

Ruimtelijke onderbouwing

IJsselmeerstraat te Amsterdam Noord

Versie: Definitief na indiening
Datum: 7 oktober 2021

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	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Huidige situatie	5
2.	Beschrijving project	6
2.1.	Bouwvolume	6
2.2.	Programma	6
2.3.	Parkeren.....	7
3.	Beleidskader	8
3.1.	Vigerende bestemmingsplannen "Nieuwendam-Noord - Markengouw" en "1e partiële herziening bestemmingsplan Nieuwendam-Noord – Markengouw" en afwijkingen	8
3.2.	Rijksbeleid.....	11
3.3.	Provinciaal beleid.....	12
3.4.	Regionaal beleid.....	14
3.5.	Gemeentelijk beleid.....	16
4.	Randvoorwaarden	20
4.1.	Geluid.....	20
4.2.	Bedrijven en milieuzonering	21
4.3.	Bodem.....	21
4.4.	Archeologie en cultuurhistorie	22
4.5.	Waterparagraaf.....	23
4.6.	Verkeer en parkeren	25
4.7.	Luchtkwaliteit	26
4.8.	Externe veiligheid	27
4.9.	Ecologie en stikstofdepositie	28
4.10.	Luchthavenindelingsbesluit	30
4.11.	Behoeftes	31
4.12.	Bezonnig	32
4.13.	Duurzaamheid.....	32
4.14.	Milieueffectrapportage.....	33
5.	Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid.....	34
5.1.	Eigendomsverhoudingen	34
5.2.	Economische uitvoerbaarheid	34
5.3.	Planschade	34

6.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	35
6.1.	Vooroverleg ex artikel 3.1.1.....	35
6.2.	Zienswijzen.....	35
6.3.	Participatie.....	35
7.	Motivering afwijkingen bestemmingsplan	36
7.1.	Algemeen	36
7.2.	Afwijkingen van de bestemmingsplannen.....	36
7.3.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	37
7.4.	Beleid	37
7.5.	Conclusie.....	37

BIJLAGEN

1. Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen (6 augustus 2021)
2. Archeologisch bureauonderzoek, BMA (september 2009)
3. Quicksan ecologie, Natuurbeleven (10 juni 2021)
4. Stikstofdepositie, Cauberg Huygen (14 juni 2021)
5. Bezonningsstudie, Van Riezen & Partners (1 juli 2021)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Nieuwendam-Noord is een groot woongebied in het stadsdeel Noord dat grotendeels in de jaren '60 van de 20^e eeuw gerealiseerd is. Het gebied wordt begrensd door de waterloop van de Schellingwouderbreek achter de woningen langs de Beemsterstraat/Waalenburgsingel, de Zuiderzeeweg, de IJdoornlaan en de ringweg A10. Dit woongebied is een gemengd woongebied met zowel appartementen als grondgebonden woningen. De rust, ruimte en goede ligging ten opzichte van de Ringweg van de wijk wordt gewaardeerd en in recente jaren is er veel nieuwbouw toegevoegd.

Rochdale mag hier – als afronding van de totale ontwikkeling van de Waterlandpleinbuurt – maximaal veertig sociale huurwoningen en circa 20 middendure huurwoningen (conform het beleid van Amsterdam, zie ook paragraaf 3.5) bouwen. De ontwikkeling past deels niet binnen de kaders (uitwerkingsregels) van het vigerende bestemmingsplan. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij.

De projectlocatie vormt een trapeziumvormig kavel begrensd door de IJsselmeerstraat aan de zuidzijde, het Drontermeerp pad aan de oostzijde en de Randsmeersingel aan de noordzijde. In de volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie (bron: GoogleEarth)

1.2. Huidige situatie

De locatie is momenteel onbebouwd en dient momenteel als opslag voor bouwmaterialen en bouwcontainers.



Afbeelding: zicht op de projectlocatie vanuit het noordoosten

Direct ten oosten zijn recentelijk de zelfbouwwoningen gerealiseerd.



Afbeelding: zelfbouwwoningen ten oosten van de projectlocatie

2. Beschrijving project

Het project bestaat uit de realisatie van 60 woningen met bijbehorende voorzieningen en ruimten.

2.1. Bouwvolume

Het bouwplan bestaat uit een laagbouw en een hoogbouwdeel. De laagbouw aan de noordkant heeft een bouwhoogte van maximaal 10,5 meter. Ter plaatse van de opbouw van het noodtrappenhuis bedraagt de bouwhoogte 13,5 meter. Het hogere deel aan de zuidkant heeft een bouwhoogte van maximaal 32 meter (35 meter met liftopbouw/technische ruimte).



Afbeelding: gevelaanzicht vanuit het oosten

Het lagere deel bestaat uit 3 bouwlagen en het hogere deel uit 10 bouwlagen. Op het laagbouwdeel bevindt zich ook nog een ruimte op het dak ten behoeve van een noodtrappenhuis en toegang tot het dak.

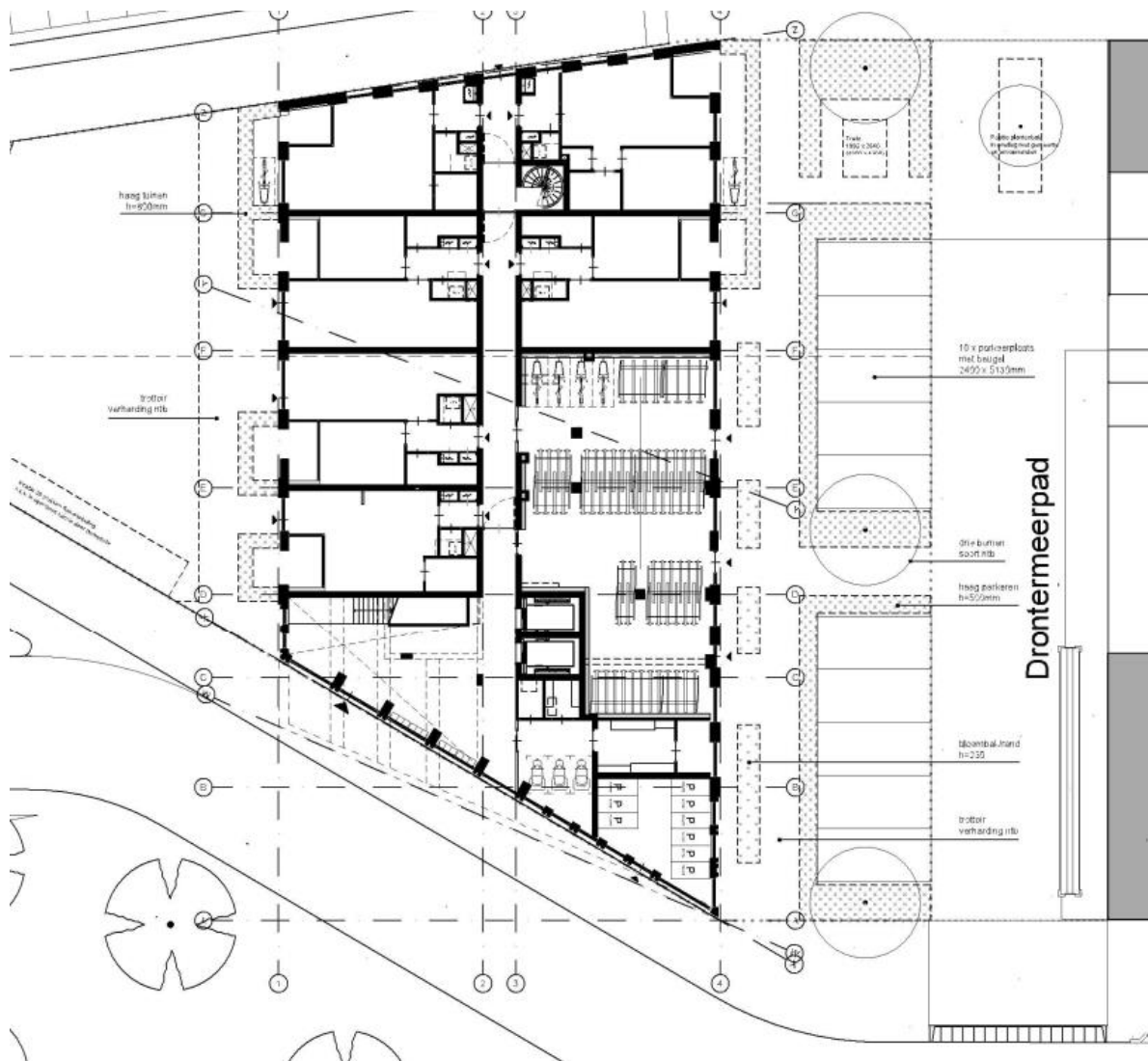
2.2. Programma

Het plan bestaat in totaal uit 60 huurwoningen, waarvan 40 woningen in het sociale huursegment en 20 in het midden huursegment. De omvang varieert van 34-67 m² GBO (1 – 3 kamers).

Op de begane grond bevindt zich naast de entree (54 m²) een grote fietsenstalling (137 m²) een stalling voor scooters en scootmobielen (28,5 m²) en technische ruimte (13 m²). Langs het Drontermeerp pad ten oosten van het gebouw komt een transformatorruimte ten behoeve van de woningen.

2.3. Parkeren

Aan de oostzijde van het gebouw worden 10 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.



Afbeelding: parkeerplaatsen

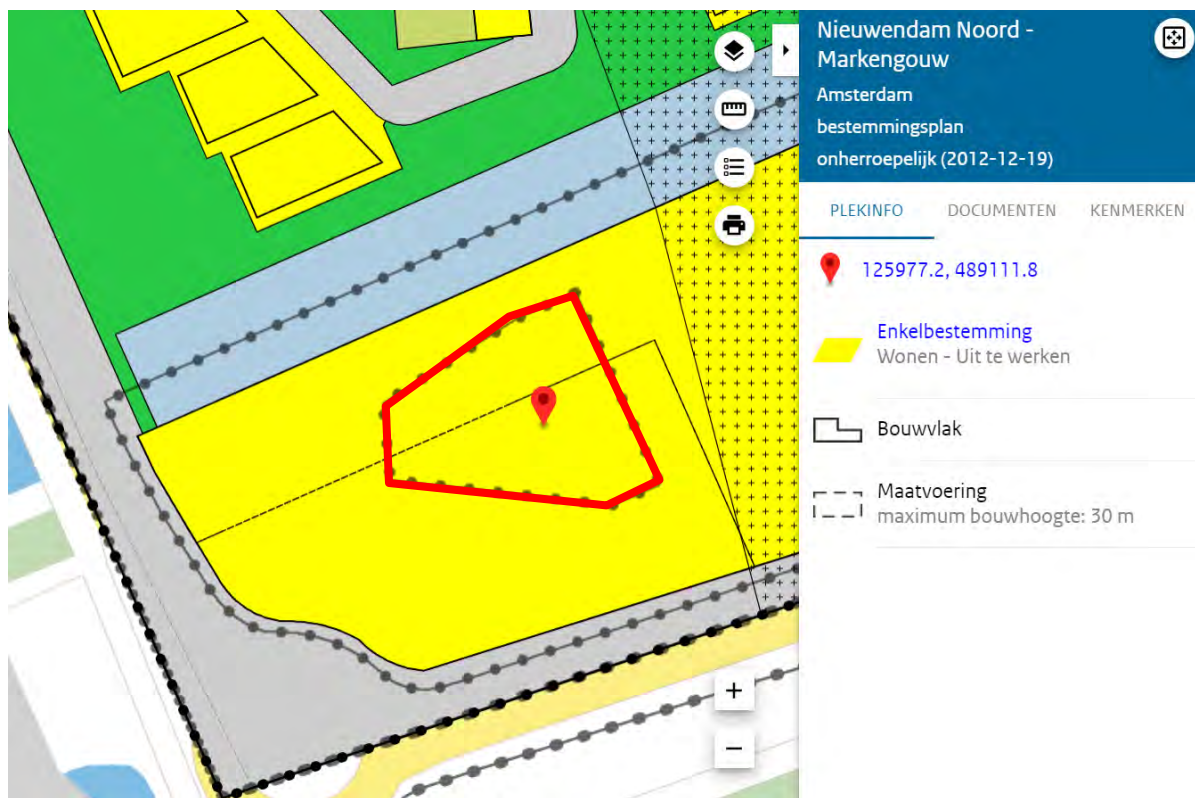
Het plan voorziet daarnaast op de begane grond in een grote stalling voor fietsen, scooters en scootmobielen. Voor de aantallen gelden de richtlijnen van de Nota Parkeernormen fiets en scooter (zie ook paragrafen 3.5 en 4.6).

3. Beleidskader

3.1. Vigerende bestemmingsplannen "Nieuwendam-Noord - Markengouw" en "1e partiële herziening bestemmingsplan Nieuwendam-Noord – Markengouw" en afwijkingen

Bestemmingsplannen Nieuwendam-Noord - Markengouw

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan "Nieuwendam-Noord - Markengouw". Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 2012 en is onherroepelijk. Ter plaatse van de onderhavige projectlocatie geldt een uit te werken woonbestemming. Voor een kleine strook aan de zuidrand geldt de 1^e partiële herziening van het bestemmingsplan "Nieuwendam-Noord – Markengouw".



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan Nieuwendam-Noord – Markengouw (2012), projectlocatie rood omrand

Op grond van de uitwerkingsregels kunnen in deze bestemming maximaal 140 woningen met bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals bergingen en andere nevenruimten, tuinen, water, fietsenstallingen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en verkeersareaal gerealiseerd worden.

