

Ruimtelijke onderbouwing

Blomwijckepad, locatie Beek en Hoff

Versie: Voor indiening
Datum: 17 februari 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging en begrenzing projectgebied	4
2.	Het project	5
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	5
2.1.1.	Wildeman – en Blomwijckebuurt en projectlocatie	6
2.2.	Huidige situatie	7
2.3.	Nieuwe situatie Blomwijckepad	11
3.	Planologisch kader	15
3.1.	Geldend bestemmingsplan ‘Wildeman- en Blomwijckebuurt’	15
3.2.	Geldend bestemmingsplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’	16
3.3.	Afwijkingen	17
4.	Beleidskader	18
4.1.	Rijksbeleid	18
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	18
4.3.	Gemeentelijk beleid	22
5.	Omgevingsaspecten	34
5.1.	Verkeer en parkeren	34
5.2.	Luchtkwaliteit	35
5.3.	Geluid	36
5.4.	Externe veiligheid	36
5.5.	Bodem	37
5.6.	Water	38
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	41
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	44
5.9.	Ecologie en stikstofdepositie	51
5.10.	Behoefte	52
5.11.	Milieueffectrapportage	53
6.	Uitvoerbaarheid	54
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	54
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	55
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	55
7.2.	Conclusie	56

Bijlagen:

1. Onderzoek omgevingsgeluid Beek en Hoff, Cauberg Huygen d.d. 20 december 2021
2. Verkennend bodemonderzoek, RSK d.d. 25 oktober 2021
3. Aanvullend bodemonderzoek, Milieutechniek ZVS Eemnes BV d.d. 10 mei 2022
4. Notitie Rainproof – Hemelwaterverordening, VIAC d.d. 13 juni 2022
5. Quickscan Ecologie Beek en Hoff, Els & Linde d.d. 26 oktober 2021
6. Aanvulling quickscan Ecologie Blomwijckepad, Els & Linde d.d. 21 april 2022

7. Quicksan Ecologie Groenehuizen en Blomwijckepad ten behoeve van bomenkap, Gemeente Amsterdam d.d. 14 maart 2022
8. Onderzoek stikstofdepositie, Els & Linde d.d. februari 2023

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

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

Woningcorporatie Eigen Haard heeft bouwplannen in voorbereiding voor nieuwbouw op de Adressen Beek en Hoff 2 t/m 9 en Braak en Bosch 2 t/m 10, waar zich in de huidige situatie garageboxen en een transformatorhuisje bevinden. De plannen gaan uit van sloop van de bestaande garageboxen en de verplaatsing van het transformatorhuisje naar een andere locatie. Daarvoor in de plaats komt nieuwbouw van twee identieke volumes in 4 bouwlagen met in totaal maximaal 44 appartementen (22 per locatie). Voor de ontwikkeling is een stedenbouwkundig plan al vastgesteld en het schetsontwerp akkoord bevonden door welstand. De twee locaties liggen rond 70 meter van elkaar aan het Blomwijckerpad.

Voorliggende onderbouwing heeft betrekking op locatie Beek en Hoff.

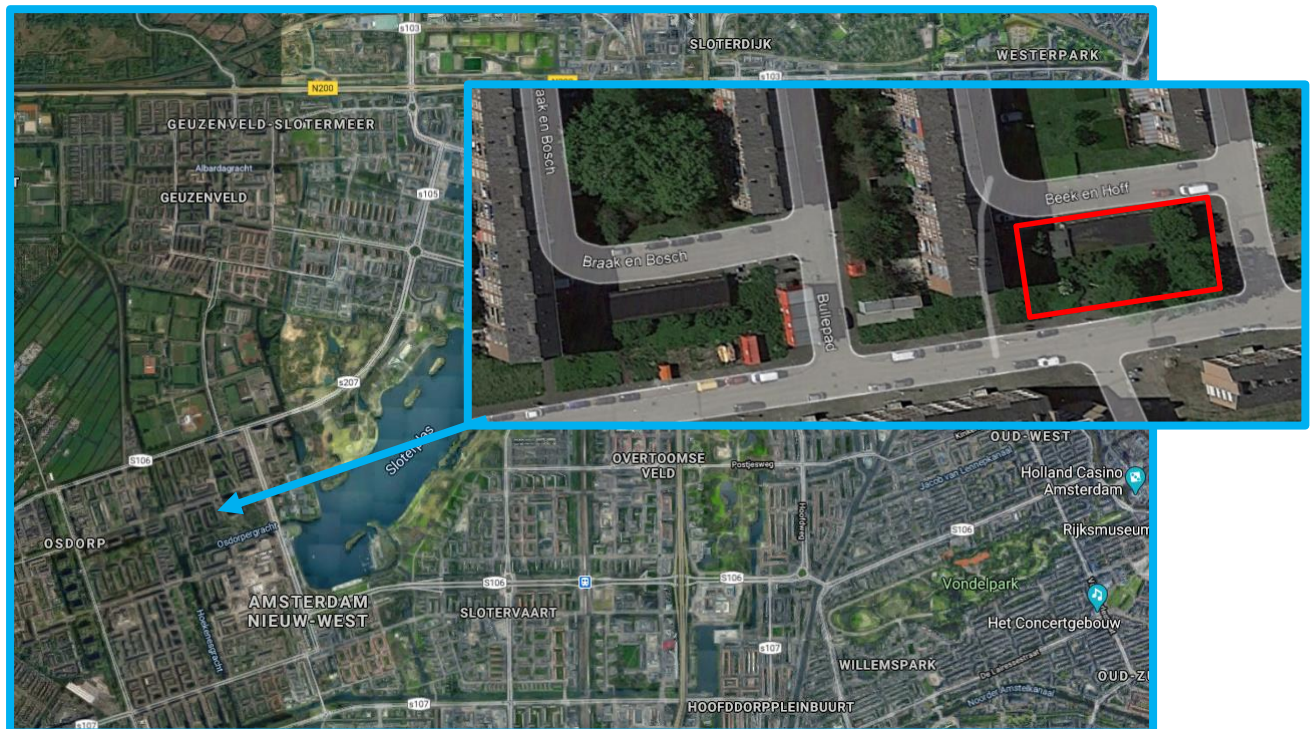
Het geldende bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt' gaat ter plaatse van de herontwikkeling reeds uit van 'Wonen', maar de bebouwingsmogelijkheden zijn beperkt tot één bouwlaag met een footprint van rond 160 m² per locatie. De beoogde volumes komen deels ook in de bestemming 'Groen' te staan, waar de woonfunctie niet is toegestaan. Het voornemen past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Voor het 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.

1.2. Ligging en begrenzing projectgebied

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

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



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

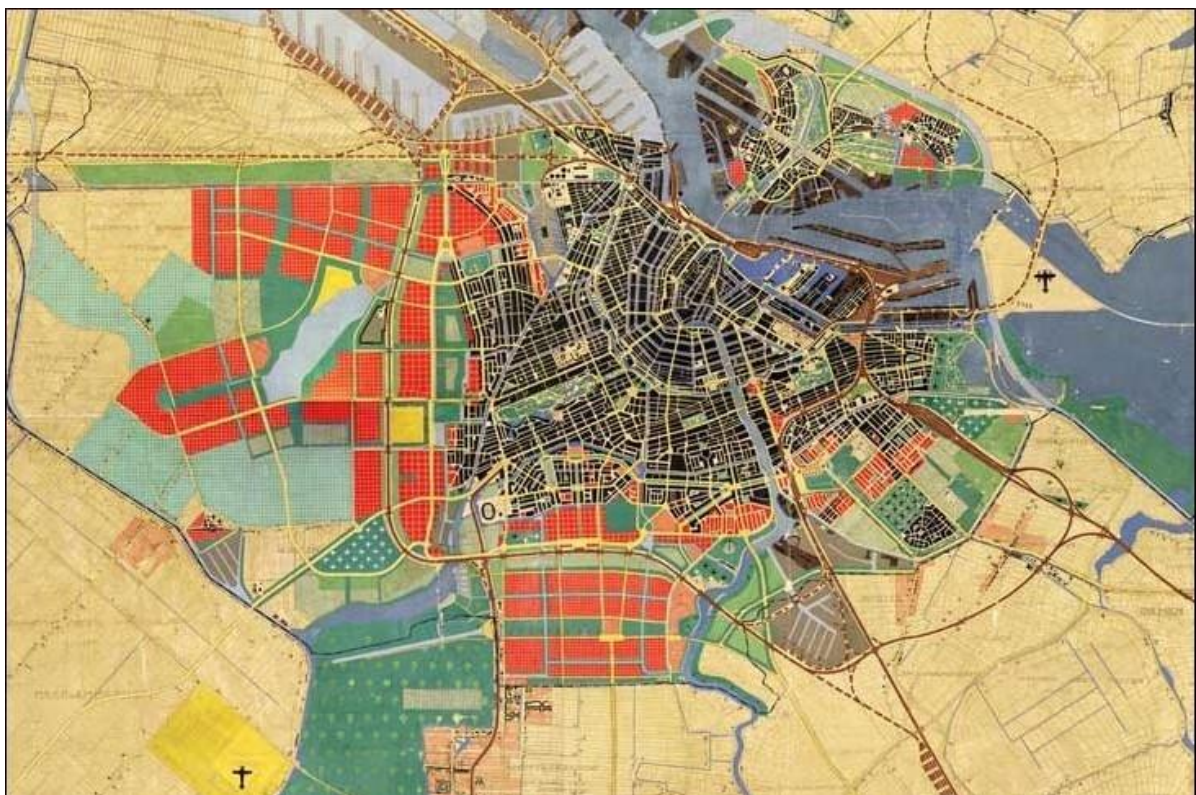
De projectlocatie bevindt zich aan de Beek en Hoff 2 t/m 9 (kadastrale percelen I2119, I3153 en I3154).

2. Het project

2.1. Ontstaansgeschiedenis

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 Blomwijckebuurt 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.

2.1.1. Wildeman – en 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 Wildeman- en 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 Wildeman- en 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 Wildeman- en Blomwijckerbuurt ontworpen.

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



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

De bebouwing op de projectlocatie is rond 1964 gebouwd. Hier bevinden zich garageboxen voor de woningen in de omgeving.

2.2. Huidige situatie

Beschrijving projectlocatie

De projectlocatie is momenteel voor het grootste deel bebouwd met 7 garageboxen aan het Beek en Hoff. Hier bevindt zich ook een nutsvoorziening in de vorm van een transformatorhuisje. De bebouwing is éénlaags met een bouwhoogte van maximaal 3 meter. De footprint heeft een omvang van rond 160 m² per deellocatie. Rond de bebouwing bevindt zich openbaar groen met grasvelden, bosschages en bomen.



Afbeelding: zicht op de garageboxen en het transformatorhuisje aan de Beek en Hoff 2 t/m 9

Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in het centrale deel van de Wildeman- en Blomwijckebuurt. De structuur van deze buurt is helder en herkenbaar met overwegend middelhoge etageflats in 5 bouwlagen en een kap, 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.

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.



Afbeelding: plattegrond (projectlocatie indicatief rood omlijnd)

Bij de bebouwing in de directe omgeving gaat het uitsluitend om langgerekte woongebouwen met appartementen in vijf bouwlagen en een kap.



Afbeelding: woningen aan de Beek en Hoff 10/H t/m 23/3



Afbeelding: woningen aan het Blomwijckepad 1 t/m31 en de Witte Klok 1 t/m 12

Openbare ruimte

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, zoals aan beide zijden van het Blomwijckepad en in de zijstraten, zoals de Hooge Venne.



Afbeelding: plantsoen op de hoek van het Blomwijckepad en de Hooge Venne

Daarnaast bevinden zich tussen de woongebouwen divers grasvelden en plantsoenen met deels hoge bomen.



Afbeelding: parkeren aan beide zijden van de Hooge Venne

Bereikbaarheid projectlocatie

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

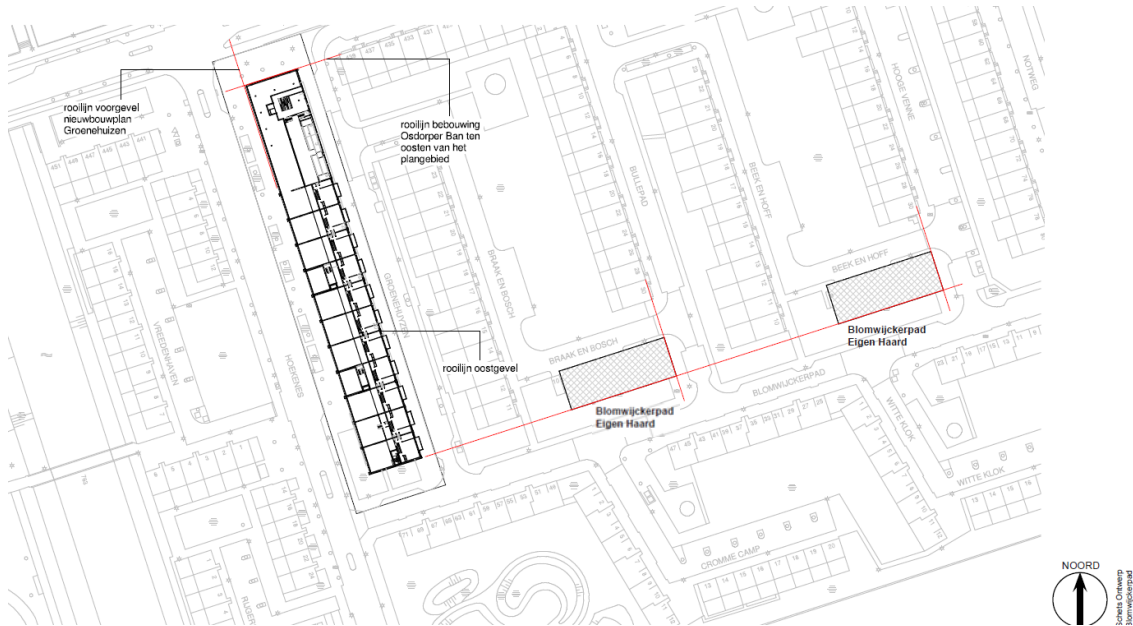
- **Auto:** Osdorp heeft een eigen afslag van de A10 West waarna autoverkeer via de Cornelis Lelylaan (S106) uitkomt in Osdorp. De Cornelis Lelylaan verbindt Osdorp ook met de binnenstad van Amsterdam. De Cornelis Lelylaan komt uit op de Meer en Vaart, welke ook onderdeel is van de S106. De Meer en Vaart 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-West fietspaden 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 Osdorpplein West van tram 17 en diverse buslijnen 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 200 meter loopafstand (bus 63).

