

# Ruimtelijke onderbouwing circulaire parkeergarage PwC: verlenging 2025-2035 Uitgebreide voorbereidingsprocedure Thomas R. Malthusstraat, Amsterdam Nieuw-West



**Van Riezen & Partners**  
bureau voor planologie planontwikkeling bv

Status: indiening

Datum: 13 december 2023

(aangepast 27 juni 2024)

Amstelveen 1 (3<sup>e</sup> etage)  
1096 HA Amsterdam  
telefoon 020 625 70 25  
e-mail [info@vanriezenenpartners.nl](mailto:info@vanriezenenpartners.nl)  
website [www.vanriezenenpartners.nl](http://www.vanriezenenpartners.nl)

## Inhoudsopgave

|        |                                                            |    |
|--------|------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Inleiding .....                                            | 1  |
| 1.1.   | Aanleiding .....                                           | 1  |
| 1.2.   | Voorgeschiedenis.....                                      | 1  |
| 1.3.   | Ligging van het project.....                               | 2  |
| 2.     | Beschrijving project .....                                 | 4  |
| 2.1.   | Bestaande situatie .....                                   | 4  |
| 2.2.   | Nieuwe situatie .....                                      | 5  |
| 2.2.1. | Ambitie.....                                               | 6  |
| 2.2.2. | Ontwerp .....                                              | 7  |
| 2.2.3. | Tijdelijkheid.....                                         | 10 |
| 2.2.4. | Energieconcept .....                                       | 11 |
| 2.2.5. | Klimaatadaptatie.....                                      | 11 |
| 3.     | Afwijkingen van het bestemmingsplan.....                   | 12 |
| 3.1.   | Bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' .....                   | 12 |
| 4.     | Beleidskader .....                                         | 14 |
| 4.1.   | Rijksbeleid .....                                          | 14 |
| 4.1.1. | Nationale Omgevingsvisie (NOVI) .....                      | 14 |
| 4.1.2. | Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....  | 15 |
| 4.2.   | Provinciaal beleid.....                                    | 15 |
| 4.2.1. | Omgevingsvisie NH2050 (NH2050).....                        | 15 |
| 4.2.2. | Omgevingsverordening NH2020.....                           | 16 |
| 4.3.   | Gemeentelijk beleid.....                                   | 17 |
| 4.3.1. | Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen..... | 17 |
| 4.3.2. | Projectnota Schinkelkwartier.....                          | 19 |
| 4.3.3. | Nota Parkeernormen Auto .....                              | 19 |
| 4.3.4. | Nota Parkeernormen Fiets en Scooter .....                  | 20 |
| 4.3.5. | Agenda Duurzaamheid .....                                  | 20 |
| 4.3.6. | Hemelwaterverordening.....                                 | 21 |
| 4.4.   | Conclusie beleidskader .....                               | 21 |
| 5.     | Milieu- en omgevingsaspecten .....                         | 22 |
| 5.1.   | Omgevingseffectrapport (OER).....                          | 22 |

|         |                                                                               |    |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.1.1.  | Beschouwing.....                                                              | 22 |
| 5.1.2.  | Conclusie.....                                                                | 22 |
| 5.2.    | Verkeer.....                                                                  | 23 |
| 5.2.1.  | Beschouwing.....                                                              | 23 |
| 5.2.2.  | Conclusie.....                                                                | 23 |
| 5.3.    | Luchtkwaliteit .....                                                          | 23 |
| 5.3.1.  | Luchtkwaliteitseisen .....                                                    | 23 |
| 5.3.2.  | Conclusie.....                                                                | 24 |
| 5.4.    | Geluid.....                                                                   | 24 |
| 5.5.    | Externe veiligheid .....                                                      | 24 |
| 5.5.1.  | Algemeen .....                                                                | 24 |
| 5.5.2.  | Toets .....                                                                   | 24 |
| 5.6.    | Bodem.....                                                                    | 25 |
| 5.7.    | Waterhuishouding .....                                                        | 25 |
| 5.7.1.  | Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek) ..... | 25 |
| 5.7.2.  | Watertoets.....                                                               | 26 |
| 5.7.3.  | Conclusie.....                                                                | 27 |
| 5.8.    | Cultuurhistorie en archeologie .....                                          | 27 |
| 5.8.1.  | Beschouwing.....                                                              | 27 |
| 5.8.2.  | Toets .....                                                                   | 28 |
| 5.8.3.  | Conclusie.....                                                                | 28 |
| 5.9.    | Luchthavenindelingbesluit.....                                                | 28 |
| 5.9.1.  | Beschouwing.....                                                              | 28 |
| 5.9.2.  | Conlusie.....                                                                 | 29 |
| 5.10.   | Ecologie.....                                                                 | 29 |
| 5.10.1. | Soortbescherming.....                                                         | 29 |
| 5.10.2. | Gebiedsbescherming .....                                                      | 30 |
| 5.11.   | Ladder voor duurzame verstedelijking .....                                    | 30 |
| 6.      | Uitvoerbaarheid.....                                                          | 31 |
| 6.1.    | Financieel .....                                                              | 31 |
| 6.2.    | Maatschappelijk.....                                                          | 31 |
| 6.3.    | Zienswijzen.....                                                              | 31 |

**Bijlage:** Rapportage biodiversiteitsonderzoek (Econsultancy, 10 april 2020)

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Op 28 april 2015 heeft de gemeente Amsterdam een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een tijdelijke parkeer-/stallingsgarage ter hoogte van de Thomas R. Malthusstraat, in het Rieker Business Park, voor de periode van 10 jaar. Na het verstrijken van deze termijn moet de voorheen bestaande toestand hersteld worden. De vergunning verloopt op 27 april 2025. Er is echter behoefte aan behoud van de parkeergarage voor een langere periode.

Op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 2° van de de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in samenhang met artikel 4, elfde lid van bijlage II van het Beluit omgevingsrecht kan tijdelijk afgeweken worden van het geldende bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar. Nu de reeds verleende omgevingsvergunning een looptijd heeft van 10 jaar, kan geen gebruik gemaakt worden van de genoemde wettelijke bepaling voor tijdelijk afwijken.

Voor een langere instandhouding dan 10 jaar is een nieuwe planologische procedure nodig. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid daarvoor omgevingsvergunning te verlenen. Dat houdt in dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is met een ter inzagelegging van het ontwerpbesluit en de gelegenheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen voordat het besluit is genomen.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van de afwijkingen van het bestemmingsplan tot en met 27 april 2035 (tien jaar na het verlopen van de huidige tijdelijke vergunning). Na het verstrijken van deze termijn zal de parkeergarage worden afgebroken en wordt de voorheen bestaande toestand hersteld.

## 1.2. Voorgeschiedenis

Op 28 april 2015 heeft de gemeente Amsterdam een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een tijdelijke parkeer-/stallingsgarage ter hoogte van de Thomas R. Malthusstraat voor de periode van 10 jaar.

Het bouwplan betrof de nieuwbouw van een 2-laagse bovengrondse tijdelijke stallingsgarage met 399 parkeerplaatsen en een inpandige fietsenstalling met 42 fietsplekken. Het ging om hergebruik van een bestaande parkeergarage van het Medisch Centrum Slotervaart (MCS) op bovengenoemde locatie in het Rieker Business Park.

Het Rieker Business Park is een kantoren- en bedrijventerrein gelegen tussen de Sloterweg en de A4. Aan de westzijde wordt het terrein begrensd door het Siegerpark en aan de oostzijde door de Johan Huizingalaan. Het is een goede zichtlocatie gelegen in de 'Airportcorridor' en is vrijwel geheel

een monofunctioneel kantorengedebied. Uitzondering is hotel Artemis, gelegen aan de noordzijde van het John M. Keynesplein.

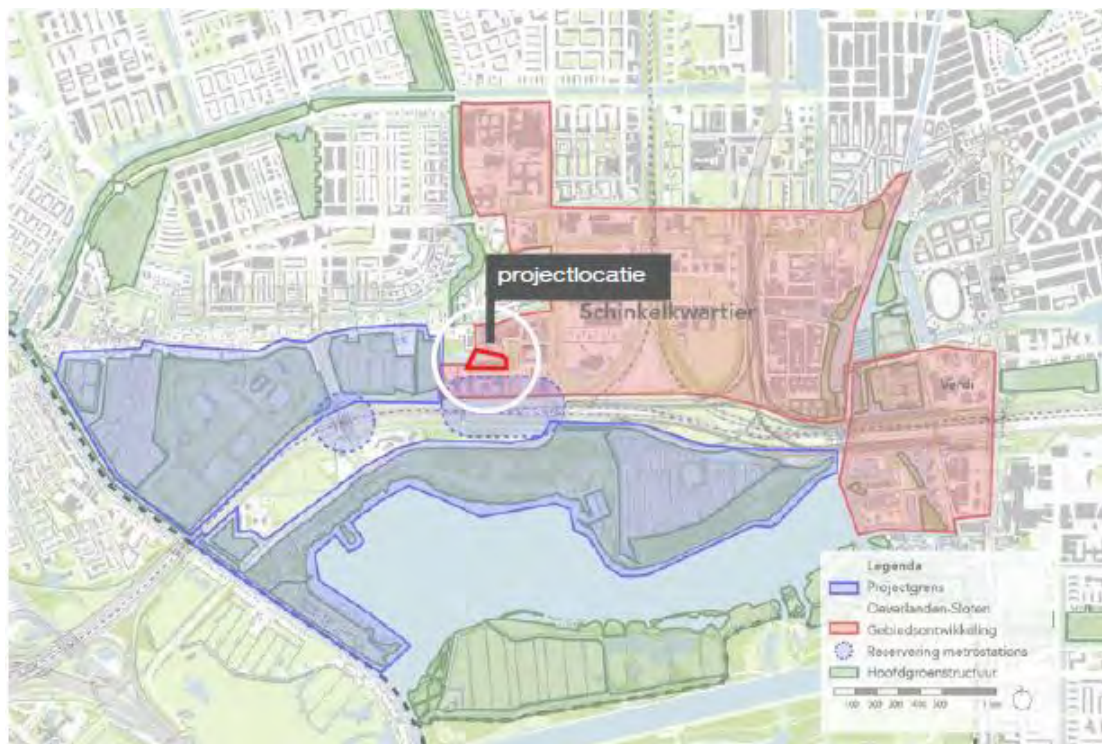
Aanvankelijk werd de ontwikkeling van een ondergrondse parkeergarage met daarboven horeca beoogd: de 'Waterpleingarage'. Deze parkeergarage was deels bedoeld voor het kantoor van PwC en deels bedoeld als openbare garage. De ontwikkeling van de garage is echter niet van de grond gekomen en om in de parkeerbehoefte van PwC te kunnen voorzien is op 17 november 2011 tijdelijk vergunning verleend voor een parkeerterrein van 306 parkeerplaatsen op het zogenoemde Veldtterrein (particuliere kavel), gelegen aan de Thomas R. Malthusstraat. Ook na het aflopen van de termijn voor het tijdelijke parkeerterrein was er geen zicht op realisatie van de ondergrondse garage waarna werd gekozen voor het bouwen van een tijdelijke garage voor een periode van 10 jaar, zodat:

- voorzien kon worden in voldoende parkeerbehoefte op locatie, totdat de Waterpleingarage zou zijn gerealiseerd;
- het ontsierende parkeren op braakliggende kavels zou worden opgeheven.

Ook nu is er geen zicht op de ontwikkeling van de Waterpleingarage zodat verlenging van de termijn nodig is. Dat biedt tevens de gelegenheid de garage te verfraaien en te verduurzamen.

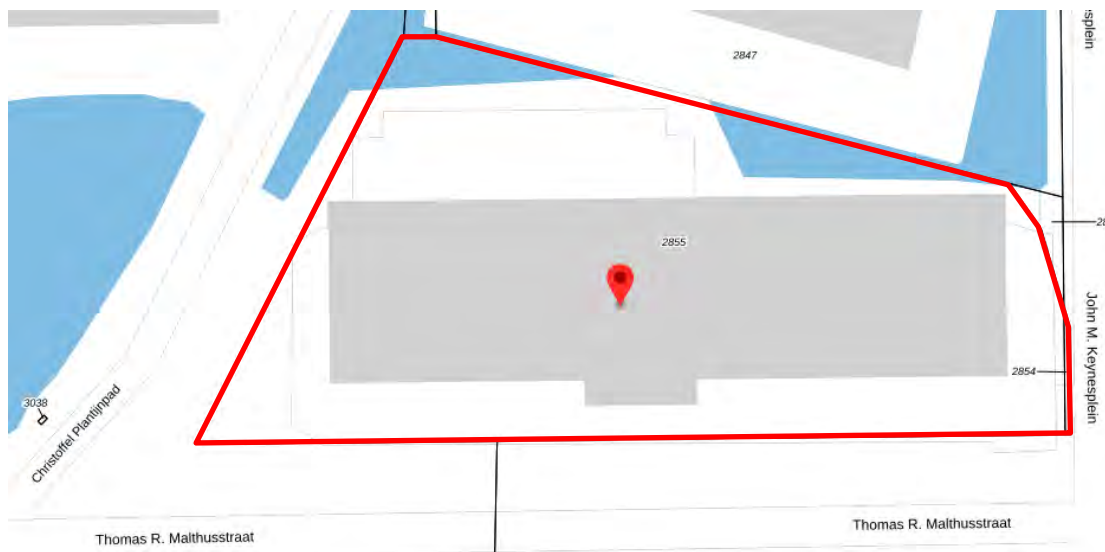
### 1.3. Ligging van het project

Het projectgebied ligt aan de zuidwestkant van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier in stadsdeel Nieuw-West.



Afbeelding: projectgrenzen Schinkelgebied, projectlocatie rood omlijnd (Bron: Planpresentatie PwC 17 mei 2023, Kolpa architecten)

De locatie is kadastraal bekend als gemeente Amsterdam Sloten, sectie F, no. 2855 en 2854, ter hoogte van de Thomas R. Malthusstraat.



Afbeelding: kadastrale kaart, projectlocatie rood omlijnd (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

Het terrein wordt begrensd door de Thomas R. Malthusstraat in het zuiden, het Christoffel Plantijnpad in het westen, het kantoorgebouw Tiara (John M. Keynesplein 12-46) in het noorden en het John M. Keynesplein in het oosten.

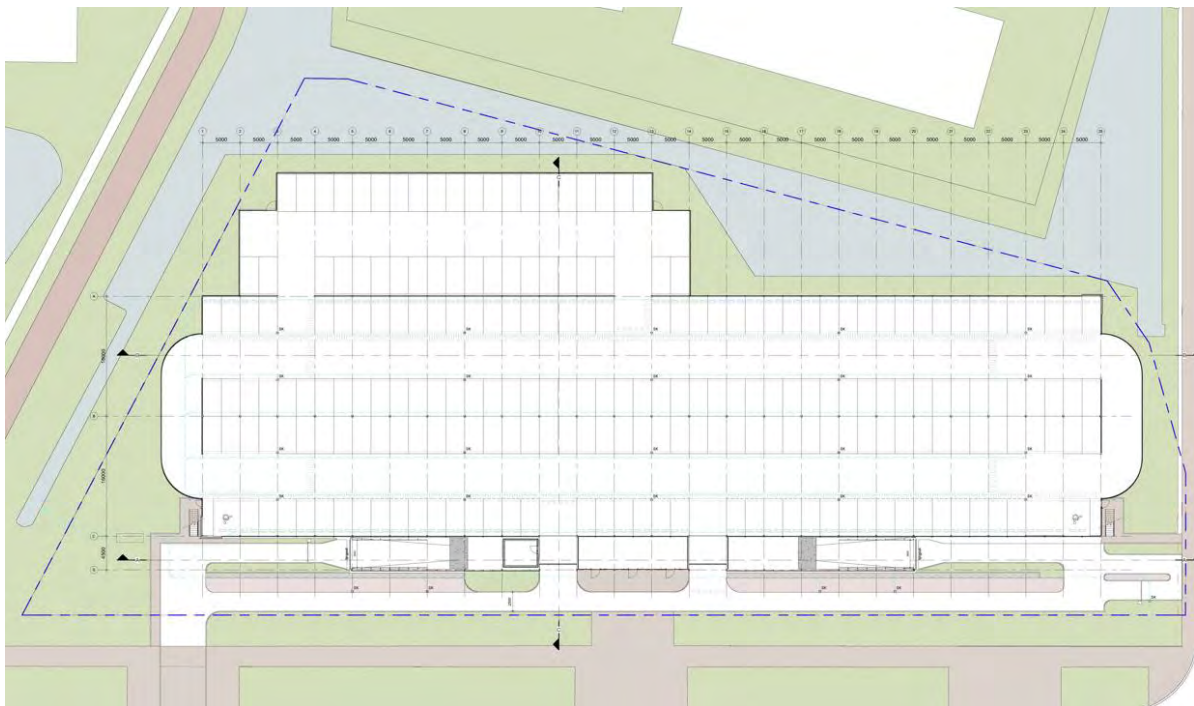


Afbeelding: projectlocatie in vogelvlucht (Bron: Planpresentatie PwC 17 mei 2023, Kolpa architecten)

## 2. Beschrijving project

### 2.1. Bestaande situatie

De bestaande parkeergarage die op de projectlocatie aanwezig is en waarvan het gebruik ook na het verstrijken van de 10-jaarstermijn nog wenselijk is, biedt ruimte aan 399 parkeerplaatsen, waarvan 217 parkeerplaatsen op de begane grond en 177 op de eerste verdieping. Inpanding zijn 42 fietsparkeerplekken gerealiseerd en er zijn fietsparkeerplekken in de openbare ruimte langs de Thomas R. Malthusstraat.



Afbeelding: plattegrond bestaande garage

De ingang van de parkeergarage is gesitueerd aan de Thomas R. Malthusstraat, uitrijden vindt plaats van aan de kant van het John M. Keynesplein.



Afbeeldingen: inrit Thomas R. Malthusstraat (links) uitrit John M. Keynesplein (bron: google maps)

Het verkeer vanaf de A10 (vanuit de richting Zaandam en Amersfoort) komt aangereden via afslag s107 - Henk Sneevlietweg - Johan Huizingalaan – Thomas R. Malthusstraat. Het verkeer vanaf de A4 (vanuit de richting Den Haag/Rotterdam/Schiphol en richting Utrecht) komt via afslag 1 Sloten – Oude Haagseweg – Oeverlandenweg – Adam Smithplein – Thomas M. Malthusstraat. Direct naast de uitgang aan het John M. Keynesplein ligt de eindhalte van bus 68 richting metrostation Henk Sneevlietweg.

Ter hoogte van de kruising Malthusstraat – Keynesplein staat momenteel een horecavoorziening 'The Exotic Label' (John M. Keynesplein 49) van 4,5 x 2,1 m. Deze is op dinsdag t/m vrijdag open tussen 12:00 en 15:00 uur



*Afbeelding: bestaande horecavoorziening*

## 2.2. Nieuwe situatie

Het is niet de bedoeling om alleen het huidige gebruik in de reeds bestaande parkeervoorziening voort te zetten. De ambitie is om, met de bestaande gebouwde parkeervoorziening als basis, te komen van een monofunctioneel parkeergebouw naar een toekomstbestendige en circulaire parkeeroplossing, ingebed in een groene omgeving en buitenruimte.



*Afbeelding: bestaande straathoek (links) en nieuwe multifunctionele buitenruimte (rechts, bron: Kolpa)*

De Gemeente Amsterdam wenste voorts meer activering richting Keynes Plein. De nu nog monofunctionele straathoek aan het Keynesplein (links) wordt daarmee getransformeerd naar een multifunctionele buitenruimte (rechts). Op verzoek van de gemeente Amsterdam is daartoe een toevoeging is gekomen met daghoreca en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen. Zie voor verdere toelichting pagina 9.

### 2.2.1. Ambitie

De ambitie is om een toekomstbestendige parkeervoorziening te realiseren met de volgende kenmerken:

- a. Energieneutraal door PV-cellen
- b. Circulair en remontabel door aan te sluiten op de bestaande demontabele garage met een circulaire toevoeging, inzet van biobased materialen en hernieuwbare grondstoffen, hergebruik van bouwmaterialen en -bouwcomponenten.
- c. Functiemenging en sociale meerwaarde door een gelegenheid voor koffie, lunch of maaltijd voor onderweg of op kantoor, mogelijkheid voor sporten voor of na het werk of in de pauze, gelegenheid om te vergaderen, lunchen of pauzeren in de gemeenschappelijke buitenruimte.

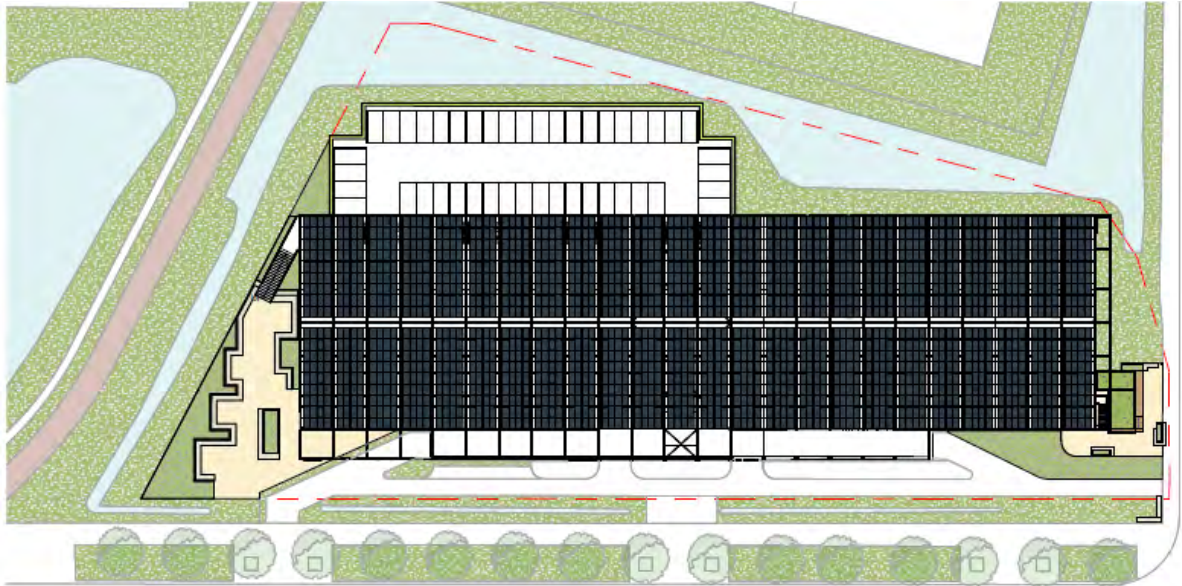


- d. Een hub voor deelmobiliteit door het stimuleren van fietsgebruik door uitmuntende fietsparkeervoorzieningen, de beschikbaarheid van verschillende vormen van deelmobiliteit en toezicht.
- e. Natuurinclusief door gemengd vergroenen van de huidige parkeervoorziening en aandacht voor specifieke selectie van planten, vogels en insecten: afstemmen positionering en oriëntatie, nestkasten als integraal onderdeel van het gebouw, vergroening van de gevel vanuit de volle grond enz.

### 2.2.2. Ontwerp

De gewenste ambities zijn vertaald in een ontwerp, waarbij de bestaande parkeervoorziening als basis is genomen.

Om te komen tot een energieneutraal gebouw wordt op het bestaande gebouw een zonnedak met PV-panelen gerealiseerd.



Afbeelding: voorstel zonnedak met PV-panelen (bron: Kolpa)



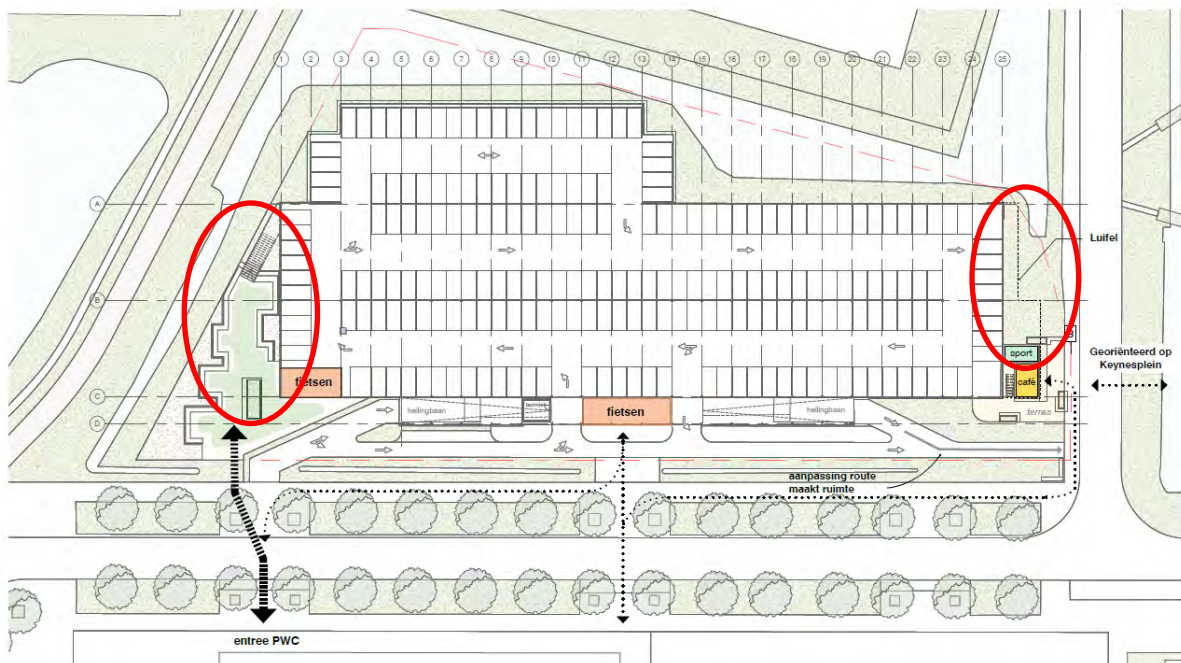
Afbeelding: Impressie zonnedak met hybride houten constructie (bron: Kolpa)

Aan het gebouw worden een aantal functies toegevoegd en er vindt een herindeling plaats, waarbij de focus ligt op het Keynesplein. Aan de kant van de Thomas J. Malthusstraat worden nieuwe inpandige fietsenstallingen gerealiseerd.



Afbeelding: Impressie fietsparkeren (bron: Kolpa)

De rijbanen op de begane grond worden aangepast: De rijbanen die nu nog buiten het gebouw lopen worden intern gebracht waardoor het oppervlak van de garage aan de oost- en westzijde kleiner wordt en het aantal parkeerplaatsen met 9 afneemt naar 390. De ruimte waar de rijbanen nu liggen komt ten goede aan een openbare, groene inrichting van de verblijfsruimte.



Afbeelding: nieuwe openbare, groene inrichting verblijfsruimte t.p.v. huidige rijbanen (bron: Kolpa)

Deze nieuwe groene verblijfsruimte is tevens een plek om te verblijven tijdens bijvoorbeeld de lunchpauze.



Afbeelding: impressie pauze in de nieuwe groene verblijfsruimte (bron: Kolpa)

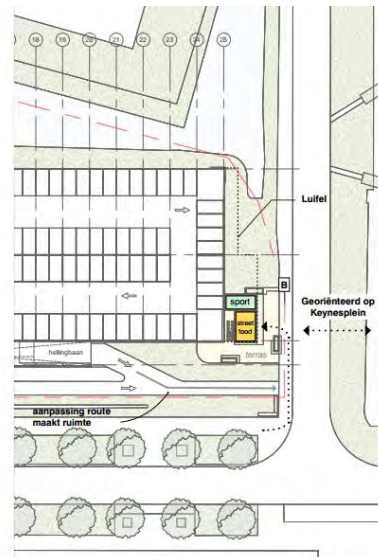
Om het Keynesplein toegankelijker en aantrekkelijker te maken, wordt aan de oostkant van het gebouw een horecagelegenheid met een terras gerealiseerd en zal de mogelijkheid geboden worden voor een uitvalsbasis voor buitensport. Dit gebeurt door het toevoegen van verplaatsbare modules. Als dat in de toekomst gewenst is, kan een extra module worden toegevoegd.



'Streetfood'



Fitness  
uitvalsbasis buitensport  
+ QR-FIT



De horecavoorziening kan een vervanging zijn van de bestaande 'The Exotic Label' (daghoreca/broodjeszaak). Dit lijkt de meest logische ondernemer voor exploitatie van die unit te zijn, maar dat moet blijken uit overleg met de ondernemer. De omvang van de horeca-unit is 4m bij 6m met een terras van 50 m<sup>2</sup>.

De afmetingen van de unit voor de buitensport (opslag van sportattributen) zijn 4m bij 6 m.

De modules blijven net zo lang staan als de garage.



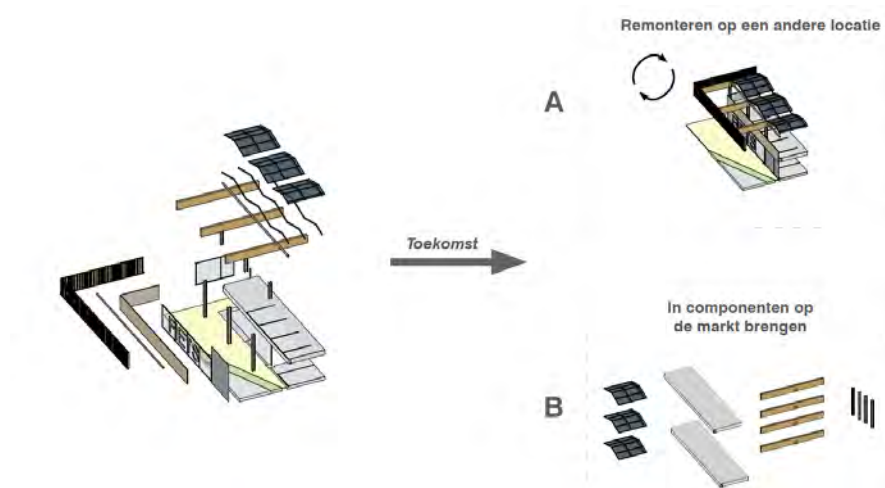
Afbeelding: impressie streetfood / sport / terras (bron: Kolpa)

Het casco, het parkeerdek en de hellingbanen van de bestaande garage blijven behouden. Een deel van de bestaande wanden worden verwijderd en vervangen door houten gevels en de trappen naar het dek worden vernieuwd en iets verplaatst. Er worden meer klimplanten aan de gevels toegevoegd om te zorgen voor een groene uitstraling. De belangrijkste bouwkundige ingreep is dat een dakstructuur met PV panelen wordt toegevoegd.

Tenslotte wordt een trafo gerealiseerd met de afmetingen zijn 3,06 x 2,48 x 2,14 m (l x b x h). De huidige openbare verlichting blijft gehandhaafd.

### 2.2.3. Tijdelijkheid

Na het verstrijken van de termijn kan het hele gebouw inclusief de modules worden gedemonteerd en geremonteerd op een andere locatie of in componenten op de markt worden gebracht.



#### 2.2.4. Energieconcept

Met de realisatie van de circulaire parkeergarage ontstaat er een energie hub. Het kenmerk van deze hub is dat met de geproduceerde hernieuwbare energie de elektrische auto's dagelijks worden voorzien van zonne-energie. Het voornemen is om 109 dubbele laadpalen toe te voegen. Door dynamic load balancing in de laadtechnologie toe te passen ontstaat er een intelligent systeem waarbij ingespeeld kan worden op de beschikbare energie. Hiermee worden de energiestromen meer gereguleerd op basis van vraag en aanbod.



#### 2.2.5. Klimaatadaptatie

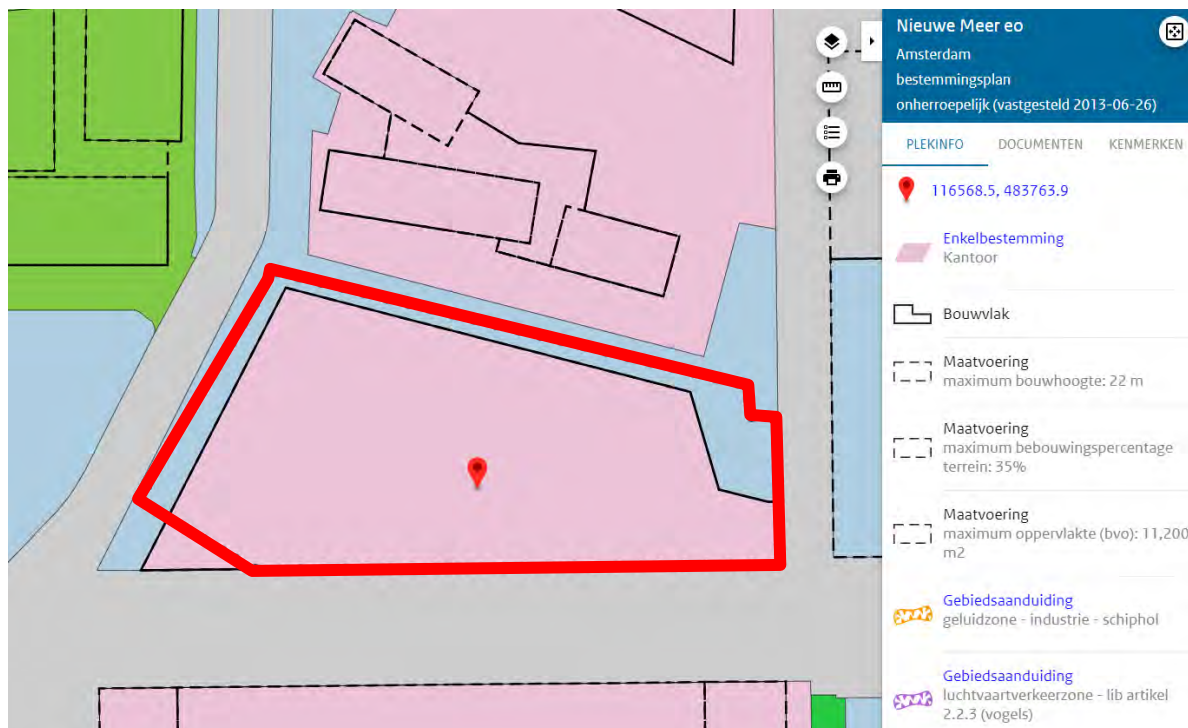
In het kader van klimaatadaptatie zullen ten aanzien van de hemelwaterafvoer maatregelen getroffen worden, om deze zoveel mogelijk af te koppelen van het riool. Dat bestaat uit afvoer op oppervlaktewater en waterdoorlatende verharding.

### 3. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'. Daarnaast gelden de parapluplannen 'Grondwaterneutrale Kelders', 'Drijvende bouwwerken' en 'Darkstores' maar deze parapluplannen zijn niet relevant voor onderhavige omgevingsvergunning en blijven daarom verder buiten beschouwing.

#### 3.1. Bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'

Het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. is vastgesteld op 26 juni 2013 en geheel onherroepelijk. Ter plaatse van de projectlocatie gelden de bestemmingen 'Kantoor' en 'Water-2'.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.', projectlocatie met rode lijnen weergegeven

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor kantoren met de daarbij behorende ondersteunende horeca, bergingen en andere nevenruimten, ongebouwde parkeervoorzieningen en ondergronds gebouwde parkeervoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, tuinen en erven, verkeersareaal, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op de genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de aldaar genoemde bestemming. Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen het bouwvlak en de maximum bruto vloeroppervlakte bedraagt 11.200 m<sup>2</sup>. Het bouwvlak kent een maximum bebouwings van 35% en de maximum bouwhoogte is 22 meter.

De voor 'Water-2' aangewezen gronden zijn bestemd voor water, (natuurvriendelijke) oevers, voetpaden, bruggen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plek van de ontwikkeling zijn geen gebouwen toegestaan.

De hele projectlocatie is aangeduid als 'luchtvaartverkeerzone - lib artikel 2.2.3 (vogels)'. Binnen dit gebied mogen geen functies of grote waterpartijen worden toegevoegd met een vogelaantrekkende werking.

Daarnaast is de locatie aangeduid als 'geluidzone – industrie - bedrijventerrein Schinkel'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het industrieterrein 'Schinkel' op geluidsgevoelige bestemmingen.

Een op grond van de andere aangewezen bestemmingen toelaatbaar gebouw, of de uitbreiding daarvan, welk aangemerkt kan worden als een geluidsgevoelige bestemming, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege de industrieterreinen op de gevels van dit gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. Een parkeergarage is geen geluidsgevoelige bestemming. Dit artikel is daarom niet relevant.

Sinds 2015 is de locatie in gebruik als stallingsgarage met 399 parkeerplaatsen en 42 fietsparkeerplekken. Dit gebruik zal in aangepaste vorm worden voortgezet. Aanvullend op de huidige situatie zullen extra fietsparkeerplaatsen, een horeca-gelegenheid en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen worden gecreeërd en zal het gebouw worden verduurzaamd.

De nieuwe omgevingsvergunning wijkt op de volgende punten af van het geldende bestemmingsplan:

- Een gebouwde stallings- / parkeergarage alsmede de horeca- en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen zijn niet toegestaan binnen de bestemmingen 'Kantoor' en 'Water-2';
- Een deel van het gebouw is geprojecteerd op de bestemming 'Water-2', waar geen gebouwen zijn toegestaan.

Dit zijn al bestaande afwijkingen die gelijk blijven doordat er parkeerplaatsen worden ingeleverd en dat er andere gelegenheden voor terug komen op verzoek van de gemeente.

## 4. Beleidskader

### 4.1. Rijksbeleid

#### 4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

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

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

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

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2024) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

#### *Consequenties voor dit project*

Door de langere instandhouding van de tijdelijke parkeergarage worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Omgevingsvisie.

#### 4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden en nadien nog aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in de Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro), bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet.

Gelet op het Barro en de bijbehorende Rarro zijn voor de projectlocatie geen onderwerpen van toepassing.

#### *Consequenties voor dit project*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

## 4.2. **Provinciaal beleid**

#### 4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (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.

#### *Consequenties voor dit project*

Door de langere instandhouding van de tijdelijke stallingsgarage en de aanvullende maatregelen ten behoeve van klimaatadaptatie, energiebesparing, duurzaamheid en verbetering van de kwaliteit van de omgeving wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

#### 4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', geleid op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

#### *Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling*

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. 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.

#### *Artikel 6.62 Klimaatadaptatie*

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

### *Consequenties voor dit project*

In de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 5 april 2017 in zaaknr. 201602966/1/R1 (ECLI:NL:RVS:2017:943) werd vastgesteld dat een parkeerterrein waarvan de behoefte afhankelijk is van de aanwezigheid van een bestaande voorziening niet is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. In het geval van de onderhavige omgevingsvergunning gaat het om een parkeerbehoefte van bestaande kantoren en garage is daarom geen nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De horecagelegenheid en opslagruimte ten behoeve van sportattributen zijn dermate klein (kleiner dan 500 m<sup>2</sup>) dat deze evenmin zijn aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling. De horecagelegenheid is bovendien in principe een vervanging van de bestaande voorziening, dan is ook om die reden geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De bebouwing is al bestaand en in gebruik, maar er worden maatregelen getroffen in het kader van klimaatadaptatie, duurzaamheid en het verbeteren van de leefomgeving.

## **4.3. Gemeentelijk beleid**

### **4.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen**

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

Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van

materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

#### *Consequenties voor dit project*

Op de visiekaart is de onderhavige plangebied aangewezen als hoogstedelijke buurt. Hierbij gaat het om ontwikkelingen van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. In de nabije toekomst wordt het gebied overeenkomstig de Omgevingsvisie ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier.



*Afbeelding: uitsnede visiekaart ter hoogte van projectlocatie (rood omlijnd)*

Het voortzetten van het tijdelijke gebruik van de stallingsgarage is in overeenstemming met de Omgevingsvisie (zoals Rigoureuus vergroenen).

#### 4.3.2. Projectnota Schinkelkwartier

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 14 december 2021 de Projectnota Schinkelkwartier vastgesteld.

In de projectnota Schinkelkwartier zijn de ambities van het gemeentebestuur geformuleerd: het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m<sup>2</sup> werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m<sup>2</sup> in de huidige situatie) en 450.000 m<sup>2</sup> maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Een gebied waar straks 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken.

De projectlocatie aan de Thomas R. Malthusstraat ligt in deelgebied Nieuwe Meer West. Samen met Nieuwe Meer Oost vormt dit deelgebied het nieuwe innovatiedistrict van Amsterdam. Een economische hotspot, waar toonaangevende bedrijven en instituten samenkomen en een voedingsbodem voor innovatie vormen met startups en broedplaatsen. Gemengd met wonen en voorzieningen, zodat er altijd leven is op straat. Ontmoeting en interactie staan centraal.

Nieuwe Meer West krijgt naar verwachting een metrostation door het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp. Ook het middengebied wordt dan bebouwd. Omdat er over deze verbinding nog geen definitief besluit is genomen, wordt voor Nieuwe Meer West gewacht met het opstellen van een investeringsnota, tot er meer duidelijkheid komt over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn richting Hoofddorp.

##### *Consequenties voor dit project*

In de toekomst wordt het gebied ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier. Zolang deze gronden nog niet tot ontwikkeling komen is het mogelijk de voormalige, braakliggende kavel te benutten voor de langere instandhouding van de tijdelijke stallingsgarage, een horecagelegenheid en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen.

#### 4.3.3. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (en op 29 november 2017 gewijzigd). Deze bepaalt dat bij de realisatie van nieuwe woningen, kantoren of voorzieningen moet worden voldaan aan minimum- en maximumnormen.

##### *Consequenties voor dit project*

Deze omgevingsvergunning heeft geen betrekking op de realisatie van nieuwe woningen, kantoren of voorzieningen, maar op voortzetting van een bestaande stallingsgarage.

De horecagelegenheid en de opslagruimte ten behoeve van sportattributen zijn kleinschalig en zijn gericht op de bestaande gebruikers in het gebied, zodat deze geen zelfstandige parkeerbehoefte oproepen. In de situatie dat zij wel een eigen parkeerbehoefte zouden hebben, dan wordt deze in de parkeergarage waar deze omgevingsvergunning betrekking op heeft opgevangen. Met toepassing van de CROW-kengetallen gaat het dan om 3 of 4 plekken.

De horecagelegenheid is bovendien in principe een vervanging van de bestaande voorziening, dan is om die reden geen sprake van een nieuwe parkeerbehoefte.

#### 4.3.4. 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. Deze bepaalt dat bij de realisatie van nieuwe kantoren of voorzieningen moet worden voldaan aan minimumnormen voor fietsparkeerplaatsen en richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen.

##### *Consequenties voor dit project*

Deze omgevingsvergunning heeft geen betrekking op de realisatie van nieuwe kantoren of voorzieningen, maar op voortzetting van een bestaande stallingsgarage.

De horecagelegenheid en de opslagruimte ten behoeve van sportattributen zijn kleinschalig en zijn gericht op de bestaande gebruikers in het gebied, zodat deze geen zelfstandige fietsparkeerbehoefte oproepen.

In de huidige situatie is er overlast van fietsen in de openbare ruimte ter hoogte van de ingang van PwC. De bestaande aangebrachte fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte blijven behouden en door extra stallingsmogelijkheden te creëren, kan dit probleem worden aangepakt. Dat komt de kwaliteit van de fysieke leefomgeving ten goede.

#### 4.3.5. 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 CO<sub>2</sub>-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.

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.

##### *Consequenties voor dit project*

De langere instandhouding van de tijdelijke stallingsgarage is vanuit oogpunt van duurzaamheid gunstig. De ambitie is om met de gewenste aanpassingen de garage toekomstbestendig en duurzaam te maken. Zie ook paragraaf 2.2 voor de te nemen maatregelen. Onderhavig project sluit aan op de doelstellingen van de Agenda Duurzaamheid.

#### 4.3.6. 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 m<sup>2</sup> 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.

##### *Consequenties voor dit project*

De onderhavige omgevingsvergunning betreft geen nieuwbouw, maar verbouw, waarbij het bebouwd oppervlak gelijk blijft. De Hemelwaterverordening eist in dat geval geen extra maatregelen. De bebouwing is al bestaand en in gebruik. In het kader van klimaatadaptatie zullen nieuwe maatregelen getroffen worden, zie ook paragraaf 2.2.5.

#### **4.4. Conclusie beleidskader**

In de toekomst wordt het gebied aan de Thomas R. Malthusstraat ontwikkeld in het kader van het project Schinkelkwartier, deelgebied Nieuwe Meer West. Zolang deze gronden nog niet nodig zijn voor de ontwikkeling van het project is het echter mogelijk de bestaande tijdelijke stallingsgarage langer in stand te houden. Het beleid vormt hierbij geen belemmering.

## 5. Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1. Omgevingseffectrapport (OER)

#### 5.1.1. Beschouwing

Bij nieuwe ontwikkelingen dient beoordeeld te worden of de beoogde ontwikkeling m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Een m.e.r.-beoordeling is een beoordeling of bij een ontwikkeling belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

De transformatie van Schinkelkwartier is een m.e.r.-beoordelingsplichtige ontwikkeling. De ontwikkeling valt onder de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare.

In een m.e.r.-procedure is gewoonlijk het milieueffectrapport (MER) het centrale instrument. Voor het Schinkelkwartier is in plaats van een MER een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Het OER heeft dezelfde functie en status als het MER, maar kent een bredere reikwijdte. In het OER worden namelijk de gevolgen voor de gehele fysieke leefomgeving onderzocht, niet enkel de gevolgen voor het milieu zoals in een MER het geval is. Milieueffecten worden in het OER dan ook 'omgevingseffecten' genoemd. Door deze verbreding kan het instrument, in de geest van de Omgevingswet, beter bijdragen aan het evenwichtig toedelen van functies in het Schinkelkwartier.

#### 5.1.2. Conclusie

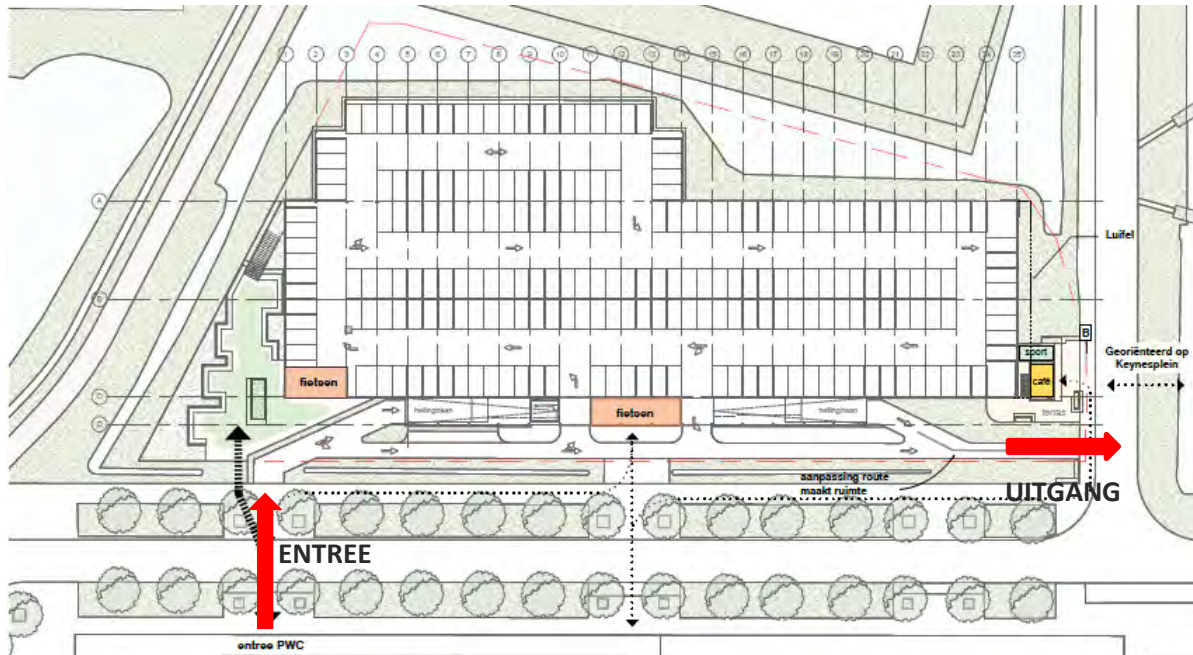
De langere instandhouding van de tijdelijke stallingsgarage gecombineerd met een herindeling, waarbij tevens een kleine horecagelegenheid en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen mogelijk gemaakt wordt, heeft geen samenhang met de toekomstige ontwikkeling van het Schinkelkwartier. Voorts betreft de onderhavige omgevingsvergunning geen nieuwbouw zodat geen aanleiding bestaat een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

## 5.2. Verkeer

### 5.2.1. Beschouwing

De ingang van de parkeergarage is gesitueerd aan de Thomas R. Malthusstraat.

Uitrijden vindt plaats van aan de kant van het John M. Keynesplein. Dat is nu ook reeds het geval.



Afbeelding: Ontsluiting stallingsgarage

Het verkeer vanaf de A10 (vanuit de richting Zaandam en Amersfoort) komt aangereden via afslag s107 - Henk Sneevlietweg - Johan Huizingalaan – Thomas R. Malthusstraat. Het verkeer vanaf de A4 (vanuit de richting Den Haag/Rotterdam/Schiphol en richting Utrecht) komt via afslag 1 Sloten – Oude Haagseweg – Oeverlandenweg – Adam Smithplein – Thomas M. Malthusstraat.

De langere instandhouding van de tijdelijke stallingsgarage in combinatie met de herindeling, de horecagelegenheid en de opslagruimte ten behoeve van sportattributen leidt niet tot nieuwe verkeersintensiteiten.

### 5.2.2. Conclusie

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

## 5.3. Luchtkwaliteit

### 5.3.1. Luchtkwaliteitseisen

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer

stikstofdioxide en fijn stof. In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen” is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

De onderhavige omgevingsvergunning heeft betrekking op het langer in stand houden van een tijdelijke stallingsgarage met 390 parkeerplaatsen (voorheen 399). De verkeersintensiteit ten opzichte van de bestaande situatie blijft gelijk of wordt een klein beetje minder. De garage heeft daarom geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

#### 5.3.2. Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning. De bestaande luchtkwaliteit is voldoende en verlening van de omgevingsvergunning draagt niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

### 5.4. **Geluid**

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoned of binnen de geluidzone van spoorwegen. Het project voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Akoestisch onderzoek op basis van de Wet geluidhinder is daarom niet nodig.

### 5.5. **Externe veiligheid**

#### 5.5.1. Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

#### 5.5.2. Toets

Een stallingsgarage is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object aangezien er geen personen daar verblijven of gedurende een relevante tijd aanwezig zijn. Onderzoek is niet nodig en het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

## 5.6. Bodem

Volgens de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart ligt de projectlocatie in de zone 1, welke gekwalificeerd is als schone grond. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt in principe dat bodemonderzoek noodzakelijk is. In dit geval is echter voor de bouw van de tijdelijke stallingsgarage in 2015 een schone zandlaag aangebracht van 1,5 meter. Er vinden geen nieuwe grondroerende werkzaamheden plaats. Bodemonderzoek wordt derhalve niet nodig geacht, de bodem is geschikt voor de gewenste functies.

## 5.7. Waterhuishouding

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> 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.

### 5.7.1. Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)

Het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 geeft de koers aan voor een toekomstbestendig watersysteem in het beheersgebied van het waterschap voor de komende zes jaar. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. We maken met elkaar steeds meer gebruik van de schaarse ruimte. Dit heeft gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Wat dit betekent is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin wordt geschetst welke keuzes het waterschap maakt om het waterbeheer in de regio toekomstbestendig te maken. Het WBP is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht. Onderdeel van het Waterbeheerprogramma zijn de maatregelen die het waterschap wil nemen om het oppervlaktewater schoner en gezonder te maken. Het waterschap houdt hierbij rekening met de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt. De maatregelen die het waterschap neemt om de KRW doelen te halen leggen we vast in het WBP. De KRW doelen liggen vast in de regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

#### *Waterveiligheid*

Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2024 zullen naast de grondlichamen ook de niet-waterkerende objecten (zoals huizen, kabels, leidingen) en de waterkerende kunstwerken (zoals sluizen) zijn getoetst. In 2030 zullen de regionale waterkeringen volledig op orde zijn.

#### *Voldoende water*

Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en

droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

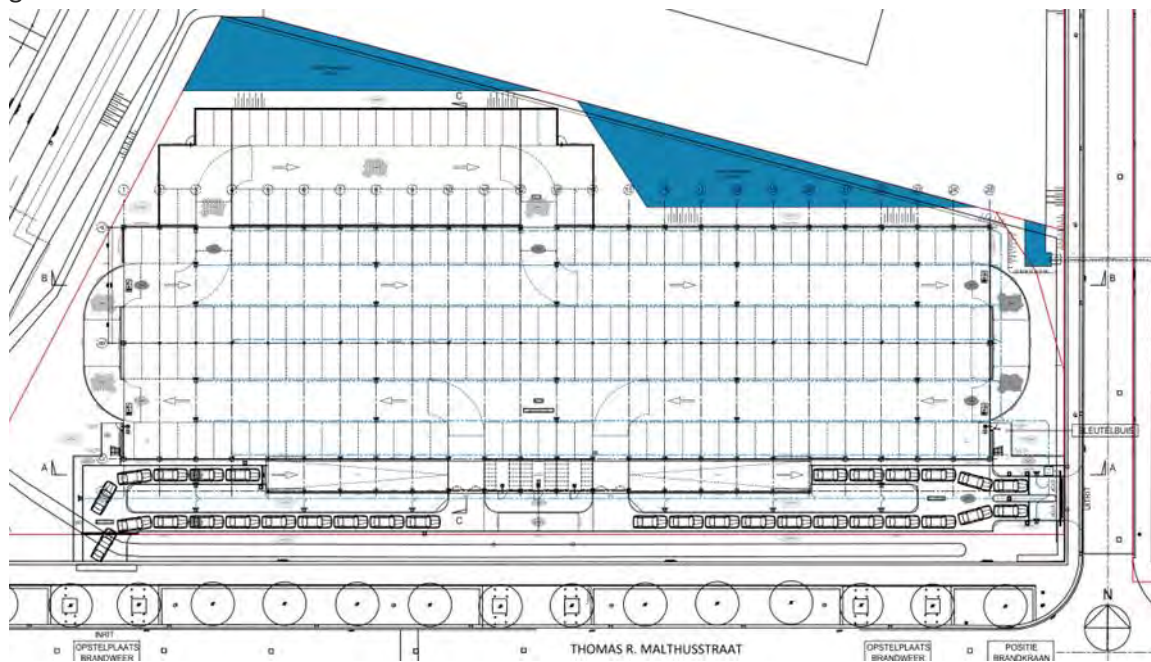
#### *Schoon water*

Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. Van geen van de wateren mag de kwaliteit achteruitgaan.

#### 5.7.2. Watertoets

##### *Waterberging*

Bij de realisatie van de tijdelijke stallingsgarage is in 2015 aan de noord- en westzijde van de projectlocatie extra watercompensatie-oppervlak gecreëerd en is oostelijk van het perceel water gedempt. Het betrof een nieuw wateroppervlak van 617 m<sup>2</sup>. Op onderstaande afbeelding is dat getoond.



De verlening van onderhavige omgevingsvergunning leidt niet tot een toename aan bebouwing of verharding. Watercompensatie is daarom niet aan de orde.

##### *Oppervlaktewater*

Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen de projectlocatie.

##### *Grondwater*

Instandhouding van de bestaande garage heeft geen effect op het grondwater.

#### *Waterkering*

De garage is niet gesitueerd nabij een waterkering en leidt niet tot nieuwe ondergrondse bebouwing. Verlening van de omgevingsvergunning heeft zodoende geen gevolgen voor de waterkerende functie van een waterkering.

#### *Hemelwaterafvoer*

De hemelwaterafvoer van de vernieuwde (tijdelijke) stallingsgarage wordt, net als bestaand, volledig op het oppervlaktewater geloosd.

#### 5.7.3. Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor verlening van de omgevingsvergunning.

### **5.8. Cultuurhistorie en archeologie**

#### 5.8.1. Beschouwing

##### *Erfgoedwet*

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.

##### *Archeologiebeleid Amsterdam*

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

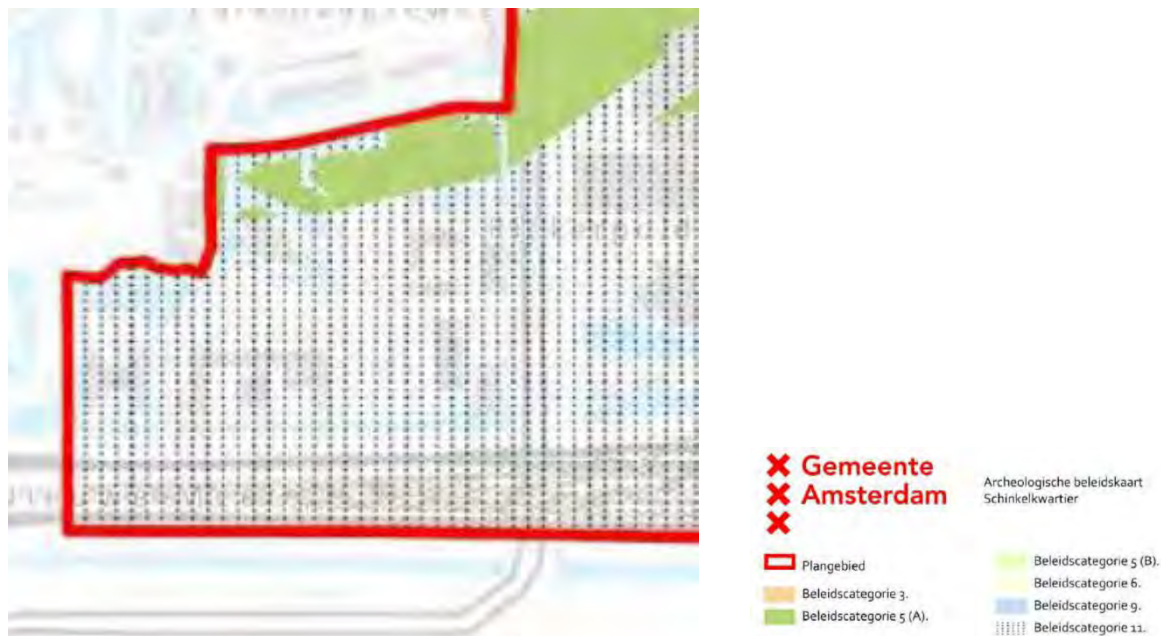
##### *Nota cultuurhistorie Nieuw – West*

De Nota Cultuurhistorie Nieuw - West is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

### 5.8.2. Toets

#### *Archeologie*

In 2019 is door Bureau Monumenten en Archeologie in het kader van de OER archeologisch onderzoek uitgevoerd. Gebleken is dat een deel van het Schinkelkwartier is gelegen binnen de bewoningszone van de Sloterweg, maar niet de locatie van de stallingsgarage.



De locatie van de stallingsgarage is vrijgesteld van nader archeologisch onderzoek.

#### *Cultuurhistorie*

De bebouwing in en rond de projectlocatie is, met uitzondering van het IBM hoofdkantoor aan de overzijde van de Joh. Huizingalaan, niet gewaardeerd op de waarderingskaarten uit de Atlas AUP-gebieden Amsterdam.

### 5.8.3. Conclusie

Er zijn vanuit archeologisch en cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor de verlenging van onderhavige omgevingsvergunning.

## 5.9. **Luchthavenindelingbesluit**

### 5.9.1. Beschouwing

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

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

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

Geen van deze beperkingen zijn relevant voor de instandhouding van de stallingsgarage.

#### 5.9.2. Conlusie

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning.

### 5.10. Ecologie

#### 5.10.1. Soortbescherming

De wet- en regelgeving op het gebied van ecologie kent twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. Bij sloop-nieuwbouw of verbouw dient rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten en de effecten op natuurgebieden. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

De bestaande stallingsgarage blijft behouden maar wordt aangepast. Het bouwwerk is niet geschikt als vaste verblijfplaats voor beschermde diersoorten zoals vleermuis, huismus of gierzwaluw. Het is onwaarschijnlijk dat tijdens het broedseizoen in het bouwwerk genesteld wordt. Het is evenmin een geschikte groeiplaats voor beschermde flora. Bij uitvoering van de werkzaamheden is uiteraard de zorgplicht van toepassing.

Op basis van het biodiversiteitsonderzoek van Econsultancy uit 2020 (zie bijlage) worden voorzieningen toegevoegd t.b.v. de biodiversiteit. Er worden nestkasten / vleermuiskasten en lokale beplanting toegevoegd. Zie daarvoor het bouwkundige tekenwerk van Kolpa en de plantoelichting van Kolpa.

#### 5.10.2. Gebiedsbescherming

Door ecologisch adviesbureau Groenadvies Amsterdam is een stikstofberekening uitgevoerd om vast te stellen of het project leidt tot een verhoogde stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Voor het project leiden transportbewegingen in de gebruiksfase niet tot een stikstofdepositietoename groter dan 0,00 mol/ha/jaar op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden, aangezien de instandhouding van de garage niet leidt tot nieuwe verkeerbewegingen in de gebruiksfase. Het is gezien de beperkte aard van de bouwwerkzaamheden onwaarschijnlijk dat in de aanlegfase een stikstofdepositietoename groter dan 0,00 mol/ha/jaar op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden ontstaat. Dat doet zich al niet voor bij grootschaliger bouwactiviteiten in de nabije omgeving, zoals de ontwikkeling van B@Home aan de Johan Huizingalaan (293 woningen, een hotel met maximaal 30 kamers en circa 4.400 m<sup>2</sup> aan kantoor- en bedrijfsruimte).

#### **5.11. Ladder voor duurzame verstedelijking**

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of afwijking met uitgebreide voorbereidingsprocedure) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het ruimtelijke besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 5 april 2017 in zaaknr. 201602966/1/R1 (ECLI:NL:RVS:2017:943) werd vastgesteld dat een parkeerterrein waarvan de behoefte afhankelijk is van de aanwezigheid van een bestaande voorziening niet is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. In het geval van de onderhavige omgevingsvergunning gaat het om een parkeerbehoefte van bestaande kantoren en garage is daarom geen nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De horeca- en sportfaciliteiten zijn dermate klein (kleiner dan 500 m<sup>2</sup>) dat deze evenmin zijn aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In paragraaf 1.2 is ingegaan op de behoefte van PwC aan parkeergelegenheid en de afspraken die daarover zijn gemaakt. De omstandigheden zijn ongewijzigd, waarmee de langere instandhouding voorziet in een behoefte.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Financieel

Het project is geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. De kosten voor de bouwkundige aanpassingen worden gedragen door de ontwikkelaar. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

### 6.2. Maatschappelijk

Het gaat hier om de verlengde instandhouding van een bestaande gebouw, waarbij een herindeling plaatsvindt en tevens een kleine horecagelegenheid en sportvoorzieningen worden toegevoegd. De verlening van de omgevingsvergunning leidt niet voor een onaanvaardbare wijziging van het woon- en leefklimaat van de omliggende functies. De ambitie is om naast het instandhouden van de stallingsgarage een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, door een herindeling van het pand en de aanleg van een park, groenvoorzieningen, een horecagelegenheid en een opslagruimte ten behoeve van sportattributen. De initiatiefnemer informeert de bestaande gebruikers /bewoners van het gebied.

### 6.3. Zienswijzen

In het kader van de vergunningprocedure bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit.