

Ruimtelijke onderbouwing

Thomas á Kempislocatie – Slotermeer



Versie: Definitief 3, na indiening
Datum: 7 juni 2024

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Locatie	2
1.3.	Geldende planologische regelingen	2
1.4.	Leeswijzer	5
2.	Projectbeschrijving	6
2.1.	Bestaande situatie	6
2.2.	Nieuwbouw Thomas à Kempislocatie	10
2.2.1.	Investeringsnota Thomas à Kempislocatie	10
2.2.2.	Bouwplan	13
2.3.	Afwijking bestemmingsplan	15
3.	Beleidskaders	16
3.1.	Rijksbeleid	16
3.1.1.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	16
3.1.2.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	16
3.2.	Provinciaal en regionaal beleid	16
3.2.1.	Omgevingsvisie NH2050	16
3.2.2.	Omgevingsverordening NH2020	17
3.2.3.	Metropoolregio Amsterdam	20
3.3.	Gemeentelijk beleid	21
3.3.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen	21
3.3.2.	Amsterdamse Woonagenda 2025	23
3.3.3.	Nota Parkeernormen Auto	24
3.3.4.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	25
3.3.5.	Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West	26
3.3.6.	Groenvisie Amsterdam 2020-2050	26
3.3.7.	Agenda Duurzaamheid	27
3.4.	Conclusie	30
4.	Omgevingsaspecten	31
4.1.	Verkeer en parkeren	31
4.2.	Behoefte	34
4.3.	Bodem	34

4.4.	Water	36
4.5.	Geluid.....	38
4.6.	Luchtkwaliteit	39
4.7.	Externe veiligheid	40
4.8.	Luchthavenindelingbesluit (LIB).....	40
4.9.	Windhinder	47
4.10.	Archeologie en cultuurhistorie	49
4.11.	Ecologie.....	51
4.12.	Stikstof	53
4.13.	Milieuzonering	53
4.14.	Milieu effect rapportage	53
5.	Haalbaarheid.....	54
5.1.	Economische haalbaarheid.....	54
5.2.	Maatschappelijke haalbaarheid.....	54
6.	Conclusie.....	55
7.	Bijlagen	56

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Stadgenoot en de Gemeente Amsterdam hebben de ambitie om de leefbaarheid in de Rousseaubuurt te verbeteren door te zorgen voor meer differentiatie in het woningaanbod en om daar waar dat mogelijk is te verdichten. Het vernieuwen van de buurt zal stapsgewijs plaatsvinden. Op de hoek van de Burgemeester Röellstraat en het water langs de Thomas à Kempisstraat (tegenover de Kierkegaardstraat) zien de gemeente en Stadgenoot kansen voor een nieuw gebouw met 85 sociale huurwoningen.

Ten behoeve van de herontwikkeling is op 14 september 2022 door de gemeenteraad van Amsterdam een Investeringsnota vastgesteld die uitgaat van sloop van het bestaande maatschappelijke gebouw en realisatie van een nieuw woongebouw met hoogteaccent.



Afbeelding: sfeerimpressie Thomas à Kempislocatie, bron: google maps

Het vernieuwingsplan past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Sloterveer 2018 (vastgesteld op 13 juli 2022). Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk. Het voorliggende document is de hierbij horende goede ruimtelijke onderbouwing.

1.2. Locatie

De Thomas à Kempislocatie maakt deel uit van de Rousseaubuurt en ligt in stadsdeel Nieuw West in de wijk Slotermeer te Amsterdam. De projectlocatie wordt begrensd door:

- de Burgemeester Röellstraat in het noorden;
- de Kierkegaardstraat in het oosten;
- de Descartesstraat in het zuiden; en
- de Eendrachtsparkstrook in het westen.



Afbeelding: projectlocatie en ligging in de omgeving (oranje omkaderd), bron: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl>

1.3. Geldende planologische regelingen

Ter plaatse van de onderhavige projectlocatie gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. Bestemmingsplan Slotermeer 2018, vastgesteld op 13 juli 2022 en geheel in werking getreden
2. Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders, vastgesteld op 7 oktober 2021 en geheel in werking getreden
3. Aanpassing geluidzones Westpoort en Hoogtij, vastgesteld op 2 maart 2015 en onherroepelijk
4. Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', vastgesteld op 18 september 2019 en onherroepelijk
5. Paraplubestemmingsplan Darkstores, vastgesteld op 10 mei 2023
6. Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters, vastgesteld op 16 februari 2022 door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
7. Voorbereidingsbesluit Partiële herziening Drijvende bouwwerken, vastgesteld op 28 juni 2023

8. Voorbereidingsbesluit Datacenters, vastgesteld op 8 november 2023
9. TAM-Voorbereidingsbesluit Bodem Amsterdam, vastgesteld op 9 november 2023
10. TAM-Voorbereidingsbesluit staalslakken en grondstabiliteit Amsterdam, vastgesteld op 9 november 2023

Ad.1 Bestemmingsplan Slotermeer 2018



Afbeelding: uitsnede t.h.v. projectlocatie (rood), bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Ter plaatse gelden de enkelbestemmingen Groen – 2, Maatschappelijk – 2 en Verkeer – 2. Het betreft een conserverend bestemmingsplan waarbij de bestaande situatie gedetailleerd is vastgesteld.

De voor Groen-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, extensief dagrecreatief gebruik, openbare ruimte, waterlopen en -partijen, scootsafes en bijbehorende voorzieningen, zoals voet- en fietspaden, straatmeubilair, speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen. Gebouwen zijn op deze locatie niet toegestaan. De maximum bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bedraagt 5 meter.

De gronden met de bestemming Maatschappelijk – 2 zijn aangewezen voor zorg- en welzijnsvoorzieningen, culturele voorzieningen, ondergeschikte horeca en overige voorzieningen

ten behoeve van de bestemming, zoals tuinen, erven, speelplaatsen en parkeervoorzieningen. De maximum bouwhoogte van gebouwen bedraagt respectievelijk 5 en 7 meter.

De gronden met de bestemming Verkeer – 2 zijn aangewezen voor verkeersareaal, openbare ruimte, ongebouwde parkeervoorzieningen, fiets-, speel-, groen-, en nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. De maximum bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bedraagt 10 meter.

Behalve de enkelbestemmingen geldt voor de noordwestpunt van de locatie tevens de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. De voor 'Waarde – Archeologie 2' aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor doeleinden ter bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Het is verboden zonder omgevingsvergunning werken of werkzaamheden uit te voeren dieper dan 2 meter onder maaiveld. Een omgevingsvergunning kan worden verkregen als wordt aangetoond dat de werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

Het verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden met een kleiner oppervlakte van 500 m² of een kleinere diepte dan 1,5 meter onder maaiveld.

Over de hele projectlocatie ligt een 'Geluidzone – Industrie' vanwege Industrierrein Westpoort. Deze gronden zijn mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting van industrierrein Westpoort op geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige bebouwing binnen deze zone mag slechts worden opgericht als de geluidsbelasting vanwege industrierrein Westpoort op de gevels van dit gebouw niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of de verkregen hogere waarde.

Ad.2 Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Het paraplubestemmingsplan grondwaterneutrale kelders bevat regels ten aanzien van kelderbouw in Amsterdam. Het projectgebied valt binnen de gebiedsaanduiding 'zone – 2'. Binnen deze zone is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten. Afwijken is mogelijk met een omgevingsvergunning mits de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Onderhavig project voorziet niet in een kelder.

Ad 3. Aanpassing geluidzone Westpoort en Hoogtij

Dit bestemmingsplan legt de aangepaste geluidzone en het gezoneerde industrierrein Westpoort en Hoogtij vast. Het bestemmingsplan regelt verder waar bedrijven die veel lawaai maken, de zogenaamde grote lawaaimakers, zich mogen vestigen. De projectlocatie ligt binnen de geluidzone zodat voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen akoestisch onderzoek nodig is ter bepaling van de geluidbelasting vanwege het industrierrein.

Overige plannen en besluiten

Gezien de strekking van onderhavige aanvraag zijn de overige plannen en besluiten niet relevant voor dit project en worden daarom verder buiten beschouwing gelaten.

1.4. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van het project, de afwijkingen van het bestemmingsplan en de te volgen procedure. Dan volgt de uiteenzetting van de relevante beleidskaders van het rijk, de provincie, regio en de gemeente Amsterdam. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna en archeologie.

Hoofdstuk 5 gaat over de haalbaarheid van het project, zowel economisch als maatschappelijk. Tenslotte volgt in hoofdstuk 6 de conclusie.

2. Projectbeschrijving

2.1. Bestaande situatie

De Thomas à Kempislocatie ligt in de Rousseaubuurt en maakt onderdeel uit van de opgave zoals geformuleerd in de Principenota Geuzenveld – Slotermeer (2019). Deze wijken, in het westen van Amsterdam, zijn eind jaren 50 – begin jaren 60 gebouwd volgens de algemene kenmerken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)¹. Kenmerkend voor de tuinsteden is de scheiding van verkeerssoorten, functiescheiding en een open verkaveling.

De hoofdstructuur bestaat uit een hiërarchisch, samenhangend stelsel van groen, water en wegen.

De algemene AUP kenmerken:

Structuur

- Open, repeterende, ritmische verkaveling
- Optimale situering op de zon en overheersende windrichting

Groen

- Hiërarchische opbouw:
tuin - straatgroen - plantsoen - park
- Ontspanning en recreatie voor alle leeftijdsgroepen
- Buffer voor geluid en inkijk

Indeling

- Hoogbouw aan de randen
- Wonen haaks op doorgaande (hoofd)wegen
- Gericht op voetganger en fietser;
auto gebruik is nog niet in zwang
- Veilige routes voor voetgangers



Afbeelding: overzicht kenmerken AUP

De projectlocatie ligt in de noordwesthoek van de Rousseaubuurt, die ligt ingeklemd tussen de wijkwegen De Savornin Lohmanstraat (zuidkant) en de Burgemeester van Leeuwenlaan (oostkant). Aan de noordkant ligt de stadslaan Burgemeester Röellstraat.

De bebouwing langs de Burgemeester Röellstraat kenmerkt zich door een opengewerkte verkaveling met middenhoogbouw, waarvan de koppen van de bebouwing gericht zijn op deze straat.

¹ Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam, dat in 1934 tot stand kwam, in 1935 aangenomen werd door de gemeenteraad en in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht werd. Na de Tweede wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreidingen naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000 (bron: Wikipedia).



Afbeelding: bebouwing langs Burg. Röellstraat direct grenzend aan projectlocatie, bron: google maps

De westzijde van de Rousseaubuurt, waar ook de projectlocatie ligt, grenst aan de parkstrook van het Eendrachtspark. Aan deze strook, ten zuiden van de projectlocatie, staan laagbouwwoningen.



Afbeelding: laagbouw Thomas à Kempisstraat, grenzend aan de parkstrook van het Eendrachtspark, bron: google maps

De parkstrook en de watergang vormen een ecologische verbinding tussen het Eendrachtspark en het Sloterpark. Het groen ten oosten van de watergang is onderdeel van de hoofdgroenstructuur, aan de zijde van de Rousseaubuurt/projectlocatie is dit niet het geval. Aan beide zijden van het water ligt een wandelpad in de parkstrook. Het grasveld op de te ontwikkelen kavel doet nu dienst als trapveldje.

Ten zuidoosten van de projectlocatie ligt de Descartesstraat. Aan de noordkant van deze straat staan rijwoningen van 1 bouwlaag met kap, respectievelijk 3 en 6 meter hoog.



Afbeelding: Bebouwing Kierkegaardstraat – Descartesstraat, ter hoogte van projectlocatie, bron: google maps

De bebouwing aan de zuidkant van Descartesstraat is gesloopt voor de nieuwbouw van woningen met een bouwhoogte van maximaal 14 meter.



Afbeelding: Bovenaanzicht projectlocatie (rood) en omliggende bebouwing, bron google maps

Aan de zuidkant van de projectlocatie, op de hoek van de Descartesstraat en de Thomas à Kempisstraat staat een gebouw met maatschappelijke functie. De entree van het gebouw heeft een bouwhoogte van maximaal 7 meter. De rest van het gebouw, dat doorloopt tot de Kierkegaardstraat, is 5 meter hoog.