2.3. Nieuwe situatie Blomwijckerpad

Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten nieuwbouw

Het doel van het project is om woningen toe te voegen en om 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 aan de Beek en Hoff ligt in lijn met de voorgevels van het ontwikkelblok aan het Braak en Bosch en de zuidelijke kopgevel van het bouwblok van Groenehuyzen. De zijgevel ligt in lijn met de voorgevel van de bestaande woningen aan de Hooge Venne en het Bullepad (zie volgende afbeelding).

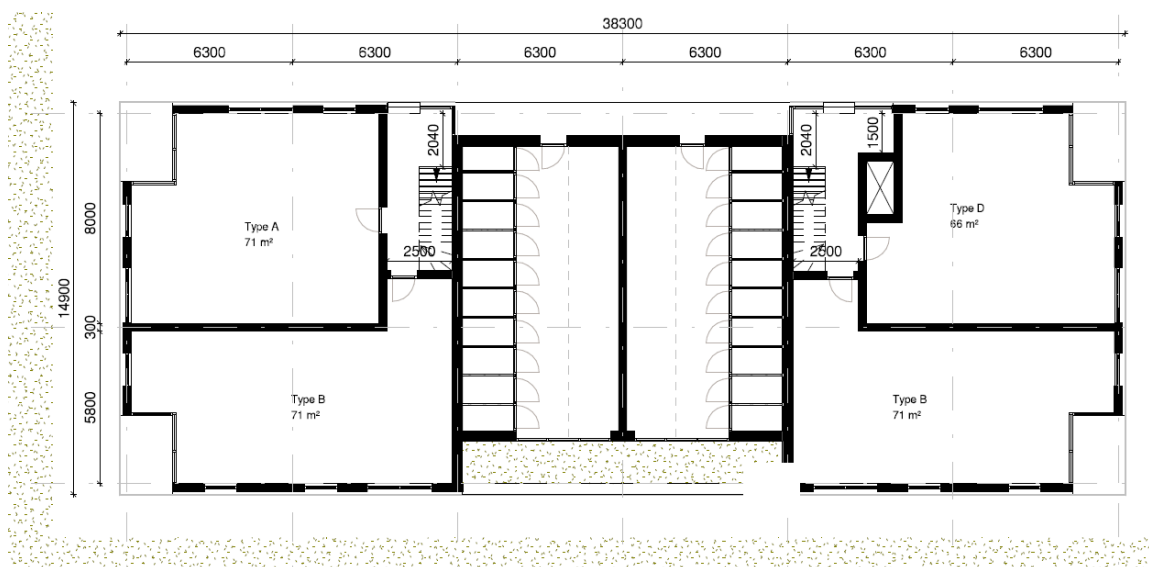


Afbeelding: situering bebouwing

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.

De nieuwe gebouwen bestaan uit 4 bouwlagen. De footprint van de nieuwe bebouwing omvat een oppervlak van rond 600 m² per gebouw. In volgende afbeeldingen zijn impressies van de beoogde nieuwbouw weergegeven.



Afbeelding: plattegrond begane grond



Afbeelding: impressie nieuwbouw



Afbeelding: impressie nieuwbouw

Het dak wordt groen uitgevoerd (sedumdak). Op beide deellocaties wordt voorzien in dezelfde bouwvolume.

Programma

In totaal gaat het in de nieuwe situatie om maximaal 22 3-kamerwoningen per deellocatie. De woningen horen in het middensegment. Op de begane grond wordt een collectieve fietsenstalling gerealiseerd.

Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving

Uit het voorgaande blijkt dat voor de beoogde nieuwbouw uit wordt gegaan van een bouwhoogte van maximaal 14 meter (4 bouwlagen). Ten opzichte van de bestaande situatie (3 meter) 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 13 meter aan de oostzijde,

circa 8 meter aan de zuidzijde, circa 2 meter aan de noordzijde. Deze situatie is voor beide deellocaties gelijk. Daarnaast worden er een aantal bomen en bosschages voor de nieuwbouw verwijderd.

Beperking uitzicht

In de huidige situatie is de maximale bouwhoogte 3 meter. Met een nieuw woonblok (maximaal 14 meter) zal het uitzicht vanuit de omliggende bebouwing veranderen. Door de verwijdering van een aantal bomen en bosschages wordt het uitzicht minder groen.

Beperking bezonning

In de huidige situatie bedraagt de bouwhoogte 3 meter. Met een nieuw woonblok (maximaal 14 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 3 meter. Met een nieuw woonblok (maximaal 14 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 uitsluitend in woningen zodat geen nieuwe overlast wat betreft geluid, geur of visuele hinder te verwachten is.

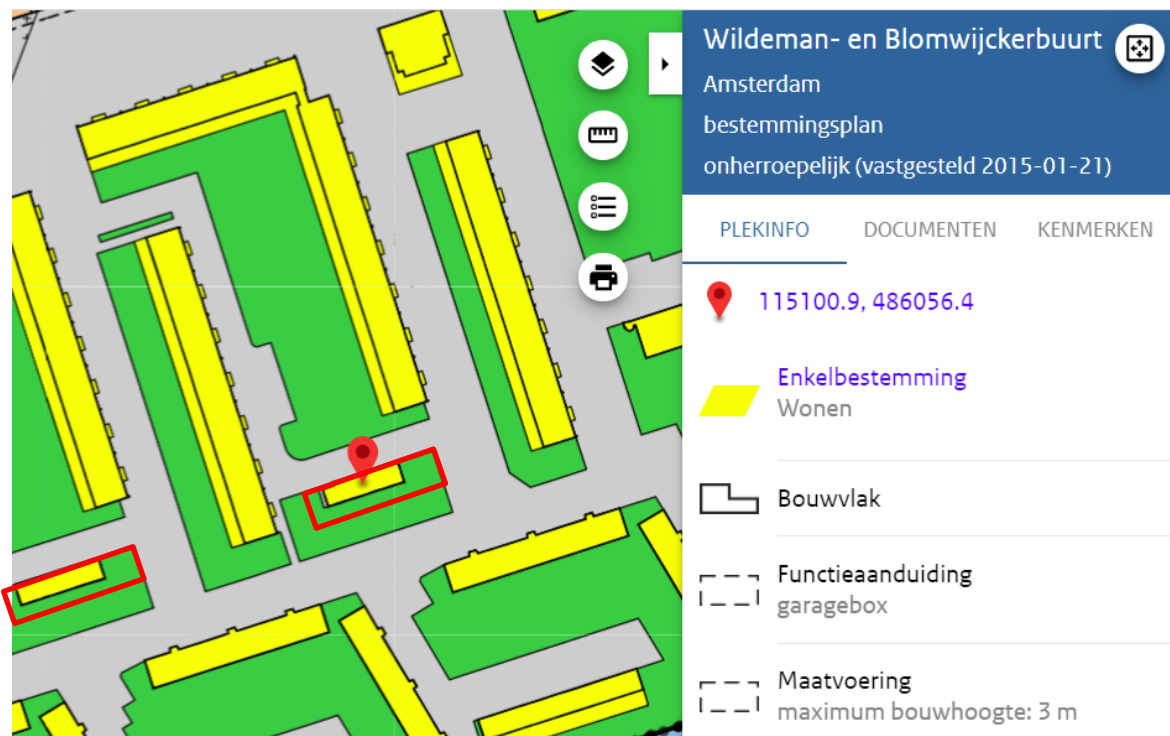
De effecten op uitzicht, bezonning en privacy zullen zich met name voordoen bij de bestaande woningen in de directe nabijheid van de nieuwbouw. Op deze aspecten zal nader in worden gegaan in hoofdstuk 7.

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 bestemd als 'Wonen'. Daaromheen zijn de gronden bestemd voor 'Groen' en 'Verkeer'. De bestemming 'Verkeer' maakt echter geen onderdeel uit van de projectlocatie.

Bestemming 'Wonen'

Binnen deze bestemming is volgens artikel 13 van de regels vooral wonen toegestaan. De locatie is voorzien van de functieaanduiding 'garagebox', waardoor ter plaatse ook gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Daarnaast zijn er onder andere ook nog groenvoorzieningen en (dak)terrassen, (dak)tuinen en erven 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 maximale bouwhoogte van 3 meter.

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.

3.2. 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 Blomwijckerbuurt) 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 bruto vloeroppervlakte 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 bruto vloeroppervlakte 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 'Wonen' worden nieuwe woonfuncties gerealiseerd binnen de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming is geen wonen toegestaan. De overschrijding van de bouw- en bestemmingsvlakken bedraagt circa 450 m².
2. Overschrijden maximum bouwhoogte: Het bouwplan heeft een hogere bouwhoogte dan het huidige bestemmingsplan toelaat. De overschrijding van het bestemmingsplan bedraagt 11 meter.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.

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

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.

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.

Conclusie

Het project past binnen het beleid van het rijk.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

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 ruimtevrage 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.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is in 2021 twee keer op onderdelen herzien.

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

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 (zie ook Woonakkoord 2021-2025, volgende pagina). 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 stedelijke 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.

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.

Het project omvat 22 woningen en levert hiermee een bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

Conclusie

Het voorliggende project voldoet aan het Woonakkoord 2021-2025.

4.3. Gemeentelijk beleid

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. Rigoureuus 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.



Algemeen

- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- bebouwing buiten de agglomeratie
- gemeentegrens Amsterdam

Groen en landschap

- park en landschapspark
- landschap
- water
- stadsstrand
- dijken

Stedelijke ontwikkeling

- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- pilotgebied grootschalige intensivering
- regionale ontwikkeling rond haltes Noord/Zuidlijn
- havengebied en industrie
- afgestemde ontwikkeling stad haven
- havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek

Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (rode ovaal)

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekende 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.

De in het kader van dit project te kappen bomen worden conform de afspraken met de gemeente Amsterdam door de gemeente in de openbare ruimte gecompenseerd door het terugplanten van vier grote bomen.

Conclusie

Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan SP (zie verderop) heeft de gemeente ervoor gekozen om de onderhavige projectlocatie te verdichten 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. Er staat nu struikgewas/bomen in een rommelig gebied.

Vanuit het project maakt de gemeente Amsterdam het gedeelte buiten het huidige erfpachtbied bouwrijp. Het verlies van een aantal bomen kan gecompenseerd worden door herplanten in het plangebied, elders in het stadsdeel of binnen de gemeente Amsterdam. Voor dit project geldt dat er vier bomen terug komen met een net ingerichte openbare ruimte. Daarnaast voorziet het project in een groen dak (sedumdak). Hierdoor wordt ook een deel van het groen gecompenseerd. Tenslotte vindt ook compensatie plaats door het storten van een bedrag in het bomenfonds van de gemeente Amsterdam. Het te storten bedrag zal berekend worden op basis van de soorten bomen en ouderdom van de bomen. Hierdoor wordt het verlies aan groen zoveel mogelijk geminimaliseerd/gecompenseerd.

Er zal voldaan worden aan het bouwbesluit, BENG en de Hemelwaterverordening van Amsterdam. Er wordt ook voorzien in een groen dak (sedumdak).

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 de nieuwbouw van 22 woningen. 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.

Groenvisie 2020 - 2050

Amsterdam gaat een nieuwe fase van haar bestaan in. De stad staat voor grote veranderingen. De woningbouwopgave is groot. Amsterdam kiest ervoor die woningen in de bestaande stad te bouwen, zodat het omringende landschap groen blijft. Dat betekent dat er in de stad een grote druk op de beschikbare ruimte komt. In dit kader heeft de gemeente Amsterdam op 21 december 2020 de stedelijke groenvisie vastgesteld. De Groenvisie “een leefbare stad voor mens en dier 2020 – 2050” geeft de hoofdlijnen van wat gemeente tot 2050 gaat doen om een steeds groenere stad te worden. Veel bewoners en organisaties zijn geraadpleegd voor de totstandkoming. De gemeente is verantwoordelijk voor de visie en de uitvoering ervan. Daarvoor hanteert de gemeente een aantal principes bij het uitvoeren van projecten, het maken van beleid, organiseren van beheer, prioriteren van de inzet van middelen en het samenwerken met bewoners, organisaties en bedrijven.

Het gaat hierbij om de volgende principes:

- Principe 1 We zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen
- Principe 2 We zorgen voor groen dat bijdraagt aan verschillende opgaven
- Principe 3 De stad wordt Natuurinclusief aangelegd en Beheerd
- Principe 4 Aan groen werken we samen

De Groenvisie is ook aanleiding om financiering te organiseren om nieuw groen aan te leggen of de kwaliteit van bestaand groen te verbeteren. Deze visie wil ook bewoners, bedrijven en organisaties uitnodigen, aanzetten en inspireren om samen met de gemeente mee te werken aan de opgave. De principes zijn niet allemaal meteen overal toe te passen. Vaak vergt het nog een hele verandering waar de gemeente stapsgewijs aan gaat werken.

Elke 5 jaar zal een uitvoeringsprogramma op basis van de Groenvisie opgesteld worden. Daarin staat concreet wat we gaan doen om de ambities uit de Groenvisie te realiseren.

De Groenvisie is één van de bouwstenen voor de Amsterdamse Omgevingsvisie (zie hiervoor) en input voor de regionale Verstedelijkingsstrategie.

Belang van het groen

Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van Amsterdammers. Het draagt bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen en goed te gebruiken. En het draagt bij aan een grotere biodiversiteit. Dit betekent dat groen de stad beter maakt: een prettiger plek om te leven, gezonder, socialer, ecologisch sterker en duurzamer. Daarom maakt de

gemeente een stad waar steeds meer natuurlijke elementen te ervaren zijn. Een stad waar voldoende groen is voor iedereen. Een stad met groen dat aan zoveel mogelijk opgaven bijdraagt.

Visie op een groene stad

Er wordt ingezet op een sterke stedelijke groene structuur. Daarbij wordt steeds gekeken of de inrichting past bij de opgaven en of men het goed kan onderhouden en beheren. Dat leidt tot een groener beeld in de stad op plekken waar dat nodig is, zowel in de publieke als private ruimte. En dat leidt tot een hogere waardering voor de publieke ruimte in gebieden, die nu al redelijk groen zijn. Amsterdam zal nog meer als groene stad worden ervaren in 2050. Dat begint bij de gebouwen en eindigt in het landschap rond de stad. Die groene structuur wordt steeds verder ontwikkeld zowel in de publieke als in de private buitenruimte. Voortbouwend op wat waardevol is, en uitbouwend waar mogelijk met behoud van de groene kwaliteit van Amsterdam. Er wordt nieuw groen gerealiseerd op daken en gevels, langs straten, op pleinen, en er worden nieuwe stadsparken en een stadsbos gerealiseerd. Men zorgt ervoor dat het bestaande groen aantrekkelijker wordt voor meer mensen en dieren, door daar de waarde voor natuur, gezondheid, sociaal welzijn en klimaatadaptatie te vergroten. Dat wordt bereikt door in binnentuinen tegels weg te halen, door in stadsparken het eigen karakter te versterken, door groene gebieden zoals volkstuinparken toegankelijker te maken, en door landschapsparken te ontwikkelen in het landschap direct om de stad.

Conclusie

Zoals in de Groenvisie beschreven houdt Amsterdam het landschap om de stad groen en open. Woningen, bedrijven en kantoren worden in de bestaande stad gebouwd. In het stedelijk gebied is daarom altijd een afweging van verschillende belangen aan de orde. In dit geval gaat het om het belang, om woningen te behouden en het belang om groen te behouden en te verbeteren/uit te breiden. Met het vaststellen van het SP (zie verderop) heeft de gemeente op de onderhavige locatie gekozen voor woningbouw. Door het project wordt een aantal bomen en bosschages verwijderd. Het gaat hierbij om gewoon buurtgroen. De kwaliteit van dat groen is matig. Het verlies aan groen wordt echter gecompenseerd door het terug planten van nieuwe grote bomen van goede kwaliteit. Ook wordt voorzien in een groen sedumdak. Hierdoor wordt voldaan aan de groenvisie.

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 de nieuwbouw van maximaal 22 woningen. 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 is de insteek om met dit project alleen huurwoningen in het middensegment te realiseren.

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 middeldure 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 middeldure huursegment. Het college zet bij gebiedsontwikkeling in op een substantieel deel middeldure huurwoningen. De ambitie is:

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

Ontwikkelbuurten zijn nog nauwelijks vertegenwoordigd in de planvoorraad. Er zijn mogelijkheden voor meer middeldure 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 maximaal 22 woningen in het middensegment 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.

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:

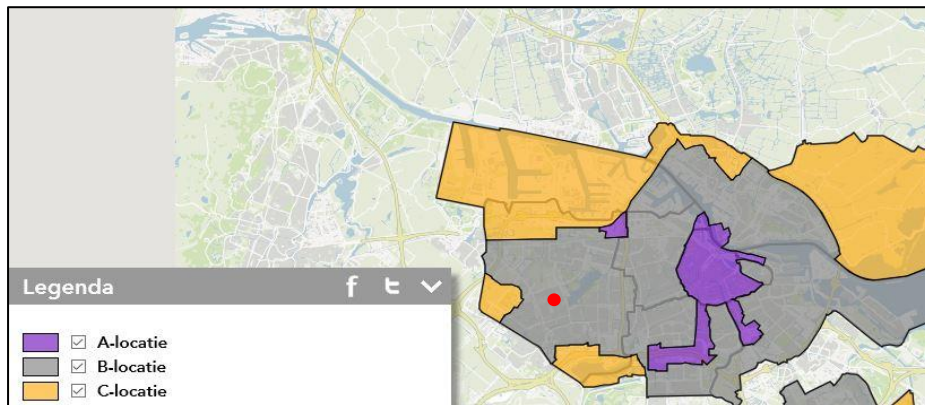
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest 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 minimumnorm te hanteren. Deze zijn als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - Bij woningen tot 30 m² BVP, 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.
 - Woningen tussen 30 m² en 60 m² BVO, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - Woningen boven de 60 m² BVO, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

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 huurwoningen in het middensegment 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.

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.

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

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.

De nieuwbouw voorziet in een groen sedumdak. 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.

Stedenbouwkundig Plan 'Groenehuyzen, Blomwijckerpad'

Naar aanleiding van de voorgenomen herontwikkeling van de projectlocatie en de nabijgelegen locaties 'Groenehuyzen' en 'Hoekenes' 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 en zullen vervolgens de 2 deellocaties van het onderhavige project aan de Blomwijckerdreef ontwikkeld worden.

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



Afbeelding: plankaart Stedenbouwkundig Plan Groenehuizen/Blomwijckepad, projectlocatie rood omcirkeld.

Op de plankaart van het SP is het maximum bouwvlak en de rooilijn gedefinieerd. De minimale afstand tot de bestaande bebouwing ten westen bedraagt 15 meter. De entreezijde bevindt zich aan de noordzijde. De bouwhoogte bedraagt maximaal 14 meter. Het huidige transformatorhuis aan het Beek en Hoff wordt verplaatst naar een nieuw locatie ten oosten.

Programma

Het totale vastgestelde plangebied Groenehuizen bestaat, naast de garageboxenlocatie aan het Blomwijckepad, ook uit nieuwbouw Groenehuizen waar detailhandel en maatschappelijk vastgoed wordt gerealiseerd (maximaal 1.300 m² bvo maatschappelijk en commerciële plintfuncties, waaronder horeca, kantoor, detailhandel en maatschappelijke functies, zoals een buurthuis). Groenehuizen maakt geen onderdeel uit van deze aanvraag.

De huidige garageboxen ('Braak en Bosch' en 'Beek en Hoff') verdwijnen en keren niet terug in het nieuwe plan.

Op de locatie Groenehuizen, Braak en Bosch en Beek en Hoff zullen in totaal 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. Het groen op de locatie wordt door de toenemende bouwmassa beperkt. Conform de afsprakenbrief tussen initiatiefnemer en gemeente zullen de huidige bomen gekapt worden en er zullen nieuwe bomen terug geplant worden door de Gemeente Amsterdam.

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.

De opslag van het afval dient op eigen terrein plaats te vinden, niet in de openbare ruimte. Er zal voor de plaatsing van de nieuwe ondergrondse afvalcontainers een locatie moeten worden gezocht waarbij geen conflict ontstaat met de bomen.

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).

Het nu voorliggende bouwplan past binnen de kaders van het SP. Er wordt voldaan aan de bouwregels, het programma en de te kappen bomen worden door de gemeente gecompenseerd en terug geplant.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

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 7 garageboxen aanwezig. In de toekomstige situatie zijn er maximaal 22 woningen voorzien die tot het middeldure huursegment zullen behoren. Door de 22 woningen zal de verkeersgeneratie van de locatie op basis van de kencijfers van het CROW met rond 64 motorvoertuigen (mvt's) per etmaal toenemen. Dat is gemiddeld 2,6 mvt's per uur. Deze toename is gering en kan zonder problemen op de bestaande wegen in de omgeving veilig afgewikkeld worden.

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 parkeerplaatsen voor bezoekers. Hiervoor geldt een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woning.

De projecten aan het Braak en Bosch en Beek en Hoff bestaan in totaal uit de toevoeging van 44 woningen, 22 woningen per deellocatie. In de huidige situatie is er geen parkeerbehoefte. Er worden in totaal 16 garageboxen gesloopt. In de afsprakenbrief met de gemeente is overeengekomen, dat deze parkeerplaatsen niet gecompenseerd moeten worden. De toename van de parkeerbehoefte door bezoekersparkeren van de nieuwe woningen bedraagt voor beide locaties rond 5 parkeerplaatsen ($0,1 \times 44 = 4,4$). De extra parkeerbehoefte is zeer gering en kan in de openbare ruimte worden opgelost. De parkeerdruk is nog niet zo hoog in het gebied. Zo waren er bij de avondtelling in 2019 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 onderhavige project en een parkeerbehoefte van 144 parkeerplaatsen voor het project Groenehuyzen zal de parkeerdruk in de hele buurt onder 90% blijven. Dat wordt aanvaardbaar geacht. Het project zal zodoende niet zorgen voor een te hoge parkeerdruk of parkeeroverlast.

De nieuwe adressen worden in de toekomst uitgesloten van parkeervergunningen. In dit deel van Osdorp bestaat nu nog geen fiscaal parkeerregime. Momenteel wordt door de Gemeente onderzocht of het gewenst is om een betaald auto parkeren regime in de Openbare Ruimte te introduceren in het onderhavige gebied. Mocht er 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

Op de begane grond van de nieuwbouw wordt een collectieve fietsenstalling gerealiseerd. Daarnaast komen er ook individuele fietsbergingen. Uitgangspunt is dat voldoende fietsplekken gerealiseerd worden, conform het beleid van Amsterdam.

Voor de huurwoningen zijn er 3 fietsparkeerplekken per woning nodig. Per deellocatie komt dit neer op een totaal van 66 fietsparkeerplekken. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn. Wat per deellocatie neerkomt op 11 bezoekersfietsparkeerplaatsen.

Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein als richtlijn, oftewel 3 scooterparkeerplaatsen per deellocatie. Deze zijn optioneel en niet verplicht.

De bouwplannen voorziet in een collectieve fietsenberging op de begane grond en in individuele fietsbergingen. Uitgangspunt is dat wordt voorzien in voldoende fietsplekken binnen het gebouw.

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 22 woningen, 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

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 geluidszones van de stedelijke wegen Hoekenes, de Osdorper Ban en de L. van Sonsbeeckstraat. De projectlocatie is wel gelegen buiten de geluidszones van spoorwegen en (gezoneerde) industrieterreinen.

Door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Uit de onderzoeken is gebleken, dat ter plaatse van de projectlocatie bij alle wegen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor geen van de woningen zijn hogere waarden nodig. Alle woningen beschikken over een of meer geluidsluwe gevels.

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.

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. Daarom is in oktober 2021 door onderzoeksbureau RSK een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Uit het onderzoek is het volgende gebleken:

Grond

In de onderzochte grond zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten gemeten met de parameters waarop is geanalyseerd: zware metalen, PAK en/of PCB. In de onderzochte grond is geen asbest aangetroffen (fractie > 20 mm) dan wel aangetoond (fractie < 20 mm) in een noemenswaardig gehalte. De grond op de locatie kan als niet verontreinigd met asbest worden beschouwd. De aangetoonde gehalten aan lood zijn ruim onder de grenswaarde (370 mg/kg ds. voor 'wonen met tuin' of 'plaatsen waar kinderen spelen'. In de onderzochte grond zijn geen sterk verhoogd gehalten met PFAS aangetoond. De grond ter plaatse van de garageboxen is ten dele (op basis van het landelijk beleidskader) niet toepasbaar. Conform het gemeentelijke beleid van Amsterdam is de grond echter wel toepasbaar, deels als klasse 'Wonen' en deels (vrij) toepasbaar. Op basis van de overige parameters waarop is geanalyseerd komt de onderzochte grond in aanmerking voor hergebruik: als klasse 'Industrie' of beter.

Grondwater

Tijdens eerder verricht onderzoek op de locatie zijn in het grondwater maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond met de parameters waarop is geanalyseerd. In het grondwater ter plaatse van de bestaande peilbuis 'PbB' zijn licht verhoogde gehalten aan PFOS en PFOA aangetoond. Het gehalte aan PFOA in het grondwater overschrijdt de INEV bij gewasconsumptie. Aangezien vooralsnog geen voornemen bestaat dat ter plaatse gewasconsumptie zal plaatsvinden wordt aanvullend/nader onderzoek naar PFOA in het grondwater vooralsnog niet zinvol en noodzakelijk geacht.

Voor het lozen op zowel een aangewezen als een niet-aangewezen oppervlaktewater wordt de lozingseis voor onopgeloste bestanddelen overschreden. Voor het lozen op zowel een schoonwaterriool als vuilwaterriool wordt de lozingseis voor onopgeloste bestanddelen en/of ijzer overschreden.

Advies Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Op 1 april 2022 heeft de omgevingsdienst het hiervoor beschreven onderzoek beoordeeld en hierover geadviseerd. Er wordt geconcludeerd dat er vermoedelijk geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De bodemkwaliteit van het onderzochte deel van het terrein voldoet aan de norm voor blijvende geschiktheid voor het beoogde gebruik als wonen zonder tuin.

De bodemkwaliteit op de locatie is echter nog onvoldoende onderzocht om een definitieve uitspraak te kunnen doen of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt is voor de beoogde functie.

Geadviseerd wordt om aanvullend onderzoek naar het grondwater en de grond onder de huidige bebouwing (garageboxen en een transformatorhuisje) uit te laten voeren.

Aanvullend bodemonderzoek

Naar aanleiding van het advies van de Omgevingsdienst is in mei 2022 aanvullend onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). Uit de resultaten blijkt dat in zowel de grond als het grondwater geen verontreinigingen zijn aangetroffen. De lichte verontreinigingen met PAK en PCB's zoals aangetroffen bij het voormalige rapport buiten de bebouwing in de bovengrond is onder de bebouwing dus niet aanwezig.

Conclusie

Gelet op de uitkomsten van het bodemonderzoek kan geconcludeerd worden dat de milieuhygiënische kwaliteit van de grond geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid 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).

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.

Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains tot 1,8 m onder maaiveld) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar de gevolgen voor het grondwater is daarom niet nodig.

Waterberging

De projectlocatie is momenteel bebouwd met een oppervlak van rond 160 m². Door de nieuwbouw neemt dat met rond 450 m² toe. Er zal geen water worden gedempt. Daarnaast voorziet de nieuwbouw in een groen dak (sedumdak). De toename aan verharding is hierdoor beperkt, zodat compensatie niet aan de orde is.

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.

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. water robuust 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.

Er zal voldaan worden aan de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam. In dit project wordt dan ook voorzien in extra waterberging op het dak door toepassing van een sedumdak.

Ook de inrichting van de openbare ruimte en grondwatermaatregelen kunnen bijdragen. Deze maatregelen worden nog nader uitgewerkt in het kader van het nog op te stellen bouwplan voor de nieuwbouw. De toe te passen oplossingen zijn mede afhankelijk van hoe de waterafvoer in het gebied nu al is geregeld. Hierover vindt in de volgende fase overleg plaats tussen Waternet en de initiatiefnemer.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. Ook de nog op te stellen bouwplannen voor dit project zullen dus aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst. Dit is onderdeel van de latere bouwplantoetsing en geen onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing. Vooruitlopend is in een notitie van VIAC (zie bijlage 4) aangetoond dat met toepassing van retentiedaken aan de hemelwaterverordening kan worden voldaan.

Er zijn twee mogelijkheden die bouwplanuitwerking toegepast kunnen worden, namelijk:

1. Run-off control

Er kan een Run-Off control op de hemelwaterafvoeren geplaatst worden. Deze schijf kan ingesteld worden op een bepaalde afvoercapaciteit. De bovenkant is open en dient als nood overstort mocht de afvoer onverhoopt verstopt raken. Hierdoor kan het dak met een 60mm bui volledig onderwater komen te staan. Na max 60 uur zal het dak dan weer volledig leeg zijn en kan er een volgende bui tijdelijk geborgen worden. In de bijlage bij de notitie van VIAC is een weergave van deze optie opgenomen.

2. Retentiekragen

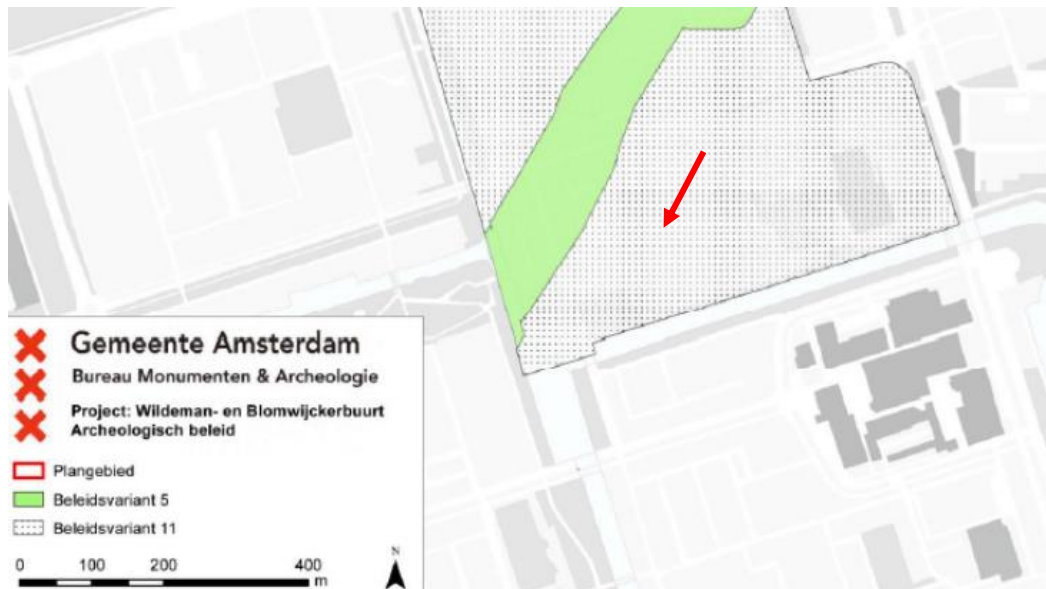
Door het aanbrengen van een laag grind en RSX 65 retentiekragen met filtervliezen ontstaat ook de gewenste waterbuffering. Op de retentiekragen komt vervolgens een sedumdak. Onder het sedumdak zou dan 60mm regenwater tijdelijk gebufferd kunnen worden.

Het project bevindt zich nu nog in de ontwerpfase. De bovengenoemde twee opties zullen gecombineerd worden met de aanleg van een sedumdak. De nadere uitwerking volgt nog maar in ieder geval zal hiermee voldaan worden aan de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is ook een archeologische quickscan uitgevoerd. De projectlocatie ligt in het gebied dat is aangeduid als “Beleidsvariant 11” (zie volgende afbeelding). Het gaat hierbij om een gebied met een lage verwachting. Aanvullend onderzoek is niet nodig.



Afbeelding: archeologische verwachting (projectlocatie rode pijl)

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.

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 NieuwWest (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd.

Als gevolg van het project zullen de bestaande garageboxen aan de Beek en Hoff 2 t/m 9 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:

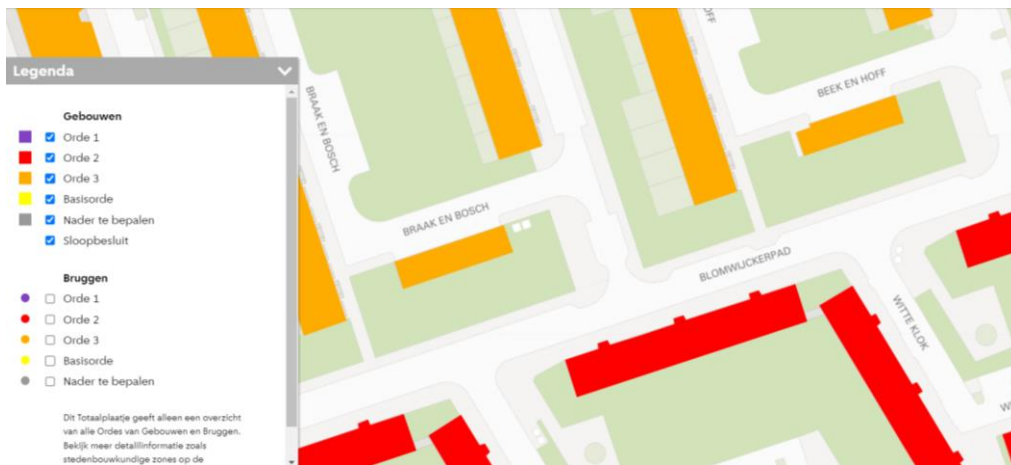
- In principe van oorsprong voorkomende verkavelingstypologieën.
- Geen gesloten bouwblokken.
- Verder zijn alle typologieën van open verkaveling toegestaan (U-blokken, willekeurig opengewerkte bouwblokken, AUP Buitenveldert verkavelingen en verkavelingen, waarbij het ontbreken van hoven wordt gecompenseerd 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 aan alle richtlijnen voor nieuwbouw. De bestaande bebouwing op de projectlocatie is in de Nota Cultuurhistorie 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 zijn de bestaande garageboxen aangemerkt als bebouwing van orde 3. 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 voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 4.2.1).

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 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.

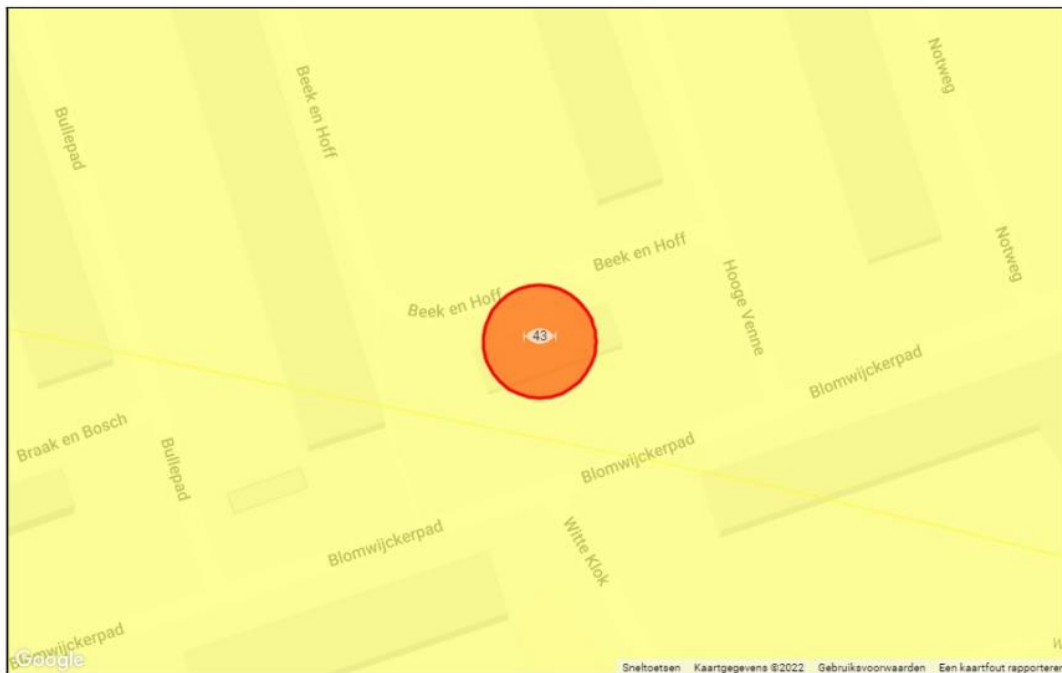
Vogelaantrekkende functies

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.

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 woningbouw mogelijkheden 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 ertoe 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 Handhavingstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

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

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige

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

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} contour en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(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 Wet geluidhinder volgt, dat vanwege het verkeer in de omgeving overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen zal er geen sprake zijn 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 zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

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

- Externe veiligheid

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

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

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

- Op de projectlocatie worden 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 en stikstofdepositie

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.

Soorten

Onderzoeksbureau Els & Linde heeft in oktober 2021 een quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlagen 5). Uit de quick scan blijkt dat op de planlocatie de aanwezigheid van gierzwaluw, huismus en vleermuizen op voorhand uitgesloten kan worden. De garageboxen bieden onvoldoende mogelijkheid voor deze soorten om het complex binnen te dringen en zich er te vestigen. Dit komt door de platte daken en de afwezigheid van gaten en kieren in de muren. Er zijn geen openingen in de bebouwing waargenomen. Een afdoend onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Tijdens de quick scan ecologie is ook gelet op eventueel aanwezige begroeiing (zie bijlage 6). Deze is gecontroleerd op eventueel aanwezige beschermde of bijzondere soorten. Die waren niet aanwezig. In het rapport is gesteld dat er een kans is op algemeen voorkomende broedvogels.

Aanvullend is in maart 2022 door de gemeente ecooloog een quickscan uitgevoerd ten behoeve van de te kappen bomen (zie bijlage 7). Ook hieruit is gebleken, dat de voorgenomen werkzaamheden geen negatief effect hebben op beschermde soorten. De kapvergunning is inmiddels verleend.

Bij het uitvoeren van de kapwerkzaamheden kunnen vogels in de boom broeden. Hierop is een broedvogelcontrole maximaal 3 dagen voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk.

Natuurgebieden

De planlocatie ligt op ongeveer 500 meter van het Natuurnetwerk Nederland. Gelet op de aard en de omvang van de geplande werkzaamheden, wordt echter geen effect verwacht. De planlocatie ligt aan de Beek en Hoff 2 t/m 9 in de bebouwde kom van Amsterdam. De planlocatie wordt omsloten door wegen, en woonbebouwing. De planlocatie ligt op ruim 8 km van het Natura 2000-gebied 'Polder-westzaan'. De overige Natura 2000 gebieden liggen op meer dan 10 km afstand van de planlocatie.

Door Els & Linde is in februari 2022 voor het hele projectgebied een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (zie bijlage 8). Uit de berekeningen blijkt dat in de bouw- en in de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

5.10. Behoeft

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is 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 met 22 woningen is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De nieuwe woningen leveren een bijdrage aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam. Het betreft bovendien betaalbare woningen in het middeldure huursegment, waaraan een tekort bestaat in de stad. 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.

5.11. Milieueffectrapportage

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 voorziet in de realisatie van een woongebouw met 22 appartementen. Woningen zijn in het huidige bestemmingsplan op grond van de aanwezige woonbestemming reeds toegestaan (slechts een klein deel valt binnen de groenbestemming, waar geen woningen zijn toegestaan), maar het toegestane bouwvolume is duidelijk kleiner dan nu wordt voorzien. Het aantal bouwlagen neemt toe van 1 bouwlaag naar 4 bouwlagen. Vanwege de beperkte omvang van het project, de ligging in een hoogstedelijk gebied en de reeds aanwezige planologische mogelijkheden (woonbestemming), is hier geen sprake van stedelijk ontwikkelingsproject gezien. Uit het voorafgaande is gebleken dat het project geen relevant negatief effect heeft op het milieu en de omgeving. Er zal daarom geen sprake zijn van een aanleiding voor het uitvoeren van een MER. Ook het opstellen van een aanmeldnotitie MER is niet nodig.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door initiatiefnemers.

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. In de afsprakenbrief met initiatiefnemer en gemeente worden een aantal zaken vastgelegd, waaronder ook het kostenverhaal bij eventuele planschadeclaims.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bewoners, omwonenden en belangstellenden

De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen voor het gebied. Participatie heeft plaatsgevonden in het kader van het Stedenbouwkundig plan. De buurt wordt verder geïnformeerd door de Vernieuwingskrant van gemeente. Ook wordt de gemeentelijke projectsite regelmatig geüpdatet.

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.

P.M.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Woningcorporatie Eigen Haard 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 Blomwijckebuurt. 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.

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 'Wonen' worden nieuwe woningen gerealiseerd binnen de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming is wonen niet toegestaan. Voor de omliggende bebouwing komen de gevels van de nieuwbouw enigszins dichterbij dan de bestaande bebouwing. Aan de noordzijde komt de gevel met circa 2 meter dichterbij, op het oosten met circa 13 meter en aan de zuidzijde 8 meter dichterbij de bestaande bebouwing komt. De bebouwing komt niet dichterbij de bebouwing ten westen.
2. Overschrijden maximum bouwhoogte: Het bouwplan heeft een hogere bouwhoogte dan het huidige bestemmingsplan toelaat. De overschrijding van het bestemmingsplan bedraagt maximaal 11 meter.

De nieuwbouw wordt in dezelfde opzet gebouwd 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 dan nu planologisch mogelijk (daadwerkelijk bevinden zich hier garageboxen en een transformatorhuisje). 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 bouw- en bestemmingsgrenzen overschreden, zodat een deel van de nieuwbouw binnen de bestemming 'Groen' terecht komt en wordt er hoger gebouwd.

Het bouwvolume past goed in de omgeving, zowel qua vormgeving als bouwhoogte. De afstand tot bebouwing blijft met minimaal 15-20 meter zodanig, dat de situatie aanvaardbaar wordt geacht. Alleen de afstand tot de woningen aan de Hooge Venne is met circa 12 meter geringer. Betreffende gevel heeft echter nauwelijks ramen, zodat het effect op uitzicht en bezonning van deze woningen minimaal is.

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.