

Ruimtelijke onderbouwing Struijckenkade – Slotermeer



Versie: definitief 7
Datum: 25 juni 2024

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Locatie	2
1.3.	Geldende planologische regelingen	2
1.4.	Leeswijzer	5
2.	Projectbeschrijving	6
2.1.	Bestaande situatie	6
2.2.	Vernieuwing A.A.H. Struijckenkade	9
2.2.1.	Investeringsnota Struijckenkade - Sloterveer	9
2.2.2.	Bouwplan	11
2.3.	Afwijking bestemmingsplan	14
3.	Beleidskaders	15
3.1.	Rijksbeleid	15
3.1.1.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
3.1.2.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	15
3.2.	Provinciaal en regionaal beleid	15
3.2.1.	Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid	15
3.2.2.	Omgevingsverordening NH2020	16
3.2.3.	Metropoolregio Amsterdam	18
3.3.	Gemeentelijk beleid	19
3.3.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen	19
3.3.2.	Amsterdamse Woonagenda 2025	21
3.3.3.	Nota Parkeernormen Auto	22
3.3.4.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	24
3.3.5.	Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West	24
3.3.6.	Groenvisie Amsterdam 2020-2050	25
3.3.7.	Agenda Duurzaamheid	25
3.4.	Conclusie	27
4.	Omgevingsaspecten	28
4.1.	Verkeer en parkeren	28
4.2.	Ladder voor duurzame verstedelijking	30
4.3.	Bodem	31

4.4.	Water	32
4.5.	Geluid.....	33
4.6.	Luchtkwaliteit	37
4.7.	Externe veiligheid	38
4.8.	Archeologie en cultuurhistorie	40
4.9.	Ecologie.....	42
4.10.	Stikstof	43
4.11.	Milieuzonering.....	43
4.12.	Bezonnig	44
4.13.	Conclusie.....	44
5.	Haalbaarheid.....	45
5.1.	Economische haalbaarheid.....	45
5.2.	Maatschappelijke haalbaarheid.....	45
6.	Conclusie.....	46

Bijlagen

1. Definitief ontwerp Rochdale en VO+Stadgenoot
2. Coördinatentekening nieuwbouw
3. Verkennend bodemonderzoek, 25 november 2021, P21-0449, Boot Ingenieursburo BV
4. Onderzoek Omgevingsgeluid, 5 april 2024, referentie 07860-54891-04, Cauberg Huygen
5. Externe veiligheid, 22 november 2023, kenmerk 214563, AVIV
6. Archeologische quickscan, QS 22-07, 26 januari 2022, Bureau Monumenten en Archeologie
7. Quickscan Struijckenkade Amsterdam, 2 augustus 2021, Natuurbeleven BV.
8. Onderzoek naar broedvogels en vleermuizen project Burgemeester van Leeuwenlaan – A. A. H. Struijckenkade, Amsterdam-Slotermeer, 1 december 2020, Floor van der Vliet
9. Nader onderzoek gierzwaluwen, Floor van der Vliet 2023
10. Ontheffing Wet natuurbescherming, 22 augustus 2023
11. Effecten stikstofdepositie vanwege aanleg- en gebruiksfase, notitie 07858-54889-04v2, 23 november 2023, Cauberg Huygen
12. Bezonningsstudie Struijckenkade – Burg. Leeuwenlaan, 17 mei 2022, Van Riezen & Partners
13. Details geluidscherm plandeel Rochdale, 21 juni 2024, Geurst & Schulze

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 5 februari 2019 hebben burgemeester en wethouders van Amsterdam ingestemd met de principenota Geuzenveld/Slotermeer. Met deze nota wordt de basis gelegd voor herontwikkeling van het gebied om een bijdrage te leveren aan de kwaliteitsverbetering van de buurten voor de huidige bewoners, de opgave van het college om meer woningen te realiseren binnen de gemeentegrenzen en de opgave vanuit de Structuurvisie om de stad binnen en buiten de ring met elkaar te versmelten¹. De vernieuwing van de Struijckenkade maakt onderdeel uit van deze opgave. Onderzoek heeft uitgewezen dat renovatie van de bestaande bebouwing niet mogelijk is en dat sloop/nieuwbouw de meest passende ontwikkelrichting is voor deze buurt.

De gemeente Amsterdam en woningcorporaties Rochdale en Stadgenoot gaan de Struijckenkade integraal opknappen om zo de leefbaarheid voor bewoners verbeteren.



Afbeelding: sfeerimpressie Struijckenkade, bron: google maps

Het vernieuwingsplan past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Slotermeer 2018 (vastgesteld op 10 januari 2021). Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk. Het voorliggende document is de hierbij horende goede ruimtelijke onderbouwing.

¹ Principenota Geuzenveld/Slotermeer, januari 2019

1.2. Locatie

De Struijckenkade ligt in stadsdeel Nieuw West in de wijk Slotermeer te Amsterdam. De projectlocatie wordt begrensd door:

- de A.A.H. Struijckenkade in het westen
- de Burgemeester Leeuwenlaan in het oosten
- de Antony Moddermanstraat in het noorden; en
- de Albardagracht in het zuiden.

Aan de westkant ligt het Eendrachtspark en in het noorden -op een afstand van een kleine 150 meter- ligt de Haarlemmerweg.



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

1.3. Geldende planologische regelingen

Ter plaatse van de onderhavige projectlocatie gelden de volgende (paraplu)bestemmingsplannen, voorbereidingsbesluiten en TAM-voorbereidingsbesluiten:

1. Bestemmingsplan 'Slotermeer 2018', vastgesteld op 20 januari 2021 en geheel in werking getreden
2. Aanpassing geluidzones 'Westpoort en Hoogtij', vastgesteld op 2 maart 2015
3. paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders', vastgesteld op 7 oktober 2021 en geheel in werking getreden
4. paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', vastgesteld op 18 september 2019 en onherroepelijk

5. paraplubestemmingsplan 'Darkstores', vastgesteld op 10 mei 2023
6. Voorbereidingsbesluit 'Hyperscale datacenters', vastgesteld op 16 februari 2022 door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
7. Voorbereidingsbesluit 'Partiële herziening Drijvende bouwwerken', vastgesteld op 28 juni 2023
8. Voorbereidingsbesluit 'Datacenters', vastgesteld op 8 november 2023
9. TAM-Voorbereidingsbesluit 'Bodem Amsterdam', vastgesteld op 9 november 2023
10. TAM-Voorbereidingsbesluit 'Staalslakken en grondstabiliteit Amsterdam', vastgesteld op 9 november 2023

Ad.1 Bestemmingsplan Slotermeer 2018



Ter plaatse gelden de bestemmingen Wonen - 1, Tuin, Groen – 2 en Verkeer – 2. Het betreft een conserverend bestemmingsplan waarbij de bestaande situatie gedetailleerd is vastgesteld.

Gronden met de bestemming Wonen – 1 zijn bestemd voor gestapelde woningen met bergingen en andere nevenruimten, tuinen, erven en nutsvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding

‘bijgebouwen’ zijn uitsluitend bergingen ten behoeve van huisraad toegestaan. Het maximum bebouwingspercentage bedraagt 100%. De bouwhoogte van deze bijgebouwen bedraagt 3 meter. De maximum goot- en bouwhoogte van de woningen varieert van respectievelijk 3 meter tot 9 meter goothoogte en een bouwhoogte van respectievelijk 7 tot 12 meter.

Gronden met de bestemming Tuin zijn aangewezen voor tuinen en erven, scootsafes en bijbehorende voorzieningen, zoals toegangspaden en gebouwde erf- en perceelafscheidings. Binnen de bestemming zijn alleen gebouwen toegestaan die vergunningsvrij mogelijk zijn, met uitzondering van scootsafes. De maximum bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bedraagt 2 meter.

De voor Groen-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, extensief dagrecreatief gebruik, openbare ruimte, waterlopen en -partijen, scootsafes en bijbehorende voorzieningen, zoals voet- en fietspaden, straatmeubilair, speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen het bouwvlak met een maximum bouwhoogte zoals weergegeven op de verbeelding. De maximum bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde bedraagt 5 meter.

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

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

Het verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden met een kleiner oppervlakte van 500 m² of een kleinere diepte dan 1,5 meter onder maaiveld. Omdat de geplande nieuwbouw niet wordt onderkelderde, blijft de ontgraving naar verwachting beperkt tot deze recente ophooglaag. Dit betekent dat bodemingrepen op de planlocatie niet leiden tot aantasting van eventuele archeologische waarden zolang niet dieper dan 2 meter onder huidig maaiveld wordt gegraven (zie ook paragraaf 4.8).

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

Ad 2. Aanpassing geluidzone Westpoort en Hoogtij

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

Ad.3 Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

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

Onderhavig project ziet niet toe op kelderbouw en is daarmee in overeenstemming met dit paraplubestemmingsplan.

Overige plannen en besluiten

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

1.4. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van het project, de afwijkingen van het bestemmingsplan en de te volgen procedure. Dan volgt de uiteenzetting van de relevante beleidskaders van het rijk, de provincie, regio en de gemeente Amsterdam. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna en archeologie. Hoofdstuk 5 gaat over de haalbaarheid van het project, zowel economisch als maatschappelijk. Tenslotte volgt in hoofdstuk 6 de conclusie.

2. Projectbeschrijving

2.1. Bestaande situatie

De Struijckenkade ligt in een naoorlogse buurt, gebouwd eind jaren 50 – begin jaren 60 volgens de algemene kenmerken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)².



De algemene AUP kenmerken:

Structuur

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

Groen

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

Indeling

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

Afbeelding: overzicht kenmerken AUP

Het gebied wordt omsloten door de Burgemeester Van Leeuwenlaan, de Antony Moddermanstraat, Albardagracht en het Eendrechtspark en bevindt zich in de nabijheid van de Burgemeester de Vlugtlaan (ca. 1500 meter), Plein '40-'45 (ca. 500 meter) en de Haarlemmerweg (ca. 100 meter). De wijk ligt in een parkachtige omgeving ten oosten van het Eendrechtspark.