Afbeelding: Bebouwing Thomas à Kempisstraat aan de zuidkant van de projectlocatie, bron: google maps

De locatie is goed bereikbaar per fiets en auto. De A5, de A10 en de Haarlemmerweg liggen vlakbij. De halte van tramlijn 13 bevindt zich op de kruising van de Burgemeester Röellstraat en de Burgemeester van Leeuwenlaan, op een afstand van ongeveer 200 meter. Deze tram rijdt in 5 minuten naar het metrostation Jan van Galenstraat. De tram rijdt 8 keer per uur en eindigt bij het Centraal Station.

2.2. Nieuwbouw Thomas à Kempislocatie

De nieuwbouw op de Thomas à Kempislocatie maakt onderdeel uit van de opgave zoals geformuleerd in de Principenota Geuzenveld-Slotermeer (2019). De opgave voor Geuzenveld-Slotermeer is om met respect voor de cultuurhistorische waarde van het gebied de woningen en de woonomgeving te verbeteren en vernieuwen. Tegelijkertijd biedt deze vernieuwing kans om woningen bij te bouwen en de woningvoorraad in de buurt te differentiëren, een andere opgave van de gehele stad Amsterdam. De locatie, langs de hoofd groenstuctuur en op het kruispunt van de Thomas à Kempisstraat met de Burgemeester Röellstraat is in De Principenota Geuzeveld-Slotermeer 2019 aangewezen voor het bouwen van een hoogteaccent. In de investeringsnota Thomas à Kempislocatie zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgelegd voor de bouw van het hoogteaccent. Het plan is gemaakt in nauw overleg met de corporatie Stadgenoot.

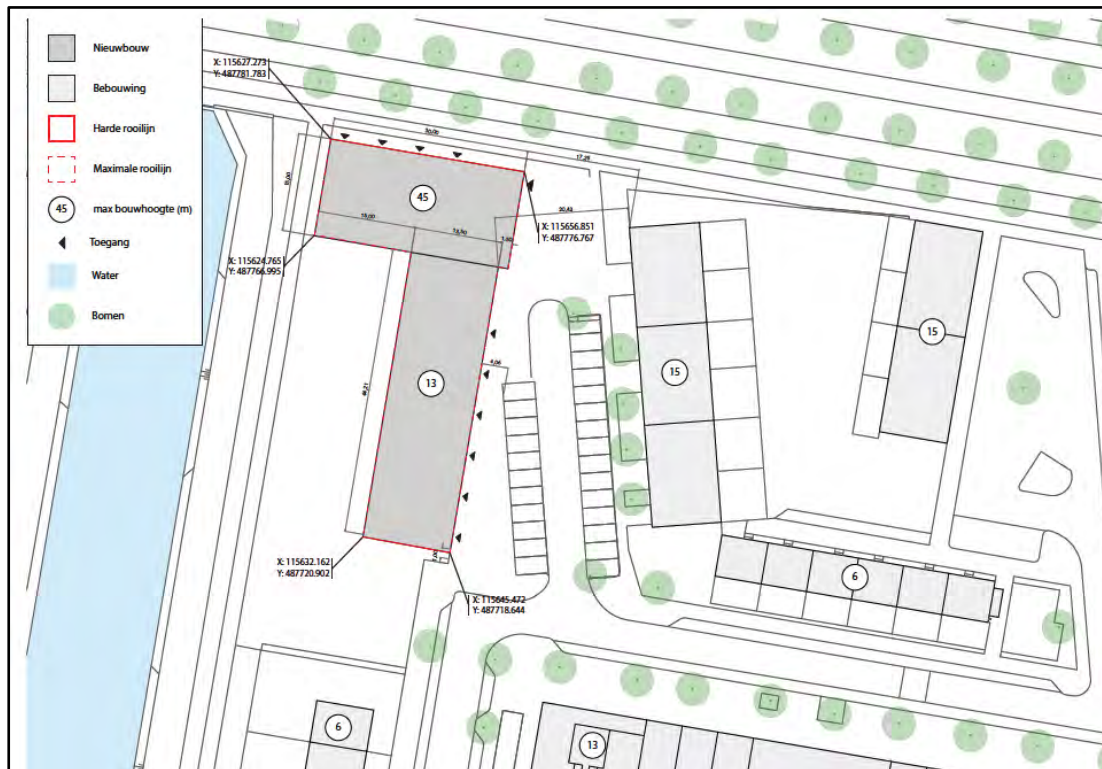
2.2.1. Investeringsnota Thomas à Kempislocatie

De investeringsnota is op 14 september 2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In het nieuwe ontwerp van de Thomas à Kempislocatie ligt de nadruk op een goede invoeging van de nieuwbouw in de directe bebouwde omgeving, de herkenbaarheid van de buurt als eenheid en het behoud van de tuinstedelijke kenmerken van de buurt. Daarnaast is de beleving van de groene omgeving in en om het gebouw een belangrijke waarde bij de ontwikkeling van de kavel.

Voor de inpassing van het gebouw in de Rousseaubuurt zijn randvoorwaarden opgesteld. Deze voorwaarden vormen het toetskader voor de kwalitatieve beoordeling van de plannen. Daarnaast worden de generieke eisen van Welstand en de aanvullende Welstandseisen AUP en Post-AUP gevolgd.

Ensemble

- De hoogbouw en middenhoogbouw vormen een ensemble. Ze zijn verschillend van volume, maar vormen wel een architectonische eenheid;
- Het ensemble voegt zich naar de architectuur van de Rousseaubuurt, maar heeft daarin een meer uitgesproken eigen karakter;
- De hoogbouw speelt een rol op de schaal van het hiërarchisch stelsel van de tuinsteden. De middelhoogbouw vormt een voortzetting van de naastgelegen hoven. Zo worden beide schalen verenigd in één ensemble.



Afbeelding: Kavelpaspoort Thomas à Kempislocatie (bron: investeringsnota Thomas à Kempislocatie, juni 2022)

Rooilijnen

De rooilijnen zijn op de kaart vastgelegd:

- De harde rooilijn geeft aan waar er op de rooilijn gebouwd moet worden. De maximale rooilijn geeft aan dat het bouwvolume deze lijn niet mag overschrijden, met uitzondering van eventuele ondergeschikte elementen zoals balkons, erkers of dakranden;
- De noordelijke harde rooilijn, aan de Burgemeester Röellstraat, ligt 2 meter van het bestaande trottoir. Hierdoor ontstaat er langs de Burgemeester Röellstraat een voorplein en extra ruimte voor voetgangers langs de hoogbouw;
- De oostelijke maximale rooilijn is zo geplaatst dat er voldoende lucht blijft tussen de nieuwbouw en bestaande bebouwing aan de Kierkegaardstraat. De maximale rooilijn van de middenhoogbouw ligt 1,5 meter naar achteren, zodat de vereiste verhouding van 2:3 vanuit de Nota Cultuurhistorie gehandhaafd blijft;
- De zuidelijke harde rooilijn ligt zo dat de historische zichtas vanaf de Descartesstraat naar de Eendrachtsparkstrook open blijft;
- De westelijke maximale rooilijn van de hoogbouw komt 1,5 meter van het wandelpad langs het water, zodat ook hier voldoende ruimte blijft voor voetgangers.

Bouwdiepte

- De hoogbouw heeft een maximale lengte van 30 meter en een maximale diepte van 15 meter;
- De middenhoogbouw heeft een diepte van minimaal 10,5 meter en maximaal 13,5 meter.

Bouwhoogte

- De hoogbouw heeft 15 bouwlagen met een bouwhoogte van circa 46 meter (47 meter inclusief technische ruimten op het dak). Deze hoogte komt terug in andere (woon)gebouwen rondom het nieuw te bouwen woongebouw;
- De hoogte van de middenhoogbouw ligt maximaal gelijk aan de goothoogte van de tegenoverliggende bebouwing. Dit is circa 13,5 meter hoog;
- De afstand van langsgevels tussen nieuwbouw en bestaande bouw hebben een verhouding van 2:3;
- Het peil wordt gemeten vanaf de Burgemeester Röellstraat.



Afbeelding: doorsnede nieuwbouw (bron: VO Thomas à Kempislocatie, 23 juni 2023)

Openbare ruimte

De openbare ruimte ten noorden en oosten van de nieuwbouw krijgt een stedelijk karakter. Hier komen onder andere parkeerplaatsen. Bij de hoofdingang op de hoek van de Kierkegaardstraat komt een pleinruimte met verblijfskwaliteit. In deze stedelijke ruimte wordt vanzelfsprekend ook ruimte gereserveerd voor planten, bosschages en bomen.

De ruimte in de haak van de nieuwbouw krijgt een parkachtige uitstraling. De parkstrook langs het water zet door in dit gebied. De groene singel met het wandelpad wordt behouden en uitnodigend vormgegeven. Het pad en de zichtas vanaf de Descartesstraat naar de Eendrachtsparkstrook wordt hersteld. Stedenbouw, supervisor en CRK zijn daar akkoord mee.

Overgang privé – openbaar

Om de privacy te waarborgen krijgen woningen op de begane grond aan de Kierkegaardstraat en de Burgemeester Röellstraat een margestrook. Een strook direct voor de woning die bewoners zelf kunnen inrichten. De margestrook is onderdeel van de architectuur van het gebouw. Hiervoor gelden de volgende randvoorwaarden:

- De margestrook is 1,5 meter diep;
- De bestrating wordt onderscheidend vormgegeven van de bestrating van de openbare ruimte;
- Erfafscheidingen in de margestrook zijn niet toegestaan;
- Scheiding tussen woningen zijn toegestaan, maar moeten mee-ontworpen worden in de architectuur van het gebouw. Deze mogen niet hoger worden dan 0,5 meter;
- Trapjes naar de woningen zijn toegestaan in de margestrook, hellingbanen niet..

Aan de achterzijde op de begane grond wordt persoonlijke buitenruimte mogelijk gemaakt met een open karakter.

Programma

De nieuwbouw krijgt een bruto vloeroppervlak van circa 7.900 m² en biedt ruimte aan 85 woningen in de sociale huursector. Het betreft voornamelijk 2- en 3-kamerappartementen en enkele 4 en/of 5 kamerwoningen (maisonettes). De woninggrootte varieert van 54 tot 123 m² (GO).

Omdat op de Thomas à Kempislocatie maatschappelijke voorzieningenruimte verdwijnt is afgesproken dat Stadgenoot ongeveer 500 m² aan maatschappelijke voorzieningen elders in de buurt zal realiseren. Dit kan zijn in de vorm van een buurtkamer, of een andere maatschappelijke voorziening waar de buurt behoefte aan heeft. Dit wordt nog nader uitgewerkt.

2.2.2. Bouwplan

In opdracht van en in samenwerking met Stadgenoot heeft Next Architects gewerkt aan de uitwerking van het structuurontwerp van het Thomas à Kempisgebouw. Het plan is gebaseerd op de uitgangspunten in de Investeringsnota. Het gaat daarbij onder meer om bouwen in rooilijnen, bouwhoogtes enz.



Afbeelding: Situatietekening (bron: Next Architects, 08-04-2022)

In het voorlopig ontwerp (VO) wordt uitgegaan van hoogbouw parallel aan de Burgemeester Röellstraat met haaks daarop een middelhoogbouw schijf langs de Kierkegaardstraat.

De hoogbouw bestaat uit 15 bouwlagen en een maximum bouwhoogte van circa 47 meter, inclusief dakrand en installaties. Dat is iets hoger dan wat in de investeringsnota is vastgelegd en wordt veroorzaakt door een afwijkende inschatting van de verdiepingshoogte en ruimte voor installaties. Stedenbouw is hier in principe mee akkoord. De middelhoogbouw bestaat uit 4 bouwlagen met een maximum bouwhoogte van circa 13,5 meter.

Het architectonisch concept van de nieuwbouw gaat uit van een alzijdige, lichte uitstraling. Het materiaalgebruik wordt afgestemd op de materialen die gebruikt zijn bij de bebouwing in de omgeving, veelal baksteen. Door een alzijdige 'gridstructuur' om het gebouw in de gevel te plaatsen ontstaan er gevelvlakken die in te vullen zijn met ramen, bakstenen, buitenruimten en bijzondere elementen.

De twee bouwvolumen vormen samen een architectonisch eenheid. Daar waar de 2 gebouwen samenkomen komt de gridstructuur los van de gebouwen en vormt zo een bijzondere plek waar de hoofdontsluiting is gepositioneerd.



Afbeelding: impressies nieuwbouw noordwest perspectief (bron: Next Architects, VO d.d. 23 juni 2023)



Afbeelding: impressies nieuwbouw west perspectief (bron: Next Architects, VO d.d. 23 juni 2023)

De nieuwbouw biedt ruimte aan 85 appartementen in de sociale huursector, als volgt verdeeld:

Soort woningen	Aantal
2- en 3-kamerappartementen (ca. 60 m ² gbo)	74
Grondgebonden maisonnettes	8
3 á 4 kamerappartementen	3
Totaal	85

Daarnaast komt op de hoek van de Burgemeester Röellstraat en de Kierkegaardstraat een entreeruiimte cq. ontvangstruimte van circa 30 m².

Fietsparkeren voor de bewoners wordt inpandig opgelost in een gezamenlijke fietsenstalling. Fietsparkeren voor bezoekers wordt op straat opgelost. Zie verder paragraaf 4.1.

2.3. Afwijking bestemmingsplan

Het vernieuwingsplan past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Slotermeer 2018 (vastgesteld op 10 januari 2021). Bij dit plan is uitgegaan van de indertijd bestaande situatie met groen en een maatschappelijk gebouw en is strikt conserverend van aard. Woningbouw is op de locatie niet toegestaan.

Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk.

3. Beleidskaders

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Conclusie

Het woningbouwplan binnen bestaand stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

3.1.2. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 door het kabinet naar de Tweede Kamer verzonden 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.

Conclusie

Het project heeft betrekking op nieuwbouw van 85 sociale huurwoningen binnen bestaand stadsgebied waardoor bijgedragen kan worden aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voornemen tot verdichting is niet in strijd met de NOVI.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Conclusie

De nieuwbouw van 85 sociale huurwoningen is onderdeel van een stedelijke vernieuwingsopgave en zorgt voor enige verdichting in binnenstedelijk gebied. Door de beoogde ontwikkeling kan 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.

3.2.2. Omgevingsverordening NH2020

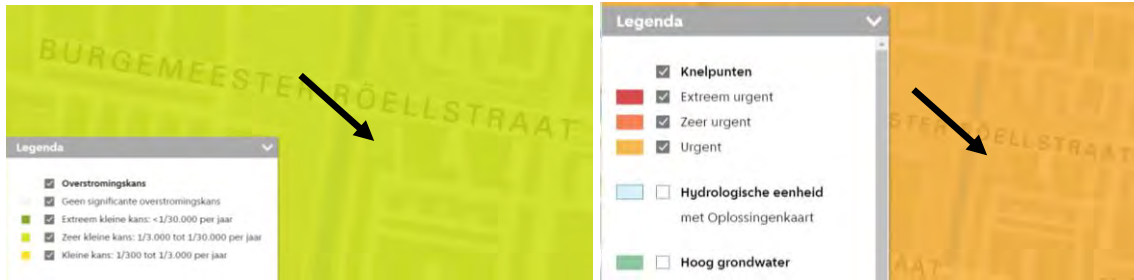
De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels.

Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Voor de projectlocatie zijn de volgende regels met betrekking tot 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', 'Industrieterrein van provinciaal belang', 'klimaatadaptatie', 'herstructureringsgebied windturbines binnen de MRA' en de '20 Ke-contour' relevant:

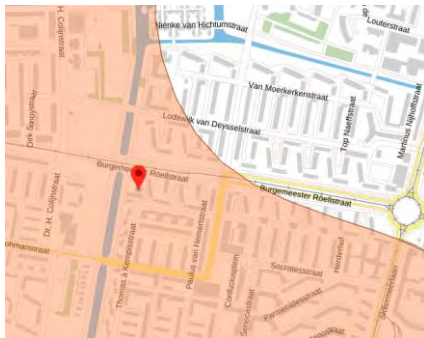
- **Stedelijke ontwikkeling:** Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De herontwikkeling van de Thomas à Kempislocatie is onderdeel van een stedelijke vernieuwingsopgave, waarbij de bestaande maatschappelijke bebouwing wordt gesloopt ten behoeve van nieuwbouw van 85 woningen. Gezien de omvang, aard en locatie van de beoogde ontwikkeling is de conclusie dat in het voorliggende geval, waarbij sprake is van een nieuwbouw van woningen, sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid moet de behoefte nader onderbouwd te worden. Zie hiervoor paragraaf 4.2.
- **Industrieterrein van provinciaal belang:** De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van industrieterrein Westpoort. Dat betekent dat voor woningen of andere milieugevoelige objecten rekening gehouden moet worden met de milieubelasting van het industrieterrein. Er wordt met onderhavig project geen nieuwe milieugevoelige functie toegevoegd, in de huidige situatie is reeds een woonwijk aanwezig. Zie hoofdstuk 4 voor de omgevingsaspecten ter plaatse.
- **Klimaatadaptatie:** In de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt dient beschreven te worden hoe in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Hierbij dient ingegaan te worden op de risico's van wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De locatie bevindt zich niet in een risicogebied voor overstroming. De locatie bevindt zich wel in een gebied, waar sprake kan zijn van wateroverlast (zie volgende afbeeldingen).



Afbeeldingen: uitsneden kaarten overstromingskans (links) en wateroverlast (rechts), bron <https://maps.amsterdam.nl/klimaatadaptatie/>

Bij de ontwikkeling van de Thomas à Kempislocatie wordt daarom veel aandacht besteed aan een groene inrichting en het versterken van de verbinding met de naastgelegen groenstrook die het Eendrachtspark verbindt met het Sloterpark. Daarnaast worden in het plan zonnepanelen en waterretentie toegepast. Dit levert een positieve bijdrage aan de biodiversiteit, waterretentie en het voorkomen van hittestress in de stad (zie verder ook de projectspecifieke beschrijving in paragraaf 3.3.7.).

- Herstructureringsgebied windturbines binnen de MRA: Binnen dit gebied is het mogelijk om een omgevingsvergunning te verkrijgen voor windenergie initiatieven. Dit is voor onderhavig project niet relevant, aangezien het gaat om sloop-nieuwbouw van woningen.
- 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 4.8 van deze ruimtelijke onderbouw is daar invulling aan gegeven.



Afbeelding Ligging plangebied ten opzichte van de LIB 5 zone (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Omgevingswet

Met de Omgevingswet is ook de nieuwe Omgevingsverordening op 1 januari 2024 in werking getreden. Voor dit project blijft echter nog de hiervoor beschreven omgevingsverordening toetsingskader.

Conclusie

Doordat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming nodig. Het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de MRA Agenda (zie de navolgende paragrafen en paragraaf 4.2). In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevantie milieu- en omgevingsaspecten, ook met betrekking tot Industrierrein Westpoort en het

Luchthavenindelingsbesluit. De regels met betrekking tot zoekgebied windturbines zijn voor onderhavig project niet relevant. Het project is in overeenstemming met de regels uit de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3. Metropoolregio Amsterdam

De MRA is een samenwerkingsverband van 31 gemeenten, twee provincies (Noord-Holland en Flevoland) en de Vervoerregio Amsterdam. Met de MRA Agenda als basis wordt samengewerkt op het gebied van Ruimte, Economie en Mobiliteit, en ook op het gebied van Wonen.

De Metropoolregio Amsterdam is een gewilde plek om te wonen en te werken. Het aantal inwoners en banen groeit sterker dan het landelijk gemiddelde. De vraag naar woningen is en blijft dan ook groot. In de periode 2017-2040 is een vraag voorzien naar nog circa 230.000 woningen. In potentie zijn er voldoende woningen in de plancapaciteit opgenomen om aan deze behoefte te voldoen. Dat vraagt wel om het maken van goede afwegingen.

Het bouwen van alleen woningen is niet genoeg. Het is belangrijk dat de grote vraag naar woningen goed wordt ingevuld. Dit betekent het bouwen van de juiste typen en aantallen woningen op de juiste plekken, met oog voor demografische ontwikkelingen, de aanwezigheid van voorzieningen, de leefkwaliteit, de bereikbaarheid en het landschap. Want meer woningen betekent ook een grotere behoefte aan voorzieningen op het gebied van onder meer mobiliteit, onderwijs, sport en recreatie. De woningbouwopgave vraagt daarom zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve afstemming. Deze afstemming vindt plaats in de MRA Agenda.

MRA Agenda 2020-2024

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit.

Hierbij zijn twee leidende principes:

- I. toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- II. evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het projectgebied. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen

moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Conclusie

Onderhavig project past binnen de kaders van Metropoolregio Amsterdam.

3.3. Gemeentelijk beleid

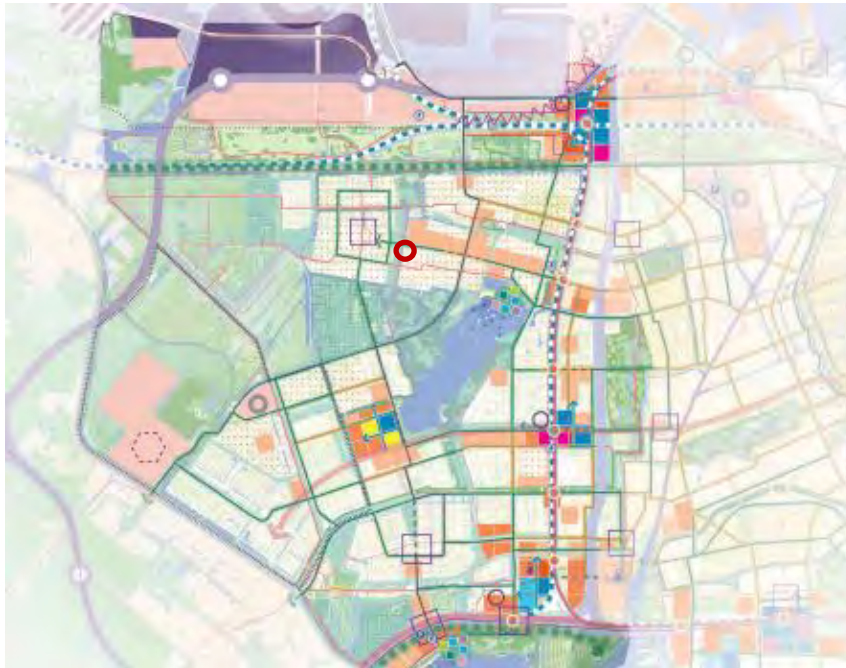
3.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

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

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

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

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



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (rood omcirkeld)

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.

Hoogbouw

In de stadsuitbreidingen Nieuw-West en Zuidoost was hoogbouw altijd al onderdeel van het stedenbouwkundig vocabulaire, compositorisch dan wel typologisch, afhankelijk van periode en gebiedstypologie. Dat geldt in zekere mate ook voor Buitenveldert en voor delen van Noord (Molenwijk). Verspreid door deze delen van de stad zijn en worden solitaire torens gerealiseerd, vaak als accent in een stedenbouwkundig plan en/of ter markering van een bijzondere locatie, zoals een stadsdeelcentrum of een winkelcentrum.

Solitaire gebouwen tot 60 meter zijn in deze gebieden in de meeste gevallen goed inpasbaar. Bij hoogbouwinitiatieven boven 60 meter moet het effect op het omringende landschap, de groene scheggen, het beschermd stadsgezicht en andere waardevolle gebieden in beeld worden gebracht. Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden. Op grond van het hoogbouwbeleid dient voor gebouwen vanaf een bouwhoogte van 30 meter een windhinderonderzoek uitgevoerd te worden.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een verdichting met woningbouw. Het plan betreft een uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft ook invulling aan verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen. Omdat het gebouw deels hoger is dan 30 meter is op grond van het hoogbouwbeleid een windhinderonderzoek uitgevoerd (zie ook paragraaf 4.9). Daarnaast wordt ook rekening gehouden met bouwhoogtebeperkingen vanuit het LIB (zie ook paragraaf 4.8). Rigoreus vergroening is een ander belangrijk aspect. Bij de ontwikkeling van de Thomas à Kempislocatie wordt daarom veel aandacht besteed aan een groene inrichting en het versterken van de verbinding met de naastgelegen groenstrook die het Eendrachtspark verbindt met het Sloterpark. Daarnaast worden in het plan zonnepanelen en waterretentie toegepast. Dit levert een positieve bijdrage aan de biodiversiteit, waterretentie en het voorkomen van hittestress in de stad (zie verder ook de projectspecifieke beschrijving in paragraaf 3.3.7.).

Geconcludeerd kan worden dat het project past binnen de omgevingsvisie van Amsterdam.

3.3.2. Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

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

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het uitgangspunt 40-40-20 is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden. De mate van menging van de woningvoorraad in de directe omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van het financiële effect op de grondexploitatie geven nadere richting aan het formuleren en afwegen van het te realiseren programma.

In het Actieplan Meer Middeldure Huur zijn afspraken vastgelegd om de bouw van middeldure huurwoningen te stimuleren. Tevens zijn hierin regels vastgelegd waaraan middeldure huurwoningen moeten voldoen. Deze regels hebben onder andere betrekking op de maximale huurprijs en de grootte en de toewijzing van de woningen.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op het toevoegen van woningen/woonruimten in de sociale huursector. Het project draagt bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten. De nieuwbouw op de Thomas à Kempislocatie maakt onderdeel uit van de opgave zoals geformuleerd in de Principenota Geuzenveld-Slotermeer (2019). De opgave voor Geuzenveld Slotermeer is om met respect voor de cultuurhistorische waarde van het gebied de woningen en de woonomgeving te verbeteren en vernieuwen. Tegelijkertijd biedt deze vernieuwing kans om woningen bij te bouwen en de woningvoorraad in de buurt te differentiëren, een andere opgave van de gehele stad Amsterdam. Een gedifferentieerde buurt vergt een woonprogramma met meer woningsegmenten dan enkel sociale huur. In de Intentiebrief is met Stadgenoot afgesproken dat elders in de bestaande voorraad in de Rousseaubuurt 86 woningen worden omgezet naar middensegment huurwoningen.

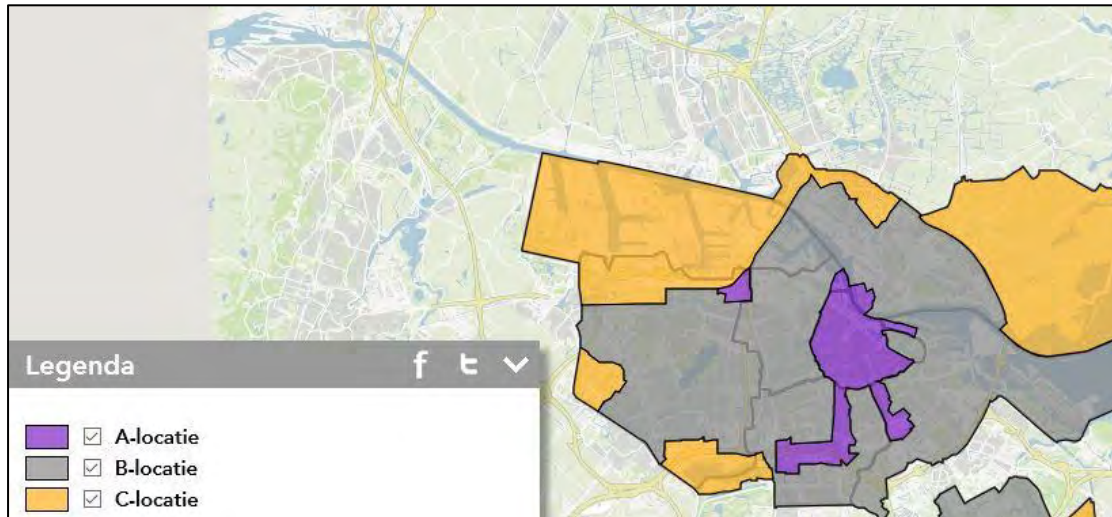
3.3.3. Nota Parkeernormen Auto

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.

ABC-locaties en parkeernormen

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



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

De projectlocatie is aangemerkt als een B-locatie. Bij deze locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen geldt geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Bij nieuwbouw van alle woningtypen geldt dat nieuwe bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype. Bezoekersparkeren voor wonen mag ook opgelost worden in de openbare ruimte.

Conclusie

Op de projectlocatie worden sociale huurwoningen gerealiseerd. Voor deze woningen geldt voor bewonersparkeren een parkeernorm van minimaal 0 tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de bewoners. In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op het autoparkeren.

3.3.4. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties. De projectlocatie is gelegen in zone 3. In deze zone is het fietsgebruik laag.

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

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.

Conclusie

Fiets- en scooterparkeren voor bewoners wordt in pandig opgelost, waarbij voldaan wordt aan het bouwbesluit. Stallingsmogelijkheden voor bezoekers zullen worden gerealiseerd in de openbare ruimte.

3.3.5. 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, die als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West. In paragraaf 4.8 wordt ingegaan op het aspect cultuurhistorie in relatie tot de herontwikkeling.

3.3.6. Groenvisie Amsterdam 2020-2050

Op 21 december 2020 is de Groenvisie Amsterdam 2020-2050 vastgesteld. Dit is de visie van Amsterdam op de rol van groen en natuur in de stad voor nu en in de toekomst. De ambitie is om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden.

Om te zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen worden bij ieder project of initiatief de mogelijkheden afgewogen om tegels en asfalt te vervangen door groene ruimte volgens het principe: 'Groen tenzij'. Daarnaast wordt de stedelijke groennorm gehanteerd, ook voor bestaande buurten, en wordt de stad natuurinclusief aangelegd en beheerd.

Conclusie

Voor de openbare ruimte bestaat de Amsterdamse groennorm. De norm is 24 m² openbaar gebruiksgroen per nieuwe woning en 4 m² ecosysteemgroen per woning. In Slotermeer is er

voldoende groen volgens de groennorm, ook wanneer er woningen worden bijgebouwd (Eendrachtspark en Noordelijk Sloterpark -beide binnen 500 meter van de locatie- hebben een gezamenlijk oppervlak gebruiksgroen van circa 480.000 m², voldoende om de norm te halen voor heel Geuzenveld en Slotermeer Zuidwest tezamen).

Daarom ligt de focus hier meer op het toevoegen van kwaliteit van de groene openbare ruimte. Bij de ontwikkeling van de Thomas à Kempislocatie wordt veel aandacht besteed aan een groene inrichting en het versterken van de verbinding met de naastgelegen groenstrook die het Eendrachtspark verbindt met het Sloterpark.

3.3.7. 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. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

Doelstellingen gemeente Amsterdam

2030

- Streven naar volledig uitstootvrije stad
- Duurzame eigen organisatie
- 80% van de elektriciteit die huishoudens gebruiken wordt opgewekt uit zonne- en windenergie
- Er wordt 50% minder nieuwe grondstoffen gebruikt
- Er wordt 55% minder CO₂ uitgestoot in vergelijking met 1990

2040

- Aardgasvrij

2050

- Klimaatadaptief
- Alle geschikte daken zijn ingezet voor de opwek van zonne-energie
- Klimaatneutraal
- Circulair

Klimaatneutraal

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO₂-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO₂-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in

2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Duurzame energie

Amsterdam gaat voor 100% duurzame energie, zoals zonne- en windenergie, en neemt afscheid van fossiele energie. Elektriciteit wordt nu nog vooral opgewekt met fossiele brandstoffen. Er moet daarom meer duurzame elektriciteit worden opgewekt uit zonne-energie en windenergie. Het elektriciteitsnetwerk moet worden aangepast om vraag en aanbod van (duurzame) elektriciteit op elkaar aan te sluiten. Amsterdam werkt nu aan

- a. Het maximaal opwekken van zonne-energie op daken.
- b. Het optimaal benutten van de potentie voor windenergie.
- c. Een elektriciteitsinfrastructuur voor de toekomst.

Van het aardgas af

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld.

Energieleveranciers mogen woningen niet meer aansluiten op aardgas sinds 1 juli 2018. Amsterdam sluit nieuwbouwgebieden al veel langer niet meer op aardgas aan. In 2020 maken 102.000 Amsterdamse woningen gebruik van stadswarmte, is de verwachting.

Dit gebeurt via warmtenetten die warm water vervoeren naar woningen, kantoren en andere gebouwen. Het water gaat via een stelsel van pijpen en leidingen naar de gebruikers.

Circulaire economie

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 is de aanpak beschreven om te komen tot een Circulaire economie. De strategie moet zorgen voor een aanzienlijke vermindering van het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen en zo bijdragen aan een duurzame stad. De komende jaren gaat de gemeente diverse materiaalstromen in kaart brengen, van binnenkomst tot verwerking, om zo kostbare grondstoffen te behouden. Het doel is om in 2030 een halvering van het gebruik van nieuwe grondstoffen te bereiken, en in 2050 een volledig circulaire stad.

Schone lucht

In het Actieplan Schone Lucht zijn maatregelen opgenomen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. Maar de ambitie van het stadsbestuur is groter. In 2030 moet de stad voldoen aan de 2 keer zo strenge advieswaarden van de World Health Organization (WHO). Dit leidt tot een stillere, beter leefbare stad en een mogelijke CO₂-vermindering van 9%.

De kern van de aanpak om dit te bereiken laat zich samenvatten in 4 punten:

- bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden
- aanpakken wat haalbaar is: tegengaan van de uitstoot van verkeer, houtstook en mobiele werktuigen als aggregaten en bouwwerktuigen
- meest vieze punten eerst: het centrum heeft de meeste knelpunten in luchtkwaliteit en is het drukste deel van de stad
- van zakelijk naar privaat: zakelijk verkeer maakt de meeste kilometers en heeft meer mogelijkheden om sneller te verschonen dan bewoners.

Planspecifiek

Bij de planvorming wordt rekening gehouden met de wettelijke voorschriften op gebied van duurzaamheid. De woningen zullen voldoen aan de aangescherpte energie-eisen voor nieuwbouwwoningen, zoals beschreven in de Amsterdamse BENG en worden emissieneutraal (gasloos). Daarnaast worden in het plan zonnepanelen en waterretentie toegepast. Het project draagt daarmee bij aan het uitvoeren van de Agenda Duurzaamheid.

Biodiversiteit en rigoureuus vergroenen

Rigoureuus vergroenen is deels een verantwoordelijkheid van (1.) Stadgenoot, en deels de verantwoordelijkheid van de (2.) gemeente.

(1) Een aantal maatregelen gaat Stadgenoot nemen om de biodiversiteit rondom het gebouw te ondersteunen. De bosschages en vaste planten rondom de TaK worden zorgvuldig met landschapsontworper, groenspecialist en hovenier ingericht in overleg en opdracht van aannemer.

Stadgenoot zet zich in om hergebruik van bestaande materialen (zoals de populieren) en voetbalkooitjes (afhankelijk van participatie over invulling speelzone) te onderzoeken en te promoten.

Het groene element in het tussenlid (en de zuidkant van de laagbouw en aan de noordzijde van de hoogbouw mits de planten het doen) van het gebouw zorgt voor vergroening van het gehele ontwerp, verkoeling in de zomers, een prettige uitstraling en als rustplaats voor diverse soorten insecten e.d. Voor de aannemer is het de taak om bij de hovenier een geschikt concept op te vragen hoe het groene element te vervaardigen en te onderhouden.

Het is beleid vanuit Stadgenoot (geadviseerd door de groenspecialist en uitgevoerd plus onderhouden door de hovenier) om altijd een toekomst- en klimaatbestendige mix van heesters en/of planten te gebruiken met het oog op biodiversiteit.

Het groenblauwe dak (op in ieder geval de laagbouw) heeft een aantal functies: vasthouden en langzaam afvoeren van regenwater, verkoeling verzorgen van het gebouw en de pv-installaties en het stimuleren van biodiversiteit op de daken.

Gezamenlijk met de door gemeente te nemen maatregelen in de openbare ruimte die aansluiten bij de strategische keuzen uit de Omgevingsvisie 2050, voldoet volgens initiatiefnemer de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wat betreft ecologie en rigoureuus vergroenen.

(2) Rigoureuus vergroenen is een van de strategische keuze vanuit de Omgevingsvisie 2050. Voor het stadsdeel Nieuw-West, als onderdeel van de naoorlogse stad, ligt blijkens de Omgevingsvisie in de openbare ruimte de nadruk meer op het vergroten van de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van het aanwezige groen en de nadruk minder op meer groen (zie ook pagina 56 en 57 van de visie voor de volledige uitleg).

Dit betekent voor de Thomas a Kempiskavel dat het groen rondom het gebouw meerwaarde moet hebben ten opzichte van het groen wat eerder aanwezig was. Op de Thomas a Kempiskavel is een grasveld met grote bomen aanwezig. De plek heeft recreatief waarde, omdat er voetbalkooien zijn en het een koele plek is, vanwege de schaduw van de hoge bomen. Ecologisch gezien heeft de locatie beperkte waarde, het betreft voornamelijk gras en bomen. Ook de sociale veiligheid is beperkt, doordat er vanuit de omgeving weinig zicht is op de locatie.

Verbetering van de openbare ruimte is dus mogelijk door deze ecologische te verbeteren en meer sociale veiligheid te creëren. Dat laatste doet initiatiefnemer door er een woongebouw neer te zetten. De populierbomen worden gesloopt en daarvoor in de plaats komen andere geschikte bomen in een grotere diversiteit, goed voor de biodiversiteit en schaduwwerking. Bomen die niet gecompenseerd worden vanuit de te slopen bomen op het grasveldje, worden elders in de Rousseaubuurt gecompenseerd. Ecologische meer waarde creëren gebeurt door de invulling van het openbare ruimte ontwerp zoals opgesteld door de gemeente. Zichtbaar is een ontwerp met een evenwichtige invulling van groen, wandelvoorzieningen en enkele speel- en sportfuncties. De link wordt duidelijk gelegd met de al voorkomende flora en fauna in het aangrenzende water en park. Beperkingen zijn er in de wateroever om verder te vergroenen met bomen omdat dit het talud zou beschadigen. Geconcludeerd kan worden dat het rigoreus vergroenen primair gericht is op het verbeteren van de kwaliteit en het gebruik, en niet perse het toevoegen van extra vierkante meters groen.

3.4. Conclusie

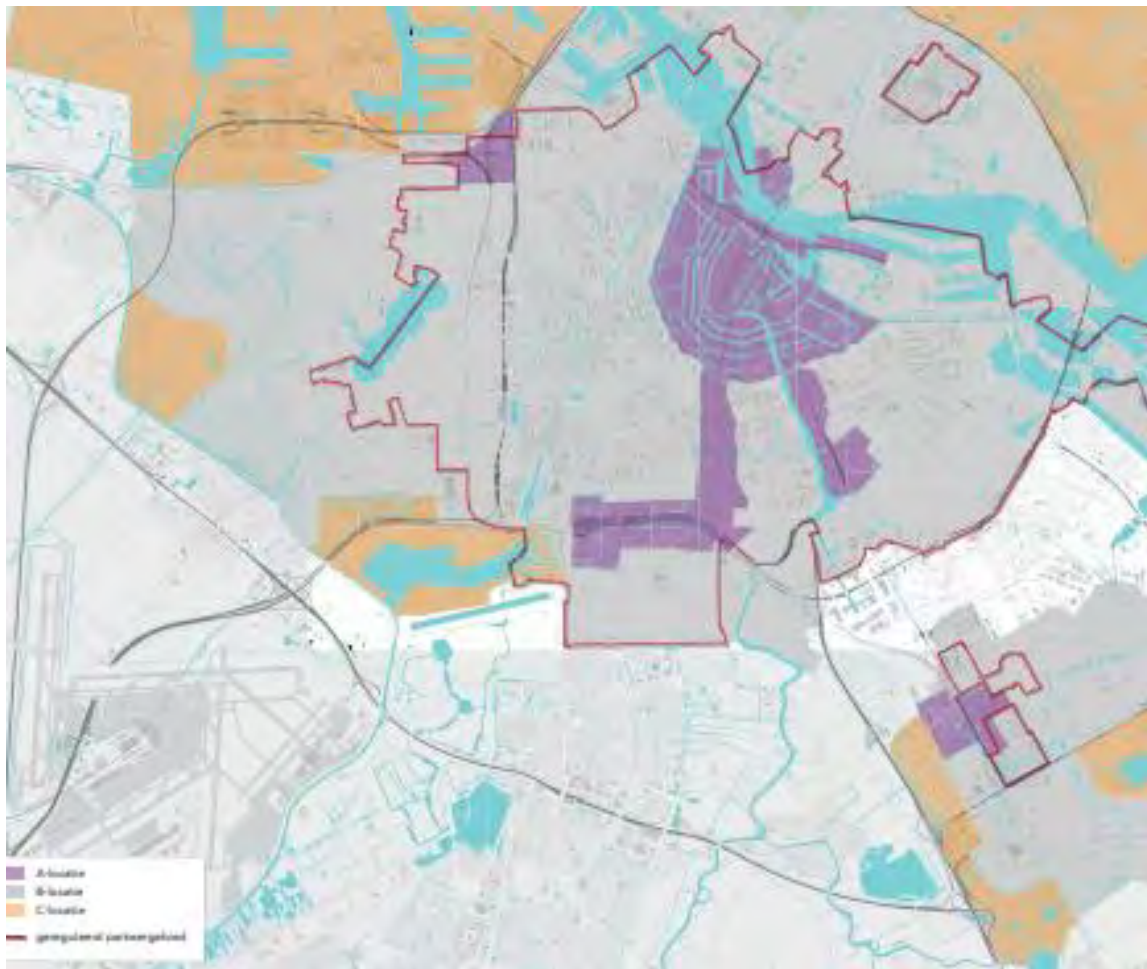
Het project past binnen het beleid van de diverse overheden

4. Omgevingsaspecten

4.1. Verkeer en parkeren

Auto parkeren

De projectlocatie is aangeduid als B-locatie. B-locaties hebben een goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af.



Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs, C = oranje), bron: nota parkeernormen auto 2017 Amsterdam

De gemeente hanteert voor deze locaties naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Voor sociale en middeldure huur geldt een minimumparkeernorm van 0 en een maximum parkeernorm van 1. De parkeernorm bezoekersparkeren = 0,1

Het uiteindelijk benodigde aantal parkeerplaatsen, mede afhankelijk van de parkeerdruk na invoering van een parkeerregime, zal nader worden bepaald in het openbare ruimteontwerp. Voor nu wordt ervan uitgegaan dat er geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.

In de openbare ruimte moet voldoende parkeercapaciteit blijven voor bezoekers en bewoners met een parkeervergunning. De parkeerdruk in een buurt ligt idealiter onder de 90%. De Rousseaubuurt kent nog geen parkeerregime, er zijn dus geen vergunningshouders en de huidige parkeerdruk is er 92,5%.

De verwachting is dat door het instellen van een betaald parkeerregime voor de buurt de parkeerdruk onder de 90% zal komen. Als een parkeerregime ingevoerd wordt krijgen de zittende bewoners de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. De adressen van nieuwbouwwoningen worden uitgesloten van deze mogelijkheid, dus ook de nieuwe bewoners van de Thomas à Kempislocatie. Uitzondering hierop zijn bewoners die als gevolg van de vernieuwing hun woning moeten verlaten en terugkeren in deze buurt. Deze bewoners mogen hun parkeervergunning behouden als ze deze voor de verhuizing al hadden.

Op dit moment is het niet mogelijk het aantal vergunning in de Rousseaubuurt te meten, omdat er nog geen parkeerregime ingesteld is. Voor de parkeerbalans is daarom gekeken naar een vergelijkbare buurt in Nieuw-West: een buurt met een blauwe zone regime. Hier heeft 35% tot 70% van de huishoudens een ontheffing, gemiddeld 50%. Deze waarden zullen worden gebruikt voor de Rousseaubuurt.

Op de Thomas à Kempiskavel worden 85 woningen gerealiseerd. Huishoudens van de Van Hemertflat in het zuidoosten van de Rousseaubuurt krijgen de mogelijkheid om door te verhuizen naar de nieuwbouw, omdat de Van Hemertflat op de planning staat voor herontwikkeling. Met de aannahme voor het aantal parkeervergunningen kan gesteld worden dat dat er tussen de 20 en 40 huishoudens in de Van Hemertflat een vergunning zullen aanvragen. Er van uitgaande dat 70% van de huidige bewoners verhuist naar de nieuwbouw, dan verhuizen er tussen de 14 en 28 huishoudens met een vergunning door naar de Thomas à Kempislocatie. Dat betekent dat er in de Rousseaubuurt 6 – 12 (gemiddeld 9) minder parkeervergunningen terugkomen.

Met de nieuwbouw verdwijnt ook het gebouw waar nu een orthopedische hulpverlening zit. Hiervoor zijn nu nog 4 invalide parkeerplaatsen gereserveerd. Als deze functie komt te vervallen kunnen 3 invalideparkeerplaatsen omgezet worden naar reguliere parkeerplaatsen. Voor de nieuwbouw moeten minimaal 9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voldoen aan de parkeernorm voor bezoekersparkeren.

De 9 extra bezoekersparkeerplaatsen zouden in het minst gunstige scenario precies ingevuld kunnen worden door het aantal verdwijnende parkeervergunningen en de omzet van het aantal invalideparkeerplaatsen. Er hoeven dus geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd in de Rousseaubuurt.

Fiets en Scooterparkeren

In de Amsterdamse bouwbrief zijn de volgende voorwaarden gesteld ten aanzien van fiets- en scooterparkeren:

	Aantal woningen	Aantal fietspp.
2 fietsen per appartement <50 m ²	-	
3 fietsen per appartement >50 m ² - <75 m ²	74	222
4 fietsen per appartement >75 m ² - <100 m ²	3	12
5 fietsen per appartement >100 m ²	8	40
0,13 scooterparkeerplaatsen per appartement	85	12

In totaal zijn 274 fietsparkeerplaatsen nodig en 12 scooterparkeerplaatsen. Fietsparkeren voor de bewoners wordt in pandig opgelost in een gezamenlijke fietsenstalling onder de hoogbouw. Fietsparkeren voor bezoekers wordt op straat opgelost.

Verkeer

Een toename van het aantal woningen heeft gevolgen voor de verkeersgeneratie.

Er is een toename van 85 woningen, sociale huur.

Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)								
	Verkeersgeneratie(per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,8	2,6	2,8	3,6	3,7	4,5
sterk stedelijk	1,8	2,6	2,8	3,6	3,2	4,0	3,7	4,5
matig stedelijk	2,8	3,6	3,0	3,8	3,2	4,0	3,7	4,5
weinig stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5
niet stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5

Verkeersgeneratie woningen (bron: Verkeerskencijfers CROW, publicatie 317)

Bij een verkeersgeneratie van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning (sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom, CROW, publicatie 317) is er een toename van het aantal verkeersbewegingen met 241 – 310 mvt/weekdagemaal. Omdat naar verwachting het autobezit onder de nieuwe bewoners laag zal zijn, zal het aantal verkeersbewegingen in praktijk minder toenemen. Verwacht wordt dat het omliggende wegennet (Burgemeester Röellstraat, Thomas à Kempisstraat, Descartesstraat en Van Leeuwenlaan) deze toename in goede orde kan afwikkelen.

Verkeer vormt geen belemmering voor dit project.

4.2. Behoeftte

De ontwikkeling van de Thomas à Kempislocatie, voorziet in een toename van 85 woningen. Gezien de omvang, aard en locatie van de beoogde ontwikkeling is de conclusie dat in het voorliggende geval, waarbij sprake is van een nieuwbouw van woningen, sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid moet de behoefte nader onderbouwd te worden.