Er dient binnen het bestemmingsvlak of in de nabije omgeving voldoende parkeergelegenheid beschikbaar te zijn, waarbij er voor woningen een minimale parkeernorm geldt van 1,2 parkeerplaatsen en voor zorgwoningen van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Het bestemmingsvlak mag voor maximaal 50% bebouwd worden met een maximum bouwhoogte ter plaatse van de projectlocatie van 30 meter (zuidelijk deel) respectievelijk 10 meter (noordelijk deel).

Indien niet kan worden voldaan aan de voerkeursgrenswaarde of en vastgestelde hogere waarde Wet geluidhinder, dan dienen gevels als dove gevel uitgevoerd te worden. Het bouwen van een woning is uitsluitend toegestaan indien deze woning is voorzien van een stille zijde (= geluidluwe zijde met een maximale geluidsbelasting van 48 dB).

Vanwege de uit te werken bestemming geldt ter plaatse een voorlopig bouwverbod totdat er een uitwerkingsplan voor deze locatie is vastgesteld en in werking getreden.

1e partiële herziening bestemmingsplan Nieuwendam-Noord – Markengouw

Voor een kleine strook aan de zuidrand geldt de partiële herziening, die op 21 december 2016 is vastgesteld door de raad.

Betreffende gronden zijn hier bestemd als 'Verkeer'. Woongebouwen zijn hier niet toegestaan.

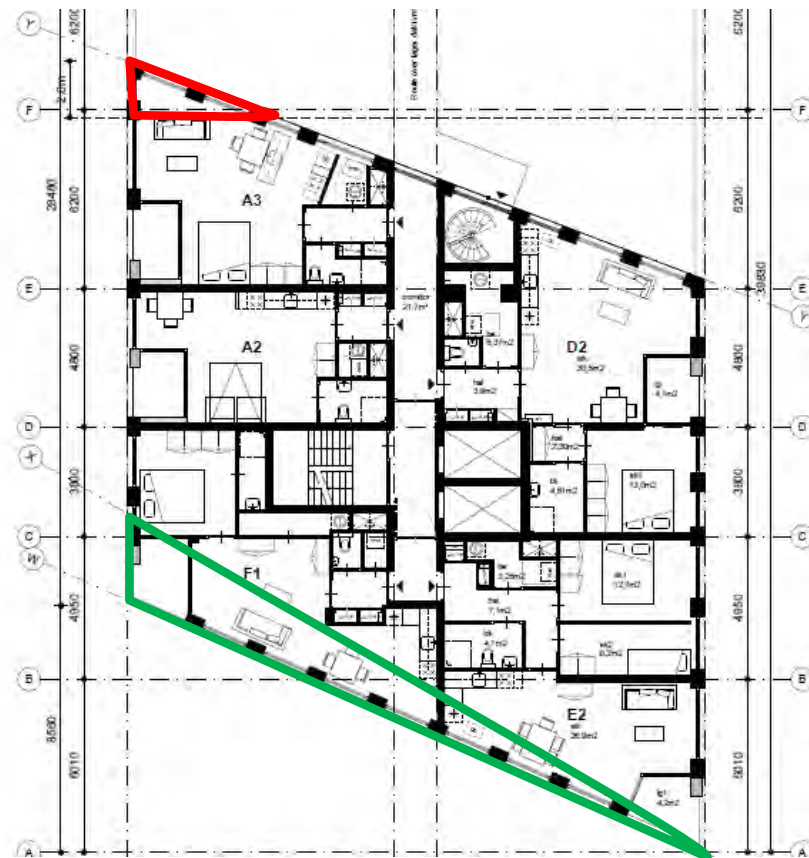
Afwijkingen bestemmingsplan

Op de volgende punten is het plan in strijd met het vigerende bestemmingsplan Nieuwendam-Noord - Markengouw:

1. Er geldt een bouwverbod, dit moet worden doorbroken;
2. Het maximum aantal woningen van 140 woningen voor het uitwerkingsplangebied wordt overschreden met 14;
3. De maximum bouwhoogte van het gebouw van 30 meter wordt met 1 meter overschreden en wordt ten behoeve van de liftinstallatie met 5 meter overschreden;
4. Door het overschrijden van de bouwhoogtescheidingslijn wordt de maximum bouwhoogte van 10 meter in een kleine hoek met 22 meter overschreden (zie volgende afbeelding, rood gemarkeerd) en met 25 meter vanwege de liftopbouw;
5. De maximum bouwhoogte van 10 meter wordt over het algemeen met 0,5 meter overschreden en ter plaatse van de opbouw van het noodtrappenhuis/daktoegang met 3,5 meter (via binnenplanse afwijking mogelijk);
6. Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm van 1,2 pp/woning.

Op het volgende punten is het plan in strijd met de 1^e partiële herziening bestemmingsplan Nieuwendam-Noord - Markengouw:

1. Wonen binnen de bestemming 'verkeer' is niet toegestaan (zie volgende afbeelding, groen gemarkeerd);



Afbeelding: overschrijding bouwhoogte met 21 meter (rood omrand)

3.2. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 juli 2022 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaardwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten

het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

3.3. Provinciaal beleid

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.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. 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.

Ten aanzien van detailhandel geeft de Omgevingsverordening alleen regels voor detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Dat is hier niet aan de orde.

Voorts is bepaald dat een ruimtelijk besluit of plan uitsluitend kan 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.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken indien die planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak ABRS 20 april 2016, Amersfoort). Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was (uitspraak ABRS 1 juni 2016, Zundert).

Het onderhavige project voorziet in 60 appartementen. Qua functie is dit op grond van het bestemmingsplan reeds toegestaan. Het aantal woningen neemt gering toe en is daarom niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening vereist daarom geen regionale afstemming.

Niettemin is in het vervolg en in paragraaf 4.12 de behoefte voor dit project behandeld en aangetoond. Het project voldoet aan de Omgevingsverordening.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet op 1 juli 2022. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project past binnen de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

3.4. Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA-Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht bieden in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden, o.a. als gevolg van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei van het aantal woningen is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is, is de gezamenlijke inzet vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw.

Het voorliggende project heeft betrekking op 60 woningen. De realisatie van extra woningen ten opzichte van de plancapaciteit draagt bij aan de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen die voor de metropoolregio geldt. De vraag naar woningen is groot.

Regionale afstemming woningbouw

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

Uit de 'Monitor woningbouw 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2019 blijkt dat er in 2018 ruim 3.000 nieuwbouwwoningen meer gebouwd zijn dan in het jaar ervoor. In 2017 waren dat er namelijk 10.900 en in 2018 waren dat er 14.000. Deze stijging in nieuwbouwproductie voltrok zich geheel in Noord-Holland Zuid, in de metropoolregio en Amsterdam. Ondanks deze stijging is er in alle regio's, afgezien van de Kop van Noord-Holland, nog wel sprake van een inhaalvraag. Dat is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 8.600 woningen.