Aan de oostkant van de Burgemeester van Leeuwenlaan is voornamelijk laagbouw bestaande uit eengezinswoningen van 2 bouwlagen met kap.

² Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam, dat in 1934 tot stand kwam, in 1935 aangenomen werd door de gemeenteraad en in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht werd. Na de Tweede wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreidingen naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000 (bron: Wikipedia).



Afbeelding: laagbouw aan de oostkant van de Burgemeester van Leeuwenlaan

De bebouwing aan de noordzijde van de projectlocatie, aan de noordkant van de Antony Moddermanstraat bestaat voornamelijk uit middelhoogbouw met portieketageflats van 4 bouwlagen met kap.



Afbeelding: middelhoogbouw ten noorden van de Antony Moddermanstraat

Aan de zuidkant, ten zuiden van de Albardagracht, bevindt zich een school en een redelijk nieuw wooncomplex.



Afbeelding: Bebouwing ten zuiden van projectlocatie

De bestaande woonblokken op de projectlocatie zelf vormen gezamenlijk een stedenbouwkundig ensemble van 5 identieke stempels: twee zijn in eigendom van Stadgenoot en drie in eigendom van Rochdale.



Afbeelding: impressie bestaande situatie (bron: Google earth)

De bebouwing bestaat uit laagbouw (eengezinswoningen, 2 bouwlagen met kap) en middelhoogbouw (3 bouwlagen met kap) in een open verkaveling. In de openbare ruimte tussen de bouwblokken is veel groen. Op de projectlocatie is enkel sprake van een woonfunctie.

Het woningaanbod bestaat 110 sociale huurwoningen die technisch aan het eind van hun levensduur zijn. Daarnaast is de ambitie om de woningdifferentiatie in de buurt te vergroten door middel van verdichting. Om dit te veranderen is stedelijke vernieuwing in de vorm van sloop-nieuwbouw noodzakelijk.

De projectlocatie wordt ontsloten via de burgemeester van Leeuwenlaan en de Tobias M.C. Asserstraat.

De Burgemeester van Leeuwenlaan is een noord-zuid verbinding, evenwijdig aan de te ontwikkelen locatie, die in het noorden uitkomt op de Antony Moddermanstraat en in het zuiden op de

Burgemeester Röellstraat. De Tobias M.C Asserstraat is een oost-west verbinding, die uitkomt op de Jan de Louterstraat en de Burgemeester de Vlughtlaan.

2.2. Vernieuwing A.A.H. Struijckenkade

2.2.1. Investeringsnota Struijckenkade - Slotermeer

Naar aanleiding van de wens om de Struijckenkade te vernieuwen en in het belang van een integrale stedelijke ontwikkeling heeft de gemeente een Investeringsnota opgesteld, die op 7 juli 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. De Investeringsnota is opgesteld in overleg met Stadgenoot en Rochdale en de bewoners en bevat gemeentelijke randvoorwaarden en uitgangspunten voor de vernieuwing van het gebied. De vernieuwing van de Struijckenkade maakt onderdeel uit van de opgave zoals geformuleerd in de Principenota Geuzenveld – Slotermeer en heeft als doel de woon- en leefsituatie voor de bewoners in de buurt te verbeteren.

Voor de Struijckenkade moet worden gezocht naar een ontwerp voor een aantrekkelijke groenstedelijke woonbuurt, dat:

- de groene omgeving optimaal benut en zich tegelijkertijd voegt naar de directe bebouwde omgeving;
- herkenbaar blijft als ensemble; en
- tuinstedelijke kenmerken behoudt.

Er is voor het stedenbouwkundig plan gekozen voor een nieuwe verkaveling die gebaseerd is op de bestaande verkavelingsstructuur waarbij bestaande kwaliteiten zoveel mogelijk worden teruggebracht. Terugbouwen op de bestaande footprint is niet mogelijk, vanwege de hedendaagse ruimere maatvoering. De nieuwe verkaveling bestaat daarom uit vier stempels (in plaats van vijf) met een centrale as in het midden in het verlengde van de Tobias Asserstraat en met doorzicht naar het Eendrachtspark voor een betere verbinding en aansluiting op de omgeving.

De nieuwe verkaveling houdt rekening met de volgende uitgangspunten:

- benutten van bestaande groene kwaliteiten
- terugbrengen van de oriëntatie op het groen
- reageert op het ritme van de directe omgeving
- behoud en verbeteren doorwaadbaarheid tussen buurt en park

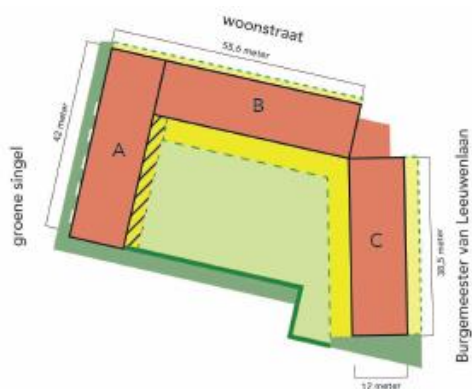


Afbeelding: Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart (bron: investeringsnota Struijckenkade, 8 juli 2021)

Het plan is net als de oorspronkelijke bebouwing georiënteerd op het park en bestaat uit 4 repeterende separate bouwblokken met collectieve hoven die samen een ensemble vormen. Elk bouwblok bestaat uit 3 eenheden:

- A: Singelblok
- B: Langsblok
- C: Leeuwenlaanblok

De hoofdstructuur bestaat uit woonstraten, de groene singel, de Burgemeester van Leeuwenlaan, de parkentree in het zuiden en de Antony Moddermanstraat in het noorden.



De maximale bouwhoogte voor A is 5 bouwlagen tot 16 meter, voor B geldt 5 bouwlagen tot 16 meter, en voor C geldt 4 bouwlagen tot 13 meter. De maximale bouwdiepte is 12 meter.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen vaste en flexibele rooilijnen. Bij de flexibele rooilijnen is het mogelijk om 1 meter uit te kragen ten behoeve van balkons en veranda's. Bij C is de bovenste verdieping vormgegeven als een setback, 2 meter terugliggend vanaf de vaste rooilijn van de hoofdmassa.

Een voorziening ten behoeve van warmte-en-koudeopslag (WOS) wordt in pandig gerealiseerd.

Elk bouwblok heeft een groen collectief hof in het midden, toegankelijk voor de bewoners van het bouwblok. De collectieve hof en de private tuinen langs de gevel moeten zoveel mogelijk als één ruimte ervaren worden. De erfafscheidingen zijn hierbij groen en laag ingericht.

Voor de woningen wordt in pandig voorzien in bergingen en de benodigde stallingsruimte voor fietsen van bewoners. Stallingsruimte voor scooters is mogelijk in het collectief gebied.

Programma

Het definitieve programma wordt nader bepaald in overleg met de corporaties. Uitgangspunt is het terugbrengen van sociale huurwoningen en het toevoegen van middeldure huurwoningen. Ook worden collectieve hoven toegepast en is er ruimte voor twee openbare speeltuinen. Waar geen speeltuin aangelegd wordt en aan de Van Leeuwenlaan, is ruimte voor parkeergelegenheid voor terugkerende bewoners met een parkeervergunning en bezoekersparkeren. Zie ook paragraaf 4.1

- Footprint: ca. 6250 m²
- Bvo: ca. 29.000 m²
- Woningen: 318 stuks, waarvan 187 sociaal en 131 middelduur
- Speeltuinen (door gemeente): totaal ca. 800 m²

2.2.2. Bouwplan

In opdracht van Stadgenoot en Rochdale heeft Geurst & Schulze architecten BV bouwplannen gemaakt voor de nieuwbouwblokken. De bouwplannen zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals vastgelegd in de Investeringsnota. Het gaat daarbij onder meer om bouwen in rooilijnen, bouwhoogtes enz.

In het definitief ontwerp (DO) wordt uitgegaan van 4 repeterende bouwblokken, waarvan 2 zullen worden ontwikkeld door Stadgenoot en 2 door Rochdale.



--- Flexibele rooilijn stedenbouwkundig kader
 --- Rooilijn stedenbouwkundig kader



Afbeelding: Nieuwe situatie (bron: Geurst & Schulze, 16.12.2021_01, 893-894)

Alle bouwblokken bestaan uit 3 strookvormige blokdelen rondom een groen collectief hof. Dit hof is toegankelijk voor de bewoners. Het bouwvolume is gelijk, alleen de indeling en de details verschillen.



Afbeelding: sfeerimpressies nieuwbouw Stadgenoot (bron: Geurst & Schulze architecten, 11.07.23)

Blokdeel A is gesitueerd evenwijdig aan de waterloop langs de Struijckenkade met aan de overzijde het Eendrachtspark. Blokdeel B ligt hier haaks op en vormt als het ware een verbinding tussen de Struijckenkade en de Burgemeester Leeuwenlaan. De blokdelen krijgen een lengte van respectievelijk circa 42 meter en 52, 2 meter met een diepte van circa 10,5 meter. Deze dieptes zijn exclusief balkons, loggia's en galerijen op de verdiepingen. De bouwhoogte bedraagt 5 bouwlagen, circa 16 meter hoog.



Afbeelding: Plattegrond bouwblokken Rochdale (bron: Geurst & Schulze, 24 februari 2023, 893 - DO - 0101)

Blokdeel C komt evenwijdig aan de Burgemeester Leeuwenlaan te liggen en wordt ongeveer 34,4 meter lang. Dit blokdeel krijgt maximaal 4 bouwlagen, maximaal 13 meter hoog. De bouwdiepte bedraagt circa 12 meter.



Afbeelding: impressies gevels met balkons en galerij bouwblok Rochdale (bron: Geurst & Schulze, 18 april 2023).

De koppen van de nieuwe bebouwing zullen conform het ontwerp worden voorzien van doorgemetselde kopgevels van circa 2 meter hoog, om de suggestie te wekken dat sprake is van een kap. Deze 'schijn' gevels gelden niet als bouwhoogte, de basis is een plat dak.

Achter de centrale entree wordt in pandig voorzien in ruimte voor een voorziening ten behoeve van warmte-en-koudeopslag (WOS). Daarnaast bevinden zich op de begane grond ook fietsenbergingen.

Aan de binnenzijde van de bouwblokken komt een groen collectief hof, toegankelijk voor de bewoners van het bouwblok. De erfafscheidingen tussen de private tuinen langs de gevel zullen groen en laag worden aangelegd, zodat de collectieve hof en de private tuinen langs de gevel zoveel mogelijk als één ruimte ervaren worden.

Inmiddels is ook het definitief ontwerp getoetst door de gemeente en n.a.v. diverse opmerkingen aangepast en inmiddels ook akkoord bevonden. De betreffende DO-tekeningen met plattegronden zijn in bijlage 1 opgenomen. De coördinatentekening met de positie van onze nieuwbouw is in bijlage 2 opgenomen.

2.3. Afwijking bestemmingsplan

Het vernieuwingsplan past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Slotermeer 2018 (vastgesteld op 10 januari 2021). Bij dit plan is uitgegaan van de indertijd bestaande situatie en het is strikt conserverend van aard. De nieuwbouw betreft dezelfde functies (wonen, tuinen, groen, verkeersareaal), maar met andere footprints en bouwvolumes. Het is niet mogelijk om deze te realiseren op basis van de in het bestemmingsplan opgenomen bouwvlakken en bouwhoogtes (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: nieuwe bouwblokken en bouwvlakken bestemmingsplan

Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk. Het voorliggende document is de hierbij horende goede ruimtelijke onderbouwing.

3. Beleidskaders

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Conclusie

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

3.1.2. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 door het kabinet naar de Tweede Kamer verzonden en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Conclusie

Het project heeft betrekking op een verdichting binnen bestaand stadsgebied waardoor ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voornemen tot verdichting is niet in strijd met de NOVI.

3.2. Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid

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

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

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

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

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

Conclusie

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

3.2.2. Omgevingsverordening NH2020

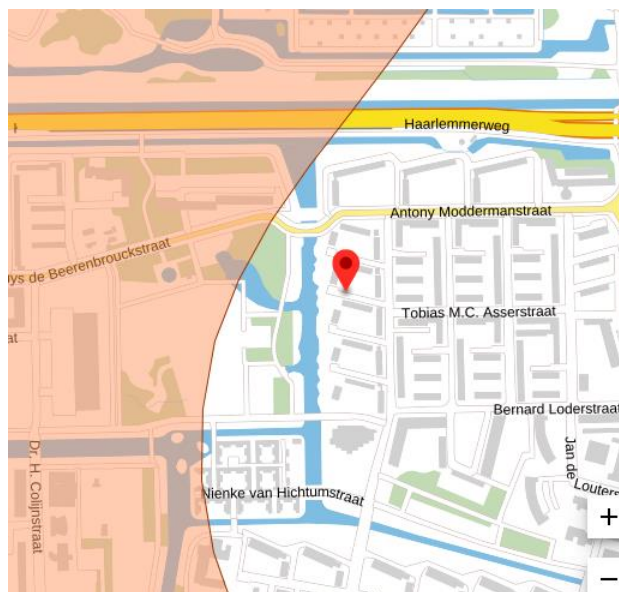
De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels.

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

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

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

- **Stedelijke ontwikkeling:** Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De herontwikkeling van de Struijckenkade, waarbij de bestaande woningen worden gesloopt ten behoeve van nieuwbouw, voorziet in een toename van ongeveer 208 woningen. Gezien de omvang, aard en locatie van de beoogde ontwikkeling is de conclusie dat in het voorliggende geval, waarbij sprake is van een nieuwbouw van woningen, sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid moet de behoefte nader onderbouwd te worden. Zie hiervoor paragraaf 4.2.
- **Industrieterrein van provinciaal belang:** De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van industrieterrein Westpoort. Dat betekent dat voor woningen of andere milieugevoelige objecten rekening gehouden moet worden met de milieubelasting van het industrieterrein. Er wordt met onderhavig project geen nieuwe milieugevoelige functie toegevoegd, in de huidige situatie is reeds een woonwijk aanwezig. Zie hoofdstuk 4 voor de omgevingsaspecten ter plaatse.
- **Herstructureringsgebied windturbines binnen de MRA:** Binnen dit gebied is het mogelijk om een omgevingsvergunning te verkrijgen voor windenergie initiatieven. Dit is voor onderhavig project niet relevant, aangezien het gaat om sloop-nieuwbouw van woningen.
- **De locatie ligt buiten de LIB 5 zone van Schiphol.** Nadere argumentatie voor het aspect luchtvaart-geluid is niet nodig.



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

Conclusie

Doordat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming nodig. Het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de MRA Agenda (zie de navolgende paragrafen en paragraaf 4.2). In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevantie milieu- en omgevingsaspecten, ook met betrekking tot Industrieterrrein Westpoort. De regels met betrekking tot zoekgebied windturbines zijn voor onderhavig project niet relevant. Het project is in overeenstemming met de regels uit de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3. Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

MRA Agenda 2020-2024

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

Hierbij zijn twee leidende principes:

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

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

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

Met name de derde opdracht is relevant voor het projectgebied. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Conclusie

Onderhavig project past binnen de kaders van Metropoolregio Amsterdam.

3.3. Gemeentelijk beleid

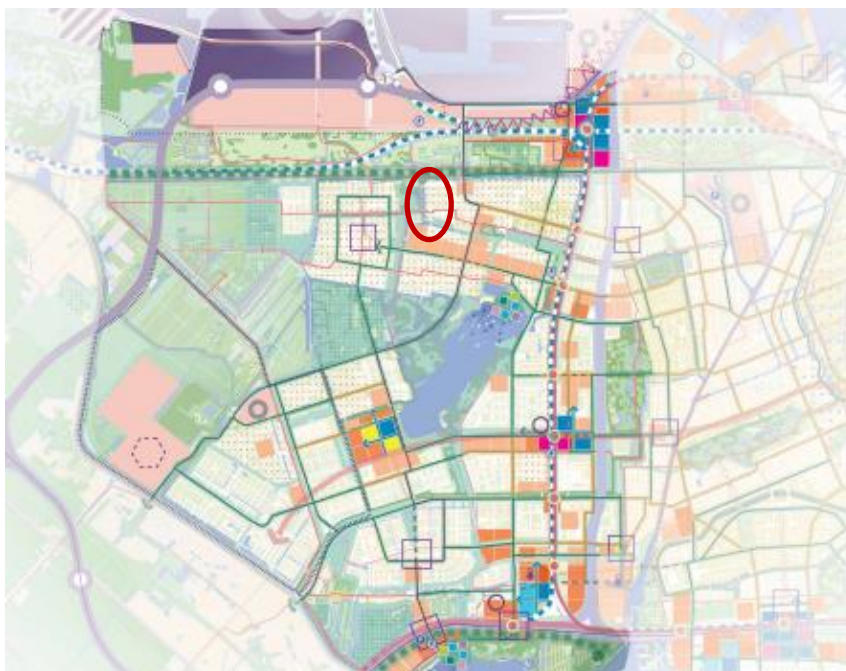
3.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft (want lager dan 30 meter) blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.

2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer Arena, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



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

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterplas en Sloterpark als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijft er vrije ruimte in leegstaand vastgoed en aan de randen van de buurten.

Verduurzaming en vernieuwing staan soms op gespannen voet met de erfgoedwaarde van buurten. De samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen vraagt om ingrepen die de opzet eer aan doen. Op die manier kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd die tegemoetkomen aan de wensen van huidige en nieuwe bewoners.

Conclusie

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

Bij de inrichting van de omgeving van de blokken is het tegengaan/verminderen van hittestress een belangrijk aspect. Zo is hier maximaal mogelijk voorzien van groene plintzones. De binnenhoven zijn zuid georiënteerd en vangen veel zon. Voor tegengaan van hittestress wordt voorzien in minimale verharding met open structuur ten behoeve van regenwater doorlatendheid (zie ook het aspect rainproof in paragraaf 4.4) en veel groen in de vorm van gras, bloemvakken en een flink aantal bomen en struiken. Het zijn bomen van formaat die in de toekomst veel schaduw zullen geven.

3.3.2. Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

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

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

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

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op het toevoegen van woningen/woonruimten zodat er meer kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Het project draagt bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten. Voor de Struijckenkade wordt in de investeringsnota uitgegaan van een woonprogrammering van circa 170 sociale huur (55%) en circa 130 middeldure huurwoningen (45%). Het definitieve programma wordt bepaald in nader overleg met de corporaties. Er zullen geen duurdere koopwoningen gerealiseerd worden. Door het vaststellen van de Investeringsnota is ingestemd met deze verdeling.

3.3.3. Nota Parkeernormen Auto

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

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

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

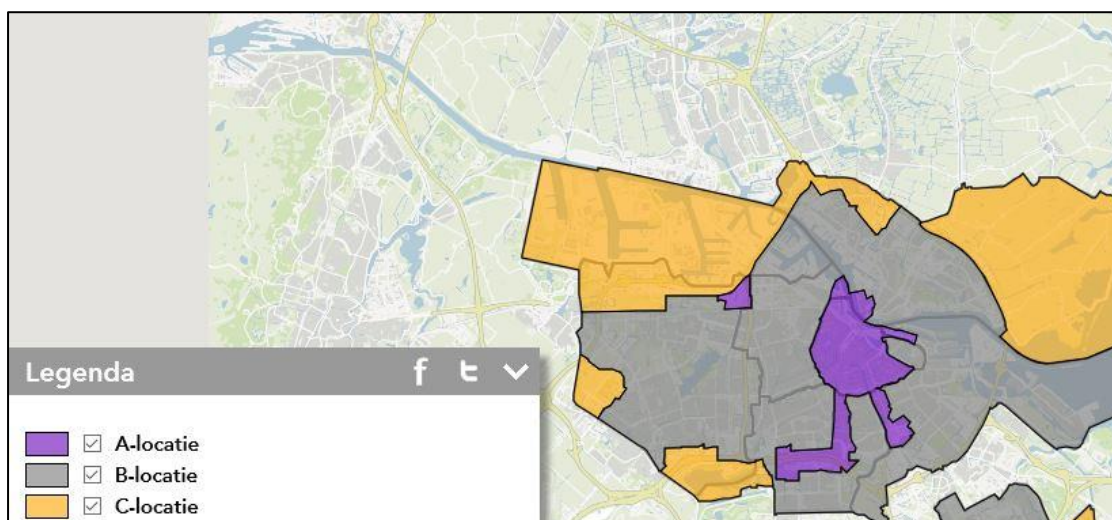
- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij

jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.

- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015).
De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwpoging voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

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



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

De projectlocatie aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor

bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen geldt geen minimumparkeernorm.

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

Conclusie

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

3.3.4. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

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

Conclusie

Fietsparkeren voor bewoners wordt in pandig opgelost, waarbij voldaan wordt aan het bouwbesluit. Scooters krijgen een plek in het collectieve hof. Stallingsmogelijkheden voor bezoekers zijn voorzien in de openbare ruimte.

3.3.5. Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met

haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden.

De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West. In paragraaf 4.8 wordt ingegaan op het aspect cultuurhistorie in relatie tot de herontwikkeling.

3.3.6. Groenvisie Amsterdam 2020-2050

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

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

Conclusie

Bij de ontwikkeling van de Struijckenkade wordt veel aandacht besteed aan een groene inrichting van het gebied en het versterken van de verbinding met de naastgelegen Eendrachtspark. Onderdeel van de vernieuwing van de Struijckenkade is de beoogde aanleg van een nieuwe voetgangersbrug in het verlengde van de Tobias M.C. Asserstraat waardoor dit groengebied beter toegankelijk wordt voor bezoekers. De westzijde van het plangebied wordt gevormd door de singel en een groene oever.

3.3.7. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

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

Doelstellingen gemeente Amsterdam

2030

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

2040

- Aardgasvrij

2050

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

Via de website <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/> is het duurzaamheidsbeleid te volgen.

Klimaatneutraal

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO₂-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO₂-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in 2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Duurzame energie

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

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

Van het aardgas af

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld. Energieleveranciers mogen woningen niet meer aansluiten op aardgas sinds 1 juli 2018. Amsterdam sluit nieuwbouwingebieden al veel langer niet meer op aardgas aan. In 2020 maken 102.000 Amsterdamse woningen gebruik van stadswarmte, is de verwachting.

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

Circulaire economie

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

Schone lucht

In het Actieplan Schone Lucht zijn maatregelen opgenomen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. Maar de ambitie van het stadsbestuur is groter. In 2030 moet de stad voldoen aan de 2 keer zo strenge advieswaarden van de World Health Organization (WHO). Dit leidt tot een stillere, beter leefbare stad en een mogelijke CO₂-vermindering van 9%. De kern van de aanpak om dit te bereiken laat zich samenvatten in 4 punten:

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

Planspecifiek

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

3.4. Conclusie

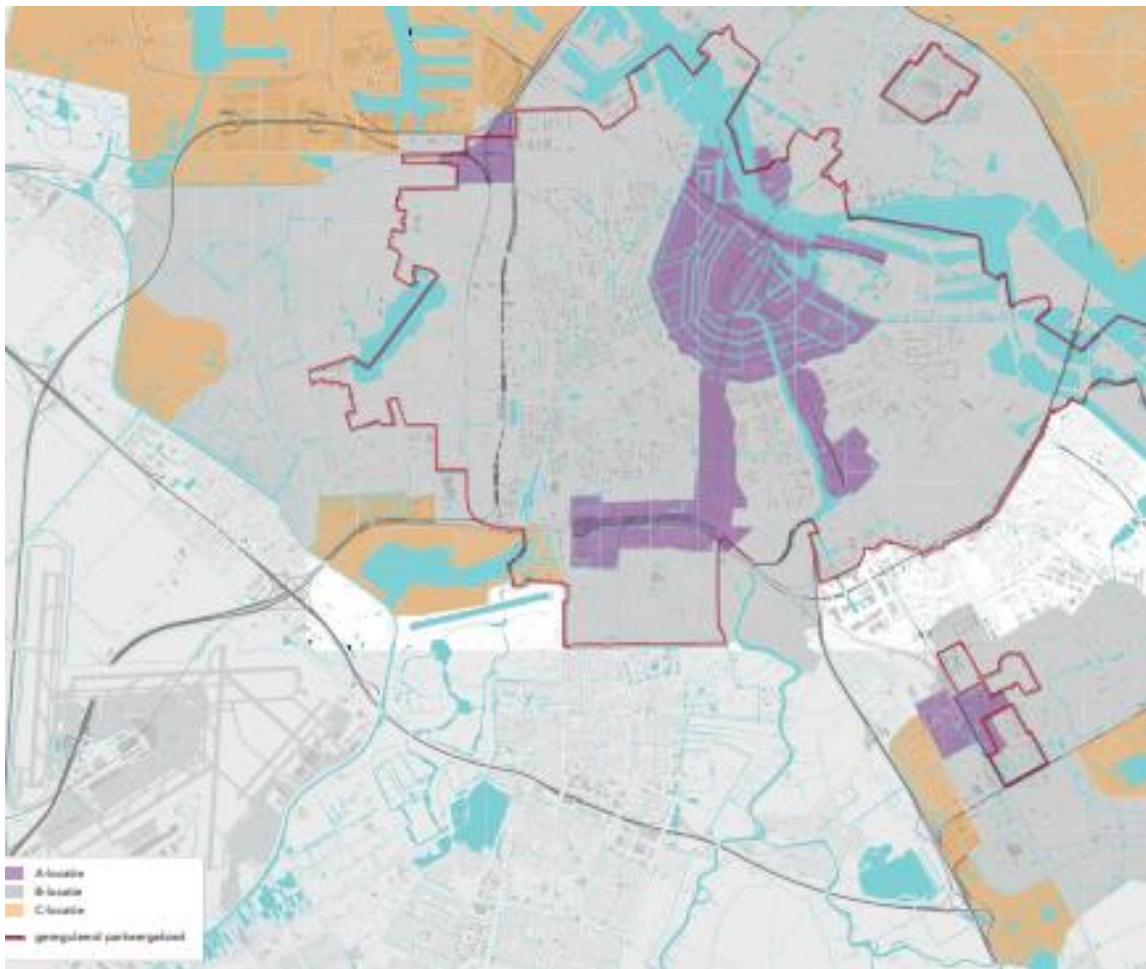
Het project past binnen het beleid van de diverse overheden

4. Omgevingsaspecten

4.1. Verkeer en parkeren

Parkeren

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



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

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

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

Voor de nieuwbouw moeten minimaal 32 parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voldoen aan de parkeernorm voor bezoekersparkeren.

Bewoners die nu al over een parkeervergunning of ontheffing beschikken voor op straat en die als gevolg van de vernieuwing hun woning moeten verlaten en terugkeren in deze buurt, behouden het recht op een parkeervergunning op straat. Voor deze groep moeten er voldoende (tijdelijke) parkeerplaatsen op straat gerealiseerd worden.

In de huidige situatie hebben 75 van de 110 bewoners een ontheffing voor de blauwe zone en zijn er in het plangebied 71 parkeerplaatsen aanwezig. Wanneer aangenomen wordt dat 50% van de huidige bewoners terugkeert naar de nieuwbouw, dan moeten er 36 parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de openbare ruimte.

Categorie	Aantal pp. op straat
Terugkeerders	36
Bezoekersparkeerders (norm 0,1)	32
Totaal	68

In totaal zijn voor de nieuwbouw minimaal 68 parkeerplaatsen noodzakelijk. Deze zijn voorzien in openbaar gebied, zoals beschreven in de Investeringsnota (zie ook paragraaf 2.2.1).

Verkeer

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

Er is een toename van 208 woningen, sociale en middeldure huur.

huur, etage, midden/goedkoop									
Parkeerkcijfers (per woning)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Verkeersgeneratie (per woning)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,8	2,6	2,8	3,6	3,7	4,5	
sterk stedelijk	1,8	2,6	2,8	3,6	3,2	4,0	3,7	4,5	
matig stedelijk	2,8	3,6	3,0	3,8	3,2	4,0	3,7	4,5	
weinig stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	
niet stedelijk	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	3,7	4,5	

Verkeersgeneratie woningen (bron: Verkeerscijfers CROW, publicatie 317)

Bij een verkeersgeneratie van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning (sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom, CROW, publicatie 317) is er een toename van het aantal verkeersbewegingen met 582 – 749 mvt/weekdagemaal. Omdat naar verwachting het autobezit onder de nieuwe

bewoners laag zal zijn, zal het aantal verkeersbewegingen in praktijk minder toenemen. Verwacht wordt dat het omliggende wegennet (Van Leeuwenlaan, Ruys de Beerenbrouckstraat, Antony Moddermanstraat) deze toename in goede orde kan afwikkelen.

Op basis van de CROW kencijfers moet er in toekomst rekening worden gehouden met een extra verkeersgeneratie van 582 – 749 motorische voertuigbewegingen per etmaal. Er is dus in potentie sprake van een toename van het aantal motorische voertuigbewegingen per etmaal. Verwachting is dat het omliggende wegennet deze toename in goede orde kan afwikkelen. Verkeer vormt geen belemmering voor dit project.

4.2. Ladder voor duurzame verstedelijking

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

De herontwikkeling van de Struijckenkade, waarbij de bestaande woningen worden gesloopt ten behoeve van nieuwbouw, voorziet in een toename van ongeveer 208 woningen. Gezien de omvang, aard en locatie van de beoogde ontwikkeling is de conclusie dat in het voorliggende geval, waarbij sprake is van een nieuwbouw van woningen, sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

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

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

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

woningen), als plannen in voorbereiding (37%; 88.000 woningen) en potentiële (zachte) plannen (25%; 60.000 woningen).