Met de Monitor Plancapaciteit, een samenwerking van de MRA en de provincie Noord-Holland, wordt bijgehouden welke woningbouwplannen en -locaties gemeenten in beeld hebben. De komende decennia is in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in potentie ruimte voor in totaal 456.000 woningen.

Voor de komende tien jaar gaat het om (harde en zachte) plannen voor 238.000 woningen. Ten opzichte van vorig jaar is de totale plancapaciteit voor de komende tien jaar met ruim 33.000 toegenomen, tot 238.000 woningen. Dit zijn zowel vastgestelde (harde) plannen (38%; 90.000 woningen), als plannen in voorbereiding (37%; 88.000 woningen) en potentiële (zachte) plannen (25%; 60.000 woningen).

In de afgelopen twee jaar zijn in de MRA jaarlijks zo'n 16.000 woningen gerealiseerd, zowel door nieuwbouw als door transformatie van panden. Het op peil houden van de woningproductie is een belangrijke doelstelling van de samenwerkende overheden in de MRA, gezien de grote woningbehoefte. Afgezet tegen de prognoses van de woningbehoefte zijn er in potentie dus voldoende mogelijkheden. Met de voorliggende stedelijke ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

4.3. Bodem

In januari 2023 door onderzoeksbureau RSK Netherlands BV een verkennend bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is het volgende gebleken:

Grond

Reguliere parameters

De bovengrond is over het algemeen licht verontreinigd met koper. In de ondergrond worden lichte verontreinigingen met koper, lood, zink, minerale olie (olie indicatie: PAK-verbindingen) en/of PAK aangetoond.

Asbest

De locatie wordt gezien de ophoogperiode als asbestverdacht gezien. Tijdens analytisch onderzoek naar asbest is een gewogen asbestconcentratie kleiner dan de detectiegrens (2 mg/kg ds) aangetoond.

PFAS

In de bovengrond wordt plaatselijk een gehalte aan PFOA gemeten van 2,2 µg/kg ds en aan PFOS van 3,3 µg/kg ds en betreft volgens het regionale kader klasse 'Wonen'. In de overige grond zijn geen verhoogde gehalten aan PFOS, PFOA of overige PFAS aangetoond.

Grondwater

Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Tevens wordt plaatselijk een concentratie aan chloride gemeten van 130 mg/l.

Bodemnorm voor blijvende geschiktheid

Het beoogde gebruik als wonen met tuin wordt geschaard onder de functie 'Wonen met tuin'. De bodemkwaliteit voldoet aan de bodemnorm voor blijvende geschiktheid (de optimale chemische bodemkwaliteit) zoals bepaald in de Circulaire bodemsanering 2013. Deze norm is gelijk aan de Maximale Waarde Wonen zoals vastgesteld in de Regeling bodemkwaliteit.

Lood

De gemeten loodgehalten zijn kleiner dan 100 mg/kg ds. Volgens het huidige loodbeleid van de gemeente Amsterdam blijkt dat er bij het beoogde gebruik geen sprake is van onaanvaardbare risico's op basis van lood.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er vermoedelijk geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging is en dat er geen sprake is van onaanvaardbare humane risico's.

De bodemkwaliteit is voldoende voor het beoogde gebruik als 'wonen met tuin'. Het rapport is in februari 2023 beoordeeld door de omgevingsdienst en akkoord bevonden.

Aanvraag omgevingsvergunning

De omgevingsdienst wijst erop dat, omdat een bodemonderzoek moet zijn afgestemd op de bouwactiviteiten, het mogelijk is dat in het kader van een aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen een aanvullend bodemonderzoek nodig is. In de ARVO (Amsterdamse Richtlijn Verkennend Onderzoek) staat onder andere voorgeschreven dat de bodem minimaal tot een halve meter onder het nieuw te bouwen of in te richten deel moet zijn onderzocht.

4.4. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

De projectlocatie valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de taken voor voldoende water, schoon water en waterveiligheid uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet daarnaast ook overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

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.

Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Rainproof

Kortheidshalve wordt hier verwezen naar de technische specificaties, zoals genoteerd op pagina 50 van de waterparagraaf van de investeringsnota. Deze zijn door de initiatiefnemer ondertekend en Stadgenoot heeft zich gecommitteerd aan de eisen vanuit de hemelwaterverordening. Ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning bouw voldoet initiatiefnemer aan de Amsterdamse Hemelwaterverordening. De belangrijkste eis is dat per m² minimaal 60 liter hemelwater geborgd moet kunnen worden en afgevoerd mag worden over de opvolgende 60 uur. In ieder geval kan worden aangegeven dat Stadgenoot i.s.m. aannemer in de DO plannen het volgende uitwerkt:

- Groenblauwe daken neerleggen op laagbouw die gebruikt wordt om water te bergen conform hemelwaterverordening;
- De hoogbouw is primair bedoeld voor pv-panelen en indien noodzakelijk/(technisch)mogelijk waterretentie;

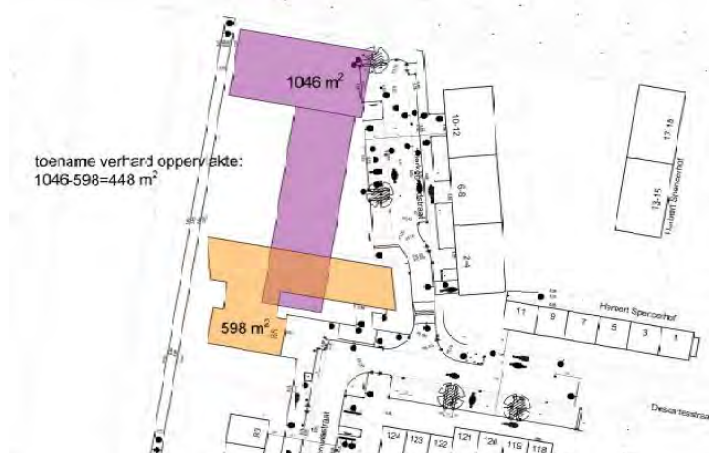
- Overtollig water van de hoogbouw kan indien mogelijk worden afgevoerd naar het groenblauwe laagbouw dak;
- Indien bovenstaande maatregelen niet voldoende zijn heeft het onze voorkeur om het hemelwaterafvoer direct te lozen op oppervlaktewater aan de westzijde van de hoogbouw i.p.v. het riool. Dit moet met de gemeente en aannemer afgestemd worden in het DO.
- Bovenstaande maatregelen worden verder besproken en uitgewerkt met de aannemer.
- Aan het eind van het DO heeft initiatiefnemer samen met aannemer de HWA berekening gereed en deze zal worden ingediend bij de omgevingsvergunning aanvraag bouw. Mocht de waterretentie op de laagbouw en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater niet voldoende effect hebben, dan worden aanvullende maatregelen getroffen en beargumenteerd.

Watercompensatie

De voorgenomen activiteiten zorgen niet voor wijzigingen in de waterstructuur en er wordt geen water gedempt. Wel ontstaat door verdichting meer verharding. Als sprake is van een toename van verharding van meer dan 800 m² is compensatie noodzakelijk.

De nieuwbouw op de Thomas à Kempislocatie leidt tot een toename van de hoeveelheid verharding van ongeveer 448 m². Extra watercompensatie is hierdoor in principe niet nodig. Echter is er wel reeds 105 m² door de gemeente in de Sloterplas gerealiseerd.

Compensatie van de extra verharding in de openbare ruimte wordt nader onderzocht.



Afbeelding: toename verhard oppervlak (bron: Next Architects, 27-06-2022)

Ondergrondse bebouwing

Het project voorziet niet in ondergrondse bebouwing.

4.5. Geluid

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

In februari 2023 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de projectlocatie binnen de geluidszones langs de Burgemeester Röellstraat, de Burgemeester van Leeuwenlaan, de De Savornin Lohmanstraat en de Doctor H. Colijnstraat is gelegen. De locatie ligt eveneens binnen de geluidszone rond het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Door de ligging van de nieuwe woningen binnen geluidszones is onderzocht of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden vastgesteld en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De woningen zijn niet gelegen binnen de geluidszone langs een hoofdspoorweg.

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

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB Lden, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Industrielawaai: voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde, maximale ontheffingswaarde 55 dB(A).

Met betrekking tot de Burgemeester Röellstraat en het gezoneerde industrieterrein Westpoort is gebleken de voorkeursgrenswaarden dat worden overschreden, maar nergens de maximale ontheffingswaarden. Zonder aanvullende geluidmaatregelen zijn voor deze geluidbronnen hogere waarden nodig. Er zijn nergens dove gevels nodig.

Met betrekking tot de Burgemeester van Leeuwenlaan, de De Savornin Lohmanstraat en de Doctor H. Colijnstraat wordt geconcludeerd dat overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

De gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum bedraagt ten hoogste 62dB. Overal wordt voldaan aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde toetswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn nergens aanvullende maatregelen zoals dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen nodig.

Voor alle woningen is direct een geluidluwe zijde aanwezig, mits in de noordelijk gelegen hoogbouw “doorzon” woningen worden gerealiseerd.

Omdat is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen zal de gemeente een hogere geluidswaarde voor het project vaststellen. Het ontwerpbesluit zal samen met de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage worden gelegd. Het gaat om de volgende hogere waarden:

Tabel: benodigde hogere waarden

Geluidbron	Gebouw	Gevel	Hogere waarde
Burgemeester Röellstraat	Hoogbouw	Noord	59 dB L _{den}
		West	54 dB L _{den}
		Oost	54 dB L _{den}
Industrieterrein Westpoort	Hoogbouw	Noord	51 dB(A) etmaalwaarde

Geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

4.6. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- Er is geen sprake van normoverschrijding ten gevolge van het project;
- Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

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 beide.

In het projectgebied worden 85 nieuwe woningen gerealiseerd. Dit aantal blijft ruim onder de grens van maximaal 1.500 woningen.

Het voorliggende plan draagt daarom niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat het geen bijdrage levert aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Dit blijkt ook uit toepassing van de NIBM-rekentool, waarmee eenvoudig kan worden bepaald of een plan bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	310
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,49
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

In aanvulling op landelijke regelgeving, heeft de gemeente Amsterdam ook eigen beleid: de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Conform deze richtlijn mogen binnen een zone van 300 meter langs snelwegen en 50 meter langs provinciale wegen geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, zoals basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. Deze functies komen niet voor in dit plan. Het project is hierdoor in lijn met het Besluit gevoelige bestemmingen en de richtlijn gevoelige bestemmingen van de gemeente Amsterdam. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit project.

4.7. 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.

4.8. Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

- 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 onder andere gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen. Daar geldt 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 is er vanwege de ligging binnen in beperkingengebied LIB 5 (voorheen de 20 Ke-contour) een afweging nodig op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 3.2.2).

