

Ruimtelijke onderbouwing Groenehuyzen



Datum: 19 april 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & ruimtelijke ontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Locatie	3
2.	Het project	5
2.1.	Positie projectlocatie binnen Osdorp	5
2.2.	Ontstaansgeschiedenis	5
2.3.	Huidige situatie	8
2.4.	Nieuwe situatie Groenehuyzen	16
3.	Planologisch kader	23
3.1.	Geldend bestemmingsplan	23
3.2.	Afwijkingen	25
4.	Beleidskader	27
4.1.	Rijksbeleid	27
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	27
4.3.	Gemeentelijk beleid	32
5.	Omgevingsaspecten	45
5.1.	Verkeer en parkeren	45
5.2.	Luchtkwaliteit	48
5.3.	Geluid	49
5.4.	Externe veiligheid	51
5.5.	Bodem	51
5.6.	Water	52
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	55
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	58
5.9.	Ecologie	65
5.10.	Behoefte	67
5.11.	Milieu effect rapportage	68
6.	Uitvoerbaarheid	69
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	69
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	70
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	70
7.2.	Conclusie	71

Bijlagen:

1. Indieningtekening (Van Riezen en Partners, d.d. 29-10-2020)
2. Verkeersonderzoek (V&OR, rapportnummer O-200466, d.d. 22 april 2021)
3. Akoestisch onderzoek (Cauberg-Huygen, referentie 06965-53519-02v3, d.d. 25 november 2021)
4. Notitie comfortboxen voor creëren stille zijden (Nieman adviseurs, referentie 20210233/27836, d.d. 25 oktober 2022)

5. Verkennend bodemonderzoek (BOOT, documentnummer: P20-0864-006, d.d. 12 februari 2021)
6. Geohydrologisch onderzoek (BOOT, projectnummer P20-0864-028, d.d. 27 maart 2023)
7. Notitie rainproof (Nieman adviseurs, referentie 20210233/28919, d.d. 14 april 2023)
8. Archeologisch bureauonderzoek (M&A, kenmerk 20-117, d.d. 7 september 2020)
9. Quick scan ecologie (Els & Linde, projectnummer 20.224, d.d. 13-07-2020)
10. Afdoend onderzoek (Els & Linde, 20.0292, d.d. 29 december 2021)
11. Notitie aanwezigheid vleermuizen (Els & Linde, kenmerk 20.292, d.d. 22 juli 2022)
12. Onderzoek stikstofdepositie (Cauberg-Huygen referentie, 06965-53518-05, d.d. 14 februari 2023)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De buurten Wildeman en Blomwijck zijn gebouwd in de jaren '60 als onderdeel van de Westelijke Tuinsteden. De buurten zijn toe aan een opknapbeurt. In 2017 is een integrale aanpak gestart om de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verbeteren. Daarnaast zijn de Wildemanbuurt en Blomwijckerbuurt aangewezen als ontwikkelbuurten. Dat betekent dat de gemeente in samenwerking met de woningcorporaties de woningen en openbare ruimte opknapt en dat er nieuwe woningen bij komen.

Woningcorporatie Stadgenoot heeft een bouwplan voor nieuwbouw op de locatie tussen de straten Groenehuyzen en Hoeken. Het plan gaat uit van sloop van de bestaande middelhoogbouw (36 woningen) en de laagbouw op de hoek met het Blomwijckerpad (Huis van de Wijk). Daarvoor in de plaats komt nieuwbouw van twee volumes: een strookvormig volume met maatschappelijke en/of commerciële ruimtes in de plint en een hogere urban villa aan de zijde van de Osdorper Ban. In totaal gaat het in de nieuwe situatie om maximaal 200 woningen (sociale huur) en maximaal 1.300 m² bvo (bruto vloeroppervlak) maatschappelijke en/of commerciële plintfuncties. Er worden 36 bestaande woningen en circa 1.200 m² maatschappelijke en commerciële ruimtes gesloopt (zie verder de beschrijving in hoofdstuk 2).

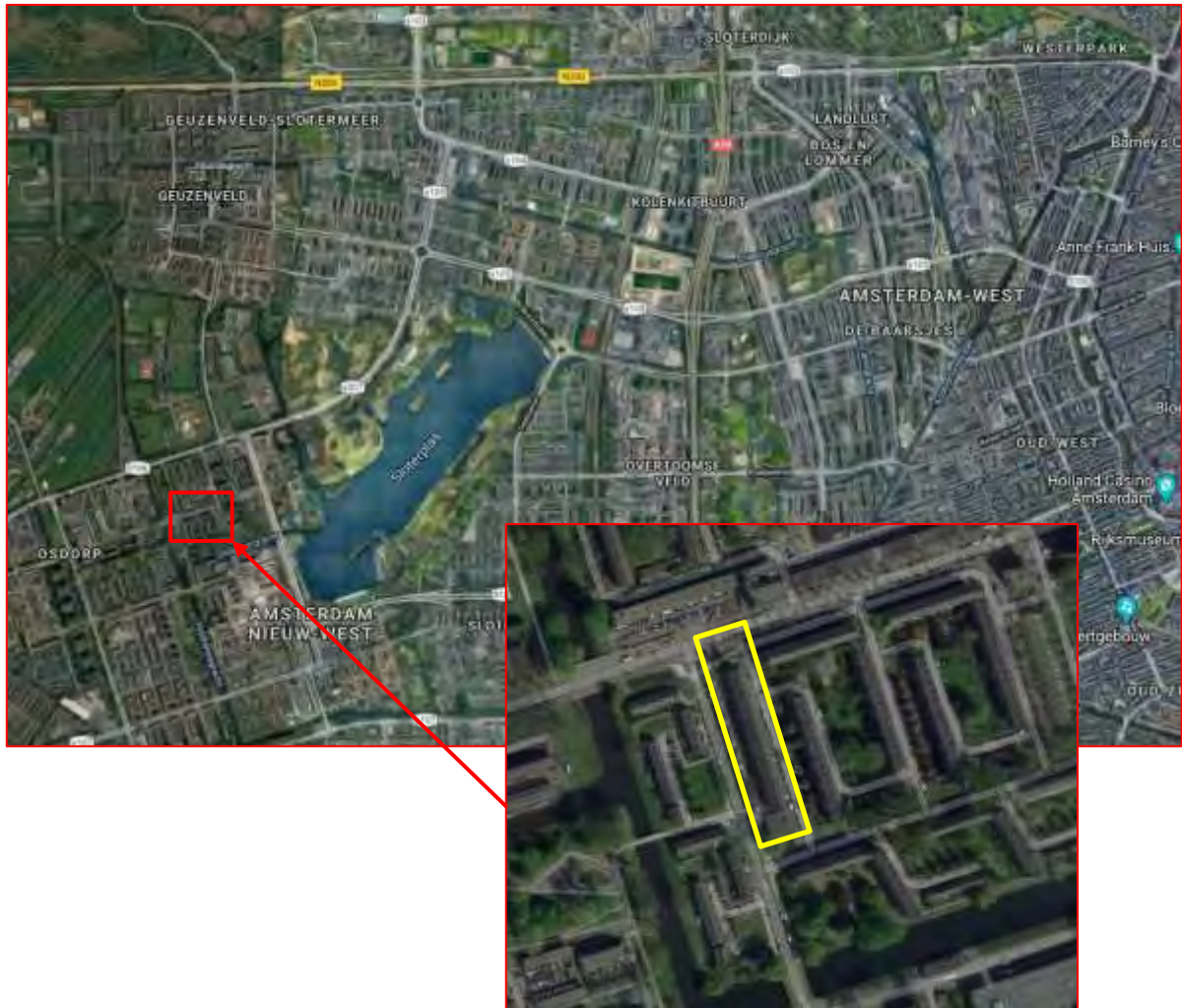
Het geldende bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt' gaat ter plaatse van de herontwikkeling uit van de bestaande configuratie. Alhoewel de in voorbereiding zijnde planvorming voor de nieuwbouw uitgaat van een vergelijkbare bebouwingsstructuur, passen de beoogde volumes niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Voor de beoogde volumes 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 (afwijkend 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. Deze omgevingsvergunning biedt nog enige ruimte voor de verdere uitwerking van de concrete bouwplan(nen), door marges aan te houden in de maximale footprint, bouwhoogte, aantallen en oppervlaktes.

1.2. Locatie

De Wildeman- en Blomwijckerbuurt, waarbinnen het bouwplan is gelegen, is onderdeel van de wijk Osdorp in stadsdeel Nieuw-West. Osdorp is een woonwijk in het westen van Amsterdam die tussen de Ookmeerweg (S106) en de Osdorpergracht is gelegen. Osdorp maakt als tuinstad onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden.

Op de luchtfoto is de ligging van de projectlocatie binnen Amsterdam weergegeven.



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

De projectlocatie bestaat uit de kadastrale percelen I2125, I2061, I2062 en delen van het kadastrale perceel I6297.

2. Het project

2.1. Positie projectlocatie binnen Osdorp

De projectlocatie is gelegen in de Blomwijckerbuurt in Osdorp. Deze buurt is als volgt begrensd:

- Osdorper Ban (noordzijde);
- Meer en Vaart (oostzijde);
- Osdorpergracht (zuidzijde);
- Osdorpergracht evenwijdig aan de Hoekenes (westzijde).



Afbeelding: ligging projectlocatie binnen de Blomwijckerbuurt (blauwe begrenzing), waarbij de projectlocatie indicatief met een rode lijn is aangegeven (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De projectlocatie bevindt zich aan de westkant van de Blomwijckerbuurt.

2.2. Ontstaansgeschiedenis

2.2.1. Osdorp

Osdorp 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 hoofdzaak voor de uitbreiding van Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad in 1934.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

Hoewel het AUP was ontwikkeld als eindplan kent het AUP acht gedeeltelijke herzieningen. Voor Nieuw-West is de “5de Partiële Herziening AUP, westelijk gedeelte uit 1952” het meest bepalend geweest bij de ontwikkeling. Dit plan was in grote delen van Osdorp en Slotervaart jarenlang het vigerend bestemmingsplan. De uiteindelijk gebouwde buurten zijn indertijd echter vrijwel geheel in strijd met het oorspronkelijke bestemmingsplan gerealiseerd.

Van de in totaal vier tuinsteden werd Osdorp de grootste. De feitelijke (maar niet juridische) basis voor de realisatie van de Tuinstad Osdorp is het “Schemaplan Osdorp” uit 1953. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de partiële herziening is dat een centraal door Osdorp lopende parkstrook tussen de Sloterplas en het Dijkgraafplein is komen te vervallen. Deze parkstrook zou precies ten zuiden van de Wildeman- en Blomwijckerbuurt komen. De Osdorpergracht en de begeleidende groenstrook zijn hiervan een bescheiden overblijfsel. Het Schemaplan is minder abstract dan het AUP en haar herzieningen. De contouren van de grachten en hoofdwegen zijn redelijk precies op de plankaart aangegeven. Er is voor Osdorp een verdeling aangegeven welke buurten uit voornamelijk laagbouw, middelhoogbouw of hoogbouw zullen bestaan.

2.2.2. Blomwijckerbuurt en projectlocatie

Op basis van het Schemaplan werden er voor de Tuinstad Osdorp twee voorontwerpen gemaakt, één voor de oostelijke deelgebieden A, B en C (vastgesteld door de Gemeenteraad op 15 mei 1957) en één voor de westelijke deelgebieden D, E en F (15 oktober 1958). De Blomwijckerbuurt maakt samen met Wildemanbuurt en Meer en Oever deel uit van Deel A. De huidige opzet van deze buurten komt vrijwel helemaal overeen met de “Voorontwerpen Uitbreidingsplan Tuinstad Osdorp” (1957-1958).

De Blomwijckerbuurt is samen met de Wildemanbuurt en Meer en Oever opgezet als een typische naoorlogse stadswijk: een combinatie van laag-, middelhoog- en hoogbouw in een open verkaveling van stroken- en hovenbouw en daarvan afgeleide verkavelingsvormen. De wijk werd doorsneden door ruime wegen en afgewisseld met grachten, openbaar groen en privé tuinen. Bijzondere bestemmingen bevonden zich meestal op markante punten of op aparte terreinen aan de randen van de afzonderlijk te onderscheiden woonbuurten. De Osdorper Ban is als hoofdweg van de Blomwijckerbuurt ontworpen.

In de buurt zijn oorspronkelijk uitsluitend sociale huurwoningen met enkele winkelveorzieningen gebouwd en in de loop der jaren ook diverse maatschappelijke voorzieningen aan de oostkant (langs de Meer en Vaart).



Afbeelding: luchtfoto van de Blomwijckerbuurt uit 1973, gezien vanuit het zuiden (bron: beeldbank Amsterdam)

De bebouwing op de projectlocatie is grotendeels in 1959 gebouwd als sociale woningbouw met een commerciële plint. De laagbouw op de hoek met het Blomwijckerpad is in 1964 gebouwd.

In de jaren vijftig en zestig kwamen veel bewoners uit de overbevolkte binnenstad en de negentiende-eeuwse buurten naar de Westelijke Tuinsteden. Zij prezen de ruime aanwezigheid van het groen. Ook de grootte en de lichttoetreding van de woningen werden hoog gewaardeerd. De woningen waren voor die tijd erg modern; ze hadden bijvoorbeeld een lavet.

Vanaf het einde van de jaren tachtig veranderde de mening over de Westelijke Tuinsteden. De woningvoorraad begon over het algemeen negatief af te tekenen ten opzichte van nieuwe alternatieven in de regio waaronder Hoofddorp en De Aker. De achterblijvende bevolking vergrijsde. De nieuwe instroom van bewoners bestond voor een groot deel uit jonge gezinnen van

Marokkaanse of Turkse afkomst. De bevolkingsopbouw werd eenzijdiger wat betreft inkomen en opleidingsniveau maar veelzijdiger wat betreft leefstijl en culturele achtergrond.

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 projectlocatie

De projectlocatie is momenteel bebouwd met één strookvormig woonblok met commerciële functies in de plint en een blok met uitsluitend een maatschappelijke functie.

Woonblok & commerciële functies

Het strookvormige gebouw heeft een oppervlak van circa 1.700 m² en bestaat uit vier bouwlagen plus een kap (bouwhoogte circa 16 meter). In het gebouw bevinden zich 36 woningen en circa 1.200 m² commerciële plintfuncties.



Afbeelding: zicht op het woonblok met commerciële functies in de plint vanaf Hoeken

Van de 12 ruimtes met een commerciële functie zijn 9 ruimtes geschikt voor detailhandel en één ruimte is zowel geschikt voor detailhandel als voor horeca van categorie 1. Twee ruimtes hebben geen speciale aanduiding volgens het bestemmingsplan en zijn dus enkel geschikt voor de commerciële functies zoals vermeld in het bestemmingsplan (zie verder paragraaf 3.1).



Afbeelding: de portieken en expeditie-ingangen aan de zijde van Groenehuyzen

De commerciële functies zijn voor het publiek toegankelijk vanaf de Hoekenes en de bovengelegen woningen zijn te bereiken via portieken vanaf Groenehuyzen. Aan deze straat bevinden zich ook de expeditie-ingangen van de commerciële functies.

Maatschappelijke functie

Het blok met de maatschappelijke functie bestaat uit één gebouw van één bouwlaag met een oppervlakte van circa 300 m². Het gebouw heet 'Huis van de Wijk, 't Blommetje'.



Afbeelding: zicht op de maatschappelijke functie (links) en het woonblok (rechts) vanaf Groenehuyzen



Afbeelding: zicht op de maatschappelijke functie (rechts) vanaf Hoekenes

Het gebouw heeft ingangen aan zowel Hoekenes, het Blomwijckepad als Groenehuyzen.

2.3.2. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

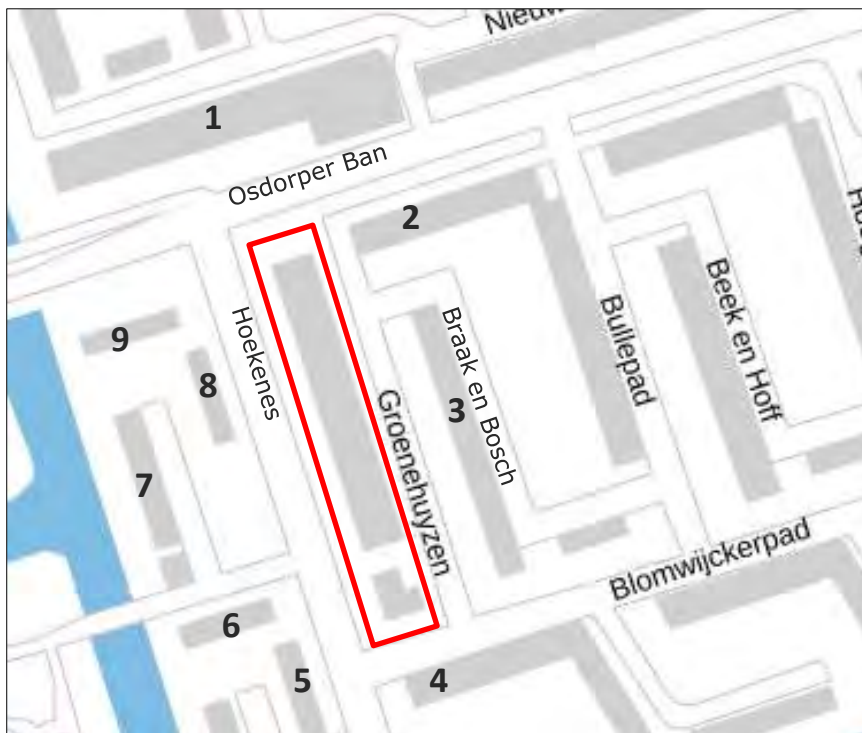
De projectlocatie is gelegen in het westelijk deel van de Blomwijckerbuurt. De structuur van deze buurt is helder en herkenbaar met overwegend middelhoge etageflats, veel groene (binnen)tuinen en voldoende voorzieningen in de buurt of vlak daaromheen. De fysieke kwaliteit van de woningen is over het algemeen voldoende en waar dat niet zo is worden de woningen verbeterd of wordt nagedacht over sloop-nieuwbouw.

De grootste kwetsbaarheid van de buurt is de broze sociaal-economische positie van de bewoners. De kwetsbaarheid van de bewoners op het vlak van inkomen, opleiding en gezondheid is enorm en is ondanks vele interventies de laatste jaren niet verbeterd. Dit beperkt ook hun maatschappelijke participatie en betrokkenheid in de buurt. Het aandeel kwetsbaren op de totale buurtbevolking neemt daarnaast toe door de instroom van nieuwe huurders die vaak ook een kwetsbare achtergrond hebben. De instroom van bewoners met een baan, een goede opleiding of een goede gezondheid neemt zienderogen af wat weer gevolgen heeft voor het imago van de twee buurten en de zelfredzaamheid van de bewoners. Die is tanende.

In het navolgende wordt ingegaan op de omliggende bebouwing rondom de projectlocatie en daarna op de omliggende openbare ruimte.

Omliggende bebouwing

In de directe omgeving van de projectlocatie bevindt zich de bebouwing zoals weergegeven in de navolgende afbeelding en hiernavolgende opsomming.



Afbeelding: plattegrond (projectlocatie rood omlijnd)

1. Osdorper Ban 90 t/m 128/Nieuwe Laan 127 t/m 199
2. Osdorper Ban 421 t/m 439

3. Braak en Bosch 11 t/m 24
4. Blomwijckepad 49 t/m 71
5. Hoeken es 14 t/m 24
6. Vreedenhaven 1 t/m 6
7. Vreedenhaven 8 t/m 16
8. Hoeken es 2 t/m 12
9. Osdorper Ban 441 t/m 451

De navolgende nummering correspondeert met de nummers uit de bovenliggende afbeelding. Alle afbeeldingen van de omliggende bebouwing zijn zoveel mogelijk gezien vanuit de richting van de projectlocatie.

Voor de omliggende bebouwing geldt het volgende:

1. Osdorper Ban 90 t/m 128/Nieuwe Laan 127 t/m 199

De bebouwing tussen Osdorper Ban en Nieuwe Laan ligt ten noorden van de projectlocatie en bestaat uit 2 verschillende volumes (voor nummering zie navolgende afbeelding).

1. Het westelijk deel van de bebouwing bestaat uit 3 bouwlagen met een plat dak. In de begane grondlaag zijn diverse commerciële functies gevestigd. De andere twee bouwlagen bestaan uit woningen. De onderlinge afstand tussen dit deel van de bebouwing en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 51 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met parkeerplaatsen. Aan de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich dakterrassen van de woningen, welke bovenop de ondergelegen commerciële ruimtes zijn gelegen.
2. Het oostelijk deel van de bebouwing bestaat uit 6 bouwlagen met een plat dak. In de plint is een supermarkt gevestigd en de overige verdiepingen bestaan uit woningen. De onderlinge afstand tussen dit deel van de bebouwing en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 43 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met parkeerplaatsen. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich balkons en ramen.



Afbeelding: woningen boven een commerciële plint (1) en appartementen boven een supermarkt (2)

2. Osdorper Ban 421 t/m 439:

Het woonblok ten noordoosten van de projectlocatie is strookvormig en bestaat uit een begane grondlaag met bergingen en portieken met daarboven 4 bouwlagen en een zolderkap. De onderlinge afstand tussen het woonblok en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 16 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als rijweg en stoep. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich enkele kleine ramen. De balkons van de woningen bevinden zich aan de achtergevel van het blok en zijn gericht op het zuiden.



Afbeelding: woonblok Osdorper Ban

3. Braak en Bosch 11 t/m 24:

Het strookvormige woonblok ten oosten van de projectlocatie bestaat uit een begane grondlaag met bergingen en portieken met daarboven 4 bouwlagen en een zolderkap. De entrees van de woningen bevinden zich aan de zijde van Braak en Bosch en de balkons aan de zijde van Groenehuyzen. De onderlinge afstand tussen het woonblok en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 25 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als tuin van de woningen in de begane grondlaag en verkeersruimte.



Afbeelding: woonblok Braak en Bosch

4. Blomwijckerpad 49 t/m 71

Het eveneens strookvormige woonblok ten zuiden van de projectlocatie bestaat uit een begane grondlaag met bergingen, garageboxen en portieken met daarboven 4 bouwlagen en een zolderkap. De onderlinge afstand tussen het woonblok en de woonbebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 48 meter. De onderlinge afstand tussen het woonblok en de maatschappelijke voorziening op de projectlocatie bedraagt circa 25 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met parkeerplaatsen. In de naar de

projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich de entrees van de woningen. De balkons van het woonblok bevinden zich aan de zuidzijde.



Afbeelding: woonblok Blomwijckerpad

5. Hoeken 14 t/m 24

Ten zuidwesten van de projectlocatie staat aan de overzijde van Hoeken een rechthoekig blok met bovenbenedenwoningen. De bovenbenedenwoningen zijn tweelaags met een kap. De onderlinge afstand tussen de bovenbenedenwoningen en de maatschappelijke voorziening op de projectlocatie bedraagt circa 28 meter. Ten opzichte van de woningen op de projectlocatie bedraagt de onderlinge afstand circa 38 meter. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich de entrees van de woningen. De balkons en tuinen van het woonblok bevinden zich aan de westzijde.



Afbeelding: bovenbenedenwoningen Hoeken

6. Vreedenhaven 1 t/m 6

Eveneens ten zuidwesten van de projectlocatie bevindt zich een rechthoekig blok met bovenbenedenwoningen van twee bouwlagen en een kap. Dit blok is haaks op de Hoeken gerealiseerd. De onderlinge afstand ten opzichte van de bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 33 meter. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevindt zich een zijraam van een bovenwoning. Op de kop van het blok bevindt zich nog een eenlaagse berging. De balkons en tuinen van het woonblok bevinden zich aan de zuidzijde.



Afbeelding: bovenbenedenwoningen Vreedenhaven

7. Vreedenhaven 8 t/m 16

De bebouwing ten westen van de projectlocatie bestaat uit een strookvormig blok van bovenbenedenwoningen van twee bouwlagen met een kap. Tussen de projectlocatie de bovenbenedenwoningen bevindt zich naast het verkeersareaal van de Hoekenes ook een grasveld en het verkeersareaal van Vreedenhaven. De onderlinge afstand ten opzichte van de bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 65 meter. De balkons en tuinen van het woonblok bevinden zich aan de westzijde.



Afbeelding: bovenbenedenwoningen Vreedenhaven

8. Hoekenes 2 t/m 12:

De bovenbenedenwoningen ten westen van de projectlocatie bestaan uit twee bouwlagen en een kap. De entrees van de woningen zijn gesitueerd aan de Hoekenes. De onderlinge afstand tussen de rijtjeshuizen en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 32 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als groenvakken, een stoep en de straat met parkeerplaatsen. De woningen hebben tuinen en balkons op het westen.



*Afbeelding:
bovenbenedenwoningen Hoekenes*

9. Osdorper Ban 441 t/m 451

De bebouwing op de hoek van Osdorper Ban en Hoekenes bestaat uit een rechthoekig blok met bovenbenedenwoningen die haaks op Hoekenes zijn gerealiseerd. De woningen in het tweelaagse blok met kap hebben balkons en tuinen op het zuiden. De onderlinge afstand tot de bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 37 meter. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevindt zich een zijraam van een bovenwoning. Op de kop van het blok bevindt zich nog een eenlaagse berging.



Afbeelding: bovenbenedenwoningen Osdorper Ban

Openbare ruimte

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, zoals aan beide zijden van de Hoekenes en de Osdorper Ban en in de zijstraten zoals Groenehuyzen of Braak en Bosch.



Afbeelding: luchtfoto van de projectlocatie, gezien vanuit oostelijke richting met het grasveld aan de overzijde van Hoekenes en het daar achtergelegen Botteskerkpark

Ten westen van de projectlocatie ligt aan de overzijde van de Hoekenes een grasveld. Het voetpad ten zuiden van dit grasveld is met een brug verbonden met het Botteskerkpark.

2.3.3. Bereikbaarheid projectlocatie

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

- Auto: Osdorp heeft een eigen afslag van de A10 West waarna autoverkeer via de Cornelis Lelylaan (S106) uitkomt in Osdorp. De Cornelis Lelylaan verbindt Osdorp ook met de binnenstad van Amsterdam. De Cornelis Lelylaan komt uit op de Meer en Vaart, welke ook onderdeel is van de S106. De Meer en Vaart is een belangrijke route voor het noordelijk deel van Osdorp. De Osdorper Ban is direct verbonden met Meer en Vaart, de Baden Powellweg en de Ookmeerweg (welke zowel onderdeel is van de S106 als de S207). Via de S106 en de S207-S105-S104 kan autoverkeer naar de A9 en de N2000 rijden.
- Fiets: de nabij de projectlocatie gelegen noord-zuid-fietsroute via Meer en Vaart en de oost-westfietspaden via Tussen Meer zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam. De Hoeken es is daarnaast een belangrijke doorgaande route voor langzaam verkeer richting de wijkvoorzieningen op en rondom het Osdorpplein.
- OV: de halte Hoeken es van tram 17 bevindt zich op circa 300 meter loopafstand ten zuiden van de projectlocatie. Tram 17 verbindt Osdorp met Station Lelylaan (metro 50 en diverse treinen), de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. Op de Osdorper Ban bevindt zich een bushalte op circa 100 meter loopafstand (bus 63).

2.4. **Nieuwe situatie Groenehuyzen**

2.4.1. Aanleiding sloopnieuwbouw

In verband met diverse samenhangende sociaal-economische en fysieke problemen wordt er al meer dan 10 jaar gewerkt aan de vernieuwing van de Wildeman- en-Blomwijckerbuurt. In 2010 heeft dit geleid tot het 'Vernieuwingsplan Wildemanbuurt en Blomwijckerbuurt'. Dit plan van aanpak was het resultaat van de samenwerking van Far West (een aantal samenwerkende woningcorporaties) en het stadsdeel, waarbij ook participatie met de buurtbewoners heeft plaatsgevonden. Als gevolg van de crisis is dit vernieuwingsplan destijds niet tot uitvoering gekomen.

Na meerdere jaren worden de plannen voor vernieuwing nu opnieuw opgestart, waarbij er nog steeds een ambitie is voor vernieuwing, verdichting en differentiatie. Hoewel er afstemming plaatsvindt tussen betrokken stakeholders, gebeurt de aanpak niet meer vanuit een groot overkoepelend orgaan maar meer vanuit de diverse betrokken partijen afzonderlijk. De aanpak is nu kleinschaliger en meer gefaseerd.

De Blomwijckerbuurt is een buurt die gewaardeerd wordt door haar bewoners. Maar bij vier complexen (Blomwijckerpad, Bullepad/Braak en Bosch, Groenehuyzen, Cromme Camp etc.) is er een achterstand in toekomstkwaliteit. Dit betreft vooral slechte energielabels. Ook zijn er problemen met ventilatie. Door deze complexen nu aan te pakken, kan daarin een grote stap worden gezet. Daarnaast is er een opgave om meer differentiatie in de buurt te krijgen. Alle 500 woningen worden nu sociaal verhuurd. Tenslotte is voor drie van deze complexen budget gereserveerd in het Stimuleringsfonds. Dit budget moet de komende 5 jaar benut worden. Het

startbesluit moet daar een oplossing voor bieden. Drie aanleidingen om nu met de buurt aan de slag te gaan.

De Blomwijckerbuurt is op een strategische locatie gelegen. De buurt ligt enerzijds aan een aantal belangrijke landschappelijke structuren (Hoekenesgracht, Osdorpergracht, Botteskerkpark, Stadspark Osdorp) en anderzijds tussen twee winkelgebieden (hoofdwinkelcentrum Osdorperplein en buurtwinkelcentrum Osdorper Ban). De strategische ligging maakt dat er een kans is voor vernieuwing, al dan niet in combinatie met verdichting.

In Nieuw West zijn in de loop der tijd meer vernieuwingsprojecten gerealiseerd. Alle nieuwe woonblokken die eerder in Nieuw West zijn gerealiseerd hebben een van het AUP afwijkende typologie en architectuur. In alle gevallen is gezocht naar een typologie die zorgt voor meer diversiteit in het woningaanbod en een typologie die zorgt voor een betere oriëntatie op het groen. Ook voor de Blomwijckerbuurt geldt dat er vanuit de hoofdgroenstructuur de kans is om een bebouwingstypologie te introduceren die meer oriëntatie en dus sociale veiligheid creëert voor het groen en de fiets- en voetpaden die er doorheen lopen. Vanuit de centrale ligging nabij de voorzieningen is er de kans om een verdicht woonmilieu te realiseren, gericht op doelgroepen voor wie de nabijheid van voorzieningen als winkels, zorgvoorzieningen, openbaar vervoer, etc. een pré is. Hier is de kans om binnenstedelijk te verdichten op een locatie die daarvoor geschikt is. En door te verdichten kunnen nieuwe doelgroepen naar de buurt komen en kan de openbare ruimte verbeterd worden.

Het wooncomplex op de projectlocatie heeft de grootste achterstand op toekomstkwaliteit. Het gemiddelde energielabel is F. Zo zijn de gevels slecht, is er geen spouwmuur, is de dakbedekking van de winkels op en zijn de entrees zeer onaantrekkelijk. De plattegronden zijn ruim, maar hebben als nadeel dat de badkamer via de keuken ontsloten is. Om een stap in toekomstkwaliteit en sprong in energielabel te kunnen maken, is renovatie met uitplaatsing mogelijk. Maar de vraag is of dat de meest wenselijke aanpak is. De locatie biedt namelijk een kans voor verdichting. De bebouwing is één bouwlaag lager dan de omliggende bebouwing. Bovendien is de kavel zeer ruim en kan deze vergroot worden door het aangrenzende éénlaagse buurtgebouw te betrekken bij de herontwikkeling. Optoppen of sloop-nieuwbouw kunnen daarom kansrijk zijn. Er zijn derhalve drie scenario's beschouwd:

- Renovatie in onbewoonde staat.
- Optoppen met circa 12 of meer woningen.
- Sloop-nieuwbouw met circa 160 extra woningen.

Gelet op de beperkte bouwkundige kwaliteit van de bebouwing, het ongunstige energielabel van de woningen (waardoor een ingrijpende en kostbare renovatie nodig is) en de lage cultuurhistorische waarde is de keuze gevallen op sloop-nieuwbouw.

2.4.2. Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten nieuwbouw

Het doel van het project is om de woningen te vernieuwen maar tegelijkertijd de geest van het erfgoed te behouden en de tuinstadkwaliteiten te versterken. Een sterke samenhang tussen openbare ruimte, groen en bebouwing, waarbij de nieuwbouw zich goed voegt in de

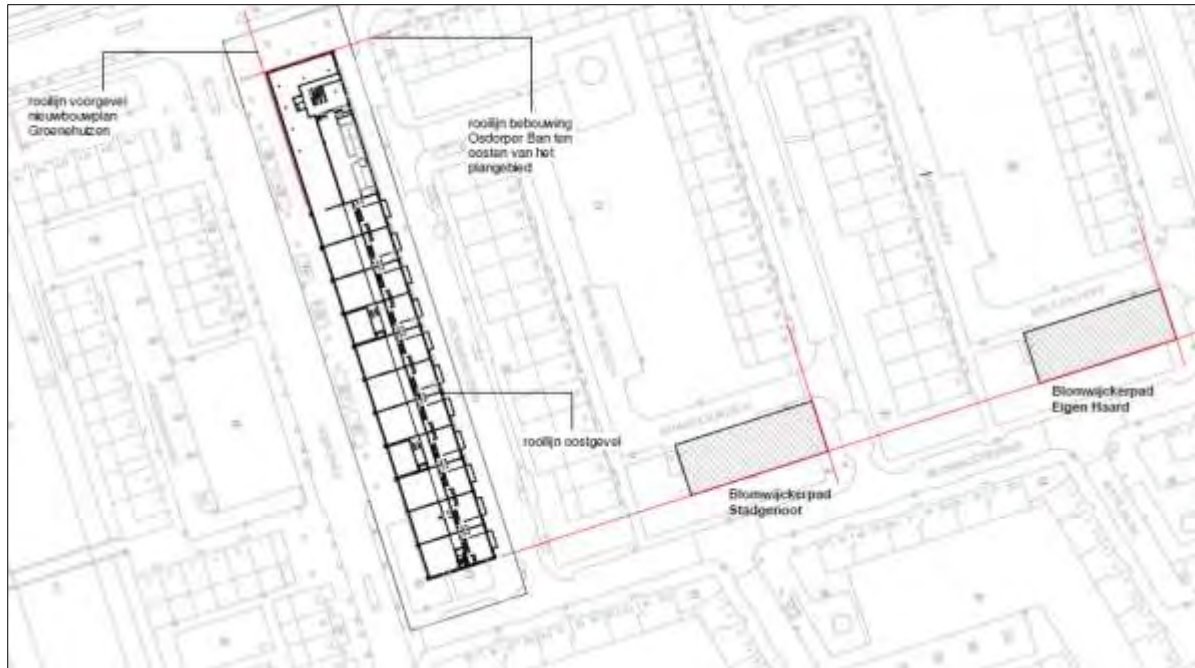
stedenbouwkundige opzet van Osdorp en het AUP, is daarom van belang. Dit wordt bereikt door uit te gaan van de bestaande stedenbouwkundige opzet, welke wordt gevormd door een karakteristieke opbouw van rechthoekige blokken met meer omsloten groene hoven, als doorontwikkelde strokenbouw. Ook de huidige doorzichten tussen de hoge volumes door, dienen als uitgangspunt voor de nieuwbouw.

De nieuwe bebouwing op de projectlocatie kan, samen met de eveneens te vernieuwen bebouwing langs Hoeken es (zie 1 in de navolgende afbeelding), fungeren als schakel tussen het open parklandschap ten westen (Botteskerkpark) en de stempelvekaveling rondom groene hoven ten oosten (Blomwijckerbuurt, zie de navolgende afbeelding).



Afbeelding: stedenbouwkundige lezing

In de stedenbouwkundige opzet is uitgegaan van een strookvormig blok met een hoger volume langs de Osdorper Ban. Dit hogere volume in vorm van een toren ligt met de plint in lijn met de belendende bebouwing aan de Osdorper Ban en accentueert de hoek van de Osdorper Ban met Hoeken es.



Afbeelding: rooilijnen gevels en bebouwing

De zuidelijke kopgevel van de nieuwbouw ligt in lijn met de voorgevels van de eveneens te vernieuwen blokjes aan het Blomwijckpad.

2.4.3. Nieuwe bouwvolume

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor een omgevingsvergunning afwijkend gebruik in afwijking van het geldende bestemmingsplan. In een later stadium, als het bouwplan volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd is, zal de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

Omdat het bouwplan ten tijde van de eerste aanvraag (juli 2021) nog in ontwikkeling was, is de aanvraag ingediend met een indieningstekening (zie bijlage). Bij de indieningstekening wordt er door middel van verscheidene marges rekening gehouden met mogelijke aanpassingen van het bouwplan. De marges hebben betrekking op de maximale footprint, bouwhoogte, aantallen en oppervlaktes. De hiernavolgende beschrijving betreft het Schetsontwerp+ van het bouwplan door Door Architecten en is dus nog in ontwikkeling.

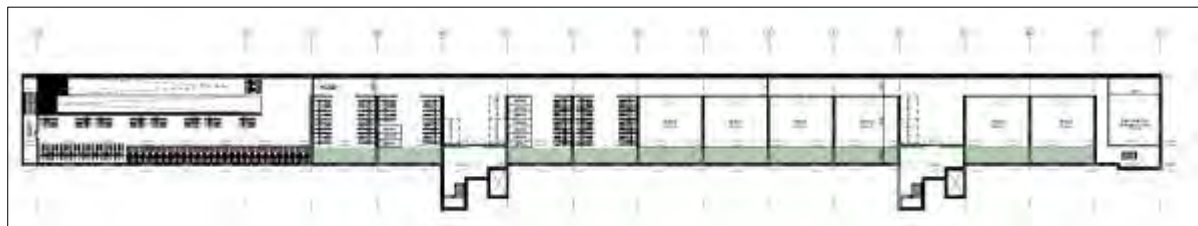
Het nieuwe gebouw bestaat uit een toren van 12 bouwlagen en een lang bouwdeel van 6 bouwlagen. De toren en het lange bouwdeel zullen met elkaar worden verbonden door 1 bouwlaag. De toren komt op de noordzijde van de projectlocatie en krijgt een bouwhoogte van ten hoogste 40 meter. Het lange bouwdeel zal een bouwhoogte van ten hoogste 21 meter krijgen. Het tussengelegen volume wordt maximaal 5 meter hoog. Deze hoogtematen zijn inclusief eventuele opbouwen voorinstallaties of lift- en trappenhuisen.



Afbeelding: impressie nieuwbouw

De plint ligt iets verschoven onder de toren, en loopt vloeiend door in de onderbouw van het lange blok. Hiermee ontstaat als vanzelfsprekend een verbinding tussen beide blokken, wat het tot één ensemble maakt.

Er wordt onder het gebouw een fietsenkelder gerealiseerd, met een diepte van 2,18 meter onder het maaiveld en met een omvang van circa 145 bij circa 21,5 meter.



Afbeelding: plattegrond fietsenkelder

De nieuwe bebouwing krijgt een footprint van maximaal 3.120 m², inclusief marges.

2.4.4. Programma

In totaal gaat het in de nieuwe situatie om maximaal 200 woningen (sociale huur) en maximaal 1.300 m² bvo maatschappelijk en commerciële plintfuncties. De maatschappelijke ruimte Huis van de Wijk Het Blommetje kan eventueel in de plint terugkomen onderin de toren en/of in het noordelijke deel van het lange blok.

In de nieuwbouw komt een variatie aan woningen. Zo zijn in de toren studio's, 2-kamerwoningen en 3-kamerwoningen voorzien. In het lange blokdeel zijn studio's en 2- tot 5-kamerwoningen voorzien.

De invulling van de 1.300 m² bedrijfsruimtes in de plint is flexibel. Om een gevarieerde functiemix te waarborgen wordt wel rekening gehouden met maxima en fixering voor bepaalde functies:

- maximaal 600 m² detailhandel;
- maximaal 300 m² horeca (categorie 1 t/m 2 als bedoeld in het bestemmingsplan) op de kop aan de zijde van het Blomwijckerpad;
- maximaal 300 m² kleinschalige kantoorruimte(s);
- maximaal 700 m² maatschappelijk (waaronder 400 m² buurthuis met bijbehorende ondergeschikte horeca vanwege onder meer koken met de buurt, op de aan de Osdorper Ban gelegen kop).

Commerciële units in de plint zijn het uitgangspunt maar mochten deze in de toekomst niet of deels niet verhuurbaar blijken dan moet er ook de mogelijkheid zijn om de commerciële units in maximaal 9 woningen om te kunnen zetten. Bij de bouw zal hier rekening mee worden gehouden. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is echter uitgegaan van het maximale programma voor commerciële functies. Indien in de toekomst toch sprake zal zijn van wonen in (een deel van) de plint dan zal daarvoor een separate planologische procedure worden gevolgd.

2.4.5. Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving

Uit het voorgaande blijkt dat voor de beoogde nieuwbouw uit wordt gegaan van een bouwhoogte van 21 en respectievelijk 40 meter. Ten opzichte van de bestaande situatie (16 meter t.p.v. het huidige woongebouw en 3 meter t.p.v. 'Blommetje') neemt de bouwhoogte daardoor toe. Deze toename kan leiden tot ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving. Ook neemt de afstand tot omliggende bebouwing af: circa 8 meter aan de noordzijde, circa 7 meter aan de oostzijde, circa 5 meter aan de zuidzijde en circa 4 meter aan de westzijde.

Beperking uitzicht

In de huidige situatie is de maximale bouwhoogte 16 en 3 meter. Met een nieuwe woontoren (40 meter) en een nieuw woonblok (21 meter) zal het uitzicht vanuit de omliggende bebouwing veranderen.

Beperking bezonning

In de huidige situatie bedraagt de bouwhoogte 16 en 3 meter. Met een nieuwe woontoren (40 meter) en een nieuw woonblok (21 meter) zal de bezonning van de bebouwing ten noorden en ten oosten van de projectlocatie deels veranderen.

Beperking privacy

In de huidige situatie is de maximale bouwhoogte 16 en 3 meter. Met een nieuwe woontoren (40 meter) en een nieuw woonblok (21 meter) zal het aantal bewoners toenemen terwijl de afstand afneemt. Meer bewoners op kortere afstand kan betekenen dat er meer mensen bij de bestaande bebouwing in de omgeving naar binnen kunnen kijken.

Toename/overlast van verkeersbewegingen

Het woningaantal neemt toe. Dit kan leiden tot meer verkeersdruk en een grotere parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 5.1 nader op ingegaan.

Overige hinder en milieuaspecten

Bij overige hinder en milieuaspecten gaat het om mogelijke hinder door geluid, geur en visuele hinder. Het project voorziet in voornamelijk woningen en slechts een geringe toename van het oppervlak maatschappelijk/commercieel zodat geen nieuwe overlast wat betreft geluid, geur of visuele hinder te verwachten is.

De effecten op uitzicht, bezonning en privacy zullen zich met name voordoen bij de bestaande woningen in de directe nabijheid van de nieuwe woontoren en waar het huidige buurthuis wordt vervangen door nieuwe woningbouw. Op deze aspecten zal nader in worden gegaan in hoofdstuk 7.

3. Planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie gelden het bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt' (NL.IMRO.0363.F1314BPSTD-VG01) en het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' (NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01).

3.1. Geldend bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt'

Het bestemmingsplan is op 21 januari 2015 vastgesteld door de stadsdeelraad van Nieuw-West.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt'

De projectlocatie is voor wat betreft de bestaande bebouwing grotendeels bestemd als 'Gemengd – 1' en voor wat betreft het buurthuis als 'Maatschappelijk'. De rest van de projectlocatie is bestemd als 'Groen' of 'Verkeer'. Ook is een groot deel van de projectlocatie bestemd met een archeologische dubbelbestemming.

3.1.1. Bestemming 'Gemengd– 1'

Binnen deze bestemming is volgens artikel 5 van de regels in de eerste bouwlaag het gebruik als onder meer consumentgerichte dienstverlening, bedrijven, kantoren in de vorm van zakelijke dienstverlening en zorg- en welzijnsvoorzieningen toegestaan. Wonen mag alleen in de tweede bouwlaag en hoger.

Detailhandel is alleen toegestaan in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' en horeca is alleen toegestaan in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie 1'.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande bebouwing is volledig in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een maximale bouwhoogte van 16 meter.

Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding – luifel' zijn ook luifels toegestaan.

De regels laten een maximale bouwhoogte van 16 meter toe. Dat kan worden ingevuld door een gebouw met plat dak tot die hoogte, maar de huidige bebouwing is uitgevoerd met een kap waarvan de goothoogte circa 13 meter is.

De bestemming 'Gemengd -1' bevat een wijzigingsbevoegdheid waardoor de aanduiding 'detailhandel' of 'horeca van categorie 1' geschrapt kan worden zodra het betreffende gebruik langer dan een jaar is beëindigd.

3.1.2. Bestemming 'Maatschappelijk'

Binnen deze bestemming is volgens artikel 10 van de regels het gebruik als onder meer maatschappelijke voorzieningen, ondersteunende horeca, speelvoorzieningen en kantoren ten behoeve van de hoofdfunctie toegestaan.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande bebouwing is volledig in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 3 meter.

3.1.3. Bestemming 'Groen'

In artikel 8 is bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan.

3.1.4. Bestemming 'Verkeer'

In deze bestemming is volgens artikel 11 onder meer het gebruik als rijwegen, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen en ongebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

3.1.5. Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'

In artikel 14 is bepaald dat gronden met deze bestemming zijn bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. Er mogen in beginsel geen gebouwen worden gebouwd ter plekke van deze bestemming, tenzij toepassing wordt gegeven aan

een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Indien er werkzaamheden uitgevoerd worden over een oppervlakte van 500 m² of meer en dieper dan 2,5 meter onder peil is een omgevingsvergunning verplicht.

3.2. Geldend bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan (zoals Wildeman- en Blomwijkerbuurt) worden gewijzigd of komen te vervallen. De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn daardoor mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Het bouwen van nieuwe kelders (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

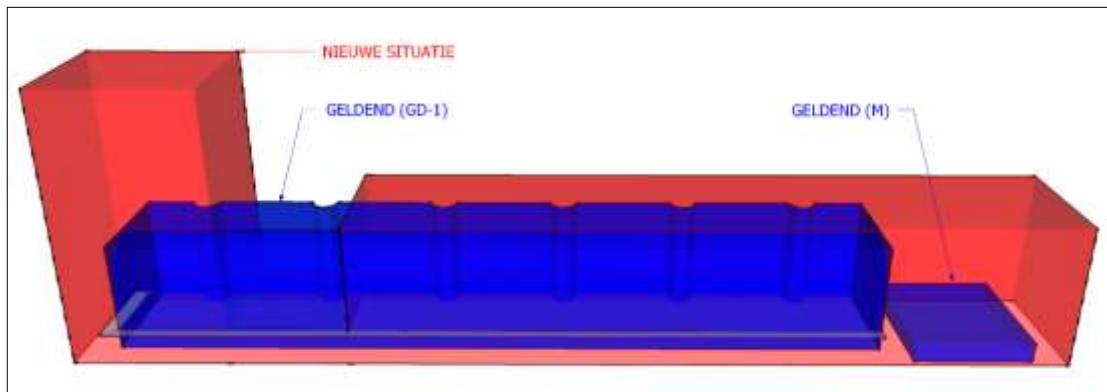
- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

3.3. Afwijkingen

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

1. Bouwen buiten het bestemmings- en bouwvlak: Doordat het bouwplan groter is dan het bestemmingsvlak 'Gemengd-1' en 'Maatschappelijk' worden nieuwe woon- en plintfuncties gerealiseerd binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'. Binnen deze bestemmingen zijn geen wonen en commerciële plintfuncties toegestaan. De bestemming 'Maatschappelijk' laat woningen en commerciële plintfuncties evenmin toe. De overschrijding van de bouwvlakken bedraagt circa 60 m² binnen de bestemming 'Groen' en circa 845 m² binnen de bestemming 'Verkeer'.
Voor de omliggende bebouwing komen de gevels van de nieuwbouw enigszins dichterbij dan het huidige bestemmings- en bouwvlak. Aan de noordzijde komt de gevel met circa 8 meter dichterbij, op het oosten met circa 2 meter, aan de zuidzijde met circa 5 meter en aan de westzijde met circa 4 meter.

2. Overschrijden maximum bouwhoogte: Het bouwplan heeft een hogere bouwhoogte dan het huidige bestemmingsplan toelaat. De overschrijding van het bestemmingsplan bedraagt 24 meter ter plaatse van de beoogde woontoren en 5 meter ter plaatse van het lange woonblok binnen de bestemming 'Gemengd -1'. Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' wordt ter plaatse van het woonblok de maximale bouwhoogte met 18 meter overschreden. Op de navolgende afbeelding met een 3D weergave van het verschil in bouwvolume tussen de nieuwe situatie (rood) en het toegelaten volume volgens het bestemmingsplan (blauw) weergegeven.



Afbeelding: 3D weergave nieuwe en geldende situatie

3. Detailhandel, kantoor (zonder baliefunctie) en horeca: Het bouwplan voorziet in een commerciële plint waarin ook plek is voor onder meer detailhandel (maximaal 600 m²), kantoor (maximaal 300 m²) en horeca (maximaal 300 m² horeca van categorie 1 t/m 2 als bedoeld in het bestemmingsplan, op de aan het Blomwijckepad gelegen kop). Het is nu nog niet bekend waar detailhandel en kantoor komen. In het geldende bestemmingsplan zijn de functies detailhandel en horeca gefixeerd terwijl kantoorruimtes alleen zijn toegestaan in de vorm van zakelijke dienstverlening (met balie). In het kader van het bouwplan is het wenselijk om deze fixering voor detailhandel los te laten tot maximaal 600 m², horeca mogelijk te maken tot 300 m² (op de aan het Blomwijckepad gelegen kop en eveneens kleinschalige kantoorruimtes (zonder balie) tot maximaal 300 m² mogelijk te maken.
4. Bouwen kelder: Het bouwplan voorziet in een kelder met een diepte van 2,18 meter onder het maaiveld en met een omvang van circa 145 bij circa 21,5 meter. Conform de het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' zijn kelders niet bij recht toegestaan.

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 opgesteld waarin de maximale bebouwingsgrenzen en hoogtes van het project zijn geprojecteerd in relatie tot de bestaande omgeving (zie bijlage).

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).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. 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 de onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

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

4.1.2. 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 sloopnieuwbouw binnen bestaand stedelijk gebied. De nieuwbouw leidt tot enige verdichting waarbij tegelijkertijd ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het project is niet in strijd met de NOVI.

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 samengaan 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 ervoor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie

Het project maakt slooppnieuw met enige verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en is nadien enkele malen gewijzigd (laatste versie geldt per 1 januari 2023). De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. In de beweging Metropool in ontwikkeling staan grote opgaven beschreven. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. En om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. In de beweging Sterke kernen, sterke regio's wordt het belang van krachtige centrumsteden van cruciale betekenis voor de leefbaarheid van de hele regio benoemd. Al met al gelden in het bijzonder de volgende ontwikkelprincipes. Ontwikkelpincipe 8: Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd. Ontwikkelpincipe 12: Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Artikel 6.3 sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de wet is vastgelegd. Dat zijn de regionale afspraken. De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

- Regionale afstemming staat centraal

Omdat het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening. Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio

De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.

De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een ruimtelijk plan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke plannen horen uiteraard 'ladderproof' te zijn.

- Wat is de regio?

Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. De gemeenten overleggen in de regio over bovenlokale of regionale stedelijke ontwikkelingen en maken daar bestuurlijke afspraken in regionaal verband over.

- Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe stedelijk ontwikkelingen die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio's. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Project

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De woningbouwopgave is regionaal afgestemd doordat het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam.

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 ertoe 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

Het voorliggende project past binnen de provinciale omgevingsverordening.

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 tot een toename van het aantal woningen waardoor het deels uitvoering geeft van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio betreft.

Conclusie

Het voorliggende project past binnen de plannen van de metropoolregio.

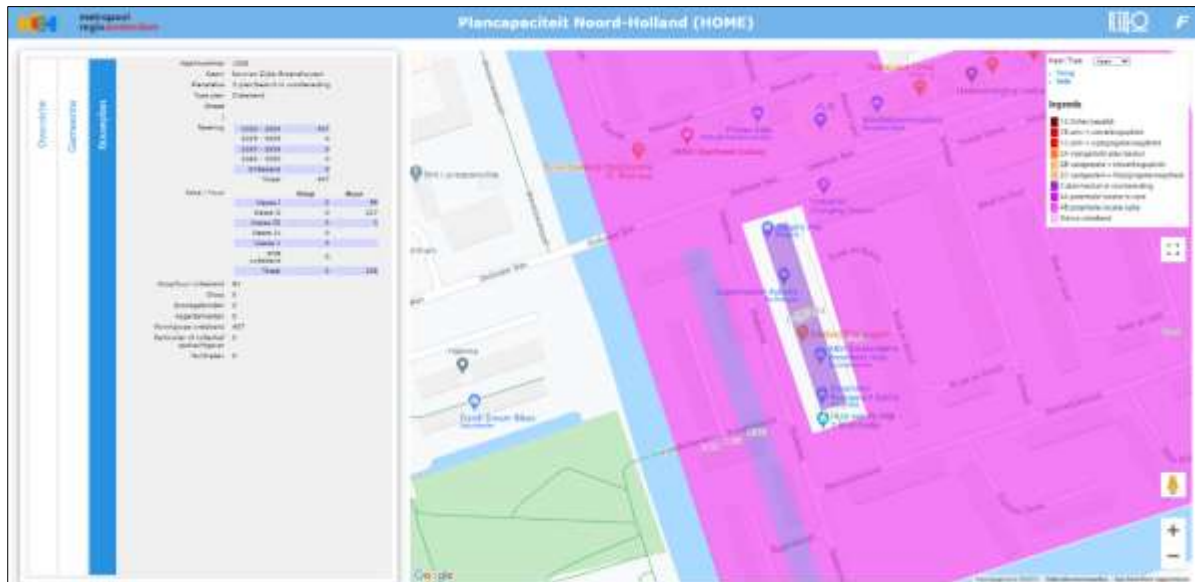
4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van "regionale afspraken", ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam (zie paragraaf 4.3.1) biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

De projectlocatie is in het overzicht van de plancapaciteit op de website van de provincie aangegeven als bouwplan met de status 'plan/besluit in voorbereiding' met een capaciteit van 407 woningen.



Afbeelding: monitor plancapaciteit

Het bouwplan omvat een totaal van maximaal 200 woningen, ter vervanging van 36 woningen. Er is daarmee sprake van een toename met 164 woningen. De realisatie van deze 164 extra woningen kan tot de plancapaciteit worden gerekend.

Conclusie

Het voorliggende project is onderdeel van de plancapaciteit en voldoet daarmee aan het Woonakkoord 2021-2025.

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. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft (want lager dan 60 meter) blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

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 (rode ovaal)

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 verdichting met woningbouw. Het plan betreft een uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft ook invulling aan verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen.

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 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.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien tot een toename van het aantal woningen waardoor het deels 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 geeft invulling aan dat beleid voor de gebiedsuitwerking voor Osdorp.

4.3.3. Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019 – 2022

De gemeente Amsterdam investeert fors in 32 buurten in Noord, Zuidoost en Nieuw-West. De Wildeman- en Blomwijckerbuurt is daar één van. Per buurt wordt er met de bewoners, corporaties en overige partijen gekeken naar wat de prioriteiten zijn en hoe deze het beste aangepakt kunnen worden.

Deze omvangrijke opgave gaat gepaard met evenredig grote fysieke en financiële inspanningen. Door heel gericht en langdurig interventies uit het ruimtelijke, sociale, economische en veiligheidsdomein in de ontwikkelbuurten bij elkaar te brengen, wordt het tij gekeerd en kunnen de geselecteerde buurten tot bloei komen. Met vereende krachten en forse investeringen werken de gemeente, corporaties, bewoners en maatschappelijke partners dan ook de komende acht á tien jaar samen aan de gewenste fysieke en sociale verbetering. Door te investeren in de woningen, maatschappelijke accommodaties, basisvoorzieningen, buurtconomie en leefomgeving, ontstaan toekomstbestendige en evenwichtige buurten.

De bewoners kunnen op deze wijze mee profiteren van de groei en ambities in Amsterdam. Jaarlijks stelt de gemeente €10 miljoen beschikbaar voor de ontwikkelbuurten.

De 5 doelstellingen

- Verbetering van de kwaliteit van woningen, woonomgeving en gebouwde voorzieningen.
- Verbetering van de leefbaarheid.
- Verbetering van de sociaal economische positie van de buurt en haar bewoners.
- Koppeling van stedelijke ontwikkelingsgebieden met strategische buurtontwikkeling.
- Verbetering van de energetische kwaliteit (duurzaamheid) van de woningen - waaronder het Aardgasvrij maken van bestaande en nieuwbouw

De vijf doelstellingen van de bestuursopdracht Ontwikkelbuurten zijn een voortzetting van de al gehanteerde doelstellingen in de stedelijke vernieuwing, aangevuld met de koppeling aan de gebiedsontwikkeling van Koers 2025 en de ambities op het gebied van duurzaamheid. De volgende uitgangspunten staan hierbij centraal (bestuursopdracht Ontwikkelbuurten maart 2017):

1. We volgen de lijn uit Koers 2025 dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloopnieuwbouwopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden. Daarnaast zorgen we in de aanpak van ontwikkelbuurten dat de afspraken over de ontwikkeling van de woningvoorraad uit de Samenwerkingsafspraken met de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de huurders worden nagekomen.

2. De aanpak wordt samen bepaald met de buurt.
3. De plannen zijn kleinschalig en flexibel en vormen geen blauwdruk.

4.3.4. 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 tot een toename van het aantal woningen. 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. Het uitgangspunt is de 40-40-20 regeling, echter omdat er enkel bestaande sociale huurwoningen worden gesloopt is de insteek om met dit project alleen gereguleerde huur (sociale huur) te realiseren.

4.3.5. Woningbouwplan 2018-2025

Het Woningbouwplan 2018-2025 is op 20 november 2018 vastgesteld door het college van B en W. Er is nog niet voldoende planvoorraad om de ambitie van sociale huurwoningen door corporaties te realiseren en dat geldt ook voor de planvoorraad voor middendure huurwoningen. Om de woningtekorten voor de laagste en middeninkomens de komende zeven jaar te verlichten zet het college in op een hoge bouwproductie én op een hoog aandeel betaalbare woningen in het sociale en middendure huursegment. Het college zet bij gebiedsontwikkeling in op een substantieel deel middendure huurwoningen. De ambitie is:

- 17.500 sociale huurwoningen te bouwen door corporaties, gemiddeld 2.500 per jaar
- 11.690 middendure huurwoningen, gemiddeld 1.670 per jaar.

Ontwikkelbuurten zijn nog nauwelijks vertegenwoordigd in de planvoorraad. Er zijn mogelijkheden voor meer middendure huurwoningen in nog niet vastgesteld programma en in ontwikkelbuurten. Een programma van 40-40-20 is in de projecten uitgangspunt. Bij besluitvorming over concrete projecten zal een eventueel dilemma in de programmering aan de orde worden gesteld. In ontwikkelbuurten wordt, afhankelijk van de situatie per buurt, gekeken naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, verdichting en een gedifferentieerd woningbouwprogramma.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op de toevoeging van 155 woningen in het sociale segment en in een ontwikkelbuurt. De vertegenwoordiging van de ontwikkelbuurten in de planvoorraad neemt toe door het project. Bij andere projecten in de nabijheid van de projectlocatie is overigens rekening gehouden met een andere segmentering zodat over de gehele buurt gezien de segmentering van de nieuwbouw uitkomt op 40-40-20.

4.3.6. Nota Parkeernormen Auto

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

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

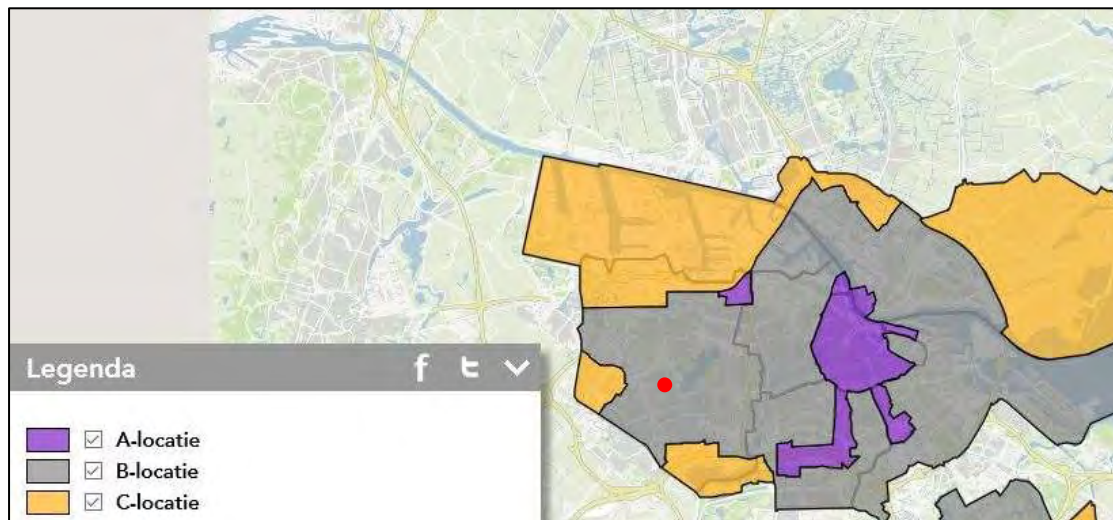
Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- **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) indicatie projectlocatie met rode stip.

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

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Dus ook de commerciële plintfuncties. Gezien de mix van verschillende winkels die momenteel aan Hoeken es gevestigd zijn kan er voor voorzieningen het best worden uitgegaan van buurtsuper. Deze categorie is het meest alomvattend en past goed bij de aard van de winkels.

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

Conclusie

Omdat op de projectlocatie uitsluitend sociale huurwoningen worden gerealiseerd geldt er voor bewonersparkeren een parkeernorm van minimaal 0 tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. In het project is geen parkeren op eigen terrein voorzien. In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren.

4.3.7. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

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

Tabel: Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsberging. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

Onder de gemengde winkels komt vooral detailhandel voor, detailhandel is ook toegestaan in 10 van de 12 ruimtes met een commerciële functie. Voor de fietsparkeerbehoefte wordt er zodoende uitgegaan van detailhandel.

Tabel 3.2: detailhandel - fietsparkeren			
	locatie	norm aantal parkeerplekken	per
Winkel	zone 1	4	100 m ² bvo
	zone 2	2,8	
	zone 3	2	

Tabel 4.2. detailhandel - scooterparkeren		
	norm aantal parkeerplekken	per
winkel/ supermarkt	0,25	100 m ² bvo
bouwmarkt/ tuincentrum	0,025	100 m ² bvo

Tabellen: parkeerkencijfers fiets & scooter detailhandel. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

4.3.8. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad:

- 20/20/20: In 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt en 20% minder energie verbruikt dan in 2013.
- Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Een circulaire economie in gang zetten met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie.
- Amsterdam klimaatbestendig in 2020.
- In 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden.

De nieuwbouw op de projectlocatie zal gasloos worden gebouwd.

Daarnaast is de nieuwbouw gelegen in het concessiegebied voor stadswarmte. Contractueel is hierbij vastgelegd dat woningen in het gebied worden aangesloten op het warmtenet. Er zal met de concessiebeheerder onderzocht worden of er alternatieve (laagtemperatuur) watersystemen mogelijk zijn. Voor de gebiedsontwikkeling en de WAM aanpak in de van Blomwijcker-Wildemanbuurt, waaronder de projectlocatie, is onderzocht welk energiesysteem het beste presteert op betaalbaarheid en duurzaamheid. Dit onderzoek is gedaan in het kader van het comply-or-explainbeginsel in de LT-motie. Er geldt in dit gebied een bestaande concessieafpraak met Westpoort Warmte. Uit de scenarioanalyse komt naar voren dat een MT 70 C) warmtenet aangesloten op het reeds bestaande Westpoort Warmte de laagste totale ketenkosten heeft voor de wijk. Daarnaast stoot deze variant in dit geval minder CO₂ uit dan andere, op betaalbaarheid vergelijkbare, alternatieven.

Voor het project wordt nagegaan of er nog andere duurzame maatregelen kunnen worden toegepast. Dit volgt in het kader van de verdere uitwerking van de plannen.

4.3.9. Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017

Horeca en leisure kunnen een positief effect hebben op het woon- en vestigingsklimaat van het stadsdeel. Het biedt vertier en een ontmoetingsplek aan bewoners en bedrijven, het zorgt voor reuring op straat, het verlengt de verblijfsduur van het winkelend publiek en brengt werkgelegenheid. Nieuw-West heeft meer inwoners dan Zwolle of Maastricht, binnen Amsterdam unieke groen- en watergebieden, en de ruimte om te pionieren, bijvoorbeeld in leegstaande panden. Er is al een bijzonder aanbod, zoals restaurants in de Stelling van Amsterdam en met uitzicht over de Sloterplas en Nieuwe Meer. Maar in zijn totaliteit is de horeca-leisure sector in het stadsdeel bescheiden in omvang.



Afbeelding: Winkel en pioniersgebieden Nieuw-West.

De projectlocatie valt binnen gemengd gebied (pioniersplekken) waar horecacategorie A & B geconsolideerd worden. Het gaat daarbij om lunchrooms en restaurants.

Binnen de nieuwbouw wordt maximaal 300 m² horeca beoogd in de vorm van lunchrooms en restaurants. Dergelijke horeca komt overeen met de horeca zoals benoemd in de horeca en leisurevisie Nieuw-West. Het project leidt daarbij wel tot een beperkte toename van horeca maar gezien de ligging van de locatie (tussen de Osdorper Ban en het centrum van Osdorp) en de transformatie van de projectlocatie en omgeving in de nabije toekomst wordt enige horeca op deze aanlooproute van belang geacht.

4.3.10. Detailhandelsbeleid 2018-2022

Het detailhandelsbeleid is door de gemeenteraad vastgesteld op 20 december 2017. Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers. Voor de detailhandel heeft Amsterdam twee hoofdbeleidsdoelstellingen:

- Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners.
Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
- Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad.

Amsterdam wil meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt.

Vernieuwing is nodig om de bestaande kansrijke winkelgebieden toekomstbestendig te houden. Aandachtspunten zijn vernieuwing in het productaanbod, de inrichting en uitstraling van bedrijfspanden en markten, de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, beschikbaarheid van geschikte bedrijfspanden, een digitale en logistieke infrastructuur die meebeweegt met veranderende behoeften en regelgeving die vernieuwing faciliteert.

Alleen planinitiatieven voor beperkte uitbreiding van bestaande supermarkten in kansrijke winkelgebieden die bijdragen aan de versterking van het woon- en leefklimaat, kunnen rekenen op een positief ontvangst. Of wanneer er sprake is van toegenomen draagvlak, oftewel de extra bewoners die boodschappen komen doen door woningbouw.

Er wordt maximaal 600 m² detailhandel beoogd. Dat komt overeen met de huidige situatie (9 detailhandelsvestigingen). Het voorliggende project sluit aan op het beleid doordat een deel van een bestaand aanloopgebied toekomstbestendig zal worden ontwikkeld. De inrichting, uitstraling en aantrekkelijkheid wordt versterkt.

4.3.11. Stedenbouwkundig Plan 'Groenehuyzen, Blomwijckerpad'

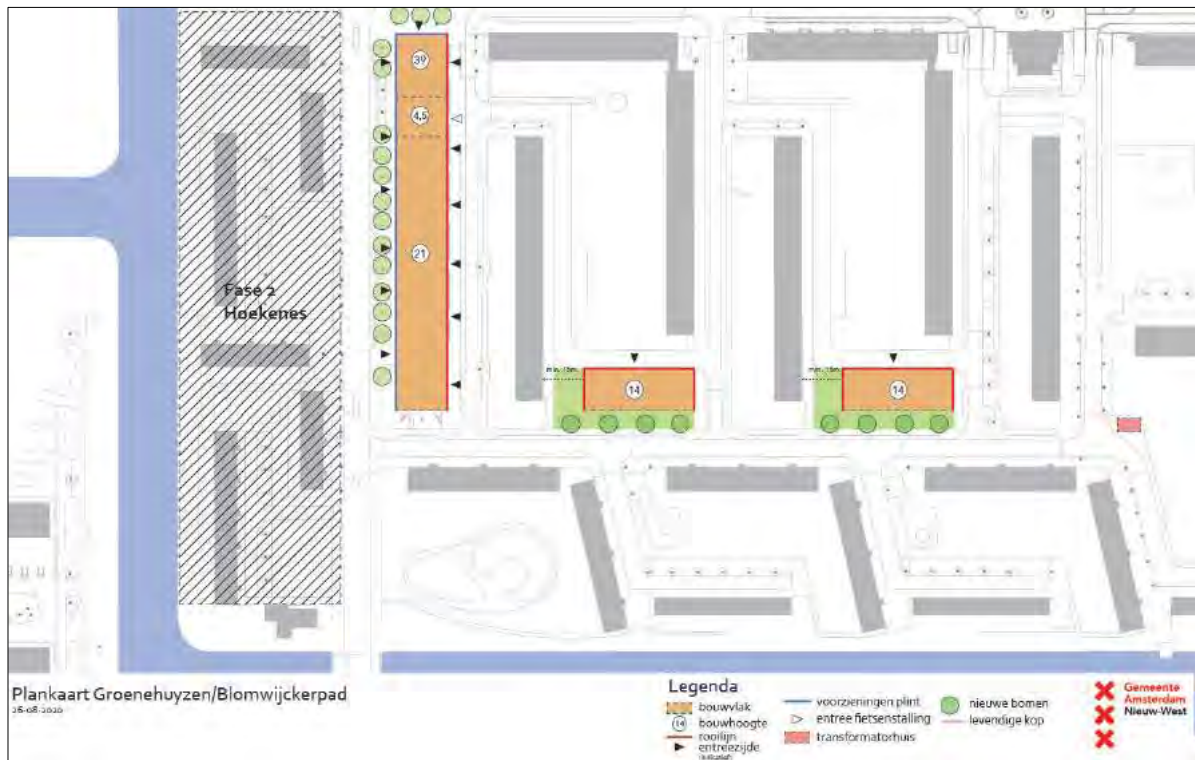
Naar aanleiding van de voorgenomen herontwikkeling van de projectlocatie en de nabijgelegen locaties 'Braak en Bosch', 'Beek en Hoff' en 'Hoeken' is in september 2021 door de gemeenteraad een Stedenbouwkundig Plan (SP) vastgesteld.

Ruimtelijke structuur

In het SP is aangegeven dat de nieuwbouw voor de locaties dient te reageren op de groene en blauwe structuur, net zoals de bestaande bebouwing dat doet.

Er zal eerst begonnen worden met de nieuwbouw van Groenehuyzen die maximaal 6 lagen inclusief een kap of een plat dak mag zijn. Aan de Osdorper Ban zal een hoogte accent komen bestaande uit maximaal 12 bouwlagen. Aan Groenehuyzen zal de plint ingevuld kunnen worden voor ruime benedenbovenwoningen. De maatschappelijke functie en detailhandel en appartementen zullen hun entree aan Hoeken hebben.

De plankaart benadrukt de uitgangspunten voor de uitwerking van de locaties.



Afbeelding: Plankaart Stedenbouwkundig Plan Groenehuyzen/Blomwijckpad.

Programma

Het nieuwe programma zal uit wonen, detailhandel en maatschappelijk vastgoed bestaan. De huidige garageboxen ('Braak en Bosch' en 'Beek en Hoff') verdwijnen en keren niet terug in het nieuwe plan.

Op de locatie Groenehuyzen, Braak en Bosch en Beek en Hoff zullen in totaal circa 231 appartementen, circa 9 winkels en een nieuw Huis van de Wijk worden gerealiseerd.

Openbare ruimte

De nieuwbouw heeft beperkte gevolgen voor de aangrenzende openbare ruimte. Het huidige ontsluitingsprincipe voor verkeer blijft behouden, maar het trottoir en naastgelegen parkeerplaatsen zullen worden heringericht en passend aansluiten op de nieuwbouw. De openbare ruimte is bepalend voor de beeldvorming van het gebied.

Voor de openbare ruimte is het van belang dat Hoeken es een stadsstraat zal worden naar het centrumgebied. De aansluiting met de nieuwe bebouwing is dan ook verkeerskundig van een belangrijke orde. Er zal dan één aansluiting vanuit het gebied op de weg moeten komen van zowel de oost- als de westzijde.

Het woongebouw aan Groenehuyzen zal alzijdig worden, waardoor de route achterlangs een prettigere verblijfsplek zal worden. Verder zal de bestaande bomenstructuur behouden blijven.

In de volgende fase van het plan openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor o.a. parkeren, leidingen, oplaadpunten, fietsparkeren (incl. bakfietsen en scooters), klimaatadaptiviteit en ondergrondse afvalcontainers.

Beeldkwaliteit

De nieuwbouw zal moeten aansluiten in de bestaande context. Het moet voldoen aan de eisen die gesteld zijn aan de Schoonheid van Amsterdam en de Nota Cultuurhistorie (zie paragraaf 5.7.2).

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Omdat de keuzes in het programma nog niet concreet zijn wordt er voor de kencijfers voor de berekening van de parkeerbehoefte en de verkeerstoename uitgegaan van de worst case. Zodoende wordt van het volgende programma uitgegaan: 200 woningen, 300 m² horeca, 600 m² detailhandel en 400 m² maatschappelijk.

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 Cornelis Lelylaan Meer en Vaart en Osdorper Ban rijden.

Het project leidt tot een toename van het aantal woningen. Op de projectlocatie zijn momenteel 36 woningen aanwezig en 1.200 m² bedrijfsruimtes in de plint en 300 m² maatschappelijke voorzieningen in gebruik. In de toekomstige situatie zijn er maximaal 200 woningen voorzien die tot de sociale huursector zullen behoren. Ook zal er 1.300 m² commerciële/maatschappelijke functies gerealiseerd worden. Dat komt neer op een toename van 164 woningen en een afname van 200 m² commerciële functies. Het project heeft mogelijk gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen in Osdorp.

Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken is door de gemeentelijke afdeling V&OR, Team Onderzoek & Kennis een verkeersonderzoek uitgevoerd (rapportnummer O-200466, d.d. 22 april 2021, zie bijlage). In het verkeersonderzoek is ook rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving. Uit het onderzoek blijkt dat het project leidt tot een verkeerstoename van circa 1.360 verplaatsingen per werkdagemaal, waarvan 500 autoverplaatsingen. Het project leidt niet tot een grote verandering in de vervoerwijzekeuze (auto, openbaar vervoer, fietsen of lopen) en de verdeling van het autoverkeer over de dag.

Het extra verkeer als gevolg van het project is relatief klein ten opzichte van de oorspronkelijke intensiteiten (toekomstige situatie zonder uitvoering van het project Groenehuyzen). Het verkeer neemt als gevolg van het project voornamelijk toe op het zuidelijke deel van de rijweg Groenehuyzen. Verder wordt het extra verkeer bijna gelijkmatig verdeeld over het netwerk van de vier routes (1. verkeer vanuit het noordoosten: Meer en Vaart en oostelijk deel Osdorper Ban, 2. verkeer vanuit het westen: westelijk deel Osdorper Ban, 3. verkeer vanuit het zuidwesten: westelijk deel Tussen Meer en 4. verkeer vanuit het zuidoosten: Meer en Vaart en oostelijk deel Tussen Meer).

Een aantal kruispunten op de Meer en Vaart hebben in de autonome situatie van 2030 belastingen dicht bij de maximale toelaatbare waarde. Door de ontwikkeling van het project Groenehuyzen

worden de kruispuntbelastingen van twee kruisingen in de avondspits iets verhoogd. Deze twee kruispunten kunnen nog een aandachtspunt zijn, maar er is al een plan van de gemeentelijke afdeling R&D om de doorstroming rond de Meer en Vaart in de toekomst te optimaliseren.

5.1.2. Parkeren

Auto's

In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij sociale en middeldure huurwoningen in Osdorp een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis van de Nota is daardoor geen parkeergelegenheid voor bewoners op eigen terrein noodzakelijk. Wel dient er rekening te worden gehouden met 20 parkeerplaatsen voor bezoekers (uitgaande van 200 woningen).

Alhoewel er volgens de Nota Parkeernormen Auto geen parkeergelegenheid voor de toekomstige bewoners van de nieuwbouw op eigen terrein hoeft te worden gerealiseerd is het niet uitgesloten dat sommige toekomstige bewoners in de nieuwbouw een eigen auto zullen hebben, mede omdat er in dit deel van Amsterdam nog geen betaald parkeren geldt. In de buurt bedraagt het gemiddelde autobezit 0,68 auto's per huishouden.

Het project bestaat uit de sloop van 36 woningen en ca. 1.200 m² bvo commerciële ruimte en het realiseren van 200 sociale huurwoningen en 1.300 m² bvo commercieel functies.

- Woningen

De parkeerbehoefte van de nu aanwezige 36 woningen is te schatten op circa 25 parkeerplaatsen (0,68 personenauto per woning Nieuw West, o.b.v. Amsterdam in Cijfers 2019) en 4 parkeerplaatsen voor bezoekers. Uitgaande van vrij parkeren is het realistisch om in de nieuwe situatie eveneens rekening te houden met een parkeerbehoefte van 0,68 pp/woning, wat voor dit project 136 parkeerplaatsen én 20 parkeerplaatsen voor bezoekers betekent. Een deel van deze parkeerplaatsen kunnen dubbel worden gebruikt omdat de meeste bezoekers overdag en 's avonds parkeren, als niet alle parkeerplaatsen door bewoners bezet zijn.

- Voorzieningen

Voor voorzieningen zijn diverse parkeerkencijfers van toepassing, conform de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. De voor het project relevante parkeerkencijfers zijn:

- Buursupermarkt (detailhandel): 1,6 tot 3,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Café/bar (horeca): 5,0 tot 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Tandartsenpraktijk: 1,7 tot 2,2 parkeerplaatsen per behandelkamer.

In de bestaande situatie is zijn 9 van de 12 ruimtes met een commerciële functie geschikt voor detailhandel en één ruimte is zowel geschikt voor detailhandel als voor horeca van categorie 1. Twee ruimtes hebben geen speciale aanduiding in het bestemmingsplan en zijn dus enkel geschikt voor commerciële functies als (maatschappelijke) dienstverlening. In het 'Huis van de Wijk, 't

Blommetje' is sprake van een oppervlakte van circa 300 m². Dat leidt in de huidige situatie tot de volgende parkeerbehoefte:

- 900 m² detailhandel: 14,4 tot 32,4 parkeerplaatsen;
- 100 m² horeca: 5,0 tot 7,0 parkeerplaatsen;
- Tandartsenpraktijk (6 behandelkamers): 10,2 tot 13,2 parkeerplaatsen.

Totale parkeerbehoefte huidige situatie: 29,6 tot 52,6 parkeerplaatsen.

In de nieuwe situatie is sprake van de volgende behoefte:

- 600 m² detailhandel: 9,6 tot 21,6 parkeerplaatsen;
- 300 m² horeca: 15 tot 21 parkeerplaatsen;
- Tandartsenpraktijk (12 behandelkamers): 20,4 tot 26,4 parkeerplaatsen.

Totale parkeerbehoefte toekomstige situatie: 45 tot 69 parkeerplaatsen.

- Vergelijking oud en nieuw

Voor wat betreft de woningen (behoefte nieuwe situatie – behoefte bestaande situatie) neemt de parkeerbehoefte toe met 127 parkeerplaatsen (136-25=111 pp bewoners en 20-4=16 pp bezoekers).

Per saldo plintfuncties (behoefte nieuwe situatie – behoefte bestaande situatie) neemt de parkeerbehoefte met 15,4 tot 16,4 parkeerplaatsen toe.

Bij de avondtelling in 2019 waren er in de Wildeman- en Blomwijckerbuurt 1.864 parkeerplaatsen en zijn er 1.464 geparkeerde auto's geteld. Dat komt overeen met een bruto parkeerdruk van 80%. Als de (bruto) parkeerdruk op buurniveau niet hoger mag worden dan 90%, dan is er met een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen op buurniveau nog een theoretische ruimte voor 229 extra auto's. Op basis van de aangenomen parkeerbehoefte van het project van 144 (127 + 17) parkeerplaatsen zal de parkeerdruk in de hele buurt stijgen tot 86%. Het project zal zodoende niet zorgen voor een te hoge parkeerdruk of parkeeroverlast.

De nieuwe adressen worden in de toekomst uitgesloten van parkeervergunningen, met uitzondering van huurders die terugkeren naar de nieuwbouw. In dit deel van Osdorp bestaat nu nog geen fiscaal parkeerregime en er zijn ook geen concrete plannen om zo'n regime op afzienbare termijn in te voeren (nota Parkeermaatregelen Nieuw West). Dat betekent dat de dempende werking van een fiscaal regime op autobezit op dit moment ontbreekt. Mocht er in een later stadium alsnog een fiscaal regime worden ingevoerd, dan mag verwacht worden dat de parkeerbehoefte van bewoners van dit project zeer beperkt is: geen vergunningen voor nieuwe bewoners betekent immers (vrijwel) geen geparkeerde auto's van bewoners. Bij een fiscaal regime is het onwaarschijnlijk dat door dit project parkeeroverlast zal ontstaan.

De initiatiefnemer (en eventuele rechtsopvolger(s)) zal nieuwe huurders voorafgaand aan het aangaan van een (huur)overeenkomst duidelijk en schriftelijk informeren over de uitsluiting van de mogelijkheid om in aanmerking te komen voor parkeervergunningen vanaf de invoering van een betaald parkeerregime.

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 2.4.4.

Voor de huurwoningen zijn er 32 woningen die 4 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben, 20 woningen die 3 fietsparkeerplekken per woning nodig hebben en tot slot zijn er 148 woningen waarvoor vanwege de omvang (kleiner dan 50 m²) een collectieve fietsenberging wordt gemaakt van 1,5 m² per woning. Dit komt neer op een totaal van 188 fietsparkeerplekken en 222 m² aan collectieve bergruimte voor maximaal 200 huurwoningen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn. Wat bij 200 woningen neerkomt op 100 bezoekersfietsparkeerplaatsen.

Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein als richtlijn, oftewel 26 scooterparkeerplaatsen. Deze zijn optioneel en niet verplicht.

De bedrijfsruimte is 1.300 m² bvo groot en valt volgens de nota onder zone 3. Dat betekent dat er wat betreft fietsparkeerplekken 26 plekken nodig zijn indien uit wordt gegaan van detailhandel, inclusief bezoekersparkeren. Zonder bezoekersparkeren komt het aantal plekken uit op 19 fietsen. Daarnaast zijn er ook $(0,25 \times 15 = 3,75)$ 4 scooterplekken gewenst ten behoeve van detailhandel, deze zijn optioneel en niet verplicht.

Het bouwplan voorziet in een fietsenkelder met ruimte voor meer dan 165 normale fietsen, 32 afwijkende fietsen en 10 bakfietsen. Dat zijn in totaal minimaal 207 fietsparkeerplekken in de fietsenkelder. Daarnaast is er ook nog ruimte voor 30 scooters en 6 scootmobielen. Fiets- en scooterparkeren door bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte. Al met al is er op eigen terrein genoeg ruimte voor fiets- en scooterparkeerplekken voorzien. Door het realiseren van de benodigde aantallen inpandige parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekersparkeerplaatsen op straat wordt er voldaan aan het fietsparkeerbeleid.

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 200 woningen en circa 1.300 m² BOG, 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 geluidzones van de stedelijke wegen Hoekenes, de Osdorper Ban en de L. van Sonsbeeckstraat. De projectlocatie is wel gelegen buiten de geluidzones van spoorwegen en (gezoneerde) industrieterreinen.

Door Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (referentie 06965-53519-02v3, d.d. 25 november 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Het wegverkeer op de Osdorper Ban veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 55 dB. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde.
- Het wegverkeer op de Hoekenes veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 59 dB. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde.
- Het wegverkeer op de L. van Sonsbeeckstraat veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 33 dB. Deze geluidsbelasting is lager dan de voorkeurgrenswaarde.
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 64 dB. Deze geluidsbelasting voldoet aan de grenswaarde van 66 dB.
- Niet alle woningen zullen automatisch over een geluidsluwe gevel beschikken. Voor deze woningen zijn diverse maatregelen mogelijk om de woningen alsnog over een geluidsluwe zijde te laten beschikken. Het gaat daarbij onder meer om balkons met dichte borstwering en absorberend plafond, verglaasde loggia's met permanente (gedempte) opening en dubbele kozijnen, glasschermen of gevelschermen.

Het wegverkeer op de Osdorper Ban en de Hoekenes veroorzaakt dus geluidsbelastingen hoger dan de voorkeurgrenswaarde. Er is nagegaan of bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelastingen te reduceren tot de voorkeurgrenswaarde:

- Bronmaatregelen:
 - Geluidreducerend asfalt: Door toepassing van geluidreducerend asfalt kan een geluidsreductie van circa 4 dB worden bereikt, bijvoorbeeld door de aanleg van dubbellaags ZOAB. Dergelijk asfalt brengt echter ook hoge onderhoudskosten met zich mee waardoor de gemeente geen dubbellaags ZOAB aanlegt op stedelijke wegen. Andere asfalttypen die minder onderhoud vergen leveren minder

geluidreductie op zodat er nog steeds niet zou worden voldaan aan de voorkeurgrenswaarde. In het gemeentelijk meerjarenprogramma is het toepassen van stil asfalt op de Osdorper Ban en Hoeken es bovendien niet voorzien zodat het niet reëel is om uit te gaan van de meerjarenprogramma toepassing van stil asfalt.

- o Snelheidsbeperking: Het beperken van de snelheid vermindert de geluidsbelasting. De gemeente is voornemens om de rijsnelheid op de Osdorper Ban en Hoeken es te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Hierover is echter nog geen verkeersbesluit genomen zodat uit dient te worden gegaan van het huidige snelheidsregime. De verwachting is dus wel dat de geluidsbelasting in de toekomst lager zal worden als gevolg van de beoogde snelheidsverlaging.
- o Terugdringen verkeersintensiteiten: Door het verkeer op beide wegen terug te dringen kan de geluidsbelasting verminderen. Om de geluidsbelasting zodanig te verminderen dat er aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan zou het verkeer met bijna 1/3 zou moeten worden gereduceerd. De gemeentelijke verkeerplannen voorzien niet in een dergelijke reductie.
- Overdrachtsmaatregelen: Het toepassen van geluidschermen langs de Osdorper Ban en Hoeken es zou leiden tot hoge geluidsreducties voor in ieder geval de onderste bouwlagen. Geluidschermen bij deze wegen zijn stedenbouwkundig gezien en vanuit verkeersveiligheid echter onwenselijk.

Maatregelen om de geluidsbelastingen op de gevel te reduceren zijn dus niet haalbaar of leveren onvoldoende reductie op. Er zullen daarom hogere grenswaarden worden aangevraagd vanwege het wegverkeer op de Osdorper Ban en Hoeken es. De gemeente heeft overigens wel de ambitie om de maximum snelheid op diverse stedelijke wegen als de Osdorper Ban en Hoeken es vanaf 2023 terug te brengen tot 30 km/u. De wegen zijn in dat geval geen stedelijke wegen meer als bedoeld in de Wet geluidhinder en de verwachting is dat de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwbouw wat zal afnemen als gevolg van de snelheidsverlaging. Omdat er echter nog geen definitief (verkeers)besluit is genomen over de verlaging van de maximum snelheid op deze wegen is in het kader van het voorliggende project vooralsnog uitgegaan van het huidige snelheidsregime (50 k/u).

Omdat niet alle woningen automatisch over een geluidsluwe gevel beschikken zullen er bouwkundige maatregelen moeten worden toegepast zodat alle woningen (alsnog) over een geluidsluwe zijde beschikken. De toe te passen bouwkundige maatregelen voor geluidsluwe zijdes zijn nader uitgewerkt in het kader van aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' (zie hierna).

Het voornemen om hogere grenswaarden verlenen en het akoestisch onderzoek zijn op 17 maart 2022 in het TAVGA behandeld. Het TAVGA is akkoord met het voornemen om hogere grenswaarden vast te stellen, mits een uitgebreidere motivatie wordt opgenomen waarom er geen bron- en overdrachtsmaatregelen worden toegepast. Zowel het ontwerpbesluit hogere grenswaarden als de voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn daarom op dit onderdeel aangevuld. Voor wat betreft de bouwkundige maatregelen om alle woningen van een stille zijde te voorzien is uiteindelijk gekozen voor het toepassen van zogenaamde comfortboxen, zoals door Nieman adviseurs is beschreven in de notitie 'Comfortboxen voor creëren stille zijden (referentie

20210233/27836, d.d. 25 oktober 2022', zie bijlage). Ook zullen alle geluidbelaste woningen o.a. worden voorzien van WTW-units ten behoeve van het standaard ventileren van de woningen.

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. Bestaande bedrijven vormen geen belemmering voor het project. De commerciële plint in de nieuwbouw zal uitsluitend worden gebruikt door functies die zich goed verhouden met wonen.

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 en ligt de projectlocatie op zeer ruime afstand van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

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 bodemonderzoek, inclusief asbest uitgevoerd (documentnummer: P20-0864-006, d.d. 12 februari 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In de bovengrond zijn geringe bodemvreemde bijmengingen aangetoond. Daarin zijn geen verhoogde concentraties geconstateerd;
- Er zijn licht verhoogde concentraties nikkel en kwik in de kleiige/venige ondergrond aangetroffen en barium in het grondwater maar deze concentraties geven vanuit de Wet bodembescherming geen noodzaak voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of het treffen van sanerende maatregelen;
- In eerste instantie was er een verhoogde concentratie minerale olie gemeten in een mengmonster. Dat mengmonster is uitgesplitst en de aanwezigheid van minerale olie is niet bevestigd. Op grond hiervan wordt beoordeeld dat vervolgonderzoek hiernaar niet zinvol en noodzakelijk is;
- Op het maaiveld is visueel en in de bodem is zowel visueel als analytisch in zeer beperkte mate asbest aangetoond. De aangetoonde concentraties blijven ruimschoots onder de tussenwaarde (helft van de interventiewaarde asbest, 100 mg/k ds.). Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk;

- De aangetoonde concentraties in de bodem vormen in milieuhygiënische zin geen belemmering voor het huidig of toekomstig gebruik. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Gelet op de uitkomsten van het bodemonderzoek vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het project.

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

Het project heeft betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains tot 2,18 m onder maaiveld) waardoor gevolgen voor het grondwater niet zijn uitgesloten. Een onderzoek naar de gevolgen voor het grondwater is daarom nodig. Geohydrologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

In het kader van de voorgenomen bebouwing is door ingenieursburo BOOT een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (projectnummer P20-0864-028, d.d. 27 maart 2023, zie bijlage) om het effect van de kelder op de grondwatersituatie te bepalen, rekening houdend met de klimatologische ontwikkelingen, en zo te toetsen aan het gemeentelijke afwegingskader en het paraplubestemmingsplan (zie subparagraaf 3.2). Er is in het onderzoek gebruik gemaakt van een aantal grondwatermodellen. Met deze modellen is een berekening gemaakt van de mate waarin de kelder grondwaterneutraal wordt aangelegd en wat in de huidige en toekomstige situatie de ontwateringsdiepte van de omgeving van de kelder wordt.

Het basis grondwatermodel in de nulsituatie is gekijkt op de gemiddelde grondwaterstand, gemeten in het grondwatermeetnet in Amsterdam (beheerder Waternet). Het model van de nulsituatie is in redelijk mate in staat om deze gemiddelde grondwaterstand te simuleren. Vervolgens is het model

van de nulsituatie gebruikt voor de berekening van het effect van de kelder op de directe omgeving om aan te tonen of de kelder grondwaterneutraal is aan te leggen.

Op basis van de grondwatermodellen wordt geconcludeerd dat de kelder niet grondwaterneutraal is aangezien de grondwaterstroming wordt geblokkeerd, en daarnaast de grondwaterstand in beperkte mate wordt beïnvloed. Daarom is geadviseerd om een grindkoffer van 0,5 m x 0,5 m rondom de kelder toe te passen, met een minimale doorlatendheid van 10 m/dag en de bovenzijde onder het niveau van de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG). Aan de oostzijde van de kelder (bovenstrooms) kan het water de grindkoffer intreden, waarna het via de noord- en zuidzijde richting de westzijde wordt getransporteerd. Vervolgens kan het water daar weer uittreden. Deze maatregel moet op particulier terrein worden uitgevoerd en worden afgestemd met Waternet.

Het geohydrologisch onderzoek met de voorgestelde maatregel is voorgelegd aan Waternet. Op het onderzoek en de voorgestelde maatregel is een positief advies afgegeven door Waternet. Ten behoeve van de aanleg van de fietskelder is in het bouwplanuitgegaan van het treffen van de in het geohydrologisch onderzoek genoemde maatregel. Grondwater is zodoende geen belemmering voor de uitvoering van het project.

5.6.3. Waterberging

De projectlocatie is momenteel volledig verhard en er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Het oppervlak aan verharding zal ten opzichte van de huidige situatie niet toenemen.

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. Er zullen geen uitlopende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

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.

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. Ook is er geen 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. Gelet op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart zijn er geen maatregelen die bij voorbaat afvallen.

In het PVE voor de nieuwbouw is in verband met Rainproof uitgegaan van groene daken met een waterbufferfunctie welke bijdragen aan de eis met betrekking tot regenbestendigheid. Ook de inrichting van de openbare ruimte en grondwatermaatregelen kunnen bijdragen. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in het kader van het 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 het bouwplan voor dit project zal dus aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst. In dat kader is door Nieman adviseurs een notitie opgesteld om aan te tonen dat er in het bouwplan rekening is gehouden met waterberging van minimaal 60 m² per bebouwd oppervlak (referentie 20210233/28919, d.d. 14 april 2023, zie bijlage). In het bouwplan dient conform de eis te worden voorzien in minimaal 164,2 m². Daar wordt ruimschoots aan voldaan door 222,1 m² buffering toe te passen. Ook worden de daken voorzien van statisch ingeregelde afvoersystemen waarmee wordt geborgd dat de daken binnen 60 uur weer de volledig vereiste buffercapaciteit hebben. Het bouwplan voldoet daarmee aan de Hemelwaterverordening.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

5.7.1. Archeologie

Een gedeelte van de projectlocatie heeft de dubbelbestemming 'waarde – archeologie – 3'. Er is op 7 september 2020 in het kader van het voorgenomen project een bureauonderzoek uitgevoerd door de dienst Monumenten & Archeologie (M&A) van de gemeente Amsterdam (kenmerk 20-117, zie bijlage). M&A concludeert dat op basis van het bureauonderzoek voor bestemmingsplan Wildeman & Blomwijckerbuurt (BO 09-020 en BO 14-029, Monumenten en Archeologie 2009 en 2014) voor de planlocatie een uitzondering van archeologisch onderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan de 20^e eeuwse ophogingen (ca. 2,50 m – Mv). De voorgenomen ontgravingsdiepte bedraagt circa 2,18 m onder maaiveld. Daarmee blijft de bodemingreep beperkt tot het recente ophogingspakket en leidt deze niet tot aantasting van eventuele archeologische resten. Er hoeft daarom geen verder archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Wel geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.7.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden.

De cultuurhistorische waarde van de buurt waarbinnen de projectlocatie is gelegen zit met name in de bebouwing van de haken en stroken, waarbij de randen van het gebied zeer goed zijn gedefinieerd. Hoge bebouwing domineert de grenzen van zowel de Wildeman- als de Blomwijckerbuurt. De architectuur is over het algemeen sober en ingetogen van karakter. Bebouwing heeft in de AUP-gebieden een modernistische of een meer traditionalistische stijl. Katholieke woningcorporaties, scholen en kerken huurden vaak architecten in van de architectuurstroming Delftse School. M.J Granpré Molière, A. Evers, G.J.M. Sarlemijn, A. Staal en J.F. Berghoef zijn architecten die tot deze stroming kunnen worden gerekend. Deze architecten haalden inspiratie uit de traditionele landelijke architectuur en uit de Romaanse bouwkunst. De door hun ontworpen gebouwen zijn te herkennen aan een klassieke architectuur in baksteen, schuine pannendaken en versieringen als zuilen, Byzantijns aandoende mozaïeken en een traditioneel kleurgebruik (crèmewit, okergeel, donkergroen, donkerblauw, bordeauxrood).

De architectuur in de Wildeman- en Blomwijckerbuurt is vrij ingetogen van karakter. Men was op zoek naar goede, goedkope woningen en niet naar esthetiek. De bewoner en zijn woongenot stond centraal en niet de bouwmassa of de vorm, zoals bijvoorbeeld bij de Amsterdamse School. Per architectonische eenheid is de architectuur identiek. Het grootste deel van de bebouwing is uitgevoerd in baksteen. Bij voorzieningen en hoogbouw komt wat meer beton voor. Er zijn in de

Wildeman- en Blomwijckerbuurt zowel platte daken als licht hellende daken. Voorzieningen, bedrijvigheid en hoogbouw hebben altijd platte daken.

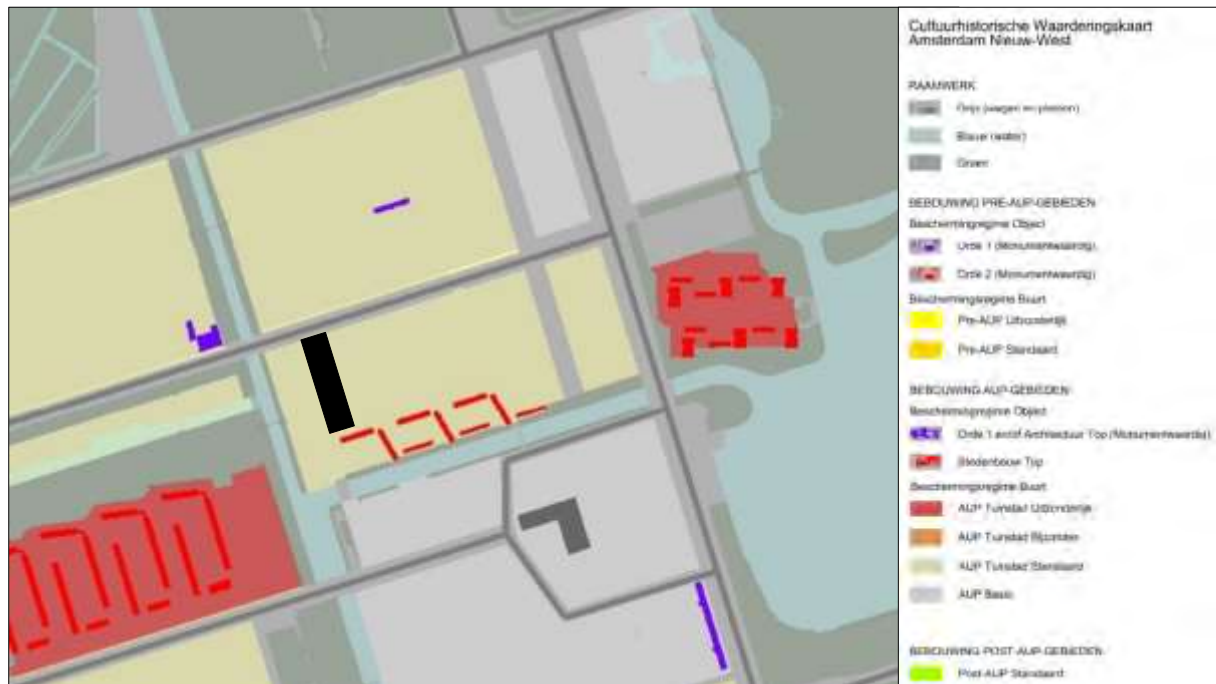
De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed afgesproken zich in te zetten voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische waarden. Het is 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 Nieuw West (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd.

Als gevolg van het project zal het bestaande woonblok en commerciële functies in de plint aan de Groenehuyzen/Hoeken es in de Blomwijckerbuurt worden gesloopt. Voor de sloop van dit blok is naast de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West ook de waarderingskaart ‘Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’ van belang.

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.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West.



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West, de projectlocatie is globaal met een zwarte rechthoek aangegeven

De projectlocatie is gelegen in een buurt waar het beschermingsregime ‘AUP Tuinstad standaard’ van toepassing is. Binnen dit beschermingsregime is sloopnieuwbouw mogelijk waarbij in geval van nieuwbouw onder meer de volgende richtlijnen van toepassing zijn:

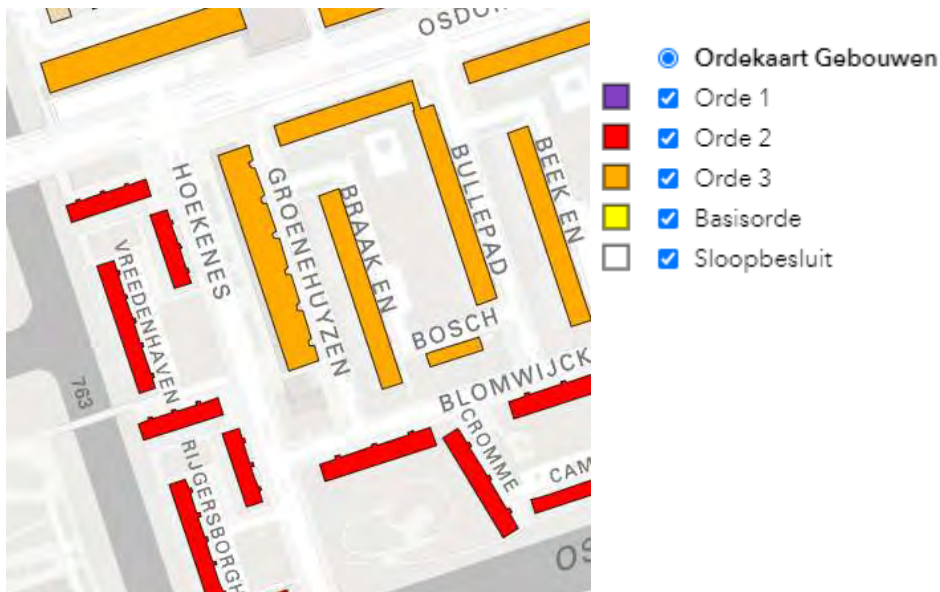
- In principe van oorsprong voorkomende verkavelingstypologieën.
- Geen gesloten bouwblokken.
- Verder zijn alle typologieën van open verkaveling toegestaan (U-blokken, willekeurig opengewerkte bouwblokken, AUP Buitenveldert verkavelingen en verkavelingen, waarbij het ontbreken van hoven wordt gecompenseerd door openbare groenstroken).
- De maatvoering van de onbebouwde ruimte tussen bebouwing bedraagt minimaal anderhalf keer de maat van de bouwhoogte van het hoogste gebouw (2:3 verhouding);
- Hoogbouw (vanaf 8 bouwlagen) enkel aan Raamwerk.

De beoogde nieuwbouw op de projectlocatie voldoet niet geheel aan alle richtlijnen voor nieuwbouw. De beoogde hoogbouw van 12 lagen op de kop van de nieuwbouw ligt weliswaar aan het grijze Raamwerk maar de afstand tussen de bestaande bebouwing en het hoogste gebouw is kleiner dan minimaal anderhalf keer de maat van de bouwhoogte van het hoogste gebouw. De reden om in dit geval af te wijken van de richtlijn met betrekking tot de maatvoering van de onbebouwde ruimte tussen bebouwing (2:3) is de ligging op de hoek Osdorper Ban-Hoeken. Door op deze hoek een hoger volume te realiseren krijgt de hoek een belangrijk hoogte accent die de stedenbouwkundige begeleiding van zowel Osdorper Ban als Hoeken accentueert.

De bestaande bebouwing op de projectlocatie is in de Nota Cultuurhistorie tenslotte niet benoemd als een (potentieel) gemeentelijk monument.

Waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP'

Zoals ook in paragraaf 2.2 is beschreven maakt de projectlocatie onderdeel uit van de naoorlogse stadsuitbreiding die is gebaseerd op de het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934. De gemeente heeft voor dit gebied een waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP' in voorbereiding. De waarderingskaart voor de AUP-gebieden geeft inzicht in de stedenbouwkundige en architectonische waardering van alle panden uit de periode 1935-1970. Aan ieder pand is een orde toegekend, opklimmend van de laagste Basisorde naar de hoogste Orde 1. Vaak heeft bebouwing met een orde 1 - waardering de status van rijks- of gemeentelijk monument. De criteria die voor de verschillende ordewaarderingen zijn opgesteld vormen de basis voor welstandbeoordeling.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart AUP (bron: https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/)

Op de waarderingskaart is het bestaande woonblok plus commerciële functies in de plint aangemerkt als bebouwing van orde 3, bebouwing die niet tot het AUP behoort (zoals het gebouw van de maatschappelijke voorziening) is grijs ingekleurd. Orde 3 is een middelhoge waarde en staat voor een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld.

Gelet op de status volgens de waarderingskaart van de gemeente moet er rekening worden gehouden met de stedenbouwkundige opzet van de buurt. Doordat het ontwerp voor de nieuwbouw de originele stedenbouwkundige opzet respecteert en de noord- en zuidgevels van het woonblok in dezelfde rooilijnen worden gebouwd, wordt het stedenbouwkundige beeld van de Blomwijckerbuurt gehandhaafd.

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 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 afdoende 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 4.2.1).

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 41 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 42 tot 43 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 en nu is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. 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, indicatie projectlocatie rood omcirkeld (bron: lib-schiphol.nl)

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied 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 een 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.

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 ten 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 tussen de 48 en 49 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 Handhavingssstelsel (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(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 geluidscontour ter plaatse van de projectlocatie bedroeg in 2019 tussen de 48 en 49 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 49 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie worden daarom aanvaardbaar geacht.

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 geluidscontour van 48 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. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 66 dB bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie aanzienlijk onder deze waarde zodat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidscumulatie.

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 Structuurvisie Amsterdam 2040 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 Osdorp. De projectlocatie is momenteel bebouwd en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de nabijgelegen voorzieningen aan de Osdorper Ban 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 i bij het ontwerp 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 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.
- 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 plant- en diersoorten en natuurgebieden is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. 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) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Ook mag een project in beginsel geen effect hebben op beschermde natuurgebieden.

5.9.1. Soorten

Els & Linde heeft een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer: 20.224, d.d. 13 juli 2020, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt dat verblijfplaatsen van vleermuizen niet op voorhand zijn uit te sluiten in de te slopen bebouwing, evenals jaar rond beschermde nesten van huismussen en gierzwaluwen. Overige beschermde soorten zijn niet aan de orde. Nader onderzoek naar vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen is nodig om te bezien of er een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is.

Het nadere onderzoek is in 2021 door Els & Linde uitgevoerd (projectnummer: 20.0292, d.d. 29 december 2021, zie bijlage). Uit het nadere onderzoek blijkt dat er één verblijfplaats van een gewone dwergvleermuis is aangetroffen in de aan het Blomwijckerpad gelegen kop van de te slopen bebouwing. Verder zijn er geen verblijfplaatsen van vleermuizen of jaar rond beschermde nesten van huismussen en gierzwaluwen aanwezig.

In het kader van de sloop van de huidige bebouwing is een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd en verkregen. Voorafgaande en na uitvoer van de werkzaamheden dienen voldoende geschikte (paar)verblijfplaatsen te worden gecreëerd om de functionaliteit van verblijfplaatsen voor vleermuizen te garanderen. Volgens de toetsingscriteria van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland dienen voor elke verloren verblijfplaats, vier alternatieve verblijfplaatsen te worden gerealiseerd. De aangetroffen verblijfplaats van een dwergvleermuis houdt dus in dat er zowel voorafgaand aan de sloop als in de nieuwe situatie minstens vier alternatieve verblijfplaatsen moeten worden aangeboden.

In het voorjaar 2021 zijn in de directe omgeving van het te slopen gebouw acht tijdelijke kasten opgehangen voor de mitigatie. De kasten zijn derhalve al geruime tijd functioneel aanwezig, de gewenningstijd is ruim genoeg geweest. De tijdelijke kasten hangen aan een flat op de Cromme Kamp en aan een flat op de Hoekenes. De kasten hangen buiten de invloedssfeer van het werk en binnen 200 meter van de huidige verblijfplaats.



Afbeelding: een deel van de alternatieve vleermuiskasten

Na het plaatsen van de tijdelijke kasten en de gewenningstijd is in overleg met Els & Linde tocht veroorzaakt in het gebouw. In de zomer van 2022 is vervolgens door Els & Linde gecontroleerd of er nog vleermuizen in het te slopen gebouw aanwezig zijn (kenmerk 20.292, d.d. 22 juli 2022, zie bijlage). Tijdens deze controle zijn laat op de avond enkele jagende dieren waargenomen aan de overzijde van de straat. Een relatie met de te slopen flat is niet aangetoond. De conclusie is dat er geen vleermuizen meer in het te slopen gebouw aanwezig zijn en dat het gebouw gesloopt kan worden.

Naast het aanbieden van alternatieve verblijfplaatsen zal in het kader van de beoogde nieuwbouw een ecologisch werkprotocol worden opgesteld zodra meer bekend is over de planning van het project. Het ecologisch werkprotocol beschrijft de werkwijze die moet worden gevolgd om schade aan de natuurwaarden te voorkomen. Het protocol geeft tevens de volgorde van werken en de wijze van uitvoering van de werkzaamheden aan. Deze aanwijzingen zijn dwingend.

Gelet op het voorgaande voldoet het project aan de Wet natuurbescherming en zijn er geen nadelige gevolgen voor beschermde soorten.

5.9.2. Natuurgebieden

Zoals ook blijkt uit de in de vorige subparagraaf beschreven quick scan maakt de projectlocatie geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of een ander beschermd gebied. Een project kan echter leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient daarom te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden.

Door Cauberg-Huygen is een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (referentie 06965-53518-05, d.d. 14 februari 2023, zie bijlage). Er is daarbij een inschatting gemaakt van het bouwverkeer en de inzet van materieel en de verkeersaantrekkende werking tijdens de gebruiksfase. 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.

5.10. **Behoefte**

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (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.”

De toename van het woningaantal in combinatie met de toename in oppervlak van de plintfuncties (met 100 m²) is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De nieuwe woningen leveren een bijdrage aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam en maken onderdeel uit van de harde plancapaciteit voor Amsterdam. Het betreft bovendien sociale huurwoningen waaraan een tekort bestaat in de stad.

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 te slopen woningen. De bestaande stedenbouwkundige opzet wijzigt nauwelijks. Wel is er een toename van het aantal woningen van 36 naar 200 en neemt de bouwhoogte toe van 4 lagen naar 6 en respectievelijk 12 lagen. Er is zodoende sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is nodig en daarom wordt een Aanmeldnotitie MER opgesteld.

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. De grond van de projectlocatie is echter in eigendom van de gemeente en is door de gemeente in erfpacht uitgegeven zodat er in het kostenverhaal is voorzien. Er is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Bewoners, omwonenden en belangstellenden

Het voornemen van sloopnieuwbouw is besproken met de bewonerscommissie, welke akkoord is met het voornemen. De afstemming met de buurt vindt plaats in het kader van het Stedenbouwkundig Plan (zie paragraaf 4.3.11).

De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen voor het gebied. Naast informeren is er ook sprake van consultatie en dialoog met de omgeving doormiddel van een informatieavond. Tijdens de informatieavond krijgen bewoners informatie over het stedenbouwkundig plan. Reacties worden in de vorm van een verslag verzameld en als bijlage toegevoegd aan het concept stedenbouwkundig plan. Officiële bezwaren zijn gebundeld en voorzien van een reactie via een nota van beantwoording.

6.2.2. Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht zal er een wettelijk vooroverleg plaatsvinden over het beoogde project. De opmerkingen uit deze reactie zullen in het navolgende worden weergegeven en voorzien van een beantwoording.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Stadgenoot is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen en te vervangen door een woongebouw dat zich voegt in de bestaande stedenbouwkundige compositie van de Blomwijckerbuurt. Deze nieuwe woningen voldoen aan de tegenwoordige eisen en bieden plek aan verschillende doelgroepen. Bij de nieuwbouw zal ook rekening worden gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten en in de plint komen diverse commerciële ruimtes om zo invulling te geven aan een gemend woongebied.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

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

1. Bouwen buiten het bestemmings- en bouwvlak: Doordat het bouwplan groter is dan het bestemmingsvlak 'Gemengd-1' en 'Maatschappelijk' worden nieuwe woon- en plintfuncties gerealiseerd binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'. Binnen deze bestemmingen zijn wonen en commerciële plintfuncties toegestaan. De bestemming 'Maatschappelijk' laat woningen en commerciële plintfuncties evenmin toe. De overschrijding van de bouwvlakken bedraagt circa 60 m² binnen de bestemming 'Groen' en circa 845 m² binnen de bestemming 'Verkeer'.
Voor de omliggende bebouwing komen de gevels van de nieuwbouw enigszins dichterbij dan de bestaande bebouwing. Aan de noordzijde komt de gevel met circa 8 meter dichterbij, op het oosten met circa 5 meter en aan de zuidzijde met circa 4 meter.
2. Overschrijden maximum bouwhoogte: Het bouwplan heeft een hogere bouwhoogte dan het huidige bestemmingsplan toelaat. De overschrijding van het bestemmingsplan bedraagt 24 meter ter plaatse van de beoogde woontoren en 5 meter ter plaatse van het lange woonblok binnen de bestemming 'Gemengd -1'. Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' wordt ter plaatse van het woonblok de maximale bouwhoogte met 18 meter overschreden.
3. Detailhandel, kantoor (zonder baliefunctie) en horeca: Het bouwplan voorziet in een commerciële plint waarin ook plek is voor detailhandel (maximaal 600 m²), kantoor (maximaal 300 m²) en horeca (maximaal 300 m² horeca van categorie 1 t/m 2 als bedoeld in het bestemmingsplan, op de aan het Blomwijckerpad gelegen kop). Het is nu nog niet bekend waar detailhandel en kantoor komen. In het geldende bestemmingsplan zijn de functies detailhandel en horeca gefixeerd terwijl kantoorruimtes in de gehele plint zijn toegestaan maar alleen in de vorm van zakelijke dienstverlening (met balie). In het kader van het bouwplan is het wenselijk om deze fixering voor detailhandel los te laten tot maximaal 600 m², horeca mogelijk te maken tot 300 m² (op de aan het Blomwijckerpad gelegen kop) en eveneens kleinschalige kantoorruimtes (zonder balie) tot maximaal 300 m² mogelijk te maken.

4. Bouwen kelder: Het bouwplan voorziet in een kelder met een diepte van 2,18 meter onder het maaiveld en met een omvang van circa 145 bij circa 21,5 meter. Conform de het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' zijn kelders niet bij recht toegestaan.

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

Ad 1 en 2: De nieuwbouw wordt in dezelfde opzet gebouw als te slopen bebouwing (strookverkaveling) maar krijgt een andere omvang. Dit heeft te maken met de verdichtingsopgave waar Amsterdam voor staat. Er worden daarom meer woningen gerealiseerd (200 in plaats van 36). De woningen worden onder andere dieper dan de bestaande woningen om zo kwalitatief goede woningen te kunnen realiseren die voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Door deze verdichtingsopgave en door rekening te houden met de huidige wooneisen worden de bestaande bouwgrenzen overschreden en wordt er hoger gebouwd.

Aan de Osdorper Ban is op de kop van de nieuwbouw een toren met een maximum hoogte van 40 meter voorzien. Door deze toren krijgt de hoek Osdorper Ban-Hoeken es een belangrijk hoogte accent die de stedenbouwkundige begeleiding van zowel Osdorper Ban als Hoeken es accentueert. Het lange blokdeel daarachter begeleidt de Hoeken es naar het centrum Nieuw-West gebied, wat in de bestaande situatie ook al gebeurt. De bebouwing zal hier met één bouwlaag worden vergroot. De rooilijn aan de zuidkant loopt door tot aan de lijn van het bestaande laagbouw blokje. Hierdoor ontstaat er een volume dat een stedenbouwkundige eenheid vormt met de toren. Het vormt een schakel tussen de achterliggende haakverkaveling en de lage bebouwing aan de Hoeken es.

Doordat het volume in zijn totaliteit uit zes bouwlagen bestaat en doordat het doorloopt tot aan de kruising Hoeken es en het Blomwijckpad zal er een nieuwe ruimtelijke context ontstaan.

Ad 3: Binnen de nieuwbouw wordt op de aan het Blomwijckpad gelegen kop maximaal 300 m² horeca beoogd in de vorm van een lunchroom en/of restaurant. Dergelijke horeca komt overeen met de horeca zoals benoemd in de horeca en leisurevisie Nieuw-West. Het project leidt daarbij wel tot een beperkte toename van horeca maar gezien de ligging van de locatie (tussen de Osdorper Ban en het centrum van Osdorp) en de transformatie van de projectlocatie en omgeving in de nabije toekomst wordt enige horeca op deze aanlooproute van belang geacht om de functionele structuur in Osdorp verder te versterken.

Het loslaten van de exacte locaties detailhandel tot een maximum van 600 m² en het mogelijk maken van 300 m² kantoren (zonder baliefunctie) is vanwege de ligging van de locatie (tussen de Osdorper Ban en het centrum van Osdorp) en de transformatie van de projectlocatie en omgeving in de nabije toekomst eveneens passend om de functionele structuur in Osdorp verder te versterken.

Ad 4: Uit geohydrologisch onderzoek,de daarin beschreven maatregel en het positieve advies van Waternet blijkt dat de beoogde kelder grondwaterneutraal kan worden uitgevoerd (zie paragraaf 5.6). De kelder voldoet daarmee aan het gemeentelijke afwegingskader en de voorwaarden die in het paraplubestemmingsplan zijn gesteld om eventueel wel medewerking te verlenen aan de bouw van een kelder.

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.