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

4.3. Bodem

Voor de gemeente Amsterdam is een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze kaart is op 4 april 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Op deze kaart is de bodemkwaliteit van de diepe lagen, de toplaag en het oorspronkelijke maaiveld weergegeven. Uitgangspunt voor het beleid is dat de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.



Afbeelding: uitsnede bodemkwaliteitskaart Amsterdam, projectlocatie rood omkaderd
[\(http://maps.amsterdam.nl/bodemkwaliteit/\)](http://maps.amsterdam.nl/bodemkwaliteit/)

De projectlocatie is volledig aangegeven als 'Zone 1'. Deze zonering wordt gekwalificeerd als 'schone grond'.

Uit het verkennend bodemonderzoek dat is uitgevoerd door BOOT Ingenieursburo BV (bijlage 3) blijkt dat de grond maximaal matig verontreinigd is met enkele zware metalen, het grondwater is licht verontreinigd met enkele zware metalen en xylenen. Er is vanuit de Wet bodembescherming geen noodzaak voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of het treffen van sanerende maatregelen. De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor het huidige en daarmee ook toekomstige gebruik (wonen met tuin). Bodem vormt geen belemmering voor dit project.

4.4. Water

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

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

Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig.

Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool.

Waterberging en Hemelwaterverordening

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

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

De vernieuwing van De Struijckenkade leidt tot een (kleine) toename van de hoeveelheid verharding van minder dan 800 m². Extra watercompensatie is hierdoor niet nodig. Daarnaast wordt bij de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht besteed aan het rainproof maken van de buurt door zoveel mogelijk te kiezen voor een groene inrichting en de hoeveelheid verharding te beperken³.

Voor het rainproof maken wordt het hemelwater van de daken, de balkons, galerijen opgevangen in een verzamelleiding rondom de gebouwen en vervolgens afgevoerd naar een buffer/infiltratie voorziening op eigen terrein. Naar de juiste oplossing van deze voorziening wordt nog gezocht. Hiervoor zijn op dit moment twee opties in het binnenhof in verkenning:

- opvang in een verlaagd verdiept terreingedeelte, een wadi waarin het water vertraagd kan inzijgen na opgevangen en verzameld hierin;
- opvang in bufferkratten onder de terrassen en verharding in de zone langs de gevel.

Het hemelwater op het maaiveld wordt opgevangen in alle groenzones. Dit aspect wordt verder uitgewerkt en zal in het kader van de vergunningaanvraag voor het bouwen aan de verordening worden getoetst. Hiermee heeft het plan geen negatieve invloed op het grondwater of andere aspecten van de waterhuishouding.

4.5. Geluid

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

De woningen bevinden zich binnen de geluidszones langs de Haarlemmerweg en het spoortracé Amsterdam-Haarlem. De woningen zijn tevens gelegen binnen de geluidzone rond gezoneerd industrieterrein Westpoort. Om die reden is door Cauberg Huygen een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (zie bijlage 4).

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

Uit de berekeningen blijkt het volgende:

1. Uitgezonderd de spoortracé Amsterdam-Haarlem worden door alle geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarden overschreden. Nergens worden de maximale ontheffingswaarden overschreden. Er zijn nergens dove gevels nodig.
2. De gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ voldoen overall aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn nergens aanvullende maatregelen benodigd.
3. Het merendeel van de woningen beschikt aan de tuinzijden direct over een geluidluwe zijde. Voor woningen die niet aan deze geluidsluwe tuinzijden zijn gesitueerd zijn aanvullende

³ Investeringsnota Struijckenkade, 7 juli 2021

gebouwmaatregelen benodigd, daarop wordt hieronder ingegaan voor de blokken van Rochdale en de blokken van Stadgenoot.

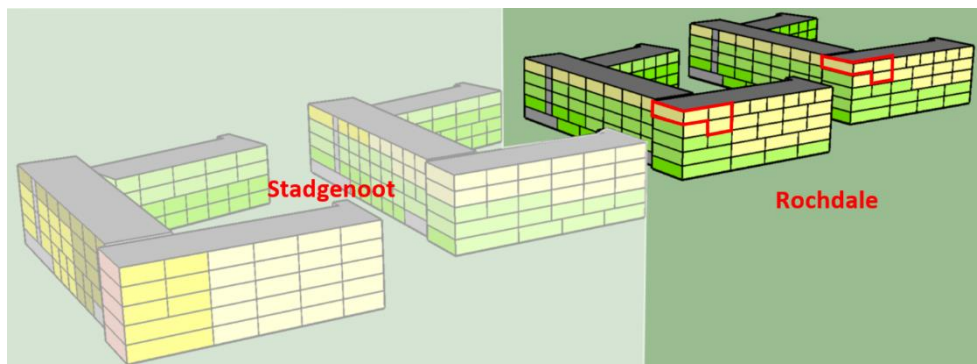
4. De geluidbelasting vanwege de Ruys de Beerenbrouckstraat/ Antony Moddermanstraat en de Burgemeester Van Leeuwenlaan zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht (deze wegen hebben vanwege de maximumsnelheid van 30 km/uur geen wettelijke geluidszone). De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek art. 110g Wgh. Deze geluidbelasting zou, wanneer wel een wettelijke beoordeling aan de Wet geluidhinder nodig zou zijn, aanvaardbaar zijn. Om die reden wordt de geluidbelasting aanvaardbaar geacht.
5. Omdat is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai.

<i>Geluidbron</i>	<i>Hoogste aan te vragen hogere waarde</i>
Haarlemmerweg	50 dB
Industrieterrein Westpoort	54 dB(A)

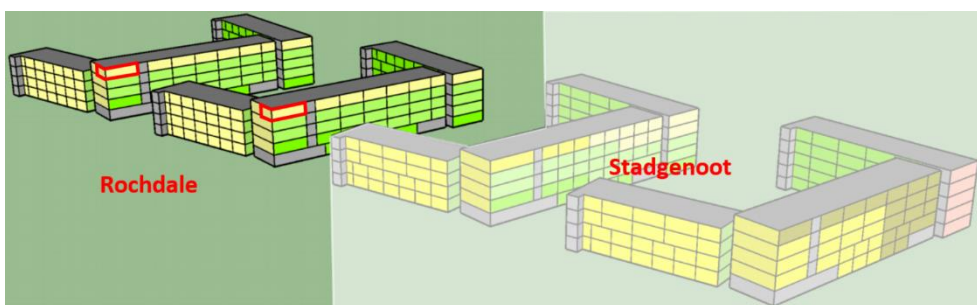
Tabel: overzicht aan te vragen hogere waarden

Stille zijden plandeel Rochdale

Op onderstaande afbeelding zijn de woningen van Rochdale getoond waar niet zonder meer wordt voldaan aan de stille zijde-eis. Het gaat om 6 woningen aan de zijde van het Eendrachtspark en 2 woning aan de zijde van de Burgemeester Van Leeuwenlaan.



Afbeelding: woningen zonder stille zijde, rood omlijnd (zicht vanuit westen: zijde Eendrachtspark)



Afbeelding: woningen zonder stille zijde, rood omlijnd (zicht vanuit westen: zijde Burg. Van Leeuwenlaan)

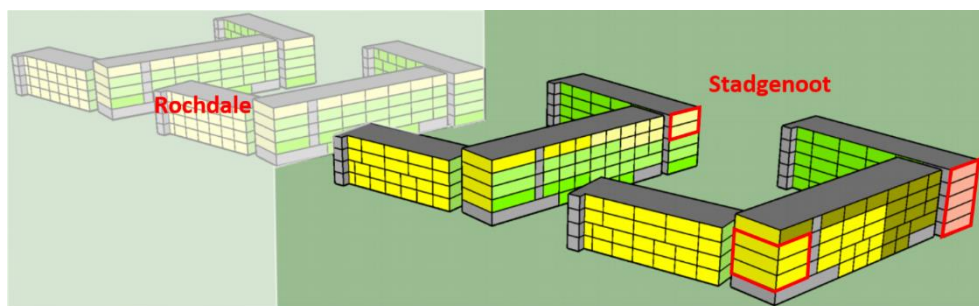
Rochdale verklaart dat voor deze woningen de bouwkundige maatregelen worden getroffen om te voldoen aan de stille zijde-eis. In het geluidsrapport worden op pagina 22 de voorzieningen van het plandeel Rochdale beschreven. Overschrijdingen van de grenswaarden tot 2 dB zijn weg te nemen door middel van balkons of loggia's (terugliggend balkon) met balkonhekken van een gesloten structuur, bijvoorbeeld glas of metselwerk. Indien boven het balkon of de loggia een overstek is van

bijvoorbeeld het bovengelegen balkon moet tegen de onderzijde van het overstek een goed geluidsabsorberend plafond worden aangebracht.

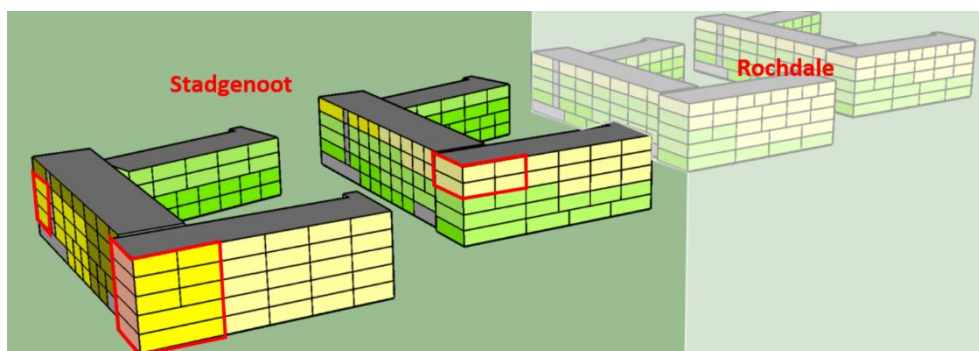
Deze voorzieningen zijn al verwerkt in de reeds ingediende aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen'. De balkons krijgen balkonhekken met een gesloten structuur van glas. In bijlage 13 bij deze Ruimtelijke onderbouwing zijn de details van het geluidsscherm in plandeel Rochdale getoond.

Stille zijden plandeel Stadgenoot

Op onderstaande afbeelding zijn de woningen van Stadgenoot getoond waar niet zonder meer wordt voldaan aan de stille zijde-eis. Het gaat om 12 woningen aan de zijde van het Eendrachtspark en 3 woning aan de zijde van de Burgemeester Van Leeuwenlaan.



Afbeelding: woningen zonder stille zijde, rood omlijnd (zicht vanuit westen: zijde Burg. Van Leeuwenlaan)



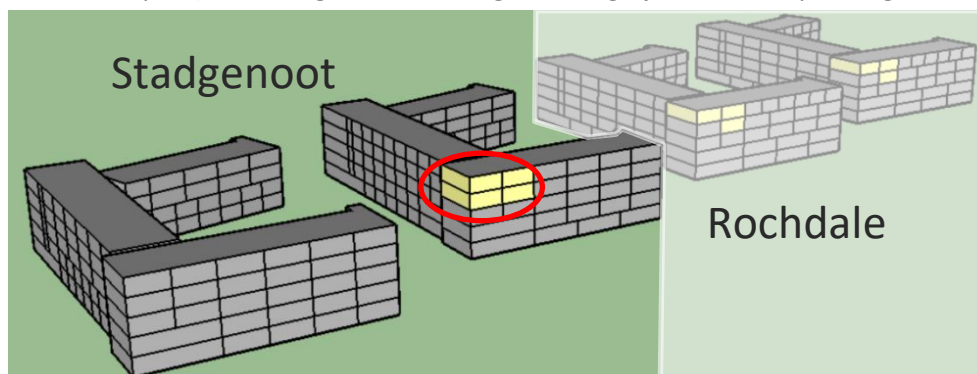
Afbeelding: woningen zonder stille zijde, rood omlijnd (zicht vanuit westen: zijde Eendrachtspark)

Stadgenoot verklaart dat voor de woningen waar voorzieningen nodig zijn om stille zijden te creëren, zoals aangegeven in het rapport onderzoek Omgevingsgeluid van Cauberg Huygen (07860-54891-04, d.d. 5 april 2024), de maatregelen worden getroffen om te voldoen aan de stille zijde-eis. Stadgenoot zal pas eind 2024 de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' indienen, met daarin de specifieke maatregelen. Echter nu al is duidelijk dat dat met bijvoorbeeld gesloten galerijhekken en mogelijk plaatselijk met Harbour Fensters kan worden voldaan aan de stille zijde-eis.

In het geluidsrapport worden op pagina 22 en figuur 6.3, op de pagina's 22/23 met figuur 6.4 en op de pagina's 23/24 met figuur 6.5 de voorzieningen van het plandeel Stadgenoot beschreven.

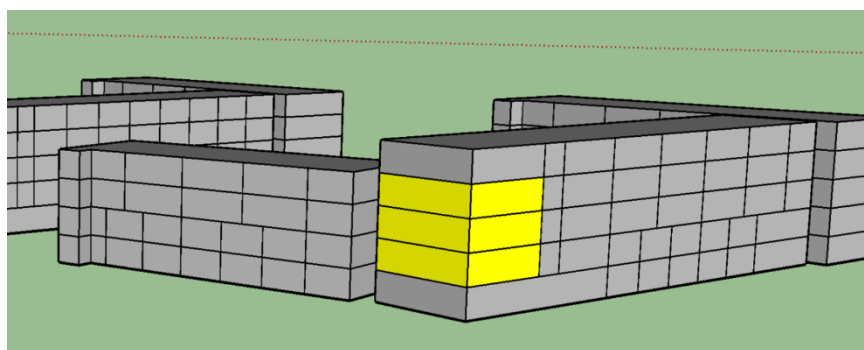
Overschrijdingen van de grenswaarden tot 2 dB zijn weg te nemen door middel van balkons of loggia's (terugliggend balkon) met balkonhekken van een gesloten structuur, bijvoorbeeld glas of

metselwerk. Indien boven het balkon of de loggia een overstek is van bijvoorbeeld het bovengelegen balkon moet tegen de onderzijde van het overstek een goed geluidsabsorberend plafond worden aangebracht. In figuur 6.3 zijn de woningen aangegeven (alle aan de zijde van het Eendrachtspark) waar de geluidsbelasting dusdanig zijn dat deze oplossingsrichting mogelijk is.

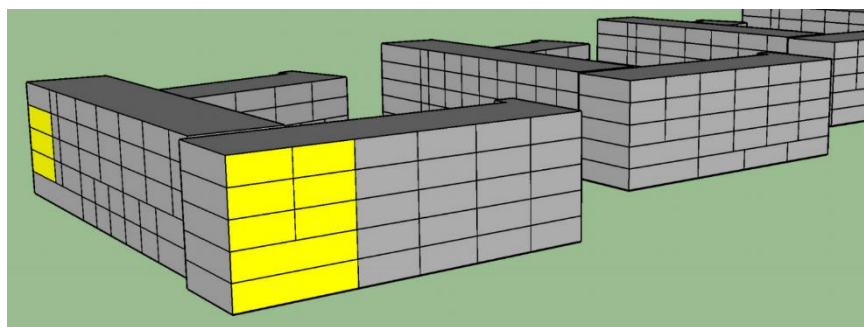


Figuur 6.3: Woningen waar balkonhekken met gesloten structuur leiden tot geluidsluwe gevels (zicht vanuit westen: zijde Eendrachtspark)

Wanneer de balkongevel haaks staat op de voornaamste geluidsbron en het balkon aan de geluidsbronzijde wordt voorzien van een verdiepingshoog zijdscherm wordt een geluidsluw geveldeel gerealiseerd. Indien boven het balkon of de loggia een overstek is van bijvoorbeeld het bovengelegen balkon moet tegen de onderzijde van het overstek een goed geluidsabsorberend plafond worden aangebracht. In figuur 6.4 op de volgende pagina zijn de woningen aangegeven waar de geluidsbelastingen (aan de zijde van de Burgemeester Van Leeuwenlaan en aan de zijde van het park) dusdanig zijn dat deze oplossingsrichting mogelijk is.



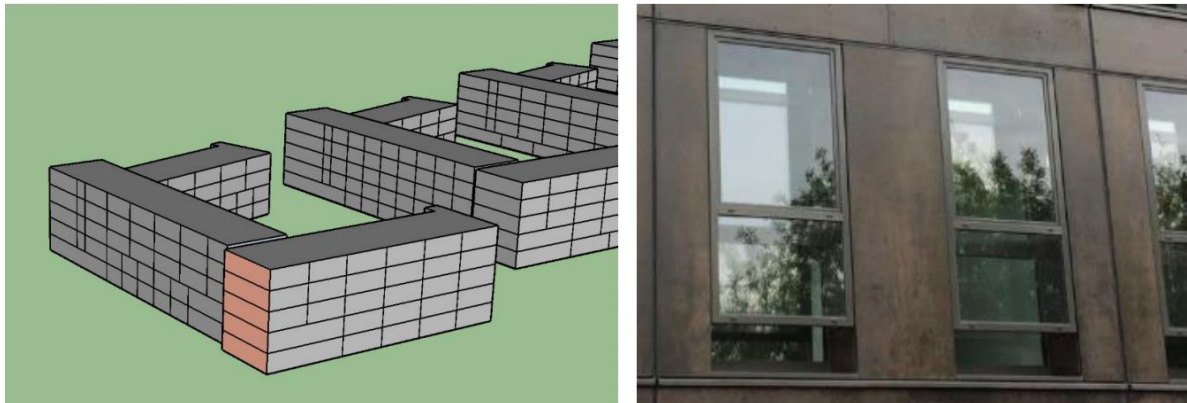
Figuur 6.4: Woningen waar balkonhekken met verdiepingshoge zijdschermen leiden tot geluidsluwe geveldelen (zicht vanuit noordoosten: zijde Burgemeester Van Leeuwenlaan)



Figuur 6.4: Woningen waar balkonhekken met verdiepingshoge zijdschermen leiden tot geluidsluwe geveldelen (zicht vanuit westen: zijde Eendrachtspark)

Een dubbelraamsysteem, bijvoorbeeld het Harbour Fenster, kan in situaties worden ingezet waar een geluidreductie tot en met 9 dB nodig is. In dit dubbelraam principe heeft het buitenraam aan de onderzijde een permanent open strook (150-300 mm hoog) en heeft het binnenraam tenminste aan de bovenzijde een klepraam. Tussen de ramen is een ruimte van circa 325 mm, de zijkanten en bovenzijde van deze spouwruimte zijn voorzien van geluidabsorptie (randabsorptie) van 25 tot 50

mm dikte. Het geluidwerende effect van het Harbour Fenster is afhankelijk van de hoogte van de open buitenstrook en de dikte van de randabsorptie: geluidreducties tot ca. 9 dB zijn mogelijk. In figuur 6.5 is het Harbour Fenster afgebeeld (project Westkavel/ Laan van Spartaan in Amsterdam). In figuur 6.5 zijn de woninggevels aangegeven waar de geluidsbelastingen (aan de zijde van het Ruys de Beerenbrouckstraat) dusdanig zijn dat deze oplossingsrichting mogelijk is.



Figuur 6.5: Woninggevels waar Harbour Fensters mogelijk zijn (gevels Ruys de Beerenbrouckstraat: zicht vanuit westen (zijde park))

Conclusie

Er worden hogere waarden vastgesteld voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industriellawaai. Aan de stille zijde-eis wordt voldaan. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.6. Luchtkwaliteit

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

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

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

In het projectgebied worden naast sloop-nieuwbouw van bestaande woningen ongeveer 200 nieuwe woningen gerealiseerd. Dit aantal blijft ruim onder de grens van maximaal 1.500 woningen. Het voorliggende plan draagt daarom niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat het geen bijdrage levert aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit in de

directe omgeving. Dit blijkt ook uit toepassing van de NIBM-rekentool, waarmee eenvoudig kan worden bepaald of een plan bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		749
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,74
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

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

4.7. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Er bevinden zich diverse risicobronnen in de omgeving. Het gaat hierbij om volgende:

- De N200
- Het spoorlijn Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven
- Luchthaven Schiphol.

Om inzicht te krijgen in de externe veiligheidsrisico's is door AVIV BV onderzoek gedaan (zie bijlage 5). In het rapport worden volgende conclusies getrokken:

N200

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Groepsrisico

Het groepsrisico is kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een toename van het groepsrisico. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebied

Het plangebied ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Spoorlijn Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven

Het plangebied ligt buiten de 200 meter zone waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van het vervoer van giftige gassen en vloeistoffen zodat conform art. 7 van het Bevt het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid dient te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Luchthaven Schiphol

Het plangebied ligt buiten de in 2018 berekende PR 10^{-6} contouren van de luchthaven. De planlocatie ligt buiten de afwegingsgebieden rond luchthaven Schiphol.

Externe veiligheid is geen belemmering voor dit project.

4.8. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

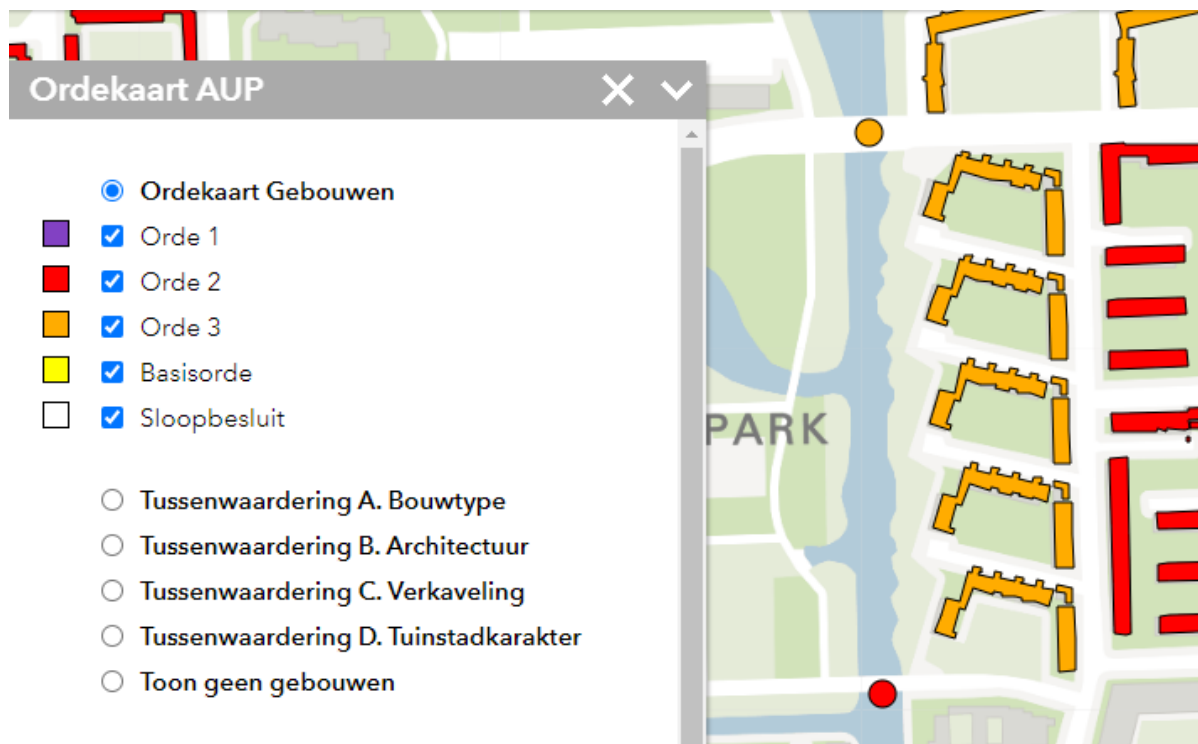
Voor de projectlocatie is een archeologische quickscan uitgevoerd door bureau M&A (zie bijlage 6). Hierin wordt geconstateerd dat de plaatselijke veenbodem met resten van de middeleeuwse Groene Weg in de jaren 1950 is afgedekt door een zandpakket met een tegenwoordige dikte van 2 à 2,5 meter. Langs de voormalige Groene Weg kunnen sporen van ontginning en bewoning voorkomen vanaf de 11de eeuw. Voor de planlocatie zijn geen directe (historische) aanwijzingen voor bewoning (o.a. kaarten Visscher 1700, Kadaster 1832).

Omdat de geplande nieuwbouw niet wordt onderkelderd, blijft de ontgraving naar verwachting beperkt tot deze recente ophooglaag. Dit betekent dat bodemingrepen op de planlocatie niet leiden tot aantasting van eventuele archeologische waarden zolang niet dieper dan 2 meter onder huidig maaiveld wordt gegraven.

Wel geldt volgens de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Cultuurhistorie

De Struijckenkade is onderdeel van de Westelijke tuinsteden en opgericht volgens de AUP concepten (zie paragraaf 2.3).

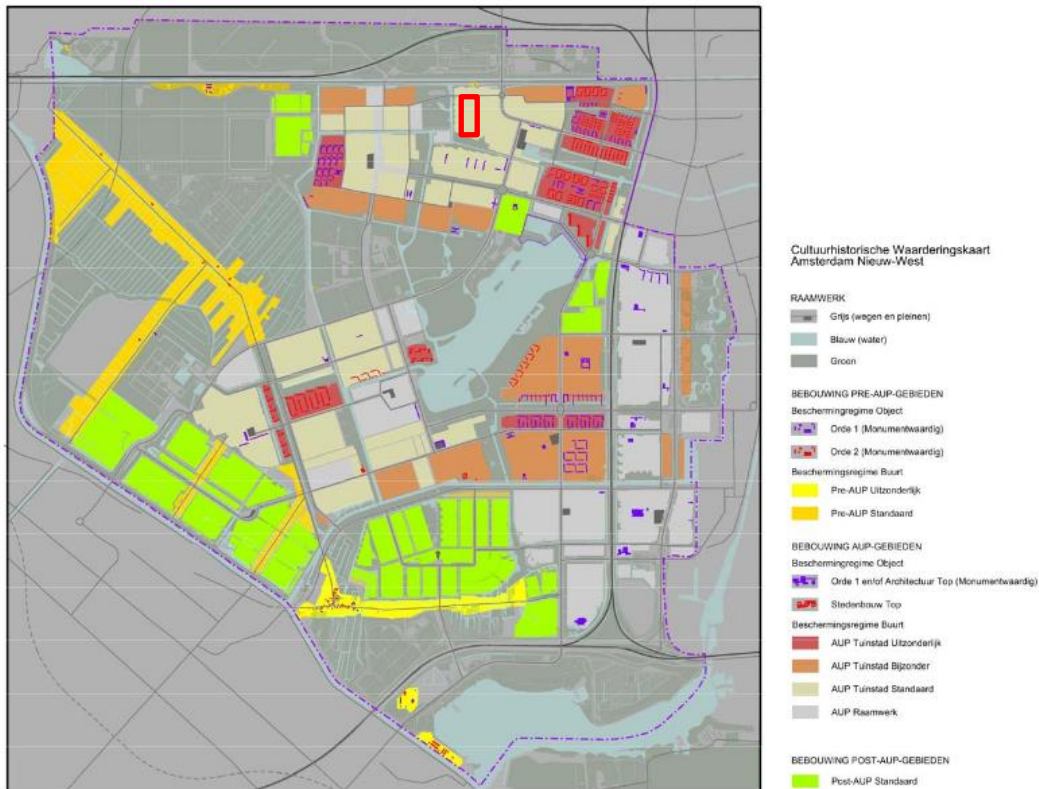


Afbeelding: Ordekaart AUP, bron: maps.amsterdam.nl

Er bevinden zich orde 3 panden op de projectlocatie. Die zijn van cultuurhistorische waarde. Het betreft panden uit de periode tussen 1940 en 1970 die in cultuurhistorisch, architectuurhistorisch of in stedenbouwkundig opzicht een positieve bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit of op andere wijze een positieve betekenis hebben voor de stad.

Volgens de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (26 juni 2013, onderdeel van de Erfgoedverordening) is de locatie Struijckenkade gewaardeerd als 'AUP Tuinstad Standaard'. In AUP Tuinstad Standaard mogen in het geval van sloop-nieuwbouw alle verkavelingen worden toegepast die:

- Voldoen aan de oorspronkelijke verkavelingstypes; of
- Kunnen worden bestempeld als zogenaamde U-vormige bouwblokken; of
- Behoren tot niet oorspronkelijk in Nieuw-West voorkomende open verkavelingen. Waarbij woningbouw ook in voorzieningstroken kan plaatsvinden.



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

Voor de projectlocatie is gekozen voor een nieuwe verkaveling die gebaseerd is op de bestaande verkavelingsstructuur waarbij bestaande kwaliteiten zoveel mogelijk worden teruggebracht:

- Het plan kent een van oorsprong voorkomende verkavelingstypologie
- De bouwblokken vormen een architectonische eenheid, repeterend binnen het ensemble
- Het raamwerk van straten blijft in stand, de hiërarchie wordt niet gewijzigd
- De maatvoering 2:3 verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte voldoet;
- De (collectieve) groene hoven voldoen aan de minimale maat (20 x 30 meter);
- Alle schaalniveaus groen blijven gehandhaafd;
- Straatprofielen zijn asymmetrisch

4.9. Ecologie

Door ecologisch adviesbureau NatuurBeleven bv is op 2 augustus 2021 een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage 7). Hierin is het volgende geconstateerd:

Natuurnetwerk Nederland

Er zijn geen beschermde gebieden binnen afstand van 3 kilometer van de werklocatie. Negatieve effecten zijn uitgesloten.

Hoofdgroenstructuur van Amsterdam en Ecologische verbinding

De projectlocatie grenst aan een oever en sierwater dat onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam en een ecologische verbinding door de stad. Dit betekent dat er zorgvuldig moet worden omgegaan met de oever. De huidige kwaliteit voor de natuur en specifiek voor soorten die gebruik kunnen maken van de verbinding moet minimaal worden gehandhaafd. Er liggen kansen om de kwaliteit van de oeverzone voor de functie van ecologische verbinding te verbeteren.

Soorten

Sloop en renovatie kunnen op verschillende wijzen negatieve effecten hebben op beschermde natuurwaarden:

- Beschermde planten zijn niet te verwachten;
- Een beschermde grondgebonden zoogdier kan, gezien het groen en de nabijheid van een park, aanwezig zijn: de egel.
- Beschermde amfibieën zijn niet te verwachten -wel aanwezig in de natuuroever, maar die wordt niet aangetast.
- Beschermde reptielen zijn niet te verwachten;
- Beschermde vissen zijn niet te verwachten;
- Beschermde ongewervelden zijn niet te verwachten;
- Broedende vogels kunnen verstoord worden als de werkzaamheden tijdens de nestelperiode plaatsvinden. Ze zijn aanwezig in het groen, mogelijk ook in gebouwen (schoorstenen, dakpannen). Er is onvoldoende zekerheid om broeden van huismus of gierzwaluw in de komende jaren uit te sluiten.
- Vleermuizen zijn aanwezig en kunnen verstoord worden als werkzaamheden plaatsvinden op locaties waar zij verblijven.
- Jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, mogelijk ook van huismussen of gierzwaluwen kunnen vernietigd worden.
- Vliegroutes van vleermuizen kunnen onderbroken worden als bomen verdwijnen.
- Foerageergebieden van vleermuizen kunnen minder geschikt worden als bomen verdwijnen.

Zoals bij ieder project is de zorgplicht voor eventueel aanwezige beschermde dieren of planten aan de orde. Gezien de risico's van dit project in relatie tot de bescherming van soorten en verblijfplaatsen, is in 2020 nader onderzoek gedaan naar broedvogels, met name naar vaste verblijfplaatsen van gierzwaluw en huismus, en naar vliegroutes, foerageergebieden en vaste

verblijfplaatsen van vleermuizen, in het bijzonder gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis (zie bijlage 8).

Uit het nader onderzoek is het volgende conclusies:

- Er zijn geen aanwijzingen dat er vaste verblijfplaatsen zijn van huismussen. Tijdens de observaties is geen gedrag van huismussen waargenomen dat wijst op nestelen. Wel wordt door kauwen in schoorstenen genesteld en wordt er mogelijk genesteld onder dakpannen door een spreekw.
- In de woningblokken tussen de A.A.H. Struijckenkade en de Burgemeester van Leeuwenlaan is geen nestelmogelijkheid voor de gierzwaluw (jaarrond beschermd nest)
- Er nestelen geen vogels met een jaarrond beschermd nest, alleen vogels waarvan het nest tijdens de broedtijd beschermd is. Met de mogelijkheid van broeden moet derhalve wel rekening worden gehouden.
- De locatie is als jachtgebied voor vleermuizen van geringe betekenis. In de nazomer worden schuilplaatsen gebruikt in verband met baltsterritoria, voornamelijk door de gewone dwergvleermuis, maar ook door enkele ruige dwergvleermuizen. De schuilplaatsen bevinden zich bijna allemaal bij gevels aan straatzijden (in luchtkokers) en bij zijgevels (in luchtkokers en mogelijk ook in kieren tussen dakpannen en gevel).
- Een verblijfplaats van een grote groep vleermuizen (kolonie) is niet gevonden.

In 2023 is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar onder andere gierzwaluwen (zie bijlage 9). Er is, evenals in 2021, geen gedrag van gierzwaluwen waargenomen dat wijst op broeden in de bestaande gebouwen aan de Struijckenkade en in de omgeving.

Omdat bij de vernieuwing van de woningblokken de schuilplaatsen van de vleermuizen verdwijnen, en waarschijnlijk ook verstoring van vleermuizen optreedt, is in het kader van de slooopaanvraag op 18 november 2022 een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd. Deze is op 28 augustus 2023 verleend (zie bijlage 10). De ontheffing geldt tot en met 31 januari 2025.

4.10. Stikstof

Door Cauberg Huygen is in november 2023 voor de onderhavige ontwikkeling een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (zie bijlage 11). Uit de berekeningen blijkt dat in de bouw- en in de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar.

Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

4.11. Milieuzonering

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

4.12. Bezinning

Voor de nieuwbouw is een zonnestudie gedaan om te kijken naar de effecten van de nieuwbouw ten opzichte van het bestaande pand en op de omliggende bebouwing (zie bijlage 12). Uit deze bezonningsstudie blijkt dat de beoogde nieuwbouw de volgende effecten heeft in de omgeving:

- In het voor- en najaar als in de winter is aan de noordkant van de nieuwbouw rond de middag sprake van enige schaduwwerking op de zijgevel van de Antony Moddermanstraat 216. Aan deze zijde bevindt zich de ingang en het trappenhuis van de aangrenzende woningen. Voor de bewoners is er geen verandering ten opzichte van de huidige bezinning.
- In de winter zijn de schaduwen aan de noordzijde van de nieuwbouwlocatie langer en strekt de schaduw zich tussen 10 en 12 uit langs de achtergevel van de woningen aan de Antony Moddermanstraat 216 – 222 tot aan de achterzijde van de woningen Willem Molengraffstraat 23 – 24. Het tussengelegen plantsoen is echter begroeid met planten, bomen en bosschages, waardoor de schaduwwerking nauwelijks opgemerkt kan worden.
- De woningen aan de Burgemeester van Leeuwenlaan bevinden zich ten oosten van de nieuwbouw. In het voor- en najaar zullen deze woningen in de loop van de middag schaduw ondervinden van de beoogde nieuwbouw.
- In de zomer heeft de beoogde nieuwbouw overdag (tot 18 uur) geen schaduwwerking op omliggende woningen. Vanaf 20 uur is voor een deel van de woningen sprake van schaduwwerking over de eerste 2 bouwlagen aan de voorzijde. Dit is een verandering ten opzichte van de huidige bezinning, waarbij schaduw op dit tijdstip beperkt bleef tot de eerste bouwlaag.

Ten aanzien van de schaduweffecten geldt dat als gevolg van de nieuwbouw met name in de namiddag sprake zal zijn van schaduwwerking op de woningen aan de oostkant van de Burgemeester van Leeuwenlaan. De schaduwwerking is beperkt en betreft vooral de namiddag in het voor- en najaar. In de zomerperiode zal overdag geen schaduw bij de woningen optreden. Er is geen sprake van relevante verslechtering. De toename van schaduw wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht. Bezinning vormt geen belemmering voor dit project.

4.13. Conclusie

Op basis van de in de dit hoofdstuk beschouwde omgevingsaspecten kan geconcludeerd worden dat er geen significant nadelige gevolgen zullen optreden als gevolg van de stedelijke vernieuwing van de A.A.H. Struijckenkade – Burgemeester van Leeuwenlaan.

5. Haalbaarheid

5.1. Economische haalbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Stadgenoot en Rochdale.

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

5.2. Maatschappelijke haalbaarheid

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Investeringsnota Struijckenkade vastgesteld. Bij de totstandkoming van de investeringsnota heeft op diverse momenten participatie plaatsgevonden met huurders en omwonenden. Tijdens dit proces is gebleken dat de aanwezigen positief staan ten opzichte van het plan, dat een toegevoegde waarde heeft met betrekking tot de leefbaarheid en woonruimte biedt aan verschillende doelgroepen. Wel zijn er zorgen over het aantal parkeerplaatsen dat voor de nieuwbouw wordt gerealiseerd.

De concept Investeringsnota heeft ter inzage gelegen in de periode van 16 november t/m 31 december 2020. De bewoners en ondernemers in het gebied zijn met een Informatiekrant geïnformeerd over de inhoud van het plan en de mogelijkheden om te reageren op het plan. Op 1 december is er een webinar georganiseerd waar bewoners vragen konden stellen en nadere toelichting krijgen. De reacties tijdens het webinar en de reacties die per mail zijn binnengekomen, zijn verwerkt in de “Nota van beantwoording inspraak concept-Investeringsnota Struijckenkade”. Tijdens het webinar waren ongeveer 30 bewoners aanwezig.

Vragen hadden onder andere betrekking op de herhuisvesting, het aantal parkeerplaatsen en de aansluiting van het fietspad Albardagracht – Bernard Loderstraat. Daarnaast zijn per mail vragen en opmerkingen binnen gekomen over herhuisvesting, parkeren, de breedte van de Burgemeester van Leeuwenlaan en mogelijke lichthinder vanuit de nieuwbouw.

Naar aanleiding van de reacties zijn in de investeringsnota extra flankerende maatregelen opgenomen op het gebied van mobiliteit, is aandacht besteed aan het voorkomen van lichthinder, is de breedte van de Burgemeester Van Leeuwenlaan opnieuw en wordt de aansluiting van het fietspad Albardagracht nader onderzocht.

6. Conclusie

De gemeente Amsterdam en woningcorporaties Rochdale en Stadgenoot gaan het projectgebied Struijckenkade integraal opknappen om zo de leefbaarheid voor bewoners verbeteren en bij te dragen aan de beleidsdoelstelling om meer woningen binnen de stadsgrenzen te realiseren.

Het vernieuwingsplan past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Sloterveer 2018 (vastgesteld op 10 januari 2021). Bij dit plan is uitgegaan van de indertijd bestaande situatie en strikt conserverend van aard. De nieuwbouw betreft dezelfde functies, maar in een andere configuratie.

Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk. Het voorliggende document is de hierbij horende goede ruimtelijke onderbouwing.

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