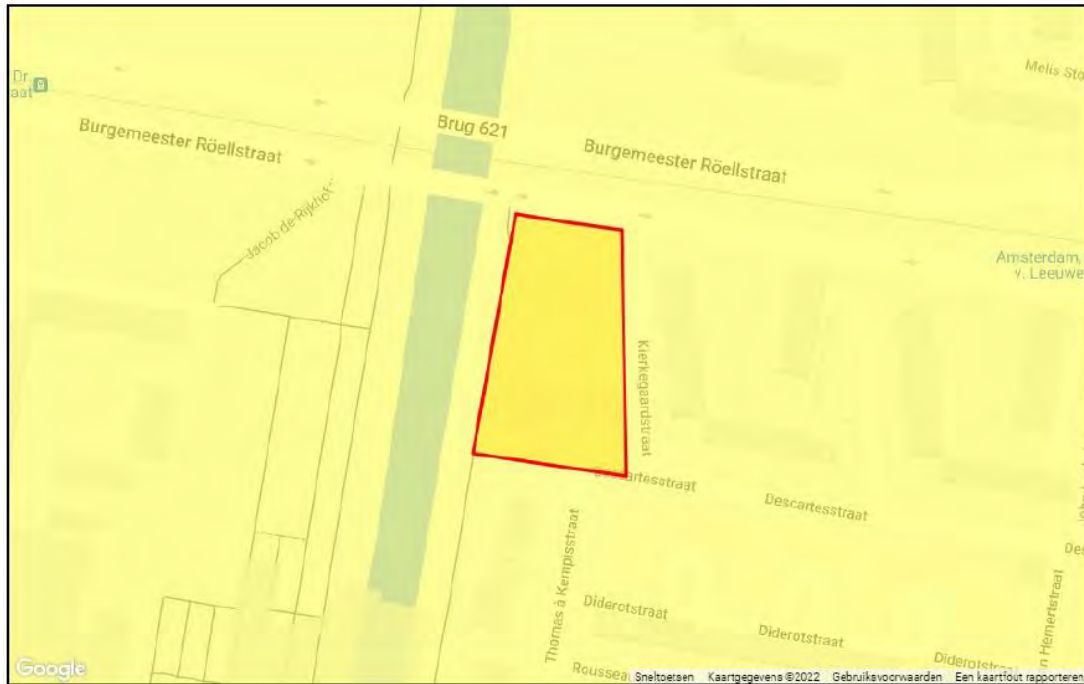
Het plan/object ligt binnen het beperkingengebied van het LIB en krijgt daardoor te maken met de volgende beperkingen:

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding	Proces	Kaart
Beperking bebouwing (LIB 1-5)	Beperking bebouwing - LIB 5	n.v.t.	100%	§4.1	1
Beperking aantrekken vogels	-	n.v.t.	100%	§4.4	2
Beperking voor windturbines en lasers	-	n.v.t.	100%	§4.5	3

Onderhavig project voorziet in een vogelaantrekkende functie en maakt ook geen windturbines of lasers mogelijk.

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 LIB-5 zone / 20 Ke-contour, indicatie projectlocatie rood omkaderd (bron: lib-schiphol.nl)

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en een externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

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

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

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

Ligging en situatie

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

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedraagt ongeveer 50 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 Handhavingssysteem (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 ongeveer 50 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 circa 50 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 de omgeving van de projectlocatie 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. Dat is ook hier het geval.

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 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De projectlocatie is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de vernieuwing van Geuzenveld-Slotermeer. De projectlocatie is momenteel deels bebouwd en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de goede bereikbaarheid en nabijgelegen voorzieningen. De locatie is onderdeel van de stedelijke vernieuwingsopgave zoals geformuleerd in de Principenota Geuzenveld – Slotermeer (2019).

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.

Conform de afsprakenbrief tussen initiatiefnemer en gemeente worden toekomstige bewoners (kopers/huurders) voor zover mogelijk vooraf actief geïnformeerd over aanwezige geluidshinder. Deze informatie zal ook in koop-/huurovereenkomsten worden vermeld met hieraan gekoppeld een kettingbeding zodat toekomstige bewoners ook worden geïnformeerd.

- 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.

4.9. Windhinder

Voorgeschiedenis

In december 2022 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een beoordeling van eventuele windhinder uitgevoerd d.m.v. een quickscan (zie bijlage). De verwachting vanuit de quickscan zou zijn dat op een aantal plekken het klimaat aangaande wind(val) rond het gebouw matig tot slecht zou zijn. Er wordt geen gevaar door windhinder verwacht.

Voorafgaand aan recent uitgevoerd verdiepende vervolgonderzoek, een zogenaamd CFD onderzoek, heeft Stadgenoot in het VO ontwerptraject in overleg met architect een element toegevoegd aan het ontwerp. Een glazen paneel van 1^e tot 3^e verdieping in het tussenstuk tussen hoog-en laagbouw aan de oostzijde moet verhinderen dat de wind vanuit het westen rechtstreeks zonder obstakel naar het entreegebied ten oosten van de hoogbouw stroomt. De luchtaanzuigende werking, veroorzaakt door een verschil in een hoge en een lage druk gebied, wordt verstoord door het glazen paneel. Dit VO ontwerp is reeds akkoord bevonden door de Cok en uitgangspunt voor de DO en TO ontwerpfase.

CFD onderzoek

Stadgenoot heeft een uitgebreid CFD-onderzoek laten uitvoeren in het voorjaar van 2024 op verzoek van de gemeente (zie bijlage). Hierin is het effect van het glazen paneel in het middenstuk meegenomen. De uitkomsten van het CFD-onderzoek zijn opgenomen in deze vernieuwde ruimtelijke onderbouwing en als bijlage toegevoegd in het dossier.

Het CFD onderzoek laat zien dat met de genomen maatregelen de ongewenste windklasse (C en D) die de mate van windhinder weergeeft, in de grafiek met het jaargemiddelde, is verminderd, maar op enkele plekken nog aanwezig is. Op één specifieke locatie is een D-klasse waarneembaar, klasse C komt verder nog voor ten oosten en westen van de hoogbouw. Omdat het terrein rondom de hoogbouw waar klasse C waarneembaar is geen terrein is voor langdurig verblijven, is klasse C acceptabel voor slenteren en doorlopen. We sturen op het zo veel mogelijk minimaliseren van klasse C en met name D, en beargumenteren hieronder met welke maatregel dat wordt aangepakt of waarom het op specifieke locaties acceptabel is.

Maatregelen

Vanuit het CFD onderzoek is het adviesbureau gekomen tot een aantal mogelijk te overwegen maatregelen om klasse D te voorkomen:

- flinke aanpassing doen aan de gevel / gebouw → zeer onwenselijk in deze fase van het project;
- toevoegen van (extra) groen in de openbare ruimte. Bomen, struiken en planten blokkeren windvlagen → reeds opgenomen in goedgekeurd openbare ruimte ontwerp gemeente.

Opmerking bij het CFD onderzoek is dat het externe onderzoeksbureau volgens de NEN 8100 geen gebruik mag maken van nieuw tot te voegen groene beplanting aan de Kierkegaardstraat in het CFD model. Alleen bestaand groen aan de Burg. Röellstraat en ten zuiden van de projectlocatie is meegenomen in het CFD model. Dit terwijl de bomen uit het VO openbare ruimte, vastgesteld door ingenieursbureau, wel degelijk effect hebben op het breken van de windstromen. Bovenop het feit dat de extra te planten bomen precies op de locaties staan die in het CFD onderzoek bestempeld worden als (C en) D-klasse. De volgende afbeelding laat zien dat juist op, en te zuiden van de ongunstige windhinder-locaties in het plangebied, extra bomen en beschutting/beplanting zijn voorzien vanuit het VO openbare ruimte van de gemeente.



Afbeelding: voorstel maatregelen ter verbetering van het windklimaat

In overleg met gemeente (stedenbouw, projectleider en adviseur groen en openbare ruimte) is besproken welke optie het meest haalbaar en kansrijk is. Om te voldoen aan maximaal klasse C (of lager) op een beperkt aantal locaties, daar waar langdurig zitten niet mogelijk of wenselijk is, is gekeken naar gebouwgebonden of openbare ruimte maatregelen. Geconcludeerd kan worden dat gebouwgebonden aanpassingen niet haalbaar zijn. Aanpassingen aan de openbare ruimte liggen

het meest voor handen om klasse D te voorkomen in de openbare ruimte. Immers, voor het gebied ten oosten van de hoogbouw is doorlopen en slenteren de voornaamste activiteit. Daar is klasse C acceptabel. In vorige afbeelding is weergegeven hoe initiatiefnemer en gemeente een voorstel doen om het windklimaat te verbeteren. Door juist daar de beplanting extra aan te brengen waar de noodzaak het hoogste is. De overige zones waar klasse C zich voordoet zijn met name parkeerplaatsen, de rijbaan, fietspaden en overig groen. Oftewel zones waar klasse C acceptabel is.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het windklimaat ter plaatse acceptabel is en geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project. Er is geen sprake van windgevaar.

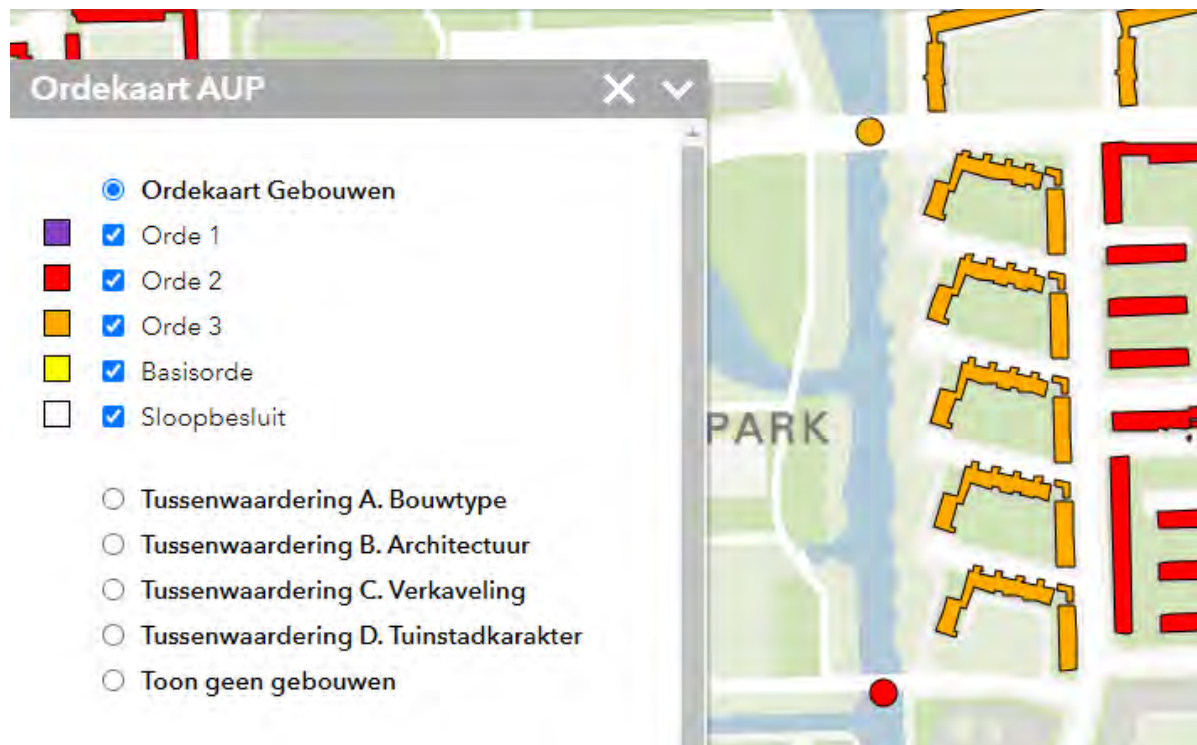
4.10. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Door BMA is in het kader van het bestemmingsplan Sloterveer 2018 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor geheel Sloterveer. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van de projectlocatie een lage archeologisch verwachtingswaarde geldt, omdat sprake is van recente verstoringen in de vorm van ophogingen. Ter plaatse geldt echter conform het geldende bestemmingsplan voor een deel van de locatie (de noordwesthoek) een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2: Het is verboden zonder omgevingsvergunning werken of werkzaamheden uit te voeren dieper dan 2 meter onder maaiveld. Een omgevingsvergunning kan worden verkregen als wordt aangetoond dat de werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal. Het verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden met een kleiner oppervlakte van 500 m² of een kleinere diepte dan 1,5 meter onder maaiveld. De bodemingreep is kleiner dan 500 m². Daarmee is het plan volgens de bestemmingsplanregels vrijgesteld van archeologische verplichtingen. Er hoeft dan ook geen quickscan/waardestelling te worden opgesteld. Dit is ook bevestigd door bureau M&A van de gemeente Amsterdam.

Cultuurhistorie

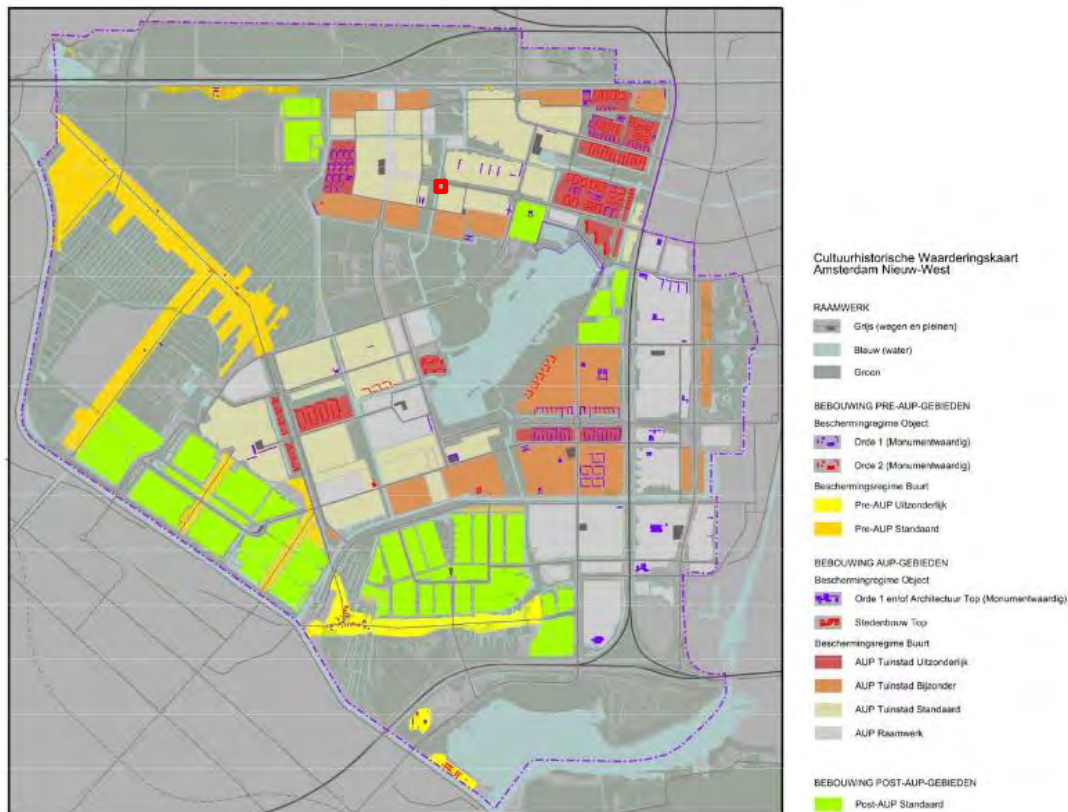
De Thomas à Kempislocatie is onderdeel van de Westelijke tuinsteden die zijn opgericht volgens de AUP concepten (zie paragraaf 2.1).



Afbeelding: Ordekaar AUP, bron: maps.amsterdam.nl

Er bevindt zich op de projectlocatie geen bebouwing van cultuurhistorische waarde. Volgens de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (26 juni 2013, onderdeel van de Erfgoedverordening) is Thomas à Kempislocatie onderdeel van het beschermingsregime Tuinstad Standaard. Nieuwbouw is mogelijk, maar wel binnen een aantal voorwaarden. De belangrijkste randvoorwaarden zijn:

- Het groene, blauwe en grijze raamwerk moet behouden blijven;
- Nieuwbouw krijgt in principe een van oorsprong voorkomende verkavelingstypologie;
- Bouwblok / gebouw is architectonische eenheid;
- De verhouding tussen de hoogte van de gebouwen en de onbebouwde ruimte ernaast moet in verhouding 2 : 3 staan;
- Het raamwerk blijft in stand, bestaand stratenplan mag worden gewijzigd mits hiërarchie in stand blijft;
- Alle schaalniveaus groen blijven gehandhaafd;
- Toepassen Bamenteal Nieuw-West;
- Hoogteaccent mogelijk op kruising van het grijze, groene en blauwe raamwerk. gewaardeerd als 'AUP Tuinstad Standaard'.



Afbeelding: Cultuurhistorische waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West (projectlocatie rood omkaderd)

Voor de projectlocatie is gekozen voor een nieuwe verkaveling, passend bij de kwaliteiten van de omgeving:

- Het plan kent een van oorsprong voorkomende verkavelingstypologie
- De bouwblokken vormen een architectonische eenheid;
- Het raamwerk van straten blijft in stand, de hiërarchie wordt niet gewijzigd;
- De maatvoering 2:3 verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte voldoet;
- Alle schaalniveaus groen blijven gehandhaafd.

4.11. Ecologie

Door ecologisch adviesbureau Staro Natuur en Buitengebied is in april 2023 een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor een groot deel van de Rousseaubuurt. Hierin is het volgende geconstateerd:

Beschermde gebieden

Gezien de relatief grote afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (6,8 kilometer) is het redelijkerwijs uit te sluiten dat negatieve effecten ontstaan op Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen plannen. Een negatief effect als gevolg van stikstofdepositie kan niet worden uitgesloten. Derhalve is een Aeriusberekening uitgevoerd (zie paragraaf 4.12). Geconcludeerd wordt dat er geen effecten zijn.

Ten aanzien van het NNN, de hoofdgroenstructuur en de ecologische structuur hebben de voorgenomen plannen geen (significant) negatief effect tot gevolg.

Beschermde soorten

In het projectgebied komen mogelijk verschillende soorten voor die zijn beschermd onder paragrafen 3.1, 3.2 en 3.3 van de Wet natuurbescherming. Het is uit te sluiten dat in het projectgebied beschermde libellen, kevers, weekdieren, reptielen en vissen voorkomen. Wel geldt voor alle aanwezige soorten in het projectgebied de algemene zorgplicht.

Soorten paragraaf 3.1 Wet natuurbescherming

Algemene volgens kunnen de bomen en struiken binnen het projectgebied gebruiken als broedgelegenheid. Bij het kappen en snoeien van deze bomen en struiken kunnen broedende vogels worden verstoord en nesten vernietigd. Het snoeien en kappen van bomen en struiken moet worden uitgevoerd buiten het broedseizoen van vogels. Dat loopt globaal van half maart tot en met juli.

Soorten paragraaf 3.2 Wet natuurbescherming

Vleermuizen kunnen de aanwezige bebouwing gebruiken als verblijfplaats. Mogelijk wordt ook de holteboom aan de Kierkegaardstraat gebruikt als verblijfplaats door vleermuizen.

Nader onderzoek is nodig om de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen uit te kunnen sluiten. Dit onderzoek loopt momenteel nog. Op basis daarvan kan worden bepaald welke effecten optreden en of een ontheffing Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

Het projectgebied biedt niet de juiste habitat voor de rugstreeppad. Tijdens de werkzaamheden moet voorkomen worden dat het juiste habitat ontstaat.

Soorten van paragraaf 3.3 Wet natuurbescherming

Algemene muizensoorten en egel kunnen verblijfplaatsen hebben in het aanwezige groen.

Bastaardkikker, gewone pad, kleine watersalamander, meerkikker en bruine kikker kunnen zich verschuilen tussen de beplanting. Voor bovenstaande soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Voor het verstoren van deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt altijd de Algemene zorgplicht.

Om het verwonden van dieren te voorkomen kan bij het verwijderen van de vegetatie één kant op worden gewerkt, zodat aanwezige dieren kunnen vluchten. Aangeraden wordt om het lage groen te verwijderen buiten de overwinteringsperiode van de egel. Egels zijn tijdens deze periode, van 1 december tot 1 april, zeer kwetsbaar.

Mitigerende maatregelen en ontheffing Wet natuurbescherming

Op 8 mei 2023 is ontheffing verleend van de Wet natuurbescherming voor het verstoren van gewone dwergvleermuizen en het beschadigen en vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van gewone dwergvleermuizen (zie bijlage). De ontheffing geldt voor de periode van 15 juli 2023 tot en met 1 maart 2026. Hieraan zijn voorschriften verbonden. Korthedshalve wordt hier naar de ontheffing in de bijlage verwezen. Er is al voorzien in tijdelijke voorzieningen, zoals externe kasten die in de directe omgeving van de huidige verblijfplaatsen of rust- en nestlocaties worden opgehangen. Ook wordt in het ontwerp van de nieuwbouw rekening gehouden met het

plaatsen van permanente voorzieningen, zoals inbouwkasten voor vleermuizen, huismus en gierzwaluw.

4.12. Stikstof

In januari 2024 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen onderzoek naar het effect van het project op stikstofdepositie in gevoelige Natura2000 gebieden onderzocht (zie bijlage). Hieruit is gebleken, dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Dit geldt zowel voor de bouw- als voor de gebruiksfase. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming. Inmiddels is er weer een nieuwe rekentool uitgebracht en dient daarom het onderzoek geactualiseerd worden. Dit zal voor vaststelling van de omgevingsvergunning gedaan worden. Er wordt geen andere conclusie verwacht.

4.13. Milieuzonering

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied. Bedrijven bevinden zich op zodanige afstand, dat de ontwikkeling geen nadelige gevolgen voor bestaande bedrijven heeft, die leiden tot gevolgen voor dit project.

4.14. Milieu effect rapportage

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

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

Het onderhavige project heeft betrekking op nieuwbouw op de Thomas à Kempislocatie. De beoogde woningbouw is onderdeel van stedelijke vernieuwingsopgave Geuzenveld – Slotermeer. De locatie is gedeeltelijk bebouwd met een bouwhoogte van 5 respectievelijk 7 meter. In de nieuwe situatie neemt de bebouwing toe ten opzichte van de bestaande situatie. De bouwhoogte wordt maximaal 13,5 en 47 meter hoog. Ook is er een toename van het aantal woningen met 85. Er is zodoende sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is nodig en daarom is een Aanmeldnotitie MER opgesteld (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat dit project geen aanleiding vormt voor het uitvoeren van een MER.

5. Haalbaarheid

5.1. Economische haalbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Stadgenoot.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. De grond van de projectlocatie is echter in eigendom van de gemeente en is door de gemeente in erfpacht uitgegeven zodat er in het kostenverhaal is voorzien. Bovendien is er een afsprakenbrief inclusief planschadeovereenkomst overeengekomen tussen de ontwikkelende partij en de gemeente. Er is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig.

5.2. Maatschappelijke haalbaarheid

Het plan voor het nieuwe woongebouw in de Rousseaubuurt is in het kader van de investeringsnota op verschillende manieren gecommuniceerd door zowel de gemeente als Stadgenoot. In oktober 2021 is een nieuwsbrief verspreid aan alle bewoners in de buurt en daar net buiten. In deze nieuwsbrief konden de bewoners lezen voor wie het gebouw wordt ontworpen, hoe hoog het gebouw wordt en op welke manier zij konden reageren op de plannen.

Om vragen te beantwoorden en reacties op te halen van bewoners op de eerste ideeën stonden de gemeente en Stadgenoot vier dagen met de buurtbus in de wijk, op verschillende tijdstippen doordeweeks en op zaterdag.

De suggesties en reacties van bewoners zijn meegenomen in de concept investeringsnota en/of meegegeven aan de architect om rekening mee te houden in het gebouwonwerp. Tijdens de inspraakperiode van de investeringsnota konden bewoners en andere belanghebbenden (nogmaals) reageren op de plannen.

Stadgenoot presenteert het gebouwonwerp aan de buurt voor de aanvraag omgevingsvergunning. De gemeente betreft bewoners bij het opstellen van het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte rond de Thomas à Kempislocatie.

6. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante milieu- en omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.

7. Bijlagen

1. Verkennend bodem- en verhardingsonderzoek, RSK Netherlands BV d.d. 27 januari 2023
2. Onderzoek Wet geluidhinder, Cauberg Huygen d.d. 27 februari 2023
3. Quick Scan Windhinder, Cauberg Huygen d.d. 2 december 2022
4. Onderzoek CFD-windhinder, Cauberg Huygen d.d. 31 mei 2024
5. Quicksan natuur Sloop Piggelmeewoningen Descartesstraat, Staro Natuur en Buitengebied april 2023
6. Ontheffing Wet natuurbescherming, Omgevingsdienst Noord-Holland Noord d.d. 8 mei 2023
7. Onderzoek stikstofdepositie bouw- en gebruiksfase, Cauberg Huygen d.d. 29 januari 2024
8. Aanmeldnotitie MER, Van Riezen & Partners d.d. 7 juni 2024