek van het zuidelijke blok is deze 29 meter.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan. In het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ook een indieningstekening (zie bijlage 1, d.d. 18-02-2020) opgesteld waarin het project is geprojecteerd in relatie tot de bestaande omgeving.

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).



Afbeelding: oppervlaktes van de beoogde ontwikkeling binnen de diverse bestemmingen van het bestemmingsplan

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Het project heeft betrekking op een verdichting binnen bestaand stadsgebied waardoor ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voornemen tot verdichting is niet in strijd met de NOVI.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro, welke 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. Geen van deze onderwerpen zijn van invloed op het onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

Het plan om nieuwbouw te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (NH2050)

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. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie

Het project maakt nieuwbouw mogelijk ter plaatse van inmiddels gesloopte portiekflats. Het project leidt tot verdichting in binnenstedelijk gebied. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt bij de nieuwbouw ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de projectlocatie zijn de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, industrieterrein van provinciaal belang en LIB 5 relevant.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Ten aanzien van het project geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al deels is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een andere configuratie (bouwhoogte en bouwdiepte). Er is planologisch gezien echter geen sprake van een toename van het aantal woningen aangezien het beoogde woningaantal strikt genomen ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes. De beoogde woningen passen bovendien in de gemeentelijke Omgevingsvisie (zie paragraaf 3.3) en zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam. Deze bouwopgave is input geweest voor het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam.

Industrieterrein van provinciaal belang

De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang, zijnde Westpoort. Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied van deze milieucontour voorziet alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande functie als er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang. In geval van woningen of andere milieugevoelige objecten wordt verder rekening gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein van provinciaal belang op de desbetreffende locatie. Daarbij worden de redenen vermeld om op de desbetreffende locatie een nieuwe milieugevoelige functie toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van die maatregelen.

Net als een groot deel van Geuzenveld is de projectlocatie gelegen binnen de milieucontour van industrieterrein Westpoort. Ter hoogte van de projectlocatie is alleen het aspect geluid relevant, de aspecten geur en omgevingsveiligheid zijn hier vanwege de onderlinge afstand niet aan de orde. Vanwege het geluid van industrieterrein Westpoort is akoestisch onderzoek naar industriewelawaai uitgevoerd (zie paragraaf 5.3). Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie maximaal 54 dB(A) bedraagt. De voorkeurgrenswaarde wordt daarmee weliswaar overschreden maar er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Het realiseren van woningen op de projectlocatie is wenselijk aangezien de locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied en was tot enkele jaren geleden bebouwing met woningen. Deze

woningen waren in slechte staat en zijn daarom gesloopt waardoor de projectlocatie nu braakliggend is. In de regio is een grote behoefte aan nieuwe woningen, waaronder sociale huur- en middenwoningen. Het opnieuw bebouwen van de projectlocatie is daarom zeer wenselijk. Voor het project is in het kader van de omgevingsvergunning daarom een hogere grenswaarde van 54 dB(A) vanwege industrielawaai aangevraagd. Daardoor is er geen sprake van een beperking van de bestaande milieuruimte van industrieterrein Westpoort. Doordat de woningen conform het gemeentelijk geluidbeleid zullen worden voorzien van een stille zijde is een goed woon- en leefklimaat mogelijk. Alle woningen kunnen en zullen worden voorzien van een stille zijde (zie ook paragraaf 5.3).

LIB 5 zone Schiphol

De projectlocatie ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour wordt in de toelichting van een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op nieuwe woningen rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

In paragraaf 5.8 van deze ruimtelijke onderbouwing is daar invulling aan gegeven.

Conclusie

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Doordat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming niet nodig. Het plan past overigens binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam. De ligging van de projectlocatie binnen de milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang en binnen de 20 Ke-contour leidt verder niet tot een belemmering. Er gelden wel aanvullende eisen ten aanzien van de motivering in de ruimtelijke onderbouwing (zie paragraaf 5.8).

4.2.3. Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. 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. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag

wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is. 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. Vanuit het belang van een sterke economische regio is er extra aandacht voor de mogelijkheden van internationals en pas afgestudeerden.

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien niet tot een toename van het aantal woningen maar feitelijk wel. Met het project wordt slechts uitvoering gegeven aan een deel van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio.

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 woningmarktregisser 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 Zaansteek-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. De projectlocatie maakt volgens het overzicht van de plancapaciteit op de website van de provincie onderdeel uit van het gebied van de overkoepelende principe-nota Geuzenveld-Slotermeer. In de komende jaren worden in dit gebied door verdichting 4.500 woningen gerealiseerd, waarvan 2.600 in de periode 2020-2024. Alhoewel er planologisch gezien geen sprake is van een toename van het aantal woningen (aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan), zullen er in de praktijk maximaal 125 extra woningen worden gerealiseerd. Fase 1 en 2 bestond voorheen uit 288 woningen, deze zijn allemaal gesloopt. De nieuwbouw van fase 1

bestaat uit 173 woningen en fase 2 uit maximaal 240 woningen. De realisatie van maximaal 125 extra woningen kan dan ook tot de plancapaciteit worden gerekend. Eendrachtsparkbuurt fase 2 is in de principe-nota expliciet genoemd als één van de deelprojecten (zie subparagraaf 4.3.4).

Conclusie

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

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoreus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.

5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (zwart)

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekiende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterplas en Sloterpark als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijft er vrije ruimte in leegstaand vastgoed en aan de randen van de buurten.

Verduurzaming en vernieuwing staan soms op gespannen voet met de erfgoedwaarde van buurten. De samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen vraagt om ingrepen die de opzet eer aan doen. Op die manier kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd die tegemoetkomen aan de wensen van huidige en nieuwe bewoners.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien niet tot een toename van het aantal woningen (aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan) maar wel tot een feitelijke toename waardoor het een uitvoering betreft van

een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft invulling aan verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen. Daarnaast draagt het voorliggende project bij aan een gemengd gebied door de commerciële ruimte in de plint van het zuidelijke blok. Deze ruimte is in bedoeld voor een maatschappelijke invulling waardoor binnen de projectlocatie ook plek is voor enkele arbeidsplaatsen.

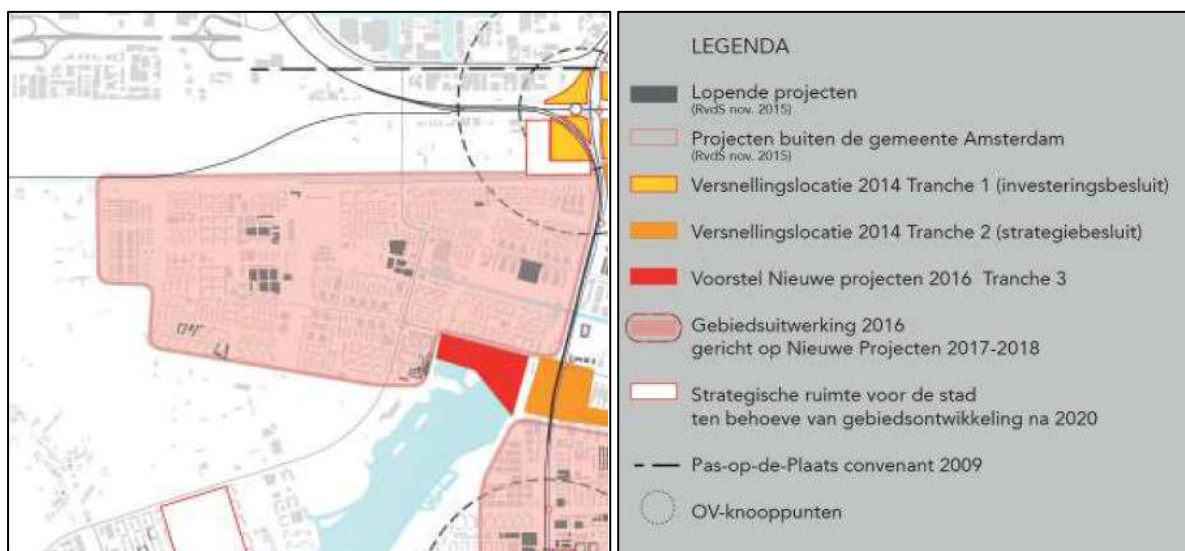
4.3.2. Koers 2025

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.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties is als 'Strategische Ruimte' aangemerkt. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Door de projecten te clusteren in 'bouwstenen' ontstaat een helder inzicht in de afhankelijkheden en de quick wins.

Bouwsteen Nieuw-West

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



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. Van de vernieuwingsopgave uit Parkstad 2015 zal in 2020 in Nieuw-West als geheel 70% gerealiseerd zijn. Maar Geuzenveld-

Slotermeer blijft achter. De woningvoorraad is hier nauwelijks gedifferentieerd en kwalitatief van een laag niveau. Er zijn maatschappelijke spanningen, de onveiligheidsbeleving is hoog en het gemiddeld besteedbaar inkomen is relatief laag. De Gebiedsuitwerking richt zich op het formuleren van een brede kwaliteitsimpuls voor Geuzenveld-Slotermeer. Daarbij wordt aangesloten bij de afwaardering van de Haarlemmerweg en de herontwikkeling van Sloterdijk, de Kop van de Sloterplas en de Jan Evertsenstraat. Het hele spectrum van mogelijke ingrepen – van klusflats, verduurzaming en sloopnieuwbouw tot incubators en herinrichting van de openbare ruimte – wordt samen met burgers, bedrijven en instellingen uitgewerkt in een praktische kwaliteitsimpuls, die vanaf 2017 operationeel kan zijn. Het aantal woningen is nog nader te bepalen.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien niet tot een toename van het aantal woningen (aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan) maar wel tot een feitelijke toename waardoor het slechts uitvoering betreft van een deel van de enorme woningbouwopgave circa 50.000 nieuwe woningen zoals deze in de Koers 2025 is genoemd. Het voorliggende project is geen belemmering voor de gebiedsuitwerking voor Geuzenveld.

