

Ruimtelijke onderbouwing BUN, Middenweg 395



Datum: 6 december 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 en doelstelling.....	1
1.2.	Ligging van het project.....	1
2.	Beschrijving huidige situatie	3
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2.	Stedenbouwkundige structuur	7
2.3.	Verkeersstructuur	14
3.	Beschrijving nieuwe situatie	16
3.1.	Stedenbouwkundige beschrijving.....	16
3.2.	Verkeersstructuur	20
4.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	21
4.1.	Geldend bestemmingsplan	21
4.2.	Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.....	22
4.3.	Procedure.....	23
5.	Beleidskader	24
5.1.	Rijksbeleid	24
5.2.	Provinciaal beleid.....	25
5.3.	Regionaal beleid.....	29
5.4.	Gemeentelijk beleid.....	30
6.	Omgevingsaspecten.....	38
6.1.	Verkeer en parkeren	38
6.2.	Luchtkwaliteit	41
6.3.	Geluid.....	42
6.4.	Milieuzonering	43
6.5.	Externe veiligheid	47
6.6.	Bodem.....	48
6.7.	Waterhuishouding	50
6.8.	Cultuurhistorie en archeologie	52
6.9.	Luchthavenindelingbesluit.....	53
6.10.	Ecologie.....	55
6.11.	Behoefte	56

6.12.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	57
7.	Uitvoerbaarheid	59
7.1.	Kosten	59
7.2.	Maatschappelijk.....	59
8.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	60
8.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	60
8.2.	Conclusie	61

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder;
2. Akoestisch onderzoek huidig rioolgemaal;
3. Akoestisch onderzoek toekomstig rioolgemaal;
4. Akoestisch onderzoek sportvelden;
5. Akoestisch onderzoek terras
6. Onderzoek externe veiligheid;
7. Verkennend milieukundig bodemonderzoek;
8. Actualiserend bodemonderzoek
9. Ecologische quick scan;
10. Nader ecologisch onderzoek
11. Stikstofonderzoek;
12. Bezonningstudie.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

Aan de Middenweg bevindt zich ter hoogte van de overgang van de woonbuurt Park de Meer met sportpark Middenmeer een bedrijfsperceel dat tot voor kort in gebruik is geweest bij een hoveniersbedrijf. Het hoveniersbedrijf heeft het perceel aan de Middenweg inmiddels verlaten waardoor de locatie vrij is gekomen voor herontwikkeling. Cero Invest/ Middenweg Beheeris voornemens om het vrijgekomen perceel te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw en eventueel een kleinschalige horecagelegenheid. Het plan voor de woningbouw voorziet in nieuwbouw die bestaat uit drie woonvolumes. De eventuele kleinschalige horecagelegenheid is voorzien in één van de te handhaven gebouwen.

Deze beoogde ontwikkeling past niet in het geldende bestemmingsplan 'Park de Meer' (zie paragraaf 4.2). Om het plan mogelijk te maken is op 28 juni 2021 een omgevingsvergunning voor de activiteiten 'bouwen' en 'strijdig gebruik bestemmingsplan' aangevraagd. Nadien is op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet, dan blijft op grond van artikel 4.3, aanhef en onder a, van de Invoeringswet Omgevingswet het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt, met uitzondering van artikel 3.9, derde lid, eerste zin, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: de Wabo). Aangezien de aanvraag omgevingsvergunning op 28 juni 2021 is ingediend dient er te worden gegaan van het oude recht. Artikel 2.12, eerste lid, onder a onder 3 van de Wabo is zodoende van toepassing.

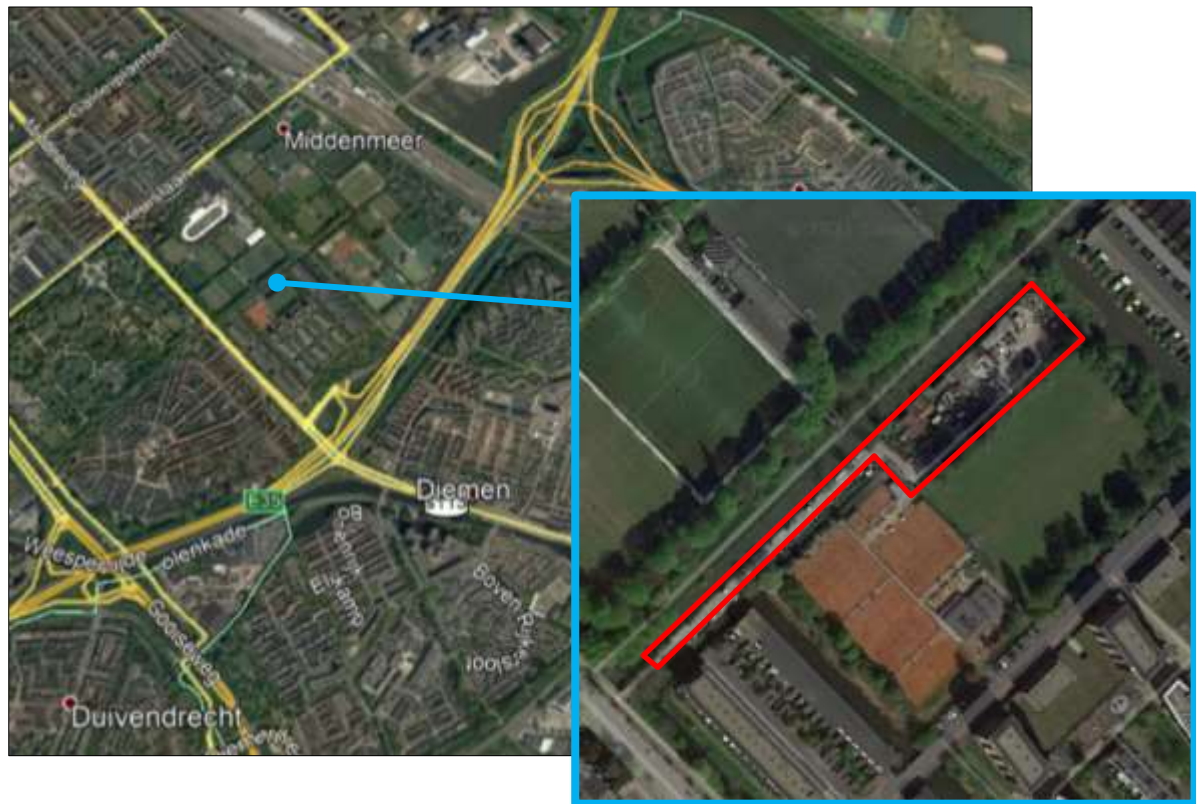
Het voorliggende document vormt de voor de afwijkingsprocedure benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2. Ligging van het project

Het perceel van de beoogde herontwikkeling bevindt zich ter plaatse van Middenweg 395 en bestaat uit de kadastrale percelen B4196, B3950 en B3951. De projectlocatie is gelegen in de Watergraafsmeer, in het oosten van Amsterdam.

De projectlocatie bevindt zich ten noordoosten van de Middenweg en maakt onderdeel uit van de noordwestelijke rand van de woonbuurt Park de Meer. In de directe omgeving van de projectlocatie bevinden zich de voetbalvelden van het sportpark Middenmeer (noordwestzijde) en de tennisbanen en het voetbalveld van de eveneens in woonbuurt Park de Meer gelegen tennis- en voetbalclub VVGA (zuidoostzijde). Ten noordoosten van de projectlocatie bevinden zich de woningen die zijn gelegen aan de Stade de Colombes.

In de navolgende afbeelding is de ligging van de projectlocatie binnen Amsterdam Oost weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie indicatie (bron: <http://maps.google.com/>)

2. Beschrijving huidige situatie

De projectlocatie is gelegen in de noordwestelijke rand van de woonbuurt Park de Meer en vormt zodoende de overgang met het naastgelegen sportpark Middenmeer.

In het navolgende zal in worden ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de stedenbouwkundige structuur en de verkeersstructuur van het gebied waarbinnen de projectlocatie zich bevindt.

2.1. Ontstaansgeschiedenis

2.1.1. Watergraafsmeer

Tot het begin van de 17^{de} eeuw bevond het Diemer- of Watergraafsmeer zich ten oosten van Amsterdam. Het meer was in de loop der jaren steeds groter geworden en vormde een bedreiging voor Amsterdam. Bovendien was het meer een zwakke plek in de verdediging van Amsterdam en was er behoefte aan grond voor het snel uitbreidende Amsterdam. In de periode 1627-1629 werd het meer daarom ingepolderd waarna de Diemer- en Watergraafsmeerpolder ontstond. De nieuwe polder kreeg een rechtlijnige indeling. Twee haaks op elkaar geprojecteerde wegen (de Middenweg en de Kruisweg (de huidige Kruislaan)) doorkruisten de polder. Daardoor werd het gebied binnen de Ringdijk in vier parten gedeeld. Elk part werd verdeeld in kavels. De kavels werden verdeeld in percelen, van elkaar gescheiden door sloten.

In de 17^{de} en 18^{de} eeuw ontwikkelde de Watergraafsmeer zich tot een gebied met buitenplaatsen en plezier- en moestuinen. Welvarende Amsterdammers lieten in de landelijke omgeving weelderige buitenplaatsen met pleziertuinen bouwen. De bebouwing in de polder concentreerde zich tegen de noordwestelijke ringwal waar een aaneenschakeling van buitenplaatsen tot stand was gekomen. Ook centraal in de polder waren verschillende buitenplaatsen gesitueerd, waaronder buitenplaats Frankendael en hofstede Voorland. De overige percelen in de polder bleven onbebouwd en deden onder meer dienst als weiland of bouwland.



Afbeelding: plattegrond van de Watergraafsmeer uit 1725 met de verkaveling van de polder (bron: SAR beeldbank)

Vanwege de economische bloei en de internationale welvaart nam de vraag naar agrarische producten toe. Hierdoor werd de directe omgeving van Amsterdam van steeds groter belang voor de groentevoorziening. De groenten konden direct naar Amsterdam verscheept worden. Schuiten vertrokken vanaf de Schulpbrug en voerden tot aan de Amstelbrug in Amsterdam.

Tijdens de Franse overheersing in de 19^{de} eeuw werden veel van de gebouwde buitenplaatsen opgeheven vanwege de economische teruggang. De vrijgekomen grond werd opnieuw verkaveld en als bouwgrond verkocht. Gedurende de rest van de 19^{de} eeuw hield het gebied zijn agrarische bestemming en veranderde er weinig. Hofstede Voorland werd als een van de weinige buitens niet gesloopt.

Vanwege de lege invulling van de polder was de Watergraafsmeer uitermate geschikt voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen en bijbehorende stations en rangeerterreinen. Zo werd er in de jaren '70 van de negentiende eeuw aan de oostzijde een nieuwe spoorlijn aangelegd, die Amsterdam en Hilversum met elkaar verbond. De spoorlijn, welke het meest oostelijke deel van de Watergraafsmeer afsneed van het westelijke deel, werd tevens voorzien van een rangeerterrein. Aan de andere zijde van de wijk was in de jaren '40 van de 19^{de} eeuw de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht aangelegd.

Aan het einde van de 19^{de} eeuw was het gebied binnen de Amsterdamse stadsgrenzen zo goed als volgebouwd. Om de bevolkingsdruk op te vangen had Amsterdam meer bouwgrond nodig. Om hieraan te voldoen annexeerde de gemeente Amsterdam in 1896 grondgebied in de Watergraafsmeer. De Watergraafsmeer werd vanaf dat moment een gewild gebied voor stadsuitbreidingen door ontwikkelaars. Zo werd er in het noordoosten een nieuwe wijk gebouwd door de Bouwmaatschappij Linnaeuspark en centraal in de polder werd een nieuwe begraafplaats aangelegd (Nieuwe Ooster Begraafplaats).



Afbeelding: plattegrond van de Watergraafsmeer rond 1910 met een nieuwe wijk in het noordwesten en de Nieuwe Ooster begraafplaats in het midden (bron: <https://www.topotijdreis.nl/>)

De nieuwbouwwijken in Watergraafsmeer werden gekenmerkt door een traditionele architectuur die gangbaar was voor die periode, waarin eclectisisme en neo-stijlen door elkaar werden gebruikt. In de loop van het eerste kwart van de 20^{ste} eeuw werd er echter ook gebouwd naar geheel nieuwe inzichten. Zo ontstond aan de zuidzijde van de Watergraafsmeer, ter hoogte van de projectlocatie, het zogenaamde Betondorp. Deze buurt werd tussen 1923 en 1925 als Tuindorp Watergraafsmeer gebouwd met woningbouw die geheel was opgetrokken in beton.

Het gebied tegenover Betondorp, ter plaatse van de projectlocatie, behield lang een agrarische functie. Pas aan het eind van de eerste helft van de 20^{ste} eeuw maakte de agrarische functie van het gebied langzaam plaats voor uitgebreide sport- en recreatievoorzieningen: de sportparken Middenmeer en Voorland en de volkstuintenparken Hof van Eden en Nieuwe Levenskracht.



Afbeelding: luchtfoto van de Nieuw Ooster Begraafplaats, Betondorp, de Middenweg en Ajax stadion De Meer in 1948
(bron: <https://archief.amsterdam/beeldbank/>)

Het gebruik als sport- en recreatievoorzieningen was een logisch gevolg van het feit dat Middenweg 401 sinds 1934 de thuishaven van Ajax was geworden. Vanaf 1907 speelde Ajax al aan de Middenweg, op een terrein ter plaatse van het tegenwoordige Christiaan Huygensplein. In 1911 werd op deze toen nog open plek een houten voetbalstadion gebouwd. In de jaren '30 van de vorige eeuw nam het bezoekersaantal echter dusdanig toe dat een nieuw, groter stadion gewenst was. In 1934 werd hiervoor hofstede Voorland gesloopt. Op die plaats verscheen het nieuwe Ajax stadion De Meer van architect Daan Roodenburgh. Het stadion heeft 62 jaar dienst gedaan tot in 1996 de Amsterdam ArenA (tegenwoordig Johan Cruijff ArenA) in Zuidoost gereed kwam. Het stadion werd na de verhuizing van Ajax direct gesloopt. In het begin van deze eeuw werd ter plaatse het stadionterrein de woonbuurt Park de Meer gebouwd. De omliggende gronden bleven in gebruik als sport- en recreatievoorzieningen.

2.1.2. Projectlocatie

In de jaren '20 van de vorige eeuw besloot de gemeente om haar afvalwater te gaan zuiveren. Hiervoor werd in 1926 Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost gebouwd, tegenover het toen net gebouwde Betondorp en deels ter plaatse van de projectlocatie. Vanwege de geuroverlast was de Rioolwaterzuiveringsinstallatie op enige afstand van de woonbebouwing in Betondorp gelegen. De Rioolwaterzuiveringsinstallatie was te bereiken via een circa 185 meter lange toegangsweg vanaf de Middenweg.



Afbeelding: Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost aan de Middenweg omstreeks 1926, met op de achtergrond de Middenweg en Betondorp (bron: <https://archieff.amsterdam/beeldbank/>)

De Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost heeft tot begin jaren '50 dienst gedaan. Daarna werd de Rioolwaterzuiveringsinstallatie verplaatst naar het Zeeburgereiland.



Afbeelding: plattegrond van Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost en omgeving, omstreeks 1950 (bron: <https://www.topotijdreis.nl/>)

Na de ontmanteling van Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost werd een groot deel van het vrijgekomen terrein in gebruik genomen als voetbalveld van sportpark Voorland. De gronden ter plaatse van de projectlocatie en een overgebleven gebouw van de Rioolwaterzuiveringsinstallatie werden vanaf 1952 gebruikt als dependance van een geleidehondenschool. In die tijd is ook een dienstwoning gerealiseerd.

In 1987 werd de projectlocatie in gebruik genomen als bedrijfsperceel van een hoveniersbedrijf. Later werden de activiteiten uitgebreid met een verkoopgedeelte in tuinmaterialen.

2.2. Stedenbouwkundige structuur

De projectlocatie wordt vooral gekenmerkt door de ligging op de overgang van de woonbuurt Park de Meer en het aangrenzende sportpark Middenmeer.

2.2.1. Ruimtelijke structuur

Sportpark Middenmeer en het ten noordoosten van Park de Meer gelegen sportpark Voorland zijn nog één van de weinige grote sportterreinen binnen de ring van Amsterdam. Het totale oppervlak van de beide sportparken is 42 hectare. In de sportparken Middenmeer-Voorland zijn circa 15 sportverenigingen gevestigd die gebruik maken van diverse voetbal-, hockey-, en honkbalvelden, tennisbanen, een atletiekbaan, een ijsshal en een schaatsbaan. Ten behoeve van de sportuitoefening zijn er verspreid over de sportparken gebouwen aanwezig, zoals tribunes, kantines, kleedruimtes en binnensport (ijsshal en tennisbanen).

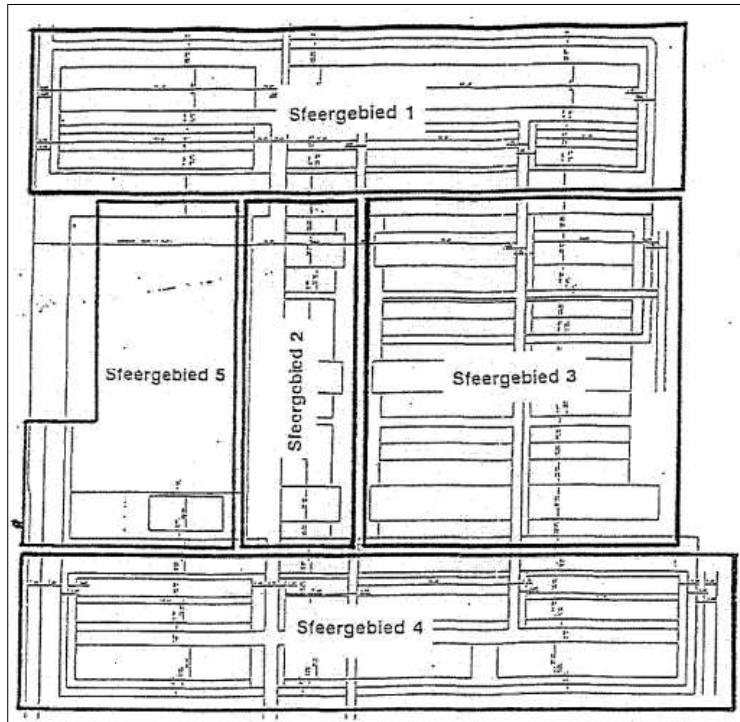
De projectlocatie maakt formeel onderdeel uit van de woonbuurt Park de Meer. Deze buurt is in het begin van deze eeuw tegenover Betondorp gerealiseerd op het voormalige terrein van het oude Ajax-stadion De Meer. Binnen de buurt is nog een klein restant van het sportpark Voorland aanwezig. Het betreft de tennisbanen en het voetbalveld van tennis- en voetbalclub VVGA. Deze tennisbanen en het voetbalveld bevinden zich direct ten zuidoosten van de projectlocatie.



Afbeelding: de projectlocatie indicatie tussen de sportvelden van sportpark Middenmeer en de in de woonbuurt Park de Meer gelegen tennisbanen en voetbalveld van VVGA (bron: Google Earth)

De rest van woonbuurt Park de Meer is op milieuvriendelijke wijze bebouwd met blokken die liggen in een groene omgeving, waarbij de structuur van de wijk mede werd bepaald door een aquatisch ecolint (een stelsel van waterlopen dat voorzien is van ecologische oevers). De woonbuurt kenmerkt zich door een nadrukkelijke architectuur. Aan de kant van de Middenweg is de woonbuurt grotendeels van deze stedelijke weg afgeschermd door middel van een drietal middelhoogbouwblokken. In het stedenbouwkundig plan voor de woonbuurt is uitgegaan van woningbouw in een strokenverkaveling in afwisselend laagbouw en middelhoogbouw. Bijna alle bebouwing is parallel aan de Middenweg gebouwd. Alleen in het middengebied is sprake van een iets gedraaide structuur. Ook zijn hier tussen de Esplanade en Wembley laan drie clusters gerealiseerd die parallel aan de Wembley laan zijn gebouwd (en dus haaks op de richting van de Middenweg).

Bij het ontwerp van de woonwijk werd het gebied opgedeeld in vijf sfeergebieden: de noordrand, de esplanade met hoogbouw, het middengebied, de zuidrand en het hiervoor al beschreven sportcluster.



Afbeelding: de vijf sfeergebieden van woonbuurt Park de Meer (bron: toelichting bestemmingsplan Park de Meer)

Over de sfeergebieden van de noordrand, de esplanade met hoogbouw, het middengebied en de zuidrand is het volgende te vermelden:

- In de noordrand (sfeergebied 1) diende laagbouw met een smal straatprofiel ontwikkeld te worden waarbij de garages niet teveel het groene karakter mochten beïnvloeden. In dit gebied zijn vrijstaande woningen en aaneengeschakelde woningen gerealiseerd. De woningen aan de Stade de Colombes vormen de buitenrand van Park de Meer. De woningen vormen de overgang naar het achterliggende groene sportpark Voorland. De woningen aan de zuidoostkant van de Wembley laan bestaan uit losse villa's van drie lagen hoog. De villa's zijn vormgegeven in drie verschillende typen die elkaar in vaste volgorde afwisselen. Er is bewust gestreefd naar een afwisselend straatbeeld. De woningen aan de noordwestkant bestaan uit geschakelde woningen. Deze woningen hebben lessenaardaken in twee richtingen.
- In het gebied rond de Esplanade (sfeergebied 2) zijn woontorens en de hoofdontsluiting van het plangebied gesitueerd. De Esplanade is een autovrij gebied en bestaat uit een aaneenschakeling van pleinen. De lagere bebouwing aan de hoofdontsluiting zorgt voor een strakke gevelwand. De niet-woonfuncties zijn geconcentreerd in deze zone.
- Het middengebied (sfeergebied 3) is gelegen tussen de twee waterlopen, de Esplanade en het aan de oostzijde van de woonbuurt gelegen Voorlandpark. De eengezinswoningen hebben een flauw hellend dakvlak, met flinke overstekken. De flats in dit gebied hebben galerijen die in de gevel zijn opgenomen en hierdoor geen dominante rol spelen. Het karakter van dit sfeergebied is groen en rustig. Het middengebied is grotendeels autovrij.
- De zuidrand (sfeergebied 4) heeft een harde begrenzing met water en de Middenweg. In het verlengde van de Esplanade is een onderdoorgang naar de Middenweg voor langzaam verkeer opgenomen.

2.2.2. Functionele structuur

Vanwege de ligging tussen grotendeels sportvelden is de sportfunctie de dominante functie in de omgeving van de projectlocatie. De woonfunctie van Park de Meer bevindt zich ten noordwesten en ten zuidoosten van de projectlocatie.



Afbeelding: functionele structuur projectlocatie en omgeving (sport= groen, wonen = geel en projectlocatie = rood)

In de woonbuurt Park de Meer zijn naast woningen ook enkele voorzieningen aanwezig. Zo zijn er tussen de Anfieldroad en de Middenweg een aantal maatschappelijke functies gevestigd bij de onderdoorgang van de Esplanade naar de Middenweg, zoals een peuterspeelzaal en een buitenschoolse opvang (bso). Rond het centrale voetgangersgebied, de Esplanade, zijn op de begane grond verder enkele niet-woonfuncties aanwezig, zoals een tandarts, fysiotherapie en andere maatschappelijke dienstverlening. In de buurt zijn geen winkels aanwezig. De dichtstbijzijnde winkels zijn te vinden in Betondorp aan de Brink en in het buurtwinkelcentrum aan het Christiaan Huygensplein. Tenslotte staat bij de kruising van de Voorlandpad en de Middenweg een solitair gebouw waarin de dierenambulance is gevestigd.

2.2.3. Projectlocatie

De projectlocatie bestaat uit een relatief smal perceel ter plaatse van de voormalige toegangsweg naar de RWZI (zie subparagraaf 2.1.2) en een breder perceel waar vroeger een deel van RWZI Oost was gevestigd. De projectlocatie was medio 2021 geheel in gebruik bij een hoveniersbedrijf. Deze gebruikte de projectlocatie voor de stalling van voertuigen en opslag van diverse materialen. Ook was er een showtuin waar consumenten tuinmaterialen konden bekijken (en kopen). Op het terrein bevonden zich verder een kantine en kantoorruimte voor het personeel.

Afbeelding: opslag van materialen op de projectlocatie



Het hoveniersbedrijf heeft de projectlocatie inmiddels verlaten. Op het terrein staan nog diverse gebouwen. Naast twee overgebleven gebouwen van de RWZI gaat het voornamelijk om loodsen en bijgebouwen voor de opslag van materialen. Eén van de twee overgebleven gebouwen van de RWZI was jarenlang in gebruik als dienstwoning van de geleidehondenschool terwijl het andere gebouw nog steeds in gebruik is als rioolgemaal (en in eigendom is van de gemeente).



Afbeelding: luchtfoto van de diverse gebouwen op het bredere deel van de projectlocatie, gezien vanuit noordwestelijke richting

De bouwhoogtes van de gebouwen en loodsen bedraagt 3 tot 4,5 meter, met uitzondering van de 6 meter hoge voormalige dienstwoning van de geleidehondenschool. Het totale bebouwde oppervlakte aan gebouwen en loodsen bedraagt circa 525 m².

De projectlocatie heeft een totale omvang van circa 6.550 m² en is bijna geheel verhard met bebouwing, stelconplaten of klinkers. De projectlocatie is afsluitbaar van de Middenweg door middel van een toegangshek.



Afbeelding: het gebruik als hoveniersbedrijf van de projectlocatie

2.2.4. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie is grotendeels omringd door sportvelden (voetbal en tennis). Aan de noordwestzijde gaat het om de velden van voetbalclub WV-HEDW in sportpark Middenmeer en de aan de zuidoostzijde om de tennisbanen en het voetbalveld van VVGA. Tussen de projectlocatie en de velden van voetbalclub WV-HEDW in sportpark Middenmeer ligt een circa 5 meter brede watergang en het naastgelegen Middenmeerp pad. De watergang en het Middenmeerp pad lopen vanaf de Middenweg richting de in het noordoosten gelegen spoorlijn tussen Amsterdam en Diemen en vormen de grens van sportpark Middenmeer met de woonbuurt Park de Meer en het ten noordoosten van deze woonbuurt gelegen sportpark Voorland.

De projectlocatie grenst direct aan de tennisbanen en het voetbalveld van VVGA. De ingang van het sportcomplex van VVGA bevindt zich aan de Wembley laan. Hier zijn ook diverse parkeerplaatsen voor het sportcomplex aanwezig.



Afbeelding: vogelvlucht projectlocatie en directe omgeving, gezien vanuit het zuiden (bron: Google Earth)

Ten noordoosten van de projectlocatie bevinden zich aan de overkant van de hier aanwezige sloot grondgebonden woningen aan de Stade de Colombes. De woningen zijn aaneengebouwd en bestaan uit drie bouwlagen met een flauwe kap. De rijwoningen bevinden zich op minimaal circa 36 meter afstand van de projectlocatie, de afstand tot de op het zuidwesten georiënteerde achtertuinen bedraagt circa 25 meter.



Afbeelding: woningen aan de Stade de Colombes, gezien vanaf de Sjaak Swartbrug (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Ten zuidoosten van de Wembleyalaan bevindt zich, op meer dan 100 meter afstand van de projectlocatie, 10-laagse woonblokken met appartementen.



Afbeelding: woonblokken langs de Wembleyalaan, gezien vanaf de Sjaak Swartbrug (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Tegenover de toegang van de projectlocatie aan de Middenweg bevindt zich de woonbebouwing van Betondorp. De woonbebouwing tegenover de projectlocatie bestaat uit twee- tot drielaagse bebouwing met een kap en voortuinen of een watergang.



Afbeelding: de aan de overzijde van de Middenweg gelegen woonbebouwing (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

2.3. Verkeersstructuur

De projectlocatie is goed bereikbaar per zowel auto, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: De projectlocatie heeft een directe aansluiting op de Middenweg. De Middenweg (S113) is onderdeel van het Hoofdnet Auto en verbindt Amsterdam Oost met het centrum

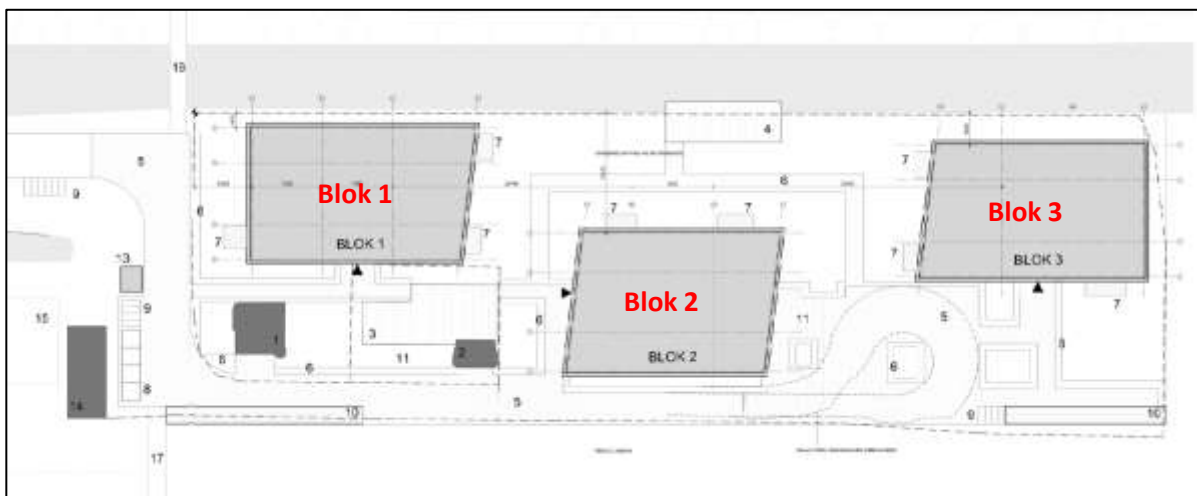
van Amsterdam, de A10 en Diemen. De projectlocatie ligt op circa 600 meter van op- en afrit 13 van de A10.

- Fiets: de Middenweg heeft vrijliggende fietspaden. Het vrijliggende fietspad van de Middenweg en ook de nabijgelegen Wembleyalaan en Radioweg maken onderdeel uit van het Plusnet Fiets van Amsterdam. Deze fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam.
- Openbaar vervoer: Met het openbaar vervoer is het terrein te bereiken met buslijnen 287, 320, 322 en 327, N22 en N87 en tramlijn 19. De halte Brinkstraat ligt op ongeveer 350 meter loopafstand.

3. Beschrijving nieuwe situatie

3.1. Stedenbouwkundige beschrijving

Ontwikkelaar Cero Invest/ Middenweg Beheer is voornemens om bestaande bedrijfsperceel aan de Middenweg 395 te herontwikkelen met woningbouw. Een groot deel van de bedrijfsbebouwing op het bredere deel van de projectlocatie wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw van 3 blokken. Alleen de voormalige bedrijfsbebouwing van de RWZI Oost blijft behouden, inclusief het gebouw waarin momenteel nog een rioolgemaal is gevestigd.



Afbeelding: nieuwe situatie projectlocatie

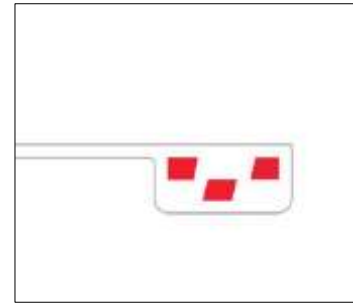


Afbeelding: te behouden gebouwen van de voormalige bedrijfsbebouwing van de RWZI Oost met links de voormalige portierswoning en rechts het gebouw waarin een rioolgemaal aanwezig is

Voor de herontwikkeling is door Marco van Zal Architecten en Atelier van Wengerden een bouwplan opgesteld).

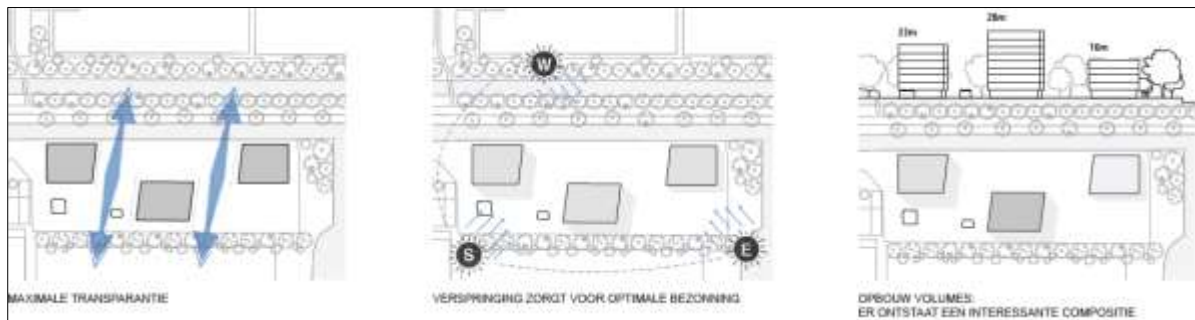
3.1.1.1. Bouwplan

Bij de stedenbouwkundige opzet is gekeken naar de richtingen die aanwezig zijn in de omgeving. Er is daarbij aangesloten op de orthogonale structuur met een subtiële diagonaal in het middengebied van de woonbuurt Park de Meer.

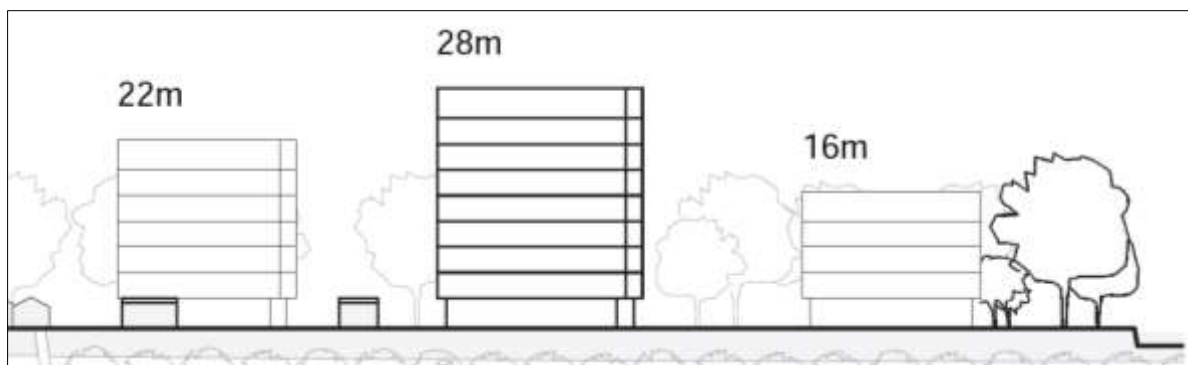


Afbeelding: volume concept

De twee diagonalen delen het beschikbare volume op in drie massa's. Door de massa's te verschuiven ontstaat transparantie en ruimtelijke diversiteit. De volumes krijgen bovendien gevarieerde bouwhoogten van 16, 22 en 28 meter. Door dit verschil in hoogtes ontstaat een interessante compositie. Het laagste volume is het dichtst bij de bestaande woonbebouwing ten noordoosten van de projectlocatie (Stade de Colombes) gesitueerd. Hierdoor wordt beter aangesloten op de bouwhoogte van de bestaande gebouwen. Het hoogste volume komt in het midden en verhoudt zich qua hoogte tot de drie bestaande 10-laagse blokken langs de Wembley laan.



Afbeelding: kenmerken stedenbouwkundige opzet



Afbeelding: bouwhoogten nieuwbouw

De drie volumes krijgen een bebouwd oppervlak van circa 1.200 m². Tussen de drie volumes komt een groenvoorziening waar de plinten van de volumes op zullen zijn gericht.

Naar aanleiding van de diversiteit in de stedenbouwkundige opzet is er gekozen voor een architectonisch sterk samenhangend beeld. Hiermee wordt aangesloten op de voorgaande ontwikkelingen in dit gebied (Park de Meer en Betondorp) die elk een hoge mate van samenhang in het architectonisch beeld kennen.

Het beoogde architectonische beeld heeft als doel om:

- de losstaande gebouwen als ensemble te realiseren;
- de gebouwen een transparant karakter te geven;
- de volumes minder massief te doen lijken;
- een relatie aan te gaan met de afgeschuinde vorm van het volume;
- een relatie aan te gaan met het programma op het maaiveld.



Afbeelding: integratie bouwvolumes in de omgeving

De bouwlagen op maaiveld zullen een grotere verdiepingshoogte krijgen dan de bovengelegen verdiepingen. Hierdoor kunnen deze bouwlagen in de toekomst eventueel ook een ander programma huisvesten dan wonen en er ontstaat daardoor een goede relatie met het maaiveld.

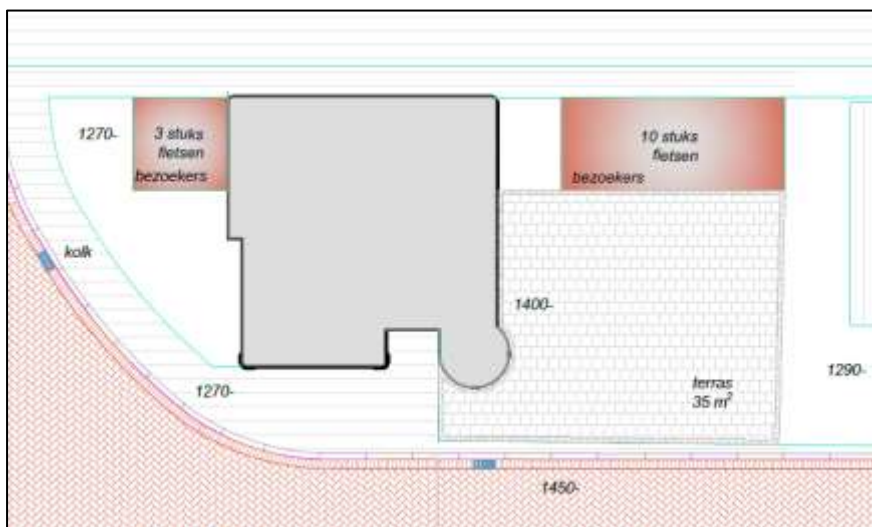


Afbeelding: impressie nieuwbouw

3.1.2. Programma

Het project voorziet in de realisatie van 98 middeldure huurwoningen in de drie nieuwe gebouwen. Blok 1 voorziet in 33 appartementen, blok 2 in 42 appartementen en blok 3 in 23 appartementen. De woninggrootte varieert van 48,5 tot 64,5 m² (GBO).

In één van de te handhaven gebouwen, zijnde de voormalige dienstwoning is plek voor een kleinschalige horecagelegenheid (33 m² bvo). Het gaat daarbij om horeca I zoals bedoeld in het geldende bestemmingsplan: 'een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon'. De horecagelegenheid zal mogelijk ook een terras op eigen terrein krijgen. Dit terras krijgt in dat geval een oppervlak van maximaal 35 m² en is voorzien ten oosten van de voormalige portierswoning. Het terras zal plek bieden aan maximaal 20 personen en zal alleen in gebruik zijn tussen 09:00 en 19:00 (zonder muziek).

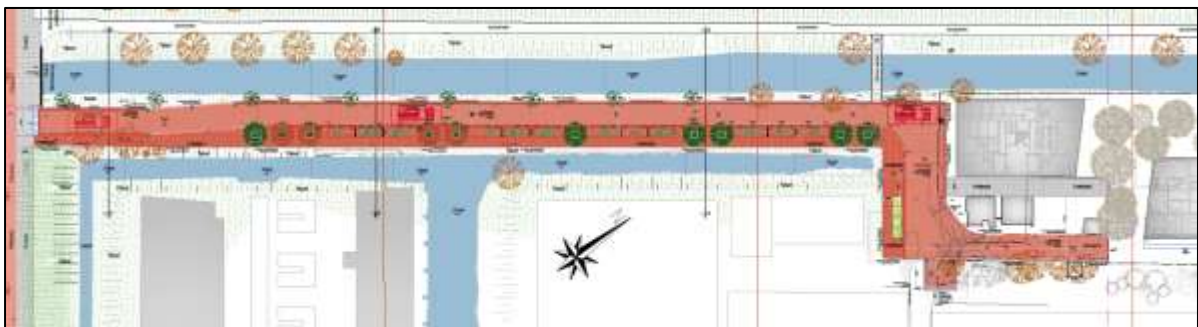


Afbeelding: situering terras bij de voormalige portierswoning

Het andere te handhaven gebouw is nu nog in gebruik als rioolgemaal. Het gebouw is in eigendom van de gemeente. De bedoeling is om het rioolgemaal te verplaatsen naar een nieuw gebouw, ten zuidoosten van de voormalige portierswoning. De eventuele invulling van het te handhaven gebouw is geen onderdeel van de voorliggende aanvraag.

3.2. Verkeersstructuur

Het project heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur in de omgeving van de locatie. Het verkeer van en naar de projectlocatie zal via de Middenweg blijven rijden. Naar de 3 volumes komt een weg met een mogelijkheid om te keren. Langs deze weg is plek voor 12 parkeerplaatsen voor auto's.



Afbeelding: overzicht parkeren voor auto's, fietsen en scooters

In de planvorming is ook rekening gehouden met parkeren van zowel fietsen als scooters. In totaal is er in en rondom de volumes plek voor circa 330 fietsen en 16 scooters.

4. Afwijkingen van het bestemmingsplan

4.1. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Park de Meer' (NL.IMRO.0363.M1206BPSTD-OH01). Dit bestemmingsplan is op 9 april 2013 vastgesteld en sinds 28 juni 2013 onherroepelijk. Nadien zijn op 7 oktober 2021 het parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' (NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01) en op 10 mei 2023 het parapluplan 'Darkstores' (NL.IMRO.0363.GA2201PBPGST-VG01) vastgesteld. De beide paraplubestemmingsplannen hebben echter geen gevolgen voor het project en zullen verder daarom buiten beschouwing worden gelaten.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan 'Park de Meer' t.p.v. de projectlocatie (zie rood omrand)

De projectlocatie is in het bestemmingsplan 'Park de Meer' volledig bestemd als 'Bedrijf - Hoveniersbedrijf' (artikel 3). Voorts is een deel van de toegangsweg dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie' (artikel 16) terwijl de rand langs de watergang langs het Middenmeerpad is dubbelbestemd als 'Waarde - Ecologie'.

4.1.1. Bestemming 'Bedrijf - Hoveniersbedrijf'

De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor een hoveniersbedrijf en de daarbij behorende dienstwoning, ondergeschikte kantoren, ondergeschikte detailhandel, opslag, parkeer-, laad- en

losvoorzieningen en in- en uitritten. Daarnaast zijn ook tuinen, erven, groen, water, fiets- en voetpaden en nutsvoorzieningen toegestaan.

Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. Het bredere deel van de projectlocatie is volledig aangeduid als bouwvlak en mag voor 30% bebouwd worden met een bouwhoogte van maximaal 6 meter. Het bouwvlak heeft een omvang van circa 4.160 m² zodat circa 1.250 m² mag worden bebouwd.

Bouwwerken voor de opslag van goederen mogen een maximale bouwhoogte van 5 meter hebben. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde hebben maximaal een bouwhoogte van 3 meter.

De omvang van de ondergeschikte kantoorfunctie mag maximaal 100 m² bedragen en voor de ondergeschikte detailhandelsfunctie is dat 50 m². Volumineuze detailhandel is niet toegestaan.

4.1.2. Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'

In artikel 16 is bepaald dat de voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden mede bestemd zijn voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Ter bescherming van archeologische waarden gelden er aanvullende voorwaarden bij bodemingrepen met een oppervlak van 500 m² of 2 meter en dieper onder maaiveld.

4.1.3. Dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie'

In artikel 17 is bepaald dat de voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden mede bestemd zijn voor de bescherming en veiligstelling van het ecolint en natuurvriendelijke oevers. In eerste instantie mogen hier alleen bouwwerken ten behoeve van deze dubbelbestemming worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan hiervan afwijken indien aangetoond wordt dat hierdoor geen ecologische waarden worden aangetast.

4.2. **Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan**

De afwijkingen als gevolg van het beoogde project bestaan uit:

Gebruik

1. het wijzigen van het gebruik naar wonen;
2. het wijzigen van het gebruik naar horeca I als bedoeld in het geldende bestemmingsplan (o.a. lunchroom of ijssalon) met bijbehorend terras.

Bouwen

3. de maximum bouwhoogte van 6 meter wordt met 10 meter (blok 3), 16 meter (blok 1) en 22 meter (blok 2) overschreden.

In hoofdstuk 8 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.

4.3. Procedure

Zoals ook in paragraaf 1.1 is vermeld blijft het oude recht van toepassing zoals dat gold onmiddellijk vóór het tijdstip van de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Verlening van de omgevingsvergunning is binnen het oude recht alleen mogelijk via een procedure van afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.1 onder c jo. 2.12, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op grond van dat artikel kan omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

1. in gevallen die met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking kunnen worden verleend (binnenplanse afwijkingsprocedure);
2. in gevallen zoals genoemd in het Besluit omgevingsrecht (kruimelafwijking), of
3. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (uitgebreide procedure).

Zowel de beoogde bebouwing als de functie wonen passen niet binnen het geldende bestemmingsplan. De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan dan ook uitsluitend worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wabo. Hierbij is een uitgebreide procedure aan de orde.

5. Beleidskader

5.1. Rijksbeleid

5.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden en deze zijn op 1 oktober 2012 aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in het Rarro (bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet).

Gelet op het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zijn voor de projectlocatie geen onderwerpen van toepassing.

Consequenties voor dit project

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

5.1.2. NOVI

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 15 september 2020 vastgesteld en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

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

Consequenties voor dit project

De afwijkingen van het bestemmingsplan zijn niet in strijd met de NOVI.

5.2. Provinciaal beleid

5.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (NH2050)

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de 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.

Consequenties voor dit project

Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt waarbij is uitgegaan van functiemenging. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

5.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. De verordening is nadien enkele malen gewijzigd. 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.

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

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.

Ten aanzien van het project geldt dat het project is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien het gebruik als wonen binnen de bestemming nog niet mogelijk is. Zoals ook blijkt uit paragraaf 5.3.1 maakt het voorliggende project geen onderdeel uit van de plancapaciteit in Noord-Holland. Met in totaal 98 woningen draagt het project echter wel bij aan het oplossen van het grote regionale tekort aan harde plancapaciteit. Het project past daarmee binnen de regionaal gemaakte afspraken over woningbouw.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

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

Het voldoen aan de voorwaarde van klimaatneutraal bouwen wordt in Amsterdam wat betreft wateroverlast, overstroming en droogte geborgd via de Hemelwaterverordening. Met het aspect hitte wordt in dit plan rekening gehouden door het verminderen van het verhard oppervlak.

Consequenties voor dit project

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Het project is een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover in beginsel regionale afstemming nodig is. Het project is geen onderdeel van

de plancapaciteit in Noord-Holland maar doordat er binnen de regio sprake is van een groot tekort aan harde plancapaciteit past het project met 94 woningen binnen de regionaal gemaakte schriftelijke afspraken. Het project voldoet daarmee aan de Omgevingsverordening.

5.2.3. Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

- A. Een woning voor iedereen
- B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
- C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
- D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.

9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking.

Met de realisatie van woningen levert het voornemen een bijdrage aan de woningbouwopgave en het is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020 - 2025.

5.2.4. Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van "regionale afspraken", ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

Het project levert een bijdrage aan de woningbouwaantallen die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen of in dit geval niet te vergroten. Het project is hiermee in overeenstemming met het woonakkoord.

5.3. Regionaal beleid

5.3.1. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 – 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2022' blijkt dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende project is geen onderdeel van de harde plancapaciteit maar draagt met in totaal 98 woningen bij aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit. Het project heeft bovendien betrekking op de realisatie van middeldure huurwoningen met een variërend oppervlak, variërend tussen circa 48,5 en 64,5 m². Aan dergelijke woningen bestaat grote behoefte in Amsterdam. De nieuwe woningen zullen bijdragen aan de vraag naar kwalitatief goede woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Ook zullen de woningen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen en alle ontsloten worden per lift.

5.4. Gemeentelijk beleid

5.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Stadsstraat

Voor het project is verder het beleid ten aanzien van stadsstraten relevant. Stadsstraten (en -pleinen) zijn in het algemeen de ruimere en drukker straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek en meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. De verbetering en ontwikkeling van stadstraten speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd. De Middenweg is aangemerkt als een stadsstraat in ontwikkeling. Stadstraten in ontwikkeling zijn straten met een erkende verbindingfunctie waar de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie vooralsnog onvoldoende is ontwikkeld, ondanks de gunstige ligging in de stad.

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

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier

- verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
 4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
 5. Samen stad maken: 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 (zwarte cirkel)

De projectlocatie is in de visie aangewezen als een gemengd gebied. Dit betreft stadsbuurten met een hoge dichtheid aan woningen waarbij de buurten worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat de bouwdynamiek hier wordt gecontroleerd en ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten (zoals de Middenweg) worden beschermd. Wonen en kleinschalig werken is in deze stadsbuurten verder van oudsher meer fijnmazig gemengd. Je vindt er bedrijvigheid in gebouwplinten, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen. Deze ruimtes zijn opgenomen in de stedelijke bouwblokken. Het gaat om verschillende typen werk, zoals kleinschalig kantoorachtig werk, detailhandel en horeca, maar ook maatschappelijke voorzieningen en productieve bedrijvigheid.

Hoofdgroenstructuur

De projectlocatie is gelegen tussen als 'Hoofdgroenstructuur, sportpark' aangewezen gebieden. De projectlocatie zelf, alsmede de aangrenzende watergang, maken geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur (zie ook de navolgende afbeelding).



Afbeelding: de als Hoofdgroenstructuur aangewezen sportparken in de omgeving van de projectlocatie (bron: <https://maps.amsterdam.nl/>)

In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen voor de hoofdgroenstructuur. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. Doordat de nu voorliggende herontwikkeling geen betrekking heeft op gronden die zijn aangewezen als Hoofdgroenstructuur is een beoordeling op inpasbaarheid niet aan de orde.

Consequenties voor dit project

De in deze ruimtelijke onderbouwing voorziene woningbouw draagt bij aan de verbetering van de woningvoorraad. Dit plan sluit aan bij de in de visie beoogde ontwikkeling doordat met de realisatie van woningen in een gebied dat gedomineerd wordt door sportvoorzieningen bijgedragen aan de fijnmazige functiemix. De Middenweg is een stadstraat. De projectlocatie ligt formeel aan deze weg maar het te bebouwen gebied ligt op geruime afstand en heeft daardoor geen gevolgen voor de ontwikkeling van deze stadstraat. Het project heeft tenslotte geen nadelige gevolgen voor de Hoofdgroenstructuur.

5.4.2. 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 alsdan in 2025 slechts 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. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

In het Stedelijk Kader voor particuliere transformaties is aangegeven in welke gevallen er kan worden afgeweken van het stedelijke uitgangspunt 40-40-20, bijvoorbeeld als het gebouw een kleine omvang heeft of als er een ander stedelijk doel of programma wordt nagestreefd in het betreffende project (bijvoorbeeld huisvesting van kwetsbare groepen).

Consequenties voor dit project

Het voorliggende project leidt tot een toename van het aantal woningen en zorgt er ook voor dat er beter kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Ook draagt het project bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten doordat de woningen vanwege de omvang en door de aanwezigheid van een lift mede geschikt zijn voor ouderen.

Voor nieuwbouw geldt 40% gereguleerde huur, 40% middelduur en 20% dure huur. Het project voorziet voor 100% in middeldure huurwoningen.

5.4.3. Horecabeleid

In de Horecanota van stadsdeel Oost uit 2012 staan onder meer de volgende beleidskeuzes verwoord:

- in het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horecavestingen. Het voorstel is om, binnen de in deze nota genoemde kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal

bewoners en bezoekers. Waarbinnen de afweging zal verlopen via de reguliere bestemmingsplanprocedure en per individuele aanvraag.

- Horeca opereert in een competitieve markt, als overheid heeft het stadsdeel slechts indirect invloed op het horeca-aanbod wat in het stadsdeel vestigt. Het streven van het stadsdeel is om binnen haar mogelijkheden in Oost gevarieerde, kwalitatief goede, hoogwaardigere horeca te realiseren. Met de term hoogwaardig wordt in dit geval bedoeld: een horecagelegenheid met een kwalitatief goed aanbod van eten en drinken.
- Het is geen doel om het horeca-aanbod in Oost sterkt uit te breiden. Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit.
- In gemengde gebieden is de uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk.
- In woongebieden staat de functie wonen centraal. Er kunnen wel enkele zelfstandige horecavoorzieningen voorkomen. Voor de leefbaarheid van woongebieden zijn deze horecafuncties gewenst.
- Groei van horeca vindt hoofdzakelijk plaats langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters en in mindere mate in gemengde gebieden.

De projectlocatie behoort volgens de Horecanota tot het woongebied. Hiervoor geldt dat alleen bij het verdwijnen van een horecabestemming er een nieuwe voor in de plaats mag komen. Dit kan op dezelfde locatie zijn, maar mag ten behoeve van enige dynamiek in de buurt, ook op een alternatieve locatie in hetzelfde blok. Zolang de desbetreffende locatie aan alle inrichtingseisen voldoet. Voor de woonbuurten in de Watergraafsmere is aangegeven dat in bepaalde gevallen een horecavestiging, met terras, een uitstekende start van opwaardering van een buurt zou kunnen betekenen.

Consequenties voor dit project

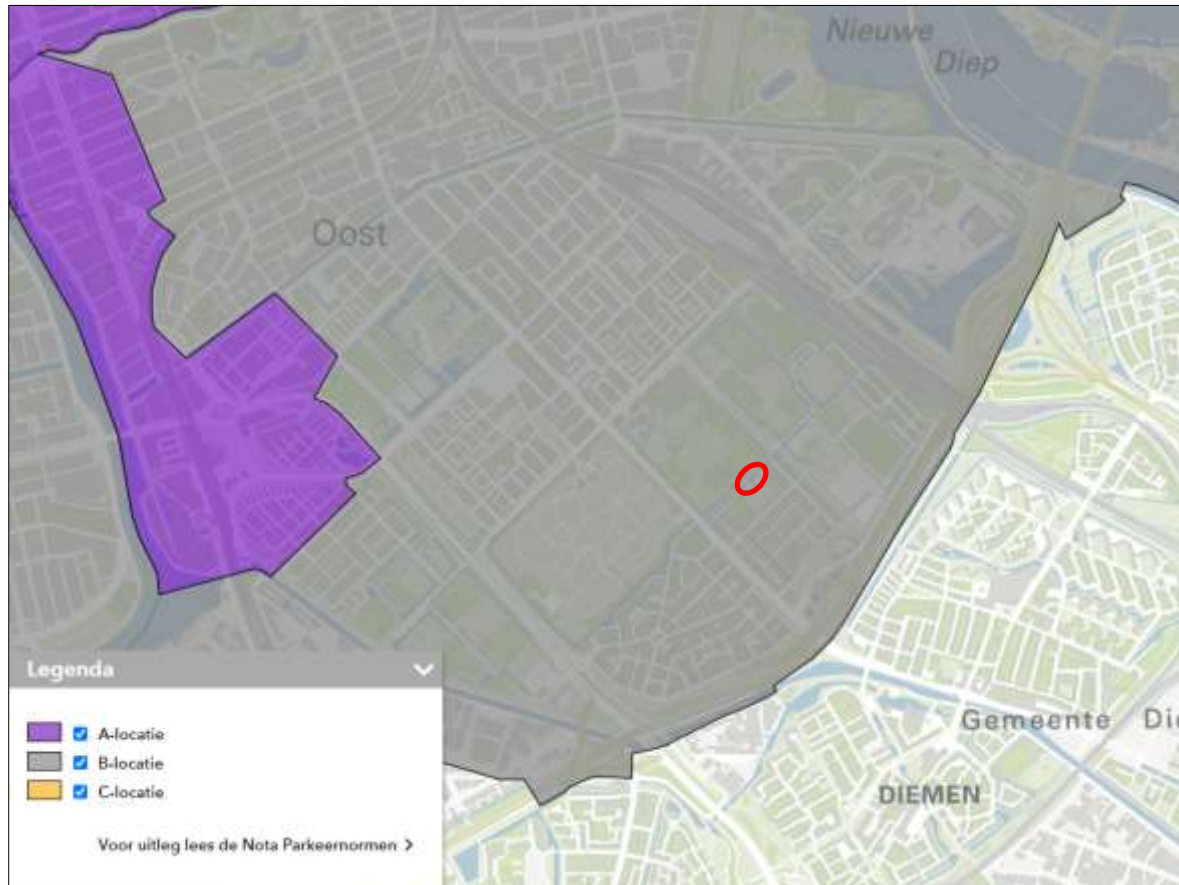
De projectlocatie behoort volgens de horecanota tot het woongebied. Horeca op de projectlocatie is volgens het horecabeleid alleen toegestaan ter vervanging van bestaande horeca. Daar is in het onderhavige project geen sprake van. De realisatie van horeca is daarmee niet direct passend binnen de horecanota stadsdeel Oost 2012. Er is hier echter sprake van een ontwikkeling tot een nieuw woongebied. Vanwege de ontstaansgeschiedenis (zie paragraaf 2.1) is het vanuit cultuurhistorisch oogpunt gezien interessant om het gebouw een passende publieke functie te geven. Het wordt, in afwijking van de horecanota, daarom wenselijk geacht om op deze plek kleinschalige horeca (33 m² bvo, exclusief eventueel terras) toe te staan. Vanwege de omliggende woningen is gekozen voor een kleinschalige horecafunctie die relatief weinig overlast veroorzaakt (geen alcoholverstreking).

5.4.4. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (en op 29 november 2017 gewijzigd).

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, de projectlocatie is globaal met een rode ovaal weergegeven (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. Deze is als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het

woningtype. Bij B-locaties kan de gemeente op verzoek van de ontwikkelaar de minimumparkeernorm met maximaal 20% verlagen wanneer de ontwikkelaar deelconcepten aanbiedt.

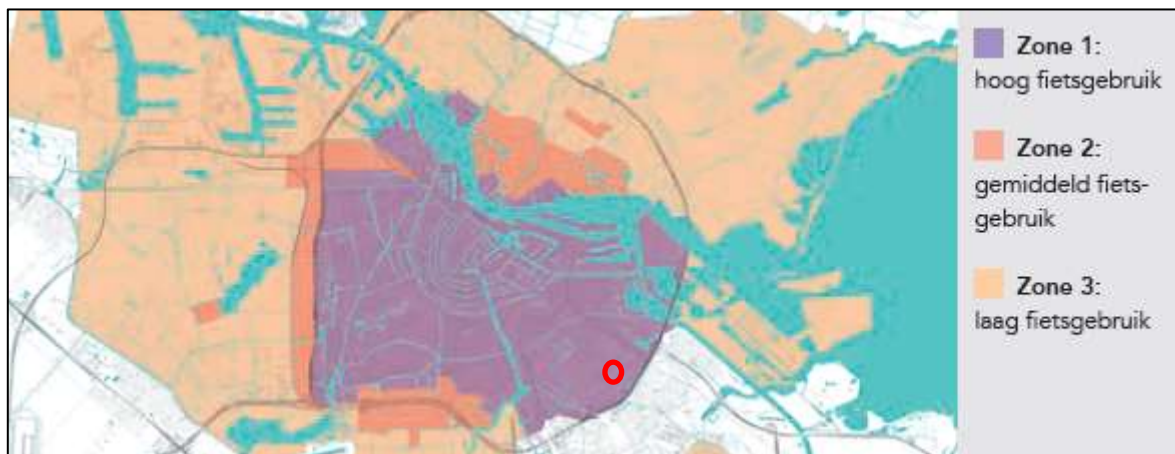
Op B-locaties geldt voor kantoren een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (geen minimum). Voor overige voorzieningen als horeca is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

In paragraaf 6.1 wordt nader ingegaan op het parkeren van auto's bij het onderhavige project.

5.4.5. 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 1. Dit is een gebied met een hoog fietsgebruik.



Afbeelding: zone-indeling, de projectlocatie is met een rode cirkel weergegeven (bron: Nota Parkeren Fiets en Scooter)

Ten aanzien van woningen is aangegeven dat het Bouwbesluit bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie geen eisen stelt aan de aanwezigheid van bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. Dat betekent dat de initiatiefnemer (minimaal) moet voldoen aan de regels die golden bij realisatie van het bouwwerk. Als er geen (fietsen)berging was voorgeschreven dan kan deze niet alsnog worden afgedwongen. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn ook in deze projecten van belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor een

hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente verwacht daarom dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en deze projecten voorzien van voldoende en goede fietsparkeergelegenheid. Voor zone 1 worden voor woningen de volgende fietsparkeernormen gehanteerd:

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning
< 50 m ²	2
>50 m ² - < 75 m ²	3
>75 m ² - <100 m ²	4
>100 m ² - <125 m ²	5
>125 m ²	6

De gemeente geeft 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.

Voor horeca I geldt binnen zone 1 een norm van 10 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo.

In paragraaf 6.1 wordt nader ingegaan op parkeren van fietsen en scooters bij het onderhavige project.

5.4.6. Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitiedocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten van de gemeentelijke strategie beschreven, om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. Hierbij worden de opgave en effecten van maatregelen in beeld gebracht, en wordt hierop gestuurd door middel van een Klimaatbegroting. Daarnaast wordt de aanpak beschreven, die loopt via vier transitiepaden: (1) Gebouwde Omgeving, (2) Mobiliteit, (3) Elektriciteit, en (4) Haven & Industrie. Elk transitiepad bestaat uit een aantal pijlers waarop de aanpak rust.

De Routekaart is de start van een wendbaar proces, waarbij intensief wordt samengewerkt in de stad, geëxperimenteerd, cijfers worden verzameld en geleerd zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. De ontwikkelingen en voortgang staan in de jaarlijkse rapportage.

Consequenties voor dit project

In het beoogde plan is rekening gehouden met enkele duurzaamheidsmaatregelen. Zo wordt bijvoorbeeld gasloos gebouwd en zullen er zonnepanelen op het dak worden geplaatst.

6. Omgevingsaspecten

6.1. Verkeer en parkeren

Het project gaat uit van een nieuwe invulling van de locatie met woningen en een commerciële ruimte. Deze invulling heeft gevolgen voor het verkeer en parkeren. Voor de onderdelen verkeer en parkeren dient op basis van de Wet ruimtelijke ordening sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het project niet mag leiden tot onevenredig nadelige gevolgen voor een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer en de parkeergelegenheid.

6.1.1. Verkeer

Het project heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur. Het verkeer van en naar de projectlocatie zal gebruik blijven maken van de bestaande ontsluiting op de Middenweg.

Door het project kunnen er wel gevolgen optreden voor de verkeersafwikkeling. De gevolgen voor verkeer hangen samen met de verkeersaantrekkende werking van het project ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

Huidige situatie

In de huidige (planologische toegestane) situatie veroorzaakt het hoveniersbedrijf verkeer. Volgens het geldende bestemmingsplan mag er circa 1.250 m² bedrijfsbebouwing worden gerealiseerd tot een bouwhoogte van 6 meter. Daarvan mag 50 m² worden gebruikt voor ongederschte detailhandel.

In de CROW-uitgave 'Toekomstbestendig parkeren' zijn landelijke kengetallen voor verkeergeneratie van verschillende functies aangegeven. Er is geen kengetal opgenomen voor een hoveniersbedrijf maar wel voor een arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf. Dit kengetal bedraagt 6,4 verkeersbewegingen per etmaal per 100 m² bvo binnen de schil centrum in zeer sterk stedelijk gebied. De ondergeschikte detailhandel betrof de verkoop van tuinmaterialen. Een dergelijk gebruik is volgens de toelichting in de CROW-uitgave te scharen onder een groencentrum, waarvoor het kengetal 8,9 verkeersbewegingen per etmaal per 100 m² bvo bedraagt.

Gelet op de kengetallen bedraagt de verkeersgeneratie in de huidige (planologische toegestane) situatie 76,8 verkeersbewegingen per etmaal vanwege het bedrijf en 4,5 verkeersbewegingen per etmaal vanwege de ondergeschikte detailhandel. Het totaal aantal verkeersbewegingen per etmaal komt daarmee in de huidige situatie uit op 82 verkeersbewegingen per etmaal.

Toekomstige situatie

Het project voorziet in de relatie van 98 middeldure huurwoningen in de nieuwe volumes en een kleinschalige horecagelegenheid in het te handhaven gebouw.

In de CROW-uitgave 'Toekomstbestendig parkeren' is voor middeldure huur binnen de schil centrum in zeer sterk stedelijk gebied een kengetal aangegeven van 1,8 verkeersbewegingen per etmaal per woning. Gelet op dit kengetal bedraagt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie 176 verkeersbewegingen per etmaal, uitgaande van maximaal 98 woningen (.

Voor een lunchroom of ijssalon worden in de CROW uitgave geen kengetallen voor verkeersgeneratie gegeven, alleen parkeerkencijfers (6,0 pp per 100 m² bvo). Aan de hand daarvan kan worden afgeleid welke verkeersgeneratie aan de orde kan zijn. Uitgaande van een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen voor 33 m² bvo horeca I kan worden verondersteld dat 4 verkeersbewegingen aan de orde zijn (bij enkelvoudige bezetting van de tafels) tot 24 verkeersbewegingen (bij zesvoudige tafelbezetting). Samen met de nieuwe woningen komt de verkeersgeneratie dan uit op 200 verkeersbewegingen per etmaal, uitgaande van maximaal 98 woningen en kleinschalige horeca.

Vergelijking huidige en toekomstige situatie

Uit de toepassing van landelijke kengetallen uit de CROW-uitgave 'Toekomstbestendig parkeren' blijkt dat er in de huidige (planologische toegestane) situatie sprake is van 82 verkeersbewegingen per etmaal en in de toekomstige situatie van 200 verkeersbewegingen per etmaal. Het project leidt daarmee tot een verkeerstoename van 118 verkeersbewegingen per etmaal.

Een toename van 118 verkeersbewegingen per etmaal heeft geen relevante gevolgen voor de verkeersdruk op de Middenweg. De Middenweg heeft volgens het gemeentelijk verkeersmodel ter hoogte van de projectlocatie in 2030 een intensiteit van circa 17.522 motorvoertuigen per werkdag (bron: VMA3.5). Een toename met 118 motorvoertuigen als gevolg van het project is daardoor relatief beperkt. De aansluiting van de projectlocatie op de Middenweg heeft bovendien nog voldoende restcapaciteit om het extra verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Er worden dan ook geen knelpunten verwacht in de verkeersafwikkeling. Daarbij geldt nog dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal naar verwachting lager zal zijn dan 118 aangezien:

- de CROW-kengetallen voor verkeersgeneratie in de praktijk hoger zijn dan de Amsterdamse praktijk, waar fiets en openbaar vervoer een groot aandeel hebben in de mobiliteit;
- bewoners zijn uitgesloten van vergunningparkeren en zij dus niet over een eigen auto zullen beschikken.

6.1.2. Parkeren auto's

De gevolgen voor parkeren hangen samen met de parkeerbehoefte vanwege het project. Om het in beginsel aantal benodigde parkeerplaatsen voor het project te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Auto (zie paragraaf 5.4).

Afhankelijk van de woningsamenstelling gelden de volgende normen:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - o Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - o Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - o Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.
- Voor alle soorten woningen geldt 0,1 parkeerplek per woning voor bezoekersparkeren.

Het project heeft betrekking op 98 middeldure huurappartementen. Op basis van de Nota zijn daardoor in beginsel geen parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein noodzakelijk. Vanwege bezoekersparkeren dient er wel rekening te worden gehouden met 10 parkeerplaatsen.

Bij een invulling van één van de te handhaven gebouwen met horeca I is op basis van actuele kencijfers van het CROW sprake van een parkeernorm van 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De eventuele horecagelegenheid krijgt een omvang van 33 m² bvo. Voor de eventuele horecagelegenheid zijn daardoor 2 parkeerplaatsen nodig.

Binnen de projectlocatie zijn 12 parkeerplaatsen langs de toegangsweg voorzien. Dat is gelet op de minimale eis vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid voldoende. Rondom de projectlocatie geldt bovendien betaald parkeren. De bewoners van de nieuwbouw zullen worden uitgesloten van een eventuele parkeervergunning zodat het project geen gevolgen heeft voor de parkeerdruk rondom de projectlocatie.

6.1.3. Parkeren fietsen en scooters

Het beoogde project heeft betrekking op 98 middeldure huurwoningen in de nieuwbouw, waarvan de woninggrootte varieert van 48,5 tot 64,5 m² (GBO). Volgens de gemeentelijke parkeernormen zijn voor deze woningen 2 of 3 fietsparkeerplekken per woning nodig, afhankelijk van de woninggrootte (2 fietsparkeerplekken bij woningen tot 50 m² GBO, 3 fietsparkeerplekken bij woningen met een GBO tussen 50 m² en 75 m²).

Van de maximaal 98 woningen in de nieuwbouw zullen er 72 een GBO krijgen van minder dan 50 m², de overige 26 woningen krijgen een GBO tussen 50 en 75 m². Dat houdt in dat er 144 fietsparkeerplekken nodig zijn voor de nieuwbouwwoningen met een GBO van minder dan 50 m² en 78 fietsparkeerplekken met een GBO tussen 50 en 75 m². In totaal zijn er daardoor 222 fietsparkeerplekken voor de bewoners van de nieuwbouwwoningen nodig. In de drie blokken worden in totaal 52 fietsparkeerplekken in individuele bergingen voorzien en 38 fietsparkeerplekken in een gemeenschappelijke berging. De resterende 132 fietsparkeerplekken

komen buiten de blokken. Hiervoor zijn in totaal twee overdekte gemeenschappelijke fietsenstallingen van in circa 80 m² voorzien. Buiten deze overdekte fietsenstallingen komen ook nog 49 fietsparkeerplekken voor bezoekers van de woningen.

Voor het te handhaven gebouw (33 m² bvo) wordt gedacht aan een invulling met horeca I. Gelet op de gemeentelijke parkeernorm van 10 fietsparkeerplekken per 100 m² zijn daarvoor 3 tot 4 fietsparkeerplekken nodig. Deze fietsparkeerplekken komen bij de horecagelegenheid.

In het plan is rekening gehouden met een fietsparkeercapaciteit van 224 tot 226 fietsparkeerplekken. De fietsparkeercapaciteit bestaat deels uit individuele bergingen waar per berging plek is voor 2 fietsen, deels uit collectieve fietsbergingen en voor het overige uit fietsenstallingen in de buitenruimte. Ook zijn er 13 scooterparkeerplaatsen voorzien.

6.2. Luchtkwaliteit

6.2.1. Luchtkwaliteitseisen

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen” is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Dit project heeft betrekking op minder dan 1.500 woningen. Het project is daarom te kwalificeren als ‘niet in betekenende mate’ en heeft zodoende geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Dat blijkt ook uit toepassing van de NIBM-tool, waarbij zekerheidshalve geen rekening is gehouden met het huidige toegestane gebruik (worst-case).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	200
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,30
PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
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	

6.2.2. Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2024

Het college van B&W heeft op 21 mei 2024 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2024 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 25 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen (zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingshuizen) in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Het project heeft geen betrekking op gevoelige functies en de nieuwbouw ligt bovendien op meer dan 25 meter afstand. Het project voldoet daarmee aan de gemeentelijke richtlijn.

6.3. Geluid

Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht indien nieuwe geluidsgevoelige functies als wonen mogelijk worden gemaakt in de geluidszones van:

- wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden;
- spoorwegtrajecten;
- industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder.

De Wet geluidhinder kent geen onderzoeksplicht voor 30 km/u-wegen. Wel moet de akoestische belasting als gevolg van 30 km/u-wegen worden meegewogen indien dit vanuit goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. Concreet houdt dat in dat het akoestisch onderzoek ook betrekking dient te hebben op 30 km/u wegen met relatief hoge verkeersintensiteiten. Gezien de lage verkeersintensiteiten op de omliggende 30 km/u wegen en de onderlinge afstand is het in dit geval niet aannemelijk dat de geluidsbelasting van 30 km/u wegen de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting zal overschrijden. In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op 30 km/u-wegen daarom niet onderzocht.

Ten aanzien van de hiervoor onder a t/m c genoemde geluidszones geldt het volgende:

- a. Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de Middenweg en de A10-Oost.
- b. Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van een spoorweg.
- c. Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van een industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Binnen de hiervoor onder a genoemde zones zijn de regels en de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder van toepassing. De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB (ook wel voorkeurgrenswaarde genoemd). In geval van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting kan een hogere grenswaarde worden verleend.

Voor wegverkeerslawaaï als gevolg van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u geldt een maximale hogere grenswaarde van 63 dB. Voor buitenstedelijke wegen als de A10 bedraagt de maximale hogere grenswaarde 53 dB. Daarnaast dienen alle woningen conform het Amsterdams geluidbeleid te zijn voorzien van een stille zijde, oftewel een gevel met een geluidsbelasting van 48 dB of minder.

Door Weel geluidadvies is een akoestisch onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (referentie CLI 21.01, d.d. 17 juni 2021, zie bijlage). Daaruit blijkt het volgende:

- De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de A10 bedraagt maximaal 49 dB ter plaatse van de zuidoostgevel van het middelste blok (blok 2). Deze geluidsbelasting is daarmee hoger dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB) maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (53 dB).
- De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Middenweg bedraagt maximaal 47 dB. Deze geluidsbelasting is daarmee lager dan de voorkeurgrenswaarde (48 dB).
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 53 dB. Een dergelijke gecumuleerde geluidsbelasting is aanvaardbaar.
- Alle woningen zullen beschikken over een stille zijde (48 dB of minder).

Enkele woningen zullen vanwege het wegverkeer op de A10 een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde. Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen in dit geval hoge kosten met zich mee die niet in verhouding staan tot de benodigde geluidsreductie (1 dB) en het beperkte aantal woningen. Voor de woningen zal daarom een hogere grenswaarde van 49 dB worden aangevraagd vanwege het wegverkeer op de A10. Hiervoor zal een ontwerpbesluit hogere grenswaarden worden opgesteld waarin ook wordt ingegaan op mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwbouw te verminderen. Het ontwerpbesluit zal gelijktijdig met het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning ter inzage worden gelegd.

6.4. Milieuzonering

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een

planologische procedure waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe is in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (versie 2009; hierna te noemen B&M) een categorie-indeling opgesteld met bijbehorende richtafstanden. Deze afstanden geven voor gemiddelde functies aan op welke afstand geen hinder te verwachten is. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

In de omgeving van de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig.

Wél bevinden zich op dit moment een rioolgemaal en diverse sportvelden (voetbal en tennis) in de directe omgeving. De afstanden in de hiervoor genoemde B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. De projectlocatie is in de toekomstige situatie aan te merken als een gemengd gebied, mede vanwege de nabijgelegen sportvelden.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden. Voor een rioolgemaal is een richtafstand van 30 meter tot een rustige woonwijk aangegeven. Deze richtafstand kan met één stap worden verkleind in het geval van een gemengd gebied, zijnde een richtafstand van 10 meter. Voor een veldsportcomplex met verlichting geldt een richtafstand van 50 meter, welke bij een gemengd gebied met één stap kan worden verkleind tot een richtafstand van 30 meter.

Het huidige rioolgemaal bevindt zich op minder dan 10 meter afstand waardoor er niet wordt voldaan aan de richtafstand in geval van een gemengd gebied. Ook wordt niet voldaan aan de richtafstand van 30 meter voor verlichte sportvelden. Er zou eventueel sprake kunnen zijn van geluid, geur en/of lichthinder ter plaatse van de nieuwe woningen. Ten aanzien van het rioolgemaal is het overigens zo dat deze verplaatst zal worden naar een andere locatie waarbij het gemaal een kleinere capaciteit krijgt dan in de huidige situatie. De nieuwe locatie bevindt zich ten zuidoosten van de voormalige portierswoning en komt op een afstand van circa 15 meter van de nieuwbouw te liggen.

Het project voorziet in één van de te handhaven gebouwen ook in kleinschalige horeca. De omvang bedraagt 33 m² bvo. De omvang is zeer gering en de beoogde functies (horeca I zoals een lunchroom of ijssalon) zijn binnen een gebouw goed te combineren met wonen. De eisen uit het Bouwbesluit voor de scheiding tussen woningen en deze functies zijn afdoende. Wel wordt er eventueel een terras gerealiseerd. Dit terras kan gevolgen hebben voor de nieuwbouw.

6.4.1. Rioolgemaal

Vanwege de relatief korte afstand is door M+P raadgevende ingenieurs BV akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het huidige rioolgemaal ter plaatse van de nieuwbouw (rapportnummer M+P.RIEZ.22.05.1, d.d. 8 augustus 2022, zie bijlage). Daarbij zijn ter plaatse

geluidsmetingen verricht aan de relevante geluidsbronnen binnen het gemaalgebouw. Ook is de representatieve bedrijfssituatie in beeld gebracht. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het gemaal ter plaatse van de nieuwbouwlocatie voldoet aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Ook wordt er ruimschoots voldaan aan stap 2 uit de VNG handreiking aangezien de geluidsbelasting lager is dan de richtwaarden van:

- 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking



Afbeelding: het gebouw waarin het rioolgemaal is gevestigd

Uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De geluidsbelasting vanwege het huidige gemaal levert geen knelpunten op voor het realiseren van de woningen. Tevens wordt het huidige rioolgemaal niet belemmerd in haar bedrijfsvoering.

Voor wat betreft geur is er geen onderzoek verricht. De afstand tussen het gemaal en de geplande bewoning is dusdanig klein, dat modelmatige beschrijvingen van de situatie eigenlijk niet meer goed mogelijk is. De daarvoor beschikbare modellen zijn ontwikkeld voor afstanden vanaf 100 meter.

De kans is zeer groot is dat de geur van het rioolgemaal binnen een straal van 50 - 100 meter hinderlijk waarneembaar is. Om woningbouw binnen een dergelijke straal mogelijk te maken dient hinder te worden voorkomen. Dat kan uitsluitend op voorwaarde dat er een geurfilter op het gemaal geplaatst wordt, bijvoorbeeld een actief kool filter of een Purafil-filter. Een dergelijk filter dient in goede conditie gehouden te worden door de vulling regelmatig te vervangen.

Waternet, de gemeente en de ontwikkelaar zijn overeengekomen om het gemaal te verplaatsen naar een andere locatie, op een afstand van (ruim) meer dan 10 meter afstand van de beoogde

woningbouw. De hiervoor beschreven gevolgen voor de woningbouw zal daardoor nog verder afnemen. Volledigheidshalve heeft M+P ook akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de nieuwe locatie van het gemeal (rapportnummer M+P.RIEZ.24720.1, d.d. 19 november 2024, zie bijlage). In de berekeningen is daarbij voor de geluidsuitstraling van het gemeal veiligheidshalve uitgegaan van de uitgangspunten van het huidige gemeal waardoor de resultaten als worst-case kunnen worden beschouwd. Net als bij het onderzoek naar het huidige gemeal kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De geluidsbelasting vanwege het toekomstige gemeal levert geen knelpunten op voor het realiseren van de woningen. Tevens wordt het toekomstige rioolgemeal niet belemmerd in haar bedrijfsvoering.

6.4.2. Sportvelden

Vanwege de nabijgelegen sportvelden is het aspect geluid nader onderzocht door Weel geluidadvies (referentie CLI 24.02, d.d. 3 mei 2024 en gewijzigd 5 december 2024, zie bijlage). In het onderzoek is rekening gehouden met stemgeluid, het voetballen (balgeluid, scheidsrechtersfluit), het tennissen, en de omroepinstallatie bij voetbalvereniging WV-HEDW. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Volgens de berekeningen leidt het geluid niet tot een overschrijding van de richtwaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bij de te realiseren woningen.
- Bij een deel van de gevels van de nieuwbouw sprake van een overschrijding van het maximale geluidniveau vanwege gejuich van het publiek bij WV-HEDW op de zaterdag (eens per 2 weken) in de dagperiode. Deze overschrijding is beperkt in duur. Bovendien is het stemgeluid uitgezonderd van toetsing.
- Bij een deel van de gevels van de middelste nieuwbouw vindt een overschrijding plaats van het maximale geluidniveau in de avondperiode vanwege trainingen van de voetbalvereniging die sport bij VVGA. Ook hier is stemgeluid uitgezonderd van toetsing. In de praktijk zal de waargenomen hinder beperkt zijn want het aantal trainingen in de avondperiode beperkt zich tot maximaal 10 per jaar aangezien het betreffende VVGA-veld geen verlichting heeft. Trainen in de avondperiode kan daarom alleen in april en mei.

Uit het onderzoek volgt dat in theorie niet wordt voldaan aan de richtwaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de avondperiode. De voor de avondperiode berekende theoretische geluidsbelasting voldoet wel aan de maximale richtwaarden als bedoeld bij stap 3 van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (versie 2009). Een dergelijke geluidsbelasting wordt in dit geval aanvaardbaar geacht, mede gelet op de situatie dat uit de indicatieve geluidmeting lijkt te volgen dat de werkelijke geluidbelasting lager ligt de projectlocatie en haar omgeving onderdeel uitmaken van een gemengd gebied. De overschrijding van de geluidsbelasting treedt bovendien alleen op in de avondperiode en niet in de (vroege) dag- of nachtperiode. De overschrijding van de geluidsbelasting wordt daarom aanvaardbaar geacht.

Door de positionering van de nieuwbouw ten opzichte van de sportvelden is onaanvaardbare overlast op het gebied van lichthinder niet te verwachten.

6.4.3. Terras

Vanwege de het eventuele terras is het aspect geluid nader onderzocht door Weel geluidadvies (referentie CLI 24.01, d.d. 20 november 2024, zie bijlage). In het onderzoek is rekening gehouden met stemgeluid van bezoekers. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- De pratende bezoekers leiden tot een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van ten hoogste $L_{A,Lrt}$ 46 dB(A) op de meest nabij gelegen woningen. De grenswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode wordt daardoor niet overschreden. Er wordt voldaan aan stap 2 van de VNG-systematiek.
- Het maximale geluidniveau L_{max} zal niet meer bedragen dan $L_{max}=59$ dB(A) in de dagperiode. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode.
- Op basis van de VNG-systematiek zijn er geen overschrijdingen. Ook voldoet het terras aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

Uit het onderzoek blijkt dat het eventuele terras voldoet aan goede ruimtelijke ordening.

6.5. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. Er dient onderzoek naar externe veiligheid te worden verricht indien een ruimtelijke ontwikkeling is voorzien binnen het invloedsgebied van een inrichting of transportroute met gevaarlijke stoffen.

6.5.1. Inrichtingen

In of in de nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. De Jaap Eden IJsbaan is vanwege de opslag van ammoniak opgenomen in de risicokaar, maar bevindt zich met rond 300 meter op zodanige afstand, dat onderzoek niet nodig is. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

6.5.2. Transportroutes gevaarlijke stoffen

Er bevinden zich geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over wegen / spoorwegen binnen de projectlocatie of in de directe omgeving daarvan. In de nabijheid van de locatie ligt wel de A10, welke in het landelijke basisnet weg is opgenomen. De projectlocatie bevindt zich echter met een afstand van rond 430 meter op ruime afstand van de A10 waardoor onderzoek niet nodig is.

Over diverse spoorwegen in de omgeving worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het dichtstbijzijnde traject is het traject Diemen – Amsterdam. De projectlocatie ligt op meer dan 630 meter afstand van het spoor en daarmee ook buiten het invloedsgebied. Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.

6.5.3. Buisleidingen

De projectlocatie ligt op 120 meter afstand van een bestaande buisleiding. Externe veiligheid vanwege buisleidingen dient daarom voor wat betreft het plaatsgebonden risico en het groepsrisico onderzocht te worden. Door AVIV is daarom een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (projectnummer: 214412, d.d. 28 mei 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. De berekeningen hebben ter plaatse van de projectlocatie niet geleid tot een PR 10^{-6} -contour.
- Het groepsrisico is in zowel de huidige als de toekomstige situatie gelijk aan een factor 1.8 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee groter dan de oriëntatiewaarde maar neemt dus niet toe in de toekomstige situatie. De projectlocatie ligt buiten de 100%-letaliteitscontour van de route. Dit betekent dat een beperkte verantwoording van het groepsrisico dient te worden opgesteld. Het gaat daarbij om:
 - De personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleidingen.
 - De hoogte van het groepsrisico.
 - De bestrijdbaarheid.
 - De zelfredzaamheid.
- De projectlocatie ligt op ongeveer 115 meter van de aardgasleiding en daarmee ruim buiten de belemmeringsstrook. De belemmeringsstrook vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van de projectlocatie.

Het project en het onderzoek externe veiligheid zullen door de gemeente ter advisering worden voorgelegd aan de regionale brandweer. Het advies van de regionale brandweer zal vervolgens worden betrokken bij de beperkte verantwoording.

6.6. **Bodem**

De bodemkwaliteit is van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de toekomstige functie. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

Omdat de projectlocatie bebouwd zal worden met woningen dient aan de hand van bodemonderzoek te worden nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Door IDDS is daarom een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk: A0076-06/ADR/rap1, d.d. 19 april 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Plaatselijk zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. De grond bevat sporen en brokken baksteen of is zwak tot sterk baksteen-, beton-, puin-, slak- en slibhoudend;
- Visueel is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen;
- De toplaag (0,0 - 0,5 m-mv) is licht verontreinigd met enkele zware metalen, PAK en PCB. Zeer plaatselijk is een matige verontreiniging met minerale olie vastgesteld. De minerale olie lijkt te relateren aan de sterke bijmenging met puin en is immobiel;
- De toplaag (0,5 - 1,0 m-mv) is licht verontreinigd met enkele zware metalen, PAK en PCB. Zeer plaatselijk is een matige verontreiniging met nikkel vastgesteld;

-
- De diepe laag (> 1,0 m-mv) is licht verontreinigd met enkele zware metalen en zeer plaatselijk matig verontreinigd met nikkel;
 - Het grondwater is licht verontreinigd met arseen en barium. Plaatselijk is een gehalte arseen aangetroffen welke de interventiewaarde overschrijdt.

De matige verhoging in de toplaag met minerale olie en nikkel geven formeel (in het kader van de Wet bodembescherming) aanleiding tot nader bodemonderzoek. Omdat betreffende verhogingen slechts ter plaatse van enkele boorpunten aangetoond zijn, en hooguit matig verhoogd zijn aangetoond, wordt aanvullend onderzoek beperkt doelmatig geacht. De sterke verhoging met arseen in het grondwater ligt in lijn met de bekende gegevens van het gebied en hebben zeer waarschijnlijk een natuurlijke oorzaak.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in afdoende mate een beeld is verkregen van de chemische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie. Belemmeringen inzake de aanvraag van een omgevingsvergunning worden vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet voorzien.

Gelet op de uitkomsten van het bodemonderzoek vormt bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het project. Volledigheidshalve is onlangs door IDDS een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk: A5534-06/BNO/rap1, d.d. 11 april 2024, zie bijlage). Daaruit blijkt eveneens dat de bodem- en grondwaterkwaliteit geen belemmeringen zijn ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

6.7. Waterhuishouding

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

Het project valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen Amsterdam worden de taken van AGV voor wat betreft onder meer de zorg voor het oppervlaktewater en het grondwater waargenomen door Waternet.

6.7.1. 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.

6.7.2. Waterberging

De projectlocatie is in de huidige situatie bijna geheel verhard (bebouwing en bestrating). Er bevindt zich geen open water binnen de projectlocatie. Er is derhalve geen sprake van demping van water of een toename van verharding. Watercompensatie is daarom niet aan de orde. Het nu voorliggende plan voorziet in een groenere inrichting van de locatie, zodat het waterbergend vermogen zal verbeteren. In de planvorming is ook een wadi voorzien. Dit komt het waterbergend vermogen ook ten goede.

6.7.3. Grondwater

In dit project wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing (kelders). Er zullen derhalve geen nadelige gevolgen voor de grondwaterhuishouding optreden.

Voor nieuwbouw geldt dat deze moet voldoen aan de grondwaternorm, zoals omschreven in het gemeentelijk rioleringsplan (GRP Amsterdam 