	Huishoudensgroei 2014-2018	Nieuwbouw 2014-2018	Verschil	Inhaalvraag
Kop van Noord-Holland	1.000	1.400	+400	-
West Friesland	2.500	2.200	-300	300
Regio Alkmaar	4.800	3.900	-900	900
IJmond	1.300	1.000	-300	300
Zuid-Kennemerland	2.500	2.300	-200	200
Zaanstad	2.300	1.400	-900	900
Waterland	2.300	2.300	0	-
Amstelland-Meerlanden	6.700	4.300	-2.400	2.400
Amsterdam	26.800	18.200	-8.600	8.600
Gooi en Vechtstreek	3.800	2.700	-1.100	1.100
Noord-Holland Noord	8.300	7.500	-800	1.200
Noord-Holland Zuid	45.700	32.200	-13.500	13.500
Noord-Holland	54.000	39.700	-14.300	14.700

Bron: Prognose 2019

Tabel: Inhaalvraag (aantal woningen) op basis van verschil huishoudensgroei en nieuwbouwproductie 2014-2018

Met de voorliggende ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

3.5. Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

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

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 de groei 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. Rigoureuze 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.

De realisatie van 60 appartementen past binnen de omgevingsvisie van de gemeente.

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 in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Het onderhavige project draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op een hoogwaardig, duurzaam woongebouw, waarmee de woningvoorraad wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

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 op gebiedsniveau.

Voor de toepassing van het stedelijke uitgangspunt voor nieuwbouw (40-40-20) heeft het college van B&W op 20 juni 2017 spelregels vastgesteld. Op grond van spelregel 3 is het uitgangspunt 40-40-20 niet van toepassing op locaties waarvoor de gemeente al contractuele verplichtingen is aangegaan met een marktpartij. Met initiatiefnemer zijn afspraken over dit project gemaakt. Rochdale ging in eerste instantie uit van 100% sociale huur; op wens van de gemeente is dit aangevuld met 35 % middeldure huur (en dus 65% sociale huur). In de Exclusiviteitsovereenkomst tussen gemeente Amsterdam en Rochdale is dit vastgelegd in de verhouding 40 sociale huurwoningen en 19 tot 21 middenhuurwoningen.

Actieplan “meer middeldure huur”

In 2017 is het actieplan “meer middeldure huur” vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders. Als ambitie wordt vastgelegd om in de periode 2017 tot 2025 ten minste 1.500 middeldure huurwoningen per jaar te realiseren door middel van nieuwbouw en transformatie. Deze woningen worden opgenomen in de planvoorraad waar nu nog vrije programmaruimte is en gepland koopprogramma wordt gedeeltelijk omgezet.

Aan de middeldure huur worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De helft van de nieuw op te leveren woningen wordt toegewezen aan huishoudens met een inkomen tot 1,5 x modaal die een sociale huurwoning achter laten.
2. De overige nieuw op te leveren woningen en de woningen die na mutatie vrijkomen worden toegewezen aan overige huishoudens met een middeninkomen tot 1,5x modaal.
3. De maximale kale aanvangshuur van de woningen is € 971 en de gemiddelde kale huur in een project is € 850.
4. De huren zijn inflatievolgend op basis van het Consumentenprijsindexcijfer (CPI, maandcijfer).
5. Door een verbod op uitpanden gedurende 25 jaar worden de woningen ten minste 25 jaar verhuurd als middeldure huurwoningen en beschikbaar gesteld voor de doelgroep van middeninkomens tot 1,5 x modaal.

6. Sturen op woninggrootte: voorgesteld wordt een deel van de nieuwe middeldure huurwoningen geschikt te maken voor gezinnen. Dit wordt per project bepaald.

Nota Parkeernormen Auto

Op 29 november 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden. De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m ² bvo	geen	1	0,1 ^a	1		
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m ² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Tabel: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek)

In paragraaf 4.5 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. Het voorliggende project bevindt zich in 'zone 2' (gemiddeld fietsgebruik).

Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

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

In paragraaf 4.6 wordt dit nader toegelicht.

Mobiliteitsplan Noord

In juni 2021 is het Mobiliteitsplan Noord vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders. Hierin is o.a. de stapsgewijze aanpak van de mobiliteit voor bestaande wijken beschreven.

Bestaand Noord is grotendeels ontworpen voor de auto, suburbaan en met ruime parkeercapaciteit. Kern van de aanpak voor bestaand Noord is dan ook faseren, waarbij eerst alternatieven op orde worden gebracht en vervolgens de rol van de auto wordt beperkt. Hiermee wordt de bestaande trend in Noord versterkt en wordt het parkeren stapsgewijs ingezet om de mobiliteit te sturen en de doorstroming voor de auto enigszins op peil te houden.

4. Randvoorwaarden

4.1. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de rijksweg A10, de Zuiderzeeweg en de IJdoornlaan. Daarom is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Uit de berekeningen is gebleken, dat de geluidbelasting vanwege de rijksweg A10 ten hoogste 57 dB Lden bedraagt na aftrek artikel 110g Wgh. Ter plaatse van zuidoostgevels op de zevende tot en met tiende bouwlaag worden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als ook de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Op die locaties zijn dove gevels nodig. Op alle andere gevels, uitgezonderd de zuidwestgevels, overschrijden de geluidbelastingen vanwege de A10 de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.

De geluidbelasting vanwege de Zuiderzeeweg bedraagt ten hoogste 60 dB Lden na aftrek artikel 110g Wgh. Op alle gevels, uitgezonderd de noordwest- en noordgevels, overschrijden de geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.

De geluidbelasting vanwege de IJdoornlaan bedraagt ten hoogste 55 dB Lden na aftrek artikel 110g Wgh. Op alle gevels, uitgezonderd de noordoostgevels, overschrijden de geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.

De gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum bedraagt ten hoogste 61 dB en voldoet overal aan de in het geluidbeleid gestelde grenswaarde van $LVL,cum = (63+3=) 66$ dB.

Verder is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de gevels, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï van ten hoogste 53 dB vanwege de A10, van ten hoogste 60 dB vanwege de Zuiderzeeweg en van ten hoogste 55 dB vanwege de IJdoornlaan.

De woningen beschikken over een geluidsluwe gevel door middel van het maken van geluidwerende loggia's.

Het aspect geluid en de in het geluidsrapport voorgestelde maatregelen worden in het TAVGA van 21 oktober 2021 besproken.

4.2. Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen.

Systematiek Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten een passende locatie in de nabijheid van gevoelige bestemmingen krijgen, en anderzijds gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft richtafstanden tot gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie. Het betreft richtafstanden die een eerste indicatie geven, er dient derhalve altijd kritisch bekeken te worden of -indien de richtafstand niet overschreden wordt- de specifieke situatie toch aanleiding geeft voor vervolgonderzoek.

Richtafstanden toegepast op omgeving projectgebied

De locatie bevindt zich in een stedelijk gebied. In de directe omgeving bevinden zich vooral woningen. Er bevinden zich geen bedrijven of andere voorzieningen in de omgeving (winkels, horeca). Er mag derhalve redelijkerwijs verwacht worden dat ter plaatse van de woningen voor wat betreft bedrijvigheid in de omgeving sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Evenzo mag redelijkerwijs verwacht worden dat de bedrijvigheid niet in de bedrijfsvoering belemmerd wordt door de realisatie van woningbouw. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.3. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.



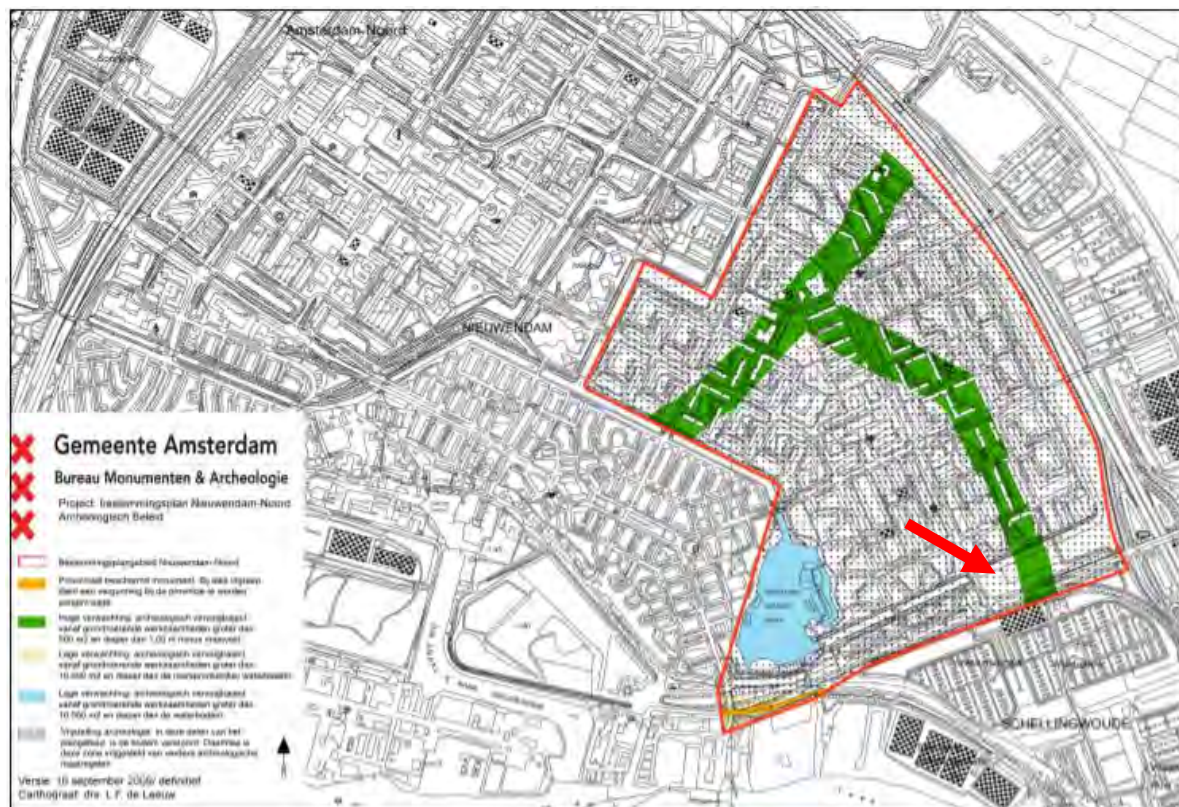
Afbeelding: uitsnede Bodemkwaliteitskaart

Conform de Bodemkwaliteitskaart behoort de grond onder de beoogde woontoren tot 'Zone 1'. De grond is daarmee in beginsel geschikt voor de beoogde functies (waaronder wonen). In 2015 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat geen nader onderzoek en sanerende maatregelen noodzakelijk zijn. De locatie is geschikt voor de beoogde bestemming. Dit onderzoek kan overlegd worden bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen.

4.4. Archeologie en cultuurhistorie

Gelet op de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2009 een archeologische onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Geconcludeerd wordt, dat de projectlocatie een lage verwachting op de vondst van archeologische waarden heeft. De locatie is daarom vrijgesteld van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen.



Afbeelding: archeologische verwachting (projectlocatie pijl)

Wél geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

In het kader van het bestemmingsplan Nieuwendam-Noord - Markengouw is aan de hand van de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland vastgesteld, dat zich in het plangebied geen elementen van cultuurhistorische of bouwkundige waarden bevinden. Nader onderzoek is niet nodig.

4.5. Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

Conform het geldende bestemmingsplan mag de gehele bestemming na uitwerking reeds worden bebouwd en verhard.

In Nieuwendam-Noord zijn in de afgelopen en toekomstige jaren 7 locaties voorzien van nieuwe bebouwing en inrichting (bij deze verdichtingsoperatie worden ca. 1.200 woningen gesloopt en ca. 1.645 woningen teruggebouwd). Tussen het hoogheemraadschap en stadsdeel Noord van gemeente Amsterdam zijn in 2005 afspraken gemaakt over compenserende waterberging bij de stedelijke vernieuwing in Nieuwendam-Noord. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst ('Overeenkomst compenserende waterberging Nieuwendam-Noord', registratienummer 05.21250). Het Entreegebied in Nieuwendam Noord is een van de locaties in deze overeenkomst, zijnde het gebied waar het grootste oppervlak verhard zal worden. De definitieve uitvoeringsafspraken zijn in het voorjaar van 2009 vastgelegd en afgerond met een keuronthefing (d.d. 20-1-2009 onder registratienummer 09.01501). Conform de gemaakte afspraken is uitgegaan van circa 9.000 m² toename verharding en 20% compenserende waterberging voor alle locaties. Inmiddels is circa 1.800 m² nieuw oppervlaktewater toegevoegd door tussen Beemsterstraat en Zuiderzeeweg:

- compenserende waterberging te graven (vergroting/ uitbreiding van waterloop tussen Zuiderzeeweg en Volendammerweg). Hiermee is het bergend vermogen vergroot waarbij een bestaand deel is geïsoleerd waardoor er een eiland is ontstaan dat vooral de ecologische verrijking ten goede komt;
- poeltjes en plasdrasgebieden langs de Waalenburgsingel in de groenstrook langs de A10 te realiseren.

Hiermee is ook voor het Entreegebied reeds voldaan aan de compensatievoorwaarde bij verharding. Aparte extra compensatie boven wat al is geregeld in het bestemmingsplan is dus niet noodzakelijk. De projectlocatie is verder niet gelegen in of nabij een waterkering zodat hier verder geen rekening mee hoeft te worden gehouden.

Grondwater

Het plan voorziet niet in ondergrondse bebouwing, die dieper is dan 0,5 meter onder maaiveld. Hierdoor heeft het bouwplan geen invloed op het grondwater.

Rainproof

Duurzame maatregelen zijn van belang voor de ontwikkeling van een toekomstbestendige stadswijk. Voor dit project ligt de focus qua duurzaamheid op de realisatie van oplossingen voor waterberging op, aan of naast het gebouw. Maatregelen voor waterberging staan beschreven in het programma Rainproof. Rainproof heeft ten doel om de stad water-robust in te richten zodat er kan worden geanticipeerd op klimaatverandering. Daarmee kan de hogere piekbelasting op het rioolstelsel zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij de ontwerpen van bebouwing (en openbare

ruimte) kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regelval zoveel mogelijk worden afgevangen en voorkomen.

Uitgangspunt voor dit project is om water retentie op de daken toe te passen in de vorm van een waterdak met extensief groen. Ook wordt momenteel nog de mogelijkheid onderzocht of ook infiltratiekratten hier toepasbaar zijn.

In de Hemelwaterverordening Amsterdam stelt de gemeente randvoorwaarden aangaande duurzaamheid en wordt minimale waterbergingscapaciteit van hemelwater op eigen perceel verplicht. Het ontwerp zal voldoen aan de randvoorwaarden van de verordening, waardoor de eerste 60 mm opgevangen en in de opvolgende 60 uur geleidelijk/ vertraagd geleased op het openbaar riool (maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur).

Het project heeft geen relevant invloed op de waterhuishouding.

4.6. Verkeer en parkeren

Verkeer

Het project voorziet in 60 sociale- en middendure huurappartementen. Op basis van de CROW kengetallen resulteert dat in een verkeersproductie van 168 verkeersbewegingen per etmaal (2,8 per woning). Dat zijn over een dag verdeeld 7 verkeersbewegingen per uur. Dat is verwaarloosbaar en zonder problemen op de bestaande wegen in de omgeving af te wikkelen. Daarnaast is van belang dat het bestemmingsplan ter plaatse al uitgaat van de ontwikkeling van wonen.

Autoparkeren

In het moederplan Nieuwendam Noord-Markengouw wordt een minimumparkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woning gehanteerd. Deze norm is vrij hoog en niet meer actueel. Inmiddels gelden op grond van het actuele parkeerbeleid andere, lagere normen en is parkeren op eigen terrein voorgeschreven. Conform het beleid van de gemeente Amsterdam gelden voor de sociale en middendure huurwoningen op b-locaties geen minimumparkeernormen voor bewonersparkeren. Hierdoor hebben woningcorporaties de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein maken of niet. De parkeernorm voor bezoekersparkeren is gelijk bij alle woningtypen en is 0,1 per woning.

Bij 60 woningen zijn voor bezoekersparkeren 6 parkeerplaatsen nodig. Deze parkeerplaatsen worden door de gemeente aangelegd in de openbare ruimte. In de herinrichting van het omliggende openbare gebied, waarmee parkeerplaatsen zijn toegevoegd, is hiermee rekening gehouden. Met voornoemde herinrichting is het in het verleden ontstane parkeertekort in de IJsselmeerstraat aangezuiverd en zijn de voor de woontoren benodigde bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd.

Initiatiefnemer realiseert geen bewonersparkeerplaatsen voor de 40 sociale huurwoningen; voor de middendure huurwoningen worden 10 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd (0,5 parkeerplaats per woning). Door het realiseren van 10 bewonersparkeerplaatsen op eigen terrein doet initiatiefnemer meer dan waartoe het parkeerbeleid verplicht. Op deze wijze wordt aan het

geldende parkeerbeleid voldaan. Eventueel is het mogelijk om de 10 parkeerplaatsen (deels) om te zetten naar plekken voor een autodeelsysteem. Een onevenredige aantasting van de parkeersituatie rondom de projectlocatie wordt niet verwacht.

Een substantiële toename van de parkeervraag in de IJsselmeerstraat ten gevolge van autobezit onder de beoogde bewoners van de woontoren valt niet te verwachten. Er is restcapaciteit aanwezig in de nabije omgeving, te weten omgeving Hilversumstraat dat op loopafstand is. Daarbij worden de toekomstige bewoners van de woontoren geïnformeerd over het feit dat parkeren in de openbare ruimte op termijn niet mogelijk zal zijn. Bij invoering van een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren) komen de bewoners van de woontoren namelijk niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Dit volgt uit het geldende parkeerbeleid.

Fiets- en scooterparkeren

Op grond van het beleid zijn voor de 60 woningen 146 fietsparkeerplekken nodig. Deze plekken worden gerealiseerd in de fietsenstalling op de begane grond. Voor scooters geldt een norm van 0,13 per nieuwbouw woning. Dat resulteert in een behoefte aan 8 scooterplekken. De geplande 8 scooterplekken voldoen hieraan. Daarnaast worden ook nog twee plekken gerealiseerd voor scootmobielen.

4.7. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, 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 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project betreft de bouw van 60 woningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. In het projectgebied worden deze functies niet gerealiseerd, zodat aan de richtlijn van de gemeente Amsterdam kan worden voldaan.

Het project heeft geen relevant effect op de luchtkwaliteit.

4.8. Externe veiligheid

Inrichtingen

Conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gelden voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of bewerkt veiligheidsafstanden tot (nieuwe) gevoelige functies. In geval van ruimtelijke besluiten (zoals een omgevingsvergunning) moet worden getoetst of er kan worden voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico.

Volgens de risicokaart bevinden zich in het projectgebied geen inrichtingen als bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vormt het Besluit externe veiligheid transportroutes het kader. Daarin is bepaald dat buiten een zone van 200 meter van de transportroute in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het beoogde gebruik van gronden en gebouwen.

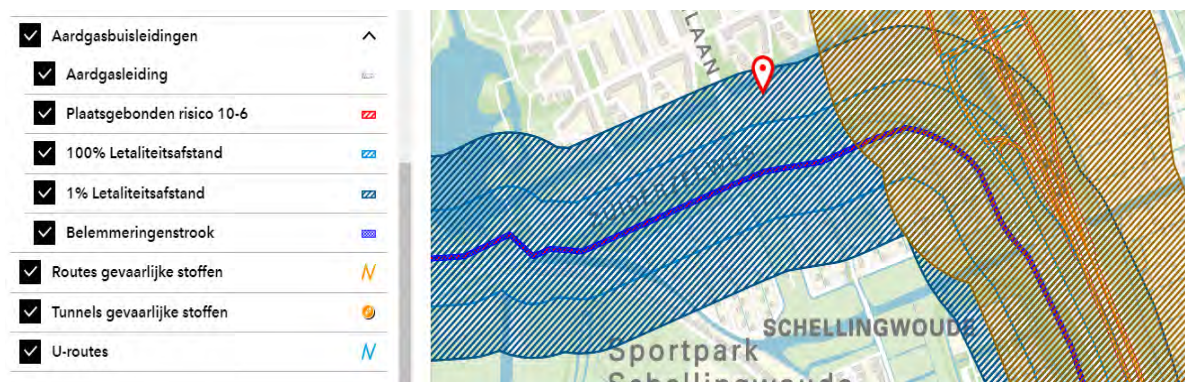
Het initiatief bevindt zich buiten de 200 meter van de basisnetroute, zijnde hoofdtransportroute voor gevaarlijke stoffen (rijksweg A10). Nader onderzoek is derhalve niet nodig. In het kader van het geldende bestemmingsplan is in een onderzoek externe veiligheid berekend, dat het groepsrisico door de nieuwbouwplannen voor woningen tot een nauwelijks berekenbare toename van het groepsrisico zal leiden. Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 meter gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook waarin bij de realisering van kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De nieuwbouwplannen bevinden zich niet in het PAG.

Over de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid wordt in het kader van de voorliggende aanvraag advies ingewonnen bij de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.

Buisleidingen

Ten aanzien van buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hoofdgasleidingen) kader. Het initiatief bevindt zich binnen het invloedsgebied van een aardgasbuisleiding. De projectlocatie ligt buiten de 100% letaliteitsafstand, maar binnen de 1% letaliteitsafstand van de gasleiding. Hierdoor hoeft er geen QRA (kwantitatieve Risico Analyse) te worden uitgevoerd, maar moet wel advies van de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland worden gevraagd.



Afbeelding: risicozones (bron: data.amsterdam.nl)

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

Advies veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Het voornemen zal worden voorgelegd aan de veiligheidsregio voor advies.

4.9. Ecologie en stikstofdepositie

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling.

In juni 2021 is door onderzoeksbureau Natuurbeleven een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de ontwikkelingen.

Beschermde soorten

Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat zich geen beschermde soorten in het projectgebied bevinden. Effect op beschermde natuur of de stedelijke groenstructuur in de

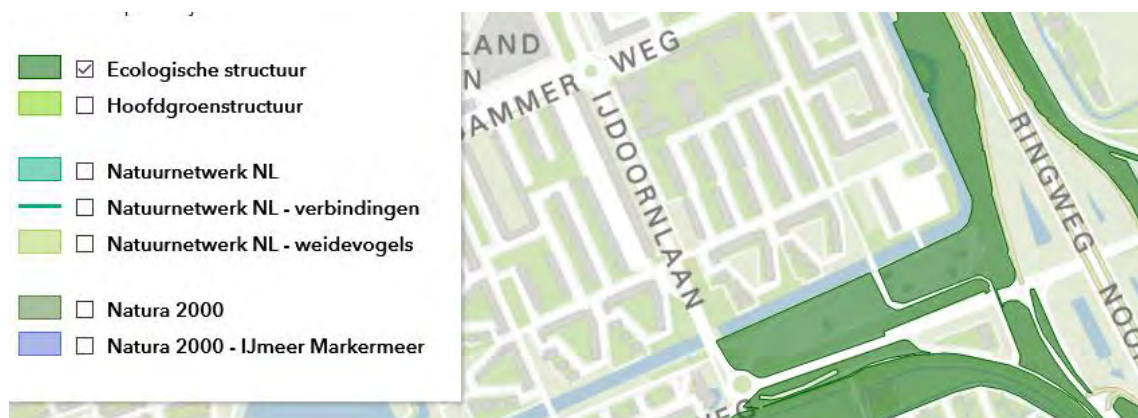
omgeving is uitgesloten. In de nieuwe situatie ,met een weer groene inrichting van de onbebouwde plekken zal de situatie in de toekomstige situatie verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Er is een risico op negatieve effecten waar het gaat om het functioneren van de Randmeersingel als vliegroute van vleermuizen tussen Schellingwouderbreek en het buitengebied gedurende het zomerhalfjaar. Alle vleermuizen zijn streng beschermd en negatieve effecten dienen te worden voorkomen met gerichte maatregelen. Deze zijn vooral gericht op bescherming tegen lichtinval en zijn zonder problemen toe te passen. De maatregelen omvatten afscherming door beplanting langs de watergang (aanleggen bomen en struiken) en eventueel het beperken van de lichtinval met een scherm. Daarnaast wordt in samenspraak met de gemeente een nieuw lichtplan opgesteld, met herplaatsing van aanwezige lantaarns. Genoemde maatregelen zijn zonder problemen toe te passen. In overleg met de gemeente zal aan de westelijke kant langs het oever meer groen aangelegd worden, wat een positief effect op de natuur zal hebben.

Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Ecologische structuur

Er wordt gebouwd in de Ecologische structuur. In het kader van Natuurinclusief bouwen als onderdeel van het vastgestelde Amsterdamse beleid omtrent biodiversiteit en duurzaamheid worden in de dakranden van het woongebouw nestkasten voor de huismus, gierzwaluw en vleermuizen geplaatst.



Afbeelding: kaart Ecologische passages en structuur (bron: maps.amsterdam.nl)

Daarnaast dragen de in het ontwerp opgenomen groene daken en gevels bij aan het reduceren van hittestress.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

Het gaat om een ontwikkeling (bouw 60 appartementswoningen) op kortere afstand dan 25 kilometer van Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000- gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske bevindt zich op circa 4 km afstand. Middels een Aeries-berekening voor de gebruiksfase dient in kaart te worden gebracht of er negatieve gevolgen zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Het in kaart brengen van de stikstofdepositie voor de bouwfase is volgens een recente wijziging van de Wet natuurbescherming en het Besluit natuurbescherming niet meer nodig.

In juni 2021 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een onderzoek naar het effect van het project op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden onderzocht (zie bijlage). Uit het onderzoek is gebleken, dat de gebruiksfase van het project niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve gevolgen gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouwaanvraag niet aan de orde.

4.10. Luchthaveninddelingsbesluit

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

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

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De maximum bouwhoogte conform het LIB vanwege de maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 83 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat uit van een duidelijk lagere bouwhoogte, zodat voldaan wordt aan de regels van het LIB. Het LIB vormt dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.11. Behoeft

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst. Deze is sinds 1 juli 2017 vereenvoudigd.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

In de recentelijk vastgestelde omgevingsvisie van Amsterdam wordt voor de periode tot 2050 voor de metropoolregio Amsterdam een behoefte aan minimaal 147.000 woningen voor 250.000 extra inwoners geschetst. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en teven te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Uit de ‘Monitor betaalbare woningvoorraad 2019’ komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. In het Woningbouwplan 2018-2025 van de gemeente Amsterdam uit november 2018 is een woningbouwambitie vastgesteld van 52.500 woningen tot 2025 (gemiddeld 7.500 per jaar), Waarvan 17.500 sociale huurwoningen door corporaties en 11.690 middeldure huurwoningen. Ook de ‘Woonagenda 2025’ zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen en sociale huurwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.12. **Bezonning**

Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO: de lichte norm en de strenge norm.

De lichte norm

Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

De strenge norm

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

Er is door Van Riezen & Partners een bezonningsstudie uitgevoerd om de effecten van schaduw hinder voor de omgeving ten gevolge van de woontoren in kaart te brengen (zie bijlage).

Hieruit is gebleken dat de afwijkingen van het bestemmingsplan niet zullen leiden tot een relevante verslechtering van de bezonning van objecten in de omgeving. Over het algemeen is de schaduwwerking op basis van de maximale bebouwingsmogelijkheden van het bestemmingsplan in vergelijking met het nu voorliggende bouwplan vergelijkbaar en op een aantal momenten is er sprake van een verbetering van de bezonning (zie volgende afbeeldingen).



Afbeeldingen: voorbeeld verbetering bezonning: huidige bestemmingsplan (links) en bouwplan (rechts)

Conclusie

Per saldo zal de situatie niet relevant veranderen. Er wordt ruim voldaan aan de strenge TNO-norm. De bezonningssituatie wordt daarom ook aanvaardbaar geacht voor een stedelijke locatie, zoals dat hier het geval is.

4.13. **Duurzaamheid**

De nieuwbouw wordt niet aangesloten op het gasnet. Gasloos bouwen is het uitgangspunt. Er wordt voldaan aan de BENG-eisen. Het gebouw zal aangesloten worden op stadsverwarming. De aansluiting op het warmtenet wordt in pandig gerealiseerd. Volledigheidshalve graag vermelden. Het gebouw voorziet niet in koeling. Het gaat hierbij om een aansluiting op het bestaande warmtenet (hoog temperatuur stadswarmte). Vattenfall heeft voor de Waterlandpleinbuurt aangegeven dat

water verwarmd met restwarmte van de energiecentrale op een standaard temperatuur van 70 graden wordt aangeleverd. Laag temperatuur aanvoer door Vattenfall in een bestaand hoog temperatuur stadswarmte-gebied is voor één woontoren een zeer kostbare aangelegenheid, zodat dat geen reële oplossing was.

Daarnaast worden voor de algemene voorzieningen (lift, verlichting etc.) zonnepanelen op het hogere gebouwdeel gerealiseerd. Het lagere deel van het gebouw wordt voorzien van een groen dak.

4.14. Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

Het project voorziet in de realisatie van 60 appartementen. Deze zijn qua functie in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Het vigerende bestemmingsplan gaat reeds uit van een woontoren op de beoogde locatie (uitwerkingsplicht). Uit voorafgaande paragrafen is gebleken, dat het ruimtelijk effect van de woontoren gering is, zodat gezien de aard en omvang van het project in een hoogstedelijke omgeving (bestaand stedelijk gebied) aangenomen kan worden dat geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit milieueffectrapportage.

Er is daarom ook geen MER Aanmeldnotitie nodig. Dit is door de gemeente Amsterdam bevestigd. Uit voorafgaande paragrafen is gebleken dat het project geen relevant negatief effect heeft op het milieu en de omgeving. Het initiatief is geen project waarvoor een m.e.r.-beoordeling nodig is.

5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

5.1. Eigendomsverhoudingen

De gemeente is eigenaar van de gronden waar het project plaats zal vinden. De gronden zijn uitgegeven in erfpacht.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

Er is sprake van een 'bouwplan' in de zin van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening. Het bouwvoornemen ziet op de bouw van een of meer woningen waarmee het voldoet aan de definitie van 'bouwplan' in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor dit project is het erfpachtstelsel van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan. De eventueel door de gemeente te verhalen kosten worden via de erfpachtaanbieding worden verhaald.

5.3. Planschade

Het valt niet uit te sluiten dat met het onderhavige ruimtelijk besluit een benadeling in de gebruiks- en/of bouwmogelijkheden van omwonenden optreedt. Ter afwenteling van het planschaderisico op initiatiefnemer, dient initiatiefnemer met de gemeente een planschadeovereenkomst af te sluiten, waarin initiatiefnemer de gemeente vrijwaart van het risico op geslaagde aanvragen om tegemoetkomingen in planschade. Een risicoanalyse planschade heeft uitgewezen dat er geen planschade te verwachten is.

6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1. Vooroverleg ex artikel 3.1.1

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing. Dit houdt in dat de concept omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing wordt toegezonden aan overlegpartners voor advies.

6.2. Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning(en) wordt samen met de ruimtelijke onderbouwing voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder een zienswijze indienen.

6.3. Participatie

In het kader van burgerparticipatie is en wordt de buurt regelmatig geïnformeerd over het project. Zo hebben er reeds twee bijeenkomsten plaatsgevonden, namelijk een bewonersinformatieavond op 23 maart 2021, waar over de nieuwbouw is geïnformeerd, en een presentatie- en participatiebijeenkomst (ontwerpsessie) op 3 juni 2021.

Er volgt op 1 september 2021 nog een tweede participatiebijeenkomst (ontwerpsessie).

7. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

7.1. Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen nieuwbouw van woningen aan de IJsselmeerstraat te Amsterdam Noord. Initiatiefnemer Rochdale is hier van plan om in totaal 60 appartementen in de sociale- en middenhuursector te realiseren. De beoogde ontwikkeling past echter niet volledig in het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden. De afwijkingen zijn vergunbaar met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a Wabo.

7.2. Afwijkingen van de bestemmingsplannen

Op de volgende punten is het plan in strijd met de vigerende bestemmingsplannen:

1. Er geldt een bouwverbod, dit moet worden doorbroken;
2. Het maximum aantal woningen van 140 woningen voor het uitwerkingsplangebied wordt overschreden met 14;
3. De maximum bouwhoogte van het gebouw van 30 meter wordt met 1 meter overschreden en wordt ten behoeve van de liftinstallatie met 5 meter overschreden;
4. Door het overschrijden van de bouwhoogtescheidingslijn wordt de maximum bouwhoogte van 10 meter in een kleine hoek met 22 meter overschreden (zie volgende afbeelding, rood gemarkeerd) en met 25 meter vanwege de liftopbouw;
5. De maximum bouwhoogte van 10 meter wordt over het algemeen met 0,5 meter overschreden en ter plaatse van de opbouw van het noodtrappenhuis/daktoegang met 3,5 meter (via binnenplanse afwijking mogelijk);
6. Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm van 1,2 pp/woning.
7. Wonen binnen de bestemming 'verkeer' is niet toegestaan (zie volgende afbeelding, groen gemarkeerd);

Woningen zijn binnen de uit te werken bestemming reeds toegestaan. Dat geldt ook voor het bouwvolume. De afwijkingen hiervan zijn minimaal en zullen geen relevante negatieve gevolgen voor de omgeving hebben.

Er wordt afgeweken van de kaders in het moederplan ten aanzien van parkeren die o.m. bestaan uit niet-actuele parkeernormen. Met voorliggend initiatief wordt aan het actuele parkeerbeleid van gemeente Amsterdam voldaan.

De afwijkingen hebben geen relevant nadelig effect op de omgeving en zijn daarom ook aanvaardbaar.

7.3. Milieu- en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden.

7.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen is past binnen het beleid.

7.5. Conclusie

Het initiatief is wenselijk en past binnen het beleid van alle overheden. De afwijkingen hebben geen negatief effect op de omgeving en het milieu en zijn aanvaardbaar.