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 studentenhuisvesting.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien niet tot een toename van het aantal woningen. Wel is er sprake van een feitelijke toename van het aantal woningen. Het project zorgt er voor dat er kan worden ingespeeld

op de behoefte vanuit de markt. Ook draagt het project bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten doordat er diverse soorten woningen worden gerealiseerd die vanwege hun omvang en toegankelijkheid geschikt zijn voor gezinnen, jongeren en ouderen. Bovendien wordt er voorzien in gereguleerde huur. Aanvullend kan daarover worden opgemerkt dat fase 2 onderdeel is van de gehele vernieuwde Eendrachtsparkbuurt. Met de realisatie van de laatste fase voldoet de gehele vernieuwde Eendrachtsparkbuurt aan de verhouding die in 2011 is afgesproken middels de realisatieovereenkomst.

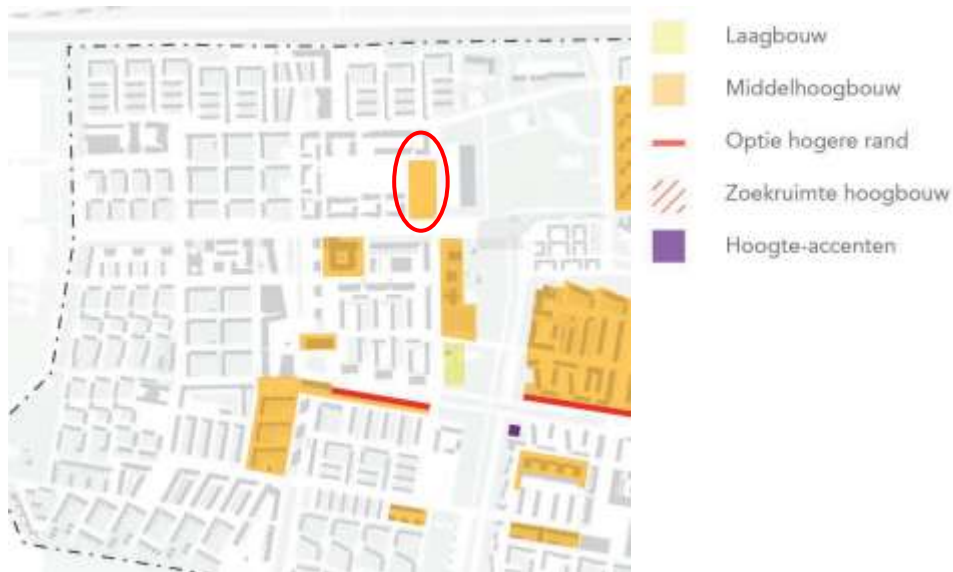
4.3.4. Principenota Geuzenveld-Slotermeer

Het college van B&W heeft op 5 februari 2019 een principenota voor Geuzenveld-Slotermeer vastgesteld met ruimtelijke en programmatische richtlijnen voor vernieuwing. De aanleiding voor de nota is dat de in het verleden voorgenomen vernieuwing in een groot deel van Geuzenveld-Slotermeer stil is komen te liggen als gevolg van de crisis. Corporaties en gemeente willen nu met een gezamenlijk aanpak weer de handen ineen slaan om gezamenlijk met bewoners, instellingen en ondernemers een inclusieve buurtverbetering vorm te geven. Om zo met de verbetering van de betrokken buurten het grotere gebied Geuzenveld-Slotermeer weer tot een ongedeelde vitale wijk van de stad te maken.

In de principenota is aangegeven dat gemeente en corporaties in de eerste plaats investeren voor de bewoners van Geuzenveld-Slotermeer. Een deel van hen verkeert al lang in onzekerheid en heeft perspectief nodig op een betere, betaalbare en passende woning; soms groot en soms klein, van senioren- tot starterswoning. Dit geldt voor sociale huurders en voor bewoners binnen de wijk die een stap willen maken in hun wooncarrière, naar een markthuurnwoning of koopwoning. Hierbij zit betaalbaarheid niet alleen in de huurprijs, maar ook in de energierekening. Gezamenlijk willen de gemeente en corporaties een grote stap zetten in de energietransitie met als doel CO₂ neutraal te worden. De gebouwde omgeving aardgasvrij maken is daarbij een belangrijke stap. Daarnaast is het met de gezamenlijke aanpak mogelijk nieuwe bewoners in te laten stromen. Door samen slim te ontwerpen ontstaat ruimte om aanvullend te kunnen bouwen en zo meer (toekomstige) Amsterdammers een thuis te bieden in Geuzenveld-Slotermeer.

Ten behoeve van het verbeteren van de buurt wordt in het gebied op verschillende manieren ruimte gezocht voor het toevoegen van meer woningen. Hetzij door de ruimte voor verdichting die er is aan de Dr. H. Colijnstraat, hetzij - in geval van sloopnieuwbouw in de buurten - door meer bouwlagen te realiseren. Daarbij moet er rekening gehouden worden met de cultuurhistorische waarden waarvoor de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West richtlijnen aangeeft (zie subparagraaf 4.3.7 en paragraaf 5.7). Deze richtlijnen sluiten herontwikkeling niet uit.

In de principenota zijn richtlijnen aangegeven voor de overwegende hoogtes bij verdichting. De projectlocatie behoort volgens de kaart 'verdichtingsruimte' tot de buurten rondom de Burgemeester Röellstraat.



Afbeelding: uitsnede kaart 'Verdichtingsruimte', de projectlocatie is met een rode ovaal aangegeven

In dergelijke buurten is het mogelijk om meer woningen toe te voegen door middelhoogbouw mogelijk te maken. Dit houdt in dat er 5 tot 6 bouwlagen worden toegestaan. De exacte hoogtes worden daarbij per projectgebied onderzocht, waarbij rekening wordt gehouden met bezonning van de openbare ruimte en de hoven en de inpassing in de directe omgeving en draagvlak onder bewoners voor sloop/nieuwbouw of renovatie.

In het gebied zijn daarnaast straatprofielen hoofdstructuur openbare ruimte aangewezen, die in het geval van herontwikkeling geuzenveld/slotermeer kaderstellend zijn. Dit is namelijk noodzakelijk om de samenhang te bewaken tussen de afzonderlijke projecten en zo ruimte te reserveren voor eventuele toekomstige ov-lijnen. Ook ter hoogte van de projectlocatie is een hoofdstructuur van toepassing. Het gaat om de buurtring Geuzenveld.



Afbeelding: uitsnede kaart 'Straatprofielen hoofdstructuur openbare ruimte', de projectlocatie is met een rode ovaal aangegeven

De projectlocatie maakt onderdeel uit van de vernieuwingsprojecten Geuzenveld/Slotermeer, waaronder Eendrachtsparkbuurt fase 2 is genoemd als een deelproject.



Afbeelding: uitsnede kaart 'Overzicht projecten oktober 2018', de projectlocatie is met een rode ovaal aangegeven (A)

Conclusie

De vernieuwing van Geuzenveld-Slotermeer wordt weer opgepakt om zo perspectief te bieden aan bewoners die al lang in onzekerheid verkeren. De gebouwde omgeving aardgasvrij maken en het realiseren van meer woonruimte zijn daarbij belangrijke onderdelen om Geuzenveld-Slotermeer weer tot een ongedeelde wijk van de stad te maken.

De projectlocatie is een deelproject van de herontwikkeling Geuzenveld-Slotermeer. Voor de projectlocatie is middelhoogbouw het uitgangspunt. Het project voldoet aan de hoofdstructuur maar niet aan het aantal bouwlagen doordat er grotendeels hoger dan 5 tot 6 bouwlagen wordt gebouwd. De toename van het aantal bouwlagen hangt samen met de wens om het aantal woningen op de projectlocatie te optimaliseren.

Gezien de ligging van het project aan de buurtring en de bouwhoogtes van de omliggende bebouwing, en dan met name het aan de overzijde gelegen gebouw Parkrand, zijn de beoogde bouwhoogtes in dit gebied stedenbouwkundig gezien goed voorstelbaar. Door de beoogde bouwhoogtes op de projectlocatie wordt met name de hoek van de Dr. H. Colijnstraat-Albardagracht geaccentueerd. De overschrijding van het aantal bouwlagen als gevolg van het project wordt daarmee ruimtelijk aanvaardbaar geacht.

4.3.5. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. 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.

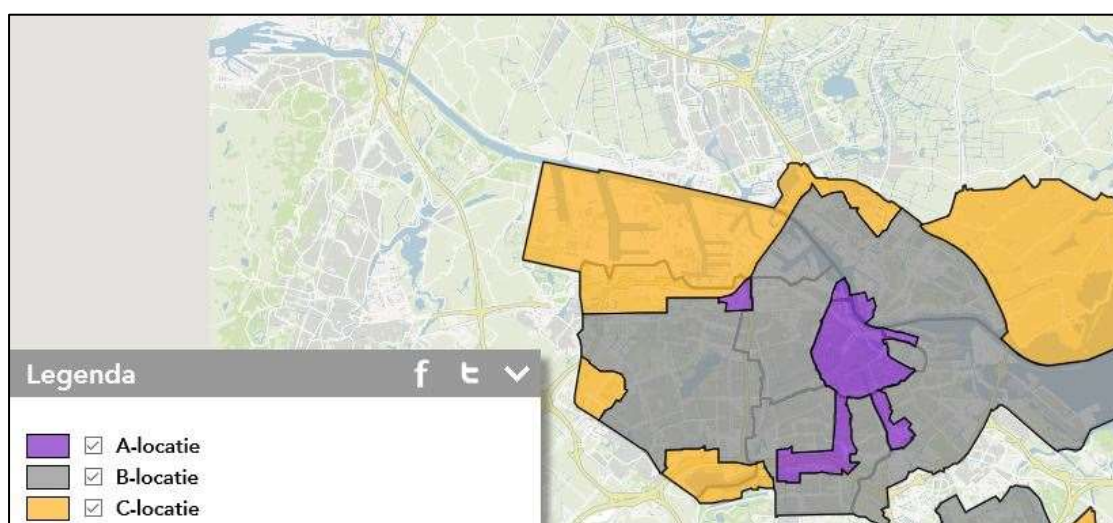
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

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 is aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn 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. Wel een maximum van 1 parkeerplek.
- De commerciële ruimte zal gebruikt worden voor een maatschappelijke functie.
 - Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor deze categorie gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen van bewoners/gebruikers op eigen terrein te realiseren. Omdat er op de projectlocatie deels sociale huurwoningen zullen worden gerealiseerd hoeft er voor deze huurwoningen geen parkeergelegenheid op eigen terrein te worden gerealiseerd. Dit is wel verplicht voor de marktwoningen. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype. Bezoekersparkeren voor wonen mag ook opgelost worden in de openbare ruimte.

Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers voor voorzieningen wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

Voor de berekening van de parkeervraag, zie paragraaf 5.1.2.

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. De projectlocatie is volgens de Nota gelegen in zone 3 (laag fietsgebruik).

Woningen

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 zoals bedoeld in het Bouwbesluit.

gebruiksoppervlakte woning	aantal fietsparkeerplekken 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 fietsplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Commerciële ruimte

De commerciële ruimte kan gebruikt worden voor een maatschappelijke functie. Er zal daarbij worden gekeken naar de parkeerbehoefte voor een gezondheidscentrum aangezien een dergelijk gebruik een relatief hoge parkeerbehoefte kent.

Tabel 3.4: gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen - fietsparkeren

	locatie	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
(para)medische praktijk/ gezondheidscentrum bezoekers	zone 1	2	100 m² bvo	bezoekers / kort parkeren	werkdag 9-12 uur	
	zone 2	1,4				
	zone 3	1				
(para-) medische praktijk/ gezondheidscentrum medewerkers	zone 1	2	100 m² bvo	medewerkers / lang parkeren	werkdag 9-12 uur	
	zone 2	1,4				
	zone 3	1				

Tabel 4.4. gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen - scooterparkeren

	norm aantal parkeerplekken	per	doelgroep	maatgevend moment
(para-)medische praktijk/ gezondheidscentrum bezoekers	0,022	100 m² bvo	bezoekers / kort parkeren	werkdag 9-12 uur
(para-) medische praktijk/ gezondheidscentrum medewerkers	0,16	100 m² bvo	medewerkers / lang parkeren	werkdag 9-12 uur

Afbeelding: normen fietsparkeerplekken en scooterparkeerplekken medische bedrijfsruimte

In sub paragraaf 5.1.2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Ruys de Beerenbrouckstraat of de Burgemeester Röellstraat van en naar de Dr. H. Colijnstraat rijden.

Alhoewel het project vanuit planologisch oogpunt niet tot een toename van het aantal woningen leidt (aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan), is er feitelijk wel sprake van een toename van het aantal woningen. De verkeersgeneratie dient te worden berekend op basis van maximaal 240 woningen en 1.000 m² commerciële ruimte, verminderd met de verkeersgeneratie van de woningen in de twee haken die ter plekke van de projectlocatie gesloopt zijn. Voor de commerciële ruimte wordt rekening gehouden met de invulling die de hoogste verkeersgeneratie oplevert (worst-case).

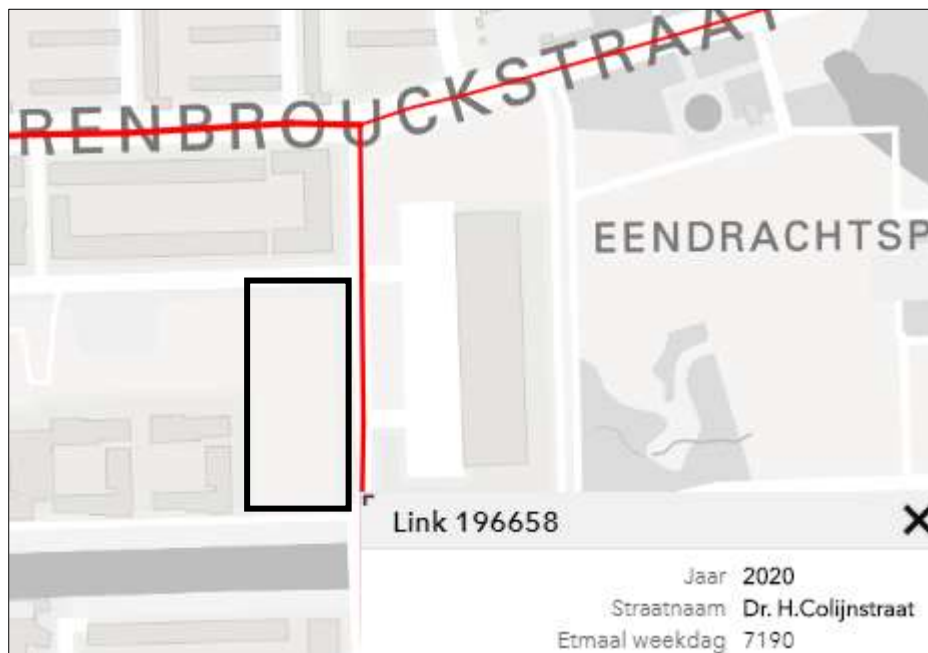
Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkecijfers naar parkeernormen'. Uit de CROW publicatie 381 blijkt dat voor het maximale programma van 120 marktwoningen (koop of vrije sector) in het zuidelijke blok in een gebied als de Eendrachtsparkbuurt (zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom) sprake is van een uitkomst van 564 verkeersbewegingen per etmaal (uitgaande van een kengetal van 4,7 verkeersbewegingen per woning).

Voor het maximale programma van 120 sociale huurwoningen (huur, appartement, midden/goedkoop) is een uitkomst van 336 verkeersbewegingen per etmaal aan de orde (uitgaande van een kengetal van 2,8 verkeersbewegingen per woning). Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat dit aantal verkeersbewegingen als gevolg van huurwoningen een ruime overschatting betreft aangezien er geen parkeerplaatsen voor de huurders zullen worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 5.1.2). Daardoor zal het autobezit bij de huurwoningen naar verwachting beduidend lager zal zijn dan gemiddeld waardoor er in de praktijk ook minder verkeersbewegingen zullen plaatsvinden.

De commerciële ruimte krijgt een invulling met een maatschappelijke voorziening. Binnen deze functie levert een gezondheidscentrum met 25 behandelkamers (uitgaande van gemiddeld 40 m² per behandelkamer, inclusief entree, gangen, opslagruimten, etc.) de hoogste verkeersgeneratie op volgens publicatie 381. Voor een maatschappelijke bedrijfsruimte in de vorm van een gezondheidscentrum, is een uitkomst van 308 verkeersbewegingen voor 1.000 m² bvo aan de orde (uitgaande van een kengetal van 12,3 verkeersbewegingen per behandelkamer).

Dit alles leidt in het worst case scenario tot 1.208 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Deze motorvoertuigenbewegingen komen in de plaats van de 269 verkeersbewegingen vanwege de 96 gesloopte woningen (uitgaande van sociale huur appartement met een kengetal van 2, verkeersbewegingen per woning) en 7 verkeersbewegingen vanwege de 138 m² gesloopte bedrijfsruimte (uitgaande van een bedrijfsverzamelgebouw met een kengetal van 1,1 verkeersbewegingen per 100 m² bvo).

Een (theoretische) toename van het verkeer met 932 motorvoertuigen per etmaal is een behoorlijke toename van het aantal verkeersbewegingen. Momenteel de Dr. H. Colijnstraat een verkeersintensiteit van 7.190 motorvoertuigen per etmaal (bron: verkeerprognoses Amsterdam 3.1). De maximale toename van 932 motorvoertuigen per etmaal is acceptabel voor het type weg zoals de Dr. H. Colijnstraat. Er is voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen, mede omdat het verkeer deels over de dag verspreid plaatsvindt. Bovendien is de verwachting dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal beduidend lager zal zijn aangezien niet iedere bewoner een eigen auto zal hebben. In Nieuw-West is het gemiddelde autobezit 0,43 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,82 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto). De huurders van de 120 huurwoningen zullen bovendien niet over een eigen parkeerplaats beschikken waardoor het autobezit nog lager zijn dan gemiddeld genomen in Nieuw-West.



Afbeelding: Uitsnede verkeersprognose Amsterdam waarbij de projectlocatie zwart omlijnd is. (Bron: <https://maps.amsterdam.nl/verkeerprognoses/>)

5.1.2. Parkeren

Auto's

Parkeervraag vanuit fase 1

In fase 1 (Hasselaerhof) zijn 62 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de in 2011 afgesloten realisatieovereenkomst (ROK) is op basis van het toen geldende parkeerbeleid afgesproken dat er binnen fase 1 en 2 in totaal 256 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, tenzij er naar aanleiding van tussentijds gewijzigd parkeerbeleid andere aantallen aan de orde zijn. Dit zorgt in beginsel voor de opgave om binnen fase 2, conform de oorspronkelijke afspraak in de ROK, minimaal nog 164 parkeerplaatsen te realiseren (zie ook subparagraaf 2.3.3).

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van het parkeren is sinds 2011 ingrijpend gewijzigd. Het nieuwe beleid is gericht op ontmoediging van het autobezit en autogebruik. De normen waarop de afspraak in de ROK uit 2011 is gebaseerd zijn inmiddels sterk verouderd. Volgens het huidige parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 4.3.5) hoeven corporaties ten behoeve van sociale huurwoningen geen parkeerplaatsen meer op eigen terrein te realiseren. De keerzijde van dat beleid is dat huurders van dergelijke woningen ook geen aanspraak meer kunnen maken op een vergunning op maaiveld zodra er een parkeerregime is ingesteld. Het instellen van een parkeerregime is een centraal stedelijke bevoegdheid. Op 8 juli 2021 is door de gemeenteraad een besluit genomen waarmee de procedure om betaald parkeren in te voeren definitief en onomkeerbaar is geworden.

In opdracht van Stadgenoot en de gemeente Amsterdam/stadsdeel Nieuw-West heeft adviesbureau Mobycom onderzoek verricht naar de toekomstige parkeerbehoefte in en rond het gebied van de projectlocatie (projectnummer M06286, d.d. 15 februari 2019, zie bijlage 2). Er zijn diverse scenario's onderzocht en invloeden meegewogen zoals het tekort aan gerealiseerde parkeerplaatsen in Hasselaerhof, het wel of niet instellen van een parkeerregime, leegstand in parkeergarages in de omgeving, stadsvernieuwingsurgente projecten die uit andere projecten komen en die hun maaiveld parkeervergunning mogen 'meenemen' en tenslotte het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid.

Mobycon is in haar onderzoek naar het parkeervraagstuk ook ingegaan op de parkeeropgave vanwege fase 1 (Hasselaerhof). De parkeeropgave volgens de toen geldende stadsdeelparkeernormen bedroeg 143, waarvan 83 parkeerplaatsen aan fase 1 zijn gekoppeld. Doordat diverse parkeergarages in de omgeving van de projectlocatie nog niet volledig bezet zijn, dient er volgens Mobycon na invoering van betaald parkeren nog rekening te worden gehouden met 30 extra parkeerplaatsen ten behoeve van fase 1 (in plaats van 83 parkeerplaatsen).

Parkeervraag fase 2

In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij sociale en middeldure huurwoningen in Geuzenveld een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis van de Nota is daardoor geen parkeergelegenheid voor bewoners van de sociale huurwoningen op eigen terrein noodzakelijk. Wel dient er voor deze woningen rekening te

worden gehouden met 12 parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen (uitgaande van circa 120 huurwoningen). Bezoekersparkeren mag echter ook in de openbare ruimte worden opgelost.

Volgens de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij marktwoningen in Geuzenveld (B-locatie) een minimum parkeernorm van 0,6 per woning aan de orde bij woningen groter dan 60 m² BVO. Bij kleinere woningen is een lagere parkeernorm van toepassing. Er wordt voor het project vooralsnog uitgegaan van marktwoningen groter dan 60 m² BVO (worst-case). Dat resulteert bij maximaal 120 marktwoningen groter dan 60 m² BVO in een minimale parkeerbehoefte van 72 parkeerplekken op eigen terrein voor bewoners en een maximale behoefte van 120 parkeerplekken. Naast de parkeerplekken voor bewoners zijn er dan ook nog 12 parkeerplekken voor bezoekers van de woningen nodig, deze mogen ook in de openbare ruimte opgelost worden. Er zijn uiteraard minder parkeerplaatsen nodig indien er minder dan 120 woningen worden gerealiseerd en/of als er (deels) woningen kleiner dan 60 m² BVO worden gebouwd.

Voor de commerciële ruimte is het belangrijk dat er wordt uitgegaan van de worst case om zo de in de maximale parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Van de mogelijke functies in de commerciële ruimte kent een maatschappelijke voorziening in de vorm van een gezondheidscentrum de hoogste parkeerbehoefte:

Gezondheidscentrum geeft 1,5 per behandelkamer als parkeerkencijfer. $1,5 \times 25 = 37,5$ parkeerplaatsen.

De CROW publicatie geeft in de kencijfers aan hoe groot het aandeel bezoekers is per voorziening. Voor een gezondheidscentrum is dat 55%. Dit betekent dat van de totale parkeervraag van 37,5 auto's er 21 zijn van bezoekers / patiënten. De resterende voertuigen zijn van personeel. Echter, in de praktijk zal het aantal voertuigen van het personeel lager zijn omdat ook voor personeel geen reguliere bedrijfsvergunningen beschikbaar zijn. Er wordt namelijk een 0-vergunningplafond ingesteld voor het gehele kavel (woningen én voorzieningen). Wel kunnen mogelijk enkele maatschappelijke vergunningen worden aangevraagd, of – als wordt voldaan aan de criteria - hulpverlenersvergunningen.

Gezondheidscentra zijn overwegend tijdens kantooruren geopend en niet 's avonds. De parkeerbehoefte bij deze voorziening zal dus vooral overdag plaatsvinden. De parkeerdruk in de buurt is overdag veel lager dan 's avonds, namelijk gemiddeld 79% (meting door Ecorys in 2019). Dit staat gelijk aan circa 250 vrij beschikbare parkeerplaatsen en dat is ruim voldoende om de parkeerbehoefte van een gezondheidscentrum op te vangen, zonder dat de omliggende buurt hiervan overlast ondervindt. Het is dan ook niet noodzakelijk dat de parkeervraag voor de maatschappelijke voorziening op eigen terrein wordt opgelost.

Alles bij elkaar zijn er voor de maximaal 240 woningen in de worst-case situatie minimaal 72 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig om te voldoen aan de normen als bedoeld in de Nota Parkeernormen Auto. Daarbovenop zijn er voor bezoekers ook 12 parkeerplekken bij het koopblok en 12 parkeerplekken bij het huurblok nodig die in de openbare ruimte opgelost kunnen worden. Voor de commerciële ruimte zijn daarnaast nog 38 parkeerplekken nodig. Deze parkeerplaatsen zijn tijdens openingstijden van de maatschappelijke voorziening in voldoende mate in de openbare ruimte beschikbaar.

Totale parkeeropgave

Al met al zijn er gezien het tekort bij fase 1 (Hasselaerhof) 30 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig, naast de minimaal 72 parkeerplaatsen die in de worst-case situatie voor de woningen nodig zijn conform de geldende normen voor fase 2. Voor bezoekers zijn er ook nog 24 parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte.

In het schetsontwerp is voor fase 2 ruimte voor circa 100 tot 130 parkeerplaatsen op eigen terrein (30 parkeerplaatsen in het huurblok en circa 70 tot 100 parkeerplaatsen in het marktblok) en diverse parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Op eigen terrein is in de worst-case situatie daardoor sprake van voldoende parkeerplaatsen. Het parkeren vanwege de maatschappelijke voorziening in de commerciële ruimte vindt voornamelijk overdag plaats, als er voldoende parkeercapaciteit in de buurt beschikbaar is.

Bewoners van de nieuwbouw op de projectlocatie zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat, met uitzondering van enkele voormalige huurders die terugkeren naar de nieuwbouw op basis van de terugkeerregeling. Stadgenoot zal in de huurcontracten van nieuwe huurders dan ook opnemen dat bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning voor parkeren op straat. Voor personeel van de maatschappelijke voorziening geldt eveneens dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Wel kunnen mogelijk enkele maatschappelijke vergunningen worden aangevraagd, of – als wordt voldaan aan de criteria - hulpverlenersvergunningen.

Fietsen en scooters

De bedoeling is om een gemeenschappelijke fietsenstalling op het eigen terrein van de huurwoningen te realiseren. Voor de berekening van het aantal fiets en scooterparkeerplaatsen is uitgegaan van het programma zoals weergegeven in paragraaf 2.4.3.

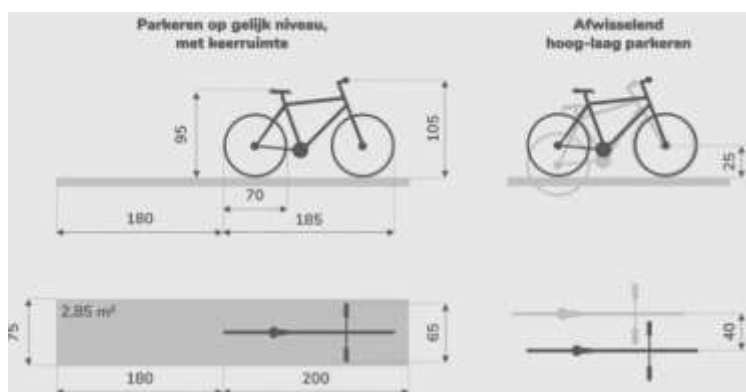
Van de maximaal 120 huurwoningen zijn er naar verwachting 20 woningen die 4 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben, 50 woningen die 3 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben en tot slot zijn er 50 woningen die 2 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben. Dit komt op een totaal van 332 fietsparkeerplekken die voor de 120 huurwoningen nodig zijn. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn. Wat bij 120 woningen neerkomt op 60 bezoekersfietsparkeerplaatsen. Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein als richtlijn, oftewel 16 scooterparkeerplaatsen, deze zijn wel optioneel en niet verplicht.

Voor de maximaal 120 marktwoningen wordt er uitgegaan van 120 woningen die 3 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben (worst-case). Dit komt op een totaal van 360 fietsparkeerplekken die voor de 120 marktwoningen nodig zijn. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn. Wat bij 120 woningen neerkomt op 60 bezoekersfietsparkeerplaatsen. Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein als richtlijn, oftewel 16 scooterparkeerplaatsen, deze zijn wel optioneel en niet verplicht.

De commerciële ruimte is circa 1.000 m² bvo groot en valt volgens de nota onder zone 3. Voor de commerciële ruimte met een maatschappelijke invulling is het belangrijk dat er wordt uit gegaan van de worst case om zo de in de maximale parkeerbehoefte te voorzien. Voor een gezondheidscentrum geldt een norm van 1 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo voor bezoekers (kortparkeren) en een zelfde norm voor personeel (langparkeren). Bij 1.000 m² bvo komt dat neer op maximaal 20 fietsparkeerplaatsen. Daarnaast zijn er ook $(0,022 \times 10 + 0,16 \times 10 = 1,82)$ 2 scooterplekken nodig ten behoeve van de commerciële ruimte, deze zijn zoals alle scooterplekken optioneel en niet verplicht.

De parkeerbehoefte voor fietsen moet worden opgevangen in een gemeenschappelijke stalling op eigen terrein.

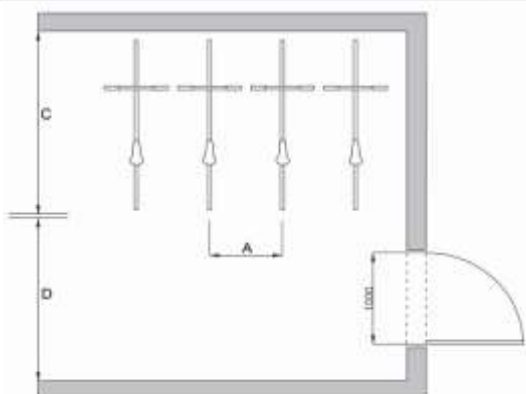
Het parkeren van fietsen kan op meerdere mogelijkheden. Hierna volgend zijn twee mogelijkheden weergegeven voor een optie met een enkele rij fietsen tegen de muur. De fietsen kunnen op gelijk niveau worden geparkeerd of afwisselend hoog-laag.



Afbeelding: afmetingen voorzieningen. Bron: <https://www.gidsduurzamegebouwen.brussels>

De keuze voor de manier van parkeren leidt tot de oppervlakte benodigd per fiets.

Loodrecht parkeren	A	B	C	D	Oppervlakte per fiets
Op gelijk niveau	0,75 m	/	2,00 m (min. 1,80 m)	1,80 m	2,85 m ²
Afwisselend hoog-laag	0,40 m	/	2,00 m (min. 1,80 m)	1,80 m	1,52 m ²



Afbeelding: afmetingen parkeerafstanden voor fietsen. Bron: <https://www.gidsduurzamegebouwen.brussels>

Per fiets is, indien er wordt gekozen voor afwisselend hoog-laag, 1,52 m² nodig. Binnen de nieuwbouw is voldoende plek om de benodigde fietsenstallingen te realiseren. Daarnaast zijn er ook scooterplekken nodig maar deze zijn niet bindend, in tegenstelling tot de fietsparkeerplekken.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere 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 bestemmingsplan 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. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Voor het project wordt uitgegaan van 240 woningen en 1.000 m² bedrijfsruimte, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Ook als rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving dan is er cumulatief sprake van minder dan 1.500 woningen. Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

5.3. Geluid

5.3.1. Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is gelegen binnen de geluidszone van industrieterrein Westpoort, binnen de geluidzones van de provinciale weg de Haarlemmerweg, oftewel de N200 en binnen de geluidzones van de stedelijke wegen Dr. H. Colijnstraat en de Ruys de Beerenbrouckstraat. De projectlocatie is wel gelegen buiten de geluidzones van spoorwegen.

Door Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het structuurontwerp van de beoogde nieuwbouw aan de Dr. H. Colijnstraat (referentie 06092-52202-05, 25 mei 2021, zie bijlage 3).

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} vanwege wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van de Dr. H. Colijnstraat en de Haarlemmerweg wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 59 dB vanwege de Dr. H. Colijnstraat en maximaal 49 dB vanwege de Haarlemmerweg. De maximale ontheffingswaarde (63 dB) wordt daarmee nergens overschreden. Het wegverkeer op de Ruys de Beerenbrouckstraat leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{eetmaal} vanwege industrielawaai zijn uitgevoerd conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van het industrieterrein Westpoort wordt de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 54 dB(A). De maximale ontheffingswaarde (55 dB) wordt nergens overschreden.

De gecumuleerde geluidbelasting $L_{\text{VL,cum}}$ bedraagt ten hoogste 60 dB en voldoet aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB).

Geconcludeerd wordt verder dat de meeste woningen tot de 9e verdieping direct kunnen beschikken over een geluidluwe zijde aan de zijde van het binnenterrein. Voor eventuele woningen die geen gevel krijgen aan het binnenterrein (bijvoorbeeld hoekwoningen) zijn aanvullende gebouwmaatregelen nodig om alsnog een stille zijde te waarborgen. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van balkons/loggia's die zo nodig verdiepingshoog verglaasd moeten worden. De maatregelen met betrekking tot een geluidluwe zijde zullen in het kader van het nog op te stellen bouwplan nader worden uitgewerkt.

Voor sommige woningen gelegen in de 9e verdieping van het zuidelijke blok vinden geringe overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats (maximaal 2 dB). Deze woningen beschikken daardoor niet automatisch over een geluidluwe zijde. Voor deze woningen zijn aanvullende gebouwmaatregelen nodig om alsnog een stille zijde te waarborgen.

Vanwege de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Dr. H. Colijnstraat en de Haarlemmerweg en vanwege de geluidsbelasting van het industrieterrein Westpoort zullen voor het project de volgende hogere waarden worden aangevraagd:

Geluidbron	Aan te vragen hogere waarde
Doctor H. Colijnstraat	59 dB L_{den}
Haarlemmerweg	49 dB L_{den}
Industrieterrein Westpoort	54 dB L_{eetmaal}

Tabel: overzicht aan te vragen hogere waarden

Het voornemen om hogere grenswaarden verlenen en het akoestisch onderzoek zijn in het TAVGA van 1 april 2021 behandeld. Daaruit is naar voren gekomen dat stille zijdes bij alle woningen mogelijk zijn en daarom in de omgevingsvergunning als waarborg dienen te worden opgenomen. Het akoestisch onderzoek en het voornemen voor hogere grenswaarden zijn daarop aangepast. Ten aanzien van de verkeersintensiteiten van de Dr. H. Colijnstraat geldt dat deze zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel. Het TAVGA is akkoord met het aangepaste akoestische onderzoek en

het voornemen om hogere grenswaarden te verlenen. In de omgevingsvergunning zal als voorwaarde worden opgenomen dat alle woningen dienen te worden voorzien van een stille zijde.

5.3.2. Bedrijven

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Akoestisch onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig. Bedrijven vormen geen belemmering voor het project.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid. De projectlocatie ligt wel op ruime afstand van een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, namelijk op circa 300 meter afstand van de Haarlemmerweg (A200/N200). Deze weg maakt onderdeel uit van de Basisnetroute.

Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig maar er dient wel nader in te worden gegaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zodat het externe veiligheidsrisico kan worden verantwoord.

5.4.1. Plaatsgebonden risico

Voor het plaatsgebonden risico geldt een afstand van 15 meter vanaf de A200. Dit volgt uit bijlage I van de Regeling Basisnet. De projectlocatie ligt hier ver buiten. Er is daardoor geen strijd met de grenswaarden voor kwetsbare objecten (zoals woningen) uit het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het plaatsgebonden risico vormt zodoende geen belemmering voor deze ontwikkeling.

5.4.2. Plasaandachtsgebied

Op grond van artikel 10 Bevt, artikel 16 Regeling Basisnet (RBN) én bijlage II van de RBN geldt er een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter vanaf de buitenste kantstreep van de weg. De projectlocatie valt hier ver buiten.

5.4.3. Groepsrisico

De projectlocatie ligt in het invloedsgebied van de A200/N200. Dit invloedsgebied wordt niet weergegeven op de Signaleringskaart EV, maar bedraagt 355 meter voor de stofcategorie GF32. De noordelijke helft van de projectlocatie valt daardoor binnen dit invloedsgebied. Dit betekent dat in de ruimtelijke onderbouwing moet worden ingegaan op de bestrijdbaarheid van incidenten en zelfredzaamheid van aanwezigen.

5.4.4. Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen op de Haarlemmerweg is volgens de inschatting van de brandweer klein, maar niet onmogelijk. Door de afstand tussen de projectlocatie en de risicobron zijn de eventuele gevolgen voor de locatie volgens de brandweer beperkt. Binnenshuis zijn personen naar verwachting voldoende beschermd tegen de mogelijke effecten van een ongeval op de Haarlemmerweg. Er is wel een kans dat personen die zich buiten bevinden licht gewond raken. Gezien het geringe risico hoeven wat de brandweer betreft geen specifieke aanvullende maatregelen overwogen te worden ten behoeve van externe veiligheid.

Gelet op de beperkte effecten op deze afstand en het feit dat er sprake is van reguliere woningen zullen bewoners en/of bezoekers die tijdens een ongeval op de Haarlemmerweg onverhoopt lichtgewond raken goed in staat zijn om zichzelf verder in veiligheid te brengen. Bestrijdbaarheid door de brandweer zal ter plaatse van de projectlocatie niet of nauwelijks nodig zijn.

Gelet op het voorgaande is het vanuit het oogpunt van externe veiligheid verwantwoord om nieuwbouw op de projectlocatie toe te staan.

5.5. **Bodem**

De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

Omdat de projectlocatie bebouwd zal worden met woningen dient aan de hand van bodemonderzoek te worden nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Door buro Boot is een verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (P20-0161-029, 29 oktober 2020), zie bijlage 4, en een verkennend bodemonderzoek asbest (P20-0161-030, 28 oktober 2020), zie bijlage 5.

5.5.1. Verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek

Algemene bodemkwaliteit

Uit het onderzoek blijkt dat op de locatie lichte verontreinigingen met kwik, zink, lood, PCB en / of PAK aanwezig zijn in de grond van 0 - 100 cm -mv. Plaatselijk is in de bovengrond een licht verhoogde waarde met minerale olie aanwezig. In de betreffende bodemlaag zijn bodemvreemde materialen aangetroffen in de vorm van baksteen, beton, metselpuin, kolengruis, houtskool, glas en plastic. De oorzaak van de licht verhoogde concentraties is te relateren aan de bodemvreemde bijmengingen. In het grondwater overschrijdt de concentratie barium de streefwaarden. Dit is over het algemeen te relateren aan een verhoogd achtergrondniveau. De gemeten concentraties leveren in milieuhygiënisch opzicht geen belemmering voor de beoogde nieuwbouw.

Asbest

Op het maaiveld is ter plekke van een boring een stukje asbesthoudend materiaal aangetroffen. Daarnaast is in de bodem o.a. metselpuin en beton aangetroffen. De herkomst van dit materiaal is

niet bekend, mogelijk houdt dit verband met de uitgevoerde herinrichtingswerkzaamheden in de periode 2012 tot en met 2015. Deze waarneming betekent dat de locatie mogelijk asbestverdacht is. Ten behoeve van de geschiktheid dient over asbest aanvullende informatie te worden verzameld. Geadviseerd wordt om dit na te gaan of dit het geval is en in welke bodemlaag deze grond is toegepast. Mogelijk kan op deze manier worden achterhaald dat de grond voor wat betreft asbestgehalte geschikt is voor de toekomstige (grond)werkzaamheden en gebruik als wonen met tuin. Indien er geen informatie gevonden wordt over de kwaliteit of herkomst van de toegepaste grond, wordt geadviseerd een bodemonderzoek naar asbest van deze bodemlaag. Dit om de aanwezigheid van asbest aan te tonen dan wel uit te sluiten.

PFAS onderzoek

Er zijn licht verhoogde concentraties PFAS aangetoond. Grondverzet kan in principe op grond van de Bodemkwaliteitskaart PFAS van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied binnen de regio plaatsvinden. Zekerheidshalve wordt aanbevolen om zoveel mogelijk met gesloten grondbalans te werken.

5.5.2. Verkennd bodemonderzoek asbest

In de bodem zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen met onder andere metselpuin, baksteen en beton. De monsters zijn samengesteld op basis van de mate van de bijmenging.

Behalve de bij het eerder uitgevoerde onderzoek gevonden stukje asbest, is visueel geen asbest meer aangetroffen. Het betrof destijds een incidenteel aanwezig stukje. In de onderzochte grondmonsters is geen asbest boven de detectielimiet gemeten.

Geconcludeerd wordt dat de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt is voor de beoogde functie.

5.6. **Water**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} 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 ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

5.6.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en

lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

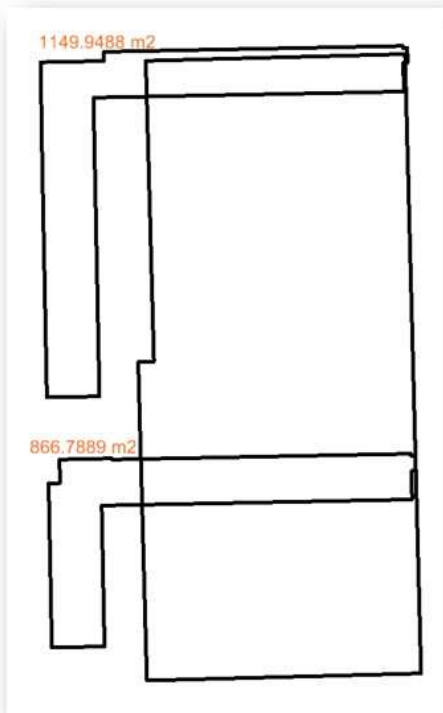
5.6.2. Grondwater

Voor nieuwbouw geldt een gemeentelijke grondwaternorm zoals omschreven in het gemeentelijk rioleringsplan (vGRP Amsterdam 2016-2021). De grondwaternorm is een grondwaterstand van dieper dan 0,9 m onder maaiveld bij gebouwen met kruipruimtes en 0,5 m onder maaiveld bij kruipruimteloos bouwen en een maximale overschrijding daarvan van eens per 2 jaar gedurende 5 dagen.

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig. Bij het bouwen van de nieuwbouw zal verder rekening worden gehouden met de gemeentelijke grondwaternorm.

5.6.3. Waterberging

De projectlocatie bestaat momenteel grotendeels uit gras er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt.



De hoeveelheid verharding ten tijde van de voormalige haakblokken bedroeg circa 2.016 m². De hoeveelheid verharding in de nieuwe situatie zal circa 5.997 m² bedragen.

Het oppervlak aan verharding zal ten opzichte van de voorgaande situatie dus toenemen met circa 3.981 m². Voor deze toename zijn compenserende maatregelen nodig.

Een deel van deze toename zal worden gecompenseerd door de realisatie van een groen dak met waterbergend vermogen. Over de toename van de verhardingen en de realisatie van het groene dak vindt momenteel overleg plaats met Waternet. Aan de hand van dat overleg zal blijken of en welke aanvullende maatregelen eventueel nog meer nodig zijn.

Stadgenoot schrijft voor in het Standaard PVE dat alle platte daken die worden gerealiseerd in nieuwbouw projecten ten minste worden voorzien van mossedum en waar mogelijk zelfs ook een waterbufferende rol krijgen (polderdaken).

5.6.4. Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool.

Ten behoeve van de waterkwaliteit is het niet toegestaan om uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) te gebruiken. In de nieuwbouw zullen dergelijke materialen dan ook niet worden toegepast.

5.6.5. Rainproof

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

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

Op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart Amsterdam is aangegeven waar in Amsterdam de kans op regenwateroverlast groot is. Ook is informatie te vinden over welke maatregelen te nemen zijn in welke gebieden en waar rekening mee dient te worden gehouden bij het bedenken van oplossingen. Zo heeft grondwater invloed op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater. Op de kaart is ook aangegeven hoe hoog het water komt te staan volgens het model bij een bui van 120 mm in 2 uur.



Afbeelding: regenwaterknelpunt ter plaatse van de projectlocatie (bron: <https://maps.amsterdam.nl/rainproof>)

De projectlocatie maakt deels onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een urgent regenwaterknelpunt. Ook is hier deels sprake van een hoge grondwaterstand.

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

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

Of bepaalde maatregelen mogelijk zijn in of rondom de nieuwbouw hangt af van een aantal factoren. Vanwege de deels hoge grondwaterstand op de projectlocatie zijn Rainproof-maatregelen als bodeminfiltratie in dit geval minder geschikt. De oplossing ligt daarom eerder in een combinatie van Rainproof-maatregelen, de inrichting van de openbare ruimte en grondwatermaatregelen. Dit wordt nog nader uitgewerkt in het kader van het nog op te stellen bouwplan voor de nieuwbouw. De toe te passen oplossingen zijn mede afhankelijk van hoe de waterafvoer in het gebied nu al is geregeld. Hierover vindt in de volgende fase overleg plaats tussen Waternet en de initiatiefnemer.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. Ook de nog op te stellen bouwplannen voor dit project zullen dus aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

5.7.1. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is door Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (M&A, voorheen BMA) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd¹. Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de projectlocatie een lage archeologische verwachting geldt waarvoor geen onderzoeksplicht geldt. Er is in het geldende bestemmingsplan daarom geen archeologische dubbelbestemming toegepast. Archeologisch onderzoek is voor de beoogde herontwikkeling daarom niet nodig.

5.7.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed afgesproken zich in te zetten voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische waarden. Het is met name de samenhangende, hiërarchische structuur van groen, wegen, water en bebouwing, de relatief grote omvang van het gebied alsook de betekenis van de planvorming binnen de architectuurgeschiedenis die dit gebied uniek maakt. Bij vernieuwing betekent dit dat de Nota Cultuurhistorie Amsterdam NieuwWest (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd.

Als gevolg van fase 1 zijn de haakblokken in de Eendrachtsparkbuurt al gesloopt, ook ter plaatse van de projectlocatie.

Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden. De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West.

5.8. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die

¹ Archeologisch bureauonderzoek plangebied Geuzenveld, Bureau Monumenten en Archeologie, juli 2008

beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 4.2.2).

5.8.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 100 tot 146 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 40 tot 60 meter ten opzichte van NAP.

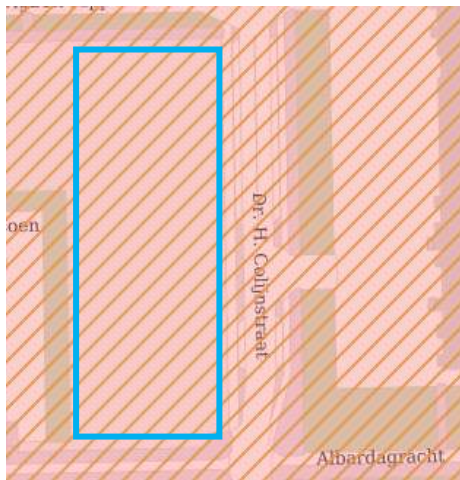
Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

5.8.2. Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt binnen deze zone maar er worden geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.8.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5, zie navolgende afbeelding). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.



Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour (bron: PRV), projectlocatie is blauw omlijnd

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan (of in dit geval de ruimtelijke onderbouwing) de volgende onderdelen bevat:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;

- b. een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

Ligging en situatie

De projectlocatie ligt in het cluster van de Zwanenburgbaan. Het vliegverkeer boven dit cluster betreft voornamelijk startend en landend verkeer via de Zwanenburgbaan. Als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting wordt de baan vooral gebruikt voor startend vliegverkeer. De meeste vliegtuigen starten dan in noordelijke richting en maken vervolgens een bocht naar rechts om vervolgens in noordoostelijke of zuidelijke richting te vliegen. De geluidsbelasting ter hoogte van de projectlocatie wordt verder mede bepaald door startende vliegtuigen via de Polderbaan. Deze vliegtuigen gebruiken de baan eveneens als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting. Landend vliegverkeer gebruikt de Zwanenburgbaan en Polderbaan bij wind uit zuidwestelijke, zuidelijke of zuidoostelijke richting maar de bijdrage van het landend verkeer op deze banen aan de totale geluidsbelasting is ter plaatse van de projectlocatie minder bepalend.

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedraagt minimaal 52 dB(A) L_{den} . De projectlocatie is gelegen buiten de contour van L_{night} .

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van de projectlocatie in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat de projectlocatie vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} contour en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedroeg in de periode 2013-2017 52 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaarde te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting van 52 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk.

Uit de gegevens op bezoekbas.nl blijkt dat in het kilometervak waarbinnen de projectlocatie is gelegen in de periode 2014-2018 sprake is van gemiddeld 51 tot 100 meldingen per jaar van vliegtuiglawaai. Deze meldingen zijn gedaan door 50 unieke melders waarbij 56% van de meldingen betrekking heeft op vliegtuighinder overdag (ochtend en middag) en 40% van de meldingen op vliegtuighinder in de avond.

Doordat de feitelijk optredende geluidsbelasting van 52 dB(A) volgens de GES-methodiek als redelijk wordt geclassificeerd, vanwege het relatief lage aantal meldingen per jaar en doordat de meeste meldingen van overlast geen betrekking hebben op de nachtperiode worden de geluidbelastingen ter plaatse van de projectlocatie aanvaardbaar geacht. Daarbij geldt nog dat een stedelijk woonmilieu met een hogere geluidbelasting gepaard gaat dan indien er sprake is van een rustige woonwijk. Doordat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een stedelijk woonmilieu kan een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden.

Tenslotte wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop zal de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de

koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

- Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval ter plaatse van de projectlocatie is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de gemeentelijke Omgevingsvisie en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De projectlocatie is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de vernieuwing van Geuzenveld. De projectlocatie is momenteel onbebouwd en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de nabijgelegen voorzieningen aan het Lambertus Zijplein, de provinciale weg en het openbaar vervoer. In Koers 2025 is het gebied aangewezen als onderdeel van te intensiveren gebied.

Maatregelen

- Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent

baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder op de projectlocatie wordt met name bepaald door het gebruik van de Zwanenburgbaan (44% van de meldingen in de periode 2013-2017) en in mindere mate door de Polderbaan (19% van de meldingen). De Zwanenburgbaan wordt 's nachts slechts beperkt gebruikt (5 nachten per jaar) en overdag gemiddeld 2 uur per dag. De Polderbaan wordt 's nachts vaker gebruikt (3 nachten per week) en overdag gemiddeld 8 uur per dag.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Met een goede geluidisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidwering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidwering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidwering doorgaans vanwege andere geluidbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidniveaus en de gebruikelijke geluidwering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

- Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om op de woningen te realiseren.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het daarvoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

In het kader van de herontwikkeling van het project worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- Op de projectlocatie worden hoofdzakelijk woningen gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De projectlocatie is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit het noorden via de Ruys de Beerenbroeckstraat en vanuit het zuiden via de Burgemeester Röellstraat en de Dr. H. Colijnstraat.
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater.
- In het kader van de planontwikkeling voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

5.9. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Het is daarbij van belang om te kijken naar zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming.

5.9.1. Soortenbescherming

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. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

Er is een ecologische quick scan uitgevoerd door ecologisch onderzoeksbureau Els & Linde bv.(projectnummer 19.323, d.d. 06-08-2020, zie bijlage 6).

Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat de kans op beschermde soorten kan worden uitgesloten. Het perceel bevat geen geschikte mogelijkheden voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen om zich op te houden en te vestigen. Er is er geen aanvullend onderzoek nodig. Er is daarom geen ontheffing van de Wet Natuurbescherming nodig.

5.9.2. Gebiedsbescherming

Een project kan leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden.

Er is een stikstofdepositie berekening uitgevoerd door Cauberg - Huygen (zie bijlage 7, 06195-52357-02, d.d. 03-04-2020). Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is inzicht in de aard en omvang van de stikstofdepositie in de omliggende Natura-2000 gebieden verkregen. Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming. Vanwege de inwerkingtreding van de Stikstofwet geldt sinds 1 juli 2021 bovendien een vrijstelling voor de aanlegfase.

5.10. **Behoeft**

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

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."

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al (grotendeels) is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een andere configuratie. Er is planologisch gezien echter geen sprake van een toename van het aantal woningen aangezien het beoogde woningaantal ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes in het geldende bestemmingsplan. De beoogde woningen passen bovendien in de gemeentelijke structuurvisie (zie paragraaf 3.3), zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam en maken onderdeel uit van de harde plancapaciteit binnen de regio Amsterdam.

5.11. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

Het onderhavige project heeft hoofdzakelijk betrekking op een gewijzigde configuratie van woningbouw. De beoogde woningen zijn grotendeels ter vervanging zijn van de al gesloten woningen. De aard en de omvang van de nieuwbouw blijft daarmee nagenoeg gelijk aan de bestaande bouw en daarnaast wijzigt de bestaande stedenbouwkundige opzet nauwelijks. Er is zodoende geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is niet nodig.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Stadgenoot.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld.

Stadgenoot is erfpachter van alle grond. Stadgenoot heeft de erfpachtcanon enkele jaren geleden afgekocht. De grond is echter nog niet uitgegeven. Dat gebeurt pas als de contouren van het nieuwe plan definitief zijn.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Vooroverleg

Er heeft wettelijk vooroverleg plaatsgevonden met enkele instanties. Enkele instanties hebben gereageerd. In het navolgende worden de opmerkingen van de instanties samengevat weergegeven en voorzien van een beantwoording door de gemeente.

A. Waternet

Opmerking: In de waterparagraaf is verwezen naar een onjuiste keur, namelijk die van 2017. Dat moet zijn 2019.

Beantwoording: De verwijzing in paragraaf 5.6.1 is aangepast.

Opmerking: In de waterparagraaf is bij grondwater alleen gerefereerd aan ondergrondse bebouwing. Als er geen kelders of andere ondergrondse objecten voorzien zijn is het inderdaad niet nodig om hier een geohydrologisch onderzoek naar uit te voeren. In de paragraaf ontbreekt echter nog de verwijzing naar de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam. Voor nieuwbouw geldt dat deze moet voldoen aan de grondwaternorm zoals omschreven in het gemeentelijk rioleringsplan (vGRP Amsterdam 2016-2021). De grondwaternorm is een grondwaterstand van dieper dan 0,9 m-mv bij gebouwen met kruipruimtes en 0,5 m-mv bij kruipruimteloos bouwen en een maximale overschrijding daarvan van eens per 2 jaar gedurende 5 dagen. Verzocht wordt om dit op te nemen in de ruimtelijke onderbouwing.

Beantwoording: Paragraaf 5.6.2 is aangevuld met een beschrijving van de gemeentelijke grondwaternorm.

Opmerking: Ten aanzien van de waterkwaliteit wordt meegegeven dat het niet is toegestaan om uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) te gebruiken. Verzocht wordt om dit op te nemen onder het kopje 'waterkwaliteit'.

Beantwoording: Paragraaf 5.6.4 is aangepast conform het verzoek.

Opmerking: De uitwerking van rainproofmaatregelen voor het betreffende bouwproject ontbreekt. Het bouwproject bevindt zich (deels) in een rainproof knelpunt. Hier wordt niet aan gerefereerd. Verzocht wordt om in de rainproof paragraaf specifiek in te gaan op het betreffende knelpunt en de benodigde maatregelen.

Beantwoording: Paragraaf 5.6.5 is aangepast conform het verzoek. Er is specifiek ingegaan op het regenwaterknelpunt ter plaatse van een deel van de projectlocatie. Vanwege de fase waarin het bouwplan zich bevindt is in dit stadium nog niet concreet uitgewerkt welke maatregelen er kunnen en zullen worden toegepast en welke niet. Dat volgt bij de nadere uitwerking van het plan en in het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning bouwen.

B. Provincie Noord-Holland

Opmerking: De ruimtelijke onderbouwing bevat een verantwoording wat betreft vliegtuiglaswaai in relatie tot de woonfunctie. Een dergelijke verantwoording ontbreekt nog wat betreft het werkingsgebied 'Milieucontour industrieterrein provinciaal belang', als bedoeld in artikel 6.20 van de Omgevingsverordening. Het plangebied is gelegen binnen het werkingsgebied.

Beantwoording: Naar aanleiding van de opmerking is paragraaf 4.2 aangepast en aangevuld.

C. Brandweer Amsterdam-Amstelland

Opmerking: De projectlocatie ligt op ongeveer 300 meter van een risicobron externe veiligheid, namelijk de Haarlemmerweg (A200/N200). Via deze weg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar een ongeval is niet onmogelijk. Door de afstand tussen de projectlocatie en de risicobron zijn de eventuele gevolgen voor de locatie beperkt. Binnenshuis zijn personen naar verwachting voldoende beschermd tegen de mogelijke effecten. Er is wel een kans dat personen die zich buiten bevinden licht gewond raken. Gezien het geringe risico hoeven wat de brandweer betreft geen specifieke aanvullende maatregelen overwogen te worden ten behoeve van externe veiligheid. De beperkte risico's behoren wel te worden betrokken bij de besluitvorming.

Beantwoording: Naar aanleiding van de opmerking is paragraaf 5.4 aangepast en aangevuld.

Opmerking: Uitgangspunt voor hulpverlening is dat de projectlocatie goed bereikbaar is voor de hulpdiensten en daarnaast beschikt over voldoende en toereikende bluswatervoorzieningen. Voor informatie over een toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorziening op de projectlocatie verwijst de brandweer naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Verzocht wordt om de nadere invulling van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen op de projectlocatie met de brandweer af te (laten) stemmen, al dan niet via de Wabo activiteit bouwen.

Beantwoording: De bereikbaarheid van de projectlocatie voor hulpdiensten en voldoende bluswatervoorzieningen heeft de aandacht van zowel de gemeente als Stadgenoot. Dit punt zal nader worden uitgewerkt in het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning bouwen.

Opmerking: Uit de aangeleverde stukken leidt de brandweer af dat er sprake kan zijn van onderdelen die relevant zijn voor de brandweer/ hulpverlening. In verband met bijvoorbeeld de hoogte van het gebouw, de parkeergarage en/of in verband met de energietransitie kunnen droge blusleidingen, brandweerliften, duurzame energie systemen (zonnepanelen, energie opslag systemen), toetredingsvoorzieningen, brandbeveiligingsinstallaties en dergelijke relevant zijn. De brandweer verzoekt om, indien van toepassing, deze voorzieningen in een later stadium van de betreffende ontwikkeling met de brandweer af te (laten) stemmen, al dan niet via advisering op de Wabo activiteit bouwen.

Beantwoording: Een zo goed mogelijke hulpverlening voor de brandweer heeft de aandacht van zowel de gemeente als Stadgenoot. Dit punt zal nader worden uitgewerkt in het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning bouwen.

6.2.2. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning zal, samen met de voorliggende ruimtelijke onderbouwing en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden, voor een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Een ieder kan een zienswijze indienen.

Er zal tijdens de terinzagelegging een informatieavond voor de buurt worden georganiseerd. De datum van deze informatieavond is nog niet bekend en volgt in overleg tussen gemeente en Stadgenoot.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

De haakblokken op de projectlocatie zijn al gesloopt maar vanwege de economische crisis zijn vervangende plannen tot op heden nog niet uitgevoerd. In het geldende bestemmingsplan is daarom uitgegaan van de configuratie van de toen nog aanwezige haakblokken. Stadgenoot is voornemens om op de projectlocatie een tweetal nieuwbouwblokken te realiseren, één marktblok met commerciële ruimte en één huurblok. Deze nieuwe woningen zullen voldoen aan de tegenwoordige eisen en bieden plek aan verschillende doelgroepen. Bij de nieuwbouw zal ook rekening worden gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

1. Wonen: de beoogde volumes van zowel het noordelijke blok als het zuidelijke blok zijn deels gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. Binnen deze bestemmingen zijn woningen niet toegestaan.
2. Commerciële ruimte: De beoogde commerciële ruimte van circa 1.000 m² in het zuidelijke blok is gelegen binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. Binnen deze bestemmingen is een gebruik als maatschappelijke voorziening niet toegestaan.
3. Parkeren: de beoogde gebouwde parkeerplaatsen zijn gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-2', 'Wonen – 1' en 'Tuin'. Binnen een deel van deze bestemmingen zijn gebouwde parkeervoorzieningen alleen toegestaan ter plaatse van een aanduiding. Een dergelijke aanduiding ontbreekt zodat gebouwde parkeervoorzieningen niet zijn toegestaan.
4. Parkeernormen: Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning.

Bouwen

5. Maximum bouwhoogte binnen de bestemming 'Wonen – 1': De gebouwen bestaan voornamelijk uit een bouwhoogte van 20 of 26 meter. Op de hoek Alberdagracht-Dr. H. Colijnstraat is het gebouw 29 meter. Dit zijn overschrijdingen van respectievelijk 5, 11 en 14 meter ten opzichte van de toegestane bouwhoogte van 15 meter.
6. Bouwen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin': De beoogde volumes zijn deels gelegen binnen de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin'. (zie de navolgende afbeelding) Ter plaatse van deze bestemmingen zijn geen gebouwen toegestaan. De projectlocatie valt voor circa 497 m² binnen de bestemming 'Tuin', voor circa 3.618 m² binnen de bestemming 'Groen-2', voor circa 35 m² binnen de bestemming 'Verkeer-1' en voor circa 1.053 m² binnen de bestemming 'Verkeer-2'. De

betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogtes van 4, 10, 20, 26 meter en op één hoek van het zuidelijke blok is deze 29 meter.

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

Ad 1 en 3: De woningen in de nieuwbouw krijgen een andere omvang en opzet dan in de gesloopte bebouwing het geval was. De woningen worden onder andere dieper dan de bestaande woningen om zo kwalitatief goede woningen te kunnen realiseren die voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Daarnaast krijgen de woonblokken ook een andere verkavelingsopzet. Er komen semi-gesloten bouwblokken met binnenterreinen en gebouwde parkeervoorzieningen.

Ad 2: De realisatie van een commerciële ruimte draagt bij aan functiemenging in de buurt. In de buurt bestaat een grote behoefte aan maatschappelijke bedrijfsruimte voor bijvoorbeeld een gezondheidscentrum.

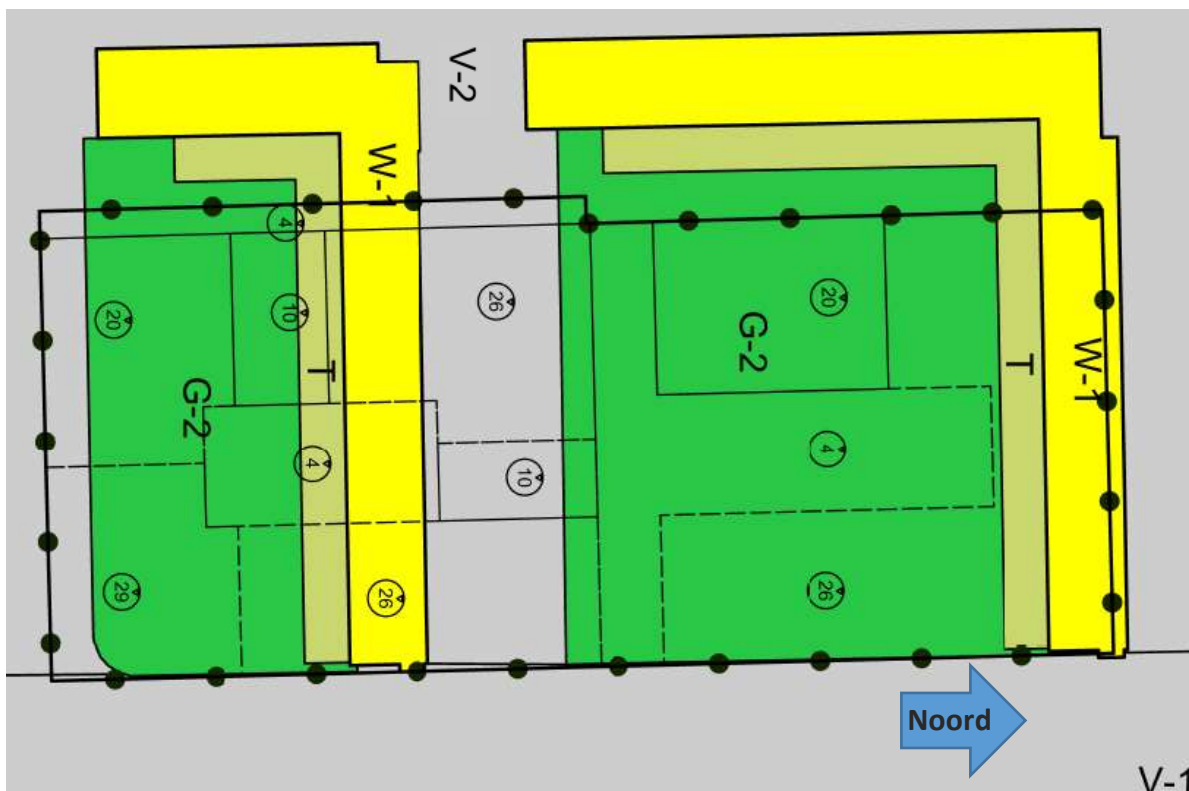
Ad 4: Conform het recente parkeerbeleid van de gemeente wordt er voor het project afgeweken van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning zoals die is opgenomen in het geldende bestemmingsplan. In het project wordt deels uitgegaan van sociale huurwoningen waardoor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewonersparkeren volgens de Nota Parkeernormen Auto niet nodig is. Ook voor marktwoningen omschrijft de Nota Parkeernormen Auto andere minimum normen dan 1 parkeerplaats per woning. In de planvorming voor de nieuwbouw is rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid (zie paragraaf 5.1). Op die manier wordt parkeeroverlast voor de omgeving voorkomen.

Ad 5 en 6:

- Het project leidt tot overschrijding van de maximum bouwhoogte met maximaal 11 meter binnen de bestemming 'Wonen – 1':
 - o De overschrijding van de bouwhoogte ter plaatse van de oostzijde van het zuidelijke blok en het noordelijke blok bedraagt 11 meter. De toename in bouwhoogte heeft alleen mogelijke gevolgen voor een deel van de woningen aan de Dr. H. Colijnstraat (nummers 771-947). Het gaat daarbij om de woningen waarvan de ramen op de Wigbolt Ripperdastraat gericht zijn zodat er vanuit deze bebouwing zicht is op het bouwvolume met de hogere bouwhoogte. De toename van de bouwhoogte is zichtbaar en er is mogelijk een schaduwtoename door de hogere bouwhoogte. Doordat de onderlinge afstand 25 meter zal bedragen heeft de toename van de bouwhoogte met 11 meter echter geen onaanvaardbaar nadelige gevolgen voor de tegenovergelegen bebouwing.
- het project leidt tot een bouwhoogte van 4, 10, 20, 26 en 29 meter in de bestemmingen 'Groen-2', 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Tuin' (zie ook de navolgende afbeelding):
 - o 29 meter: het zuidoostelijke deel van het zuidelijke blok ter plekke van de bestemming 'Verkeer-1', 'Verkeer-2' en 'Groen-2'.
 - o 26 meter: het noordoostelijke en noordwestelijke deel van het zuidelijke blok ter plekke van de bestemming 'Verkeer-1', 'Verkeer-2', 'Tuin' en 'Groen-2'.

- 26 meter: het noordelijke en westelijke deel van het noordelijk blok ter plekke van de bestemming 'Verkeer-1', 'Verkeer-2', 'Tuin' en 'Groen-2'.
- 20 meter: het zuidwestelijke deel van het zuidelijke blok ter plekke van de bestemming 'Groen-2' en 'Verkeer-2'.
- 20 meter: het zuidwestelijke deel van het noordelijke blok ter plekke van de bestemming 'Groen-2'.
- 10 meter: middenstrook van het noordelijke en westelijke deel van het zuidelijke blok ter plekke van de bestemming 'Verkeer-2', 'Tuin' en 'Groen-2'.
- 4 meter: de binnenplaatsen van zowel het zuidelijke blok als het noordelijke blok ter plekke van de bestemming 'Verkeer-2', 'Tuin' en 'Groen-2'.

De afstand van de nieuwe bebouwing tot aan de bebouwing van het Colijnhof bedraagt circa 20 meter, de afstand tot aan de bebouwing van parkrand circa 50 meter en de afstand tot aan de bebouwing van zone Johan Coltermanpad bedraagt circa 60 meter. Alle bovenstaande nieuwe bouwhoogtes sluiten ruimtelijk gezien aan op de bestaande omgeving en staan op aanvaardbare afstand van de huidige bebouwing. Er zullen geen onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de omliggende bebouwing plaatsvinden.



7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Het project, inclusief afwijkingen, is in relatie tot de bestaande omgeving weergegeven in de bij de ruimtelijke onderbouwing behorende indieningstekening.

Bijlagen

Bijlage 1:

Bezonningstudie
FARO architecten
29-07-2021

Bijlage 2:

Indieningstekening
Van Riezen & Partners
20-08-2021

Bijlage 3:

Onderzoek parkeerbehoefte
Mobycon
15-02-2019

Bijlage 4:

Akoestisch onderzoek
Cauberg Huygen
Referentie 06092-52202-04
25-05-2021

Bijlage 5:

Verkennd milieuhygiënisch bodemonderzoek
Buro Boot
Rapportnummer P20-0161-006
29-10-2020

Bijlage 6:

Verkennd bodemonderzoek asbest
Buro Boot
Rapportnummer P20-0161-018,
28-10-2020

Bijlage 7:

Quick scan ecologie
Els & Linde
projectnummer 19.323
06-08-2020

Bijlage 8:

Stikstofdepositie
Cauberg Huygen

Referentie 06195-52357-02
03-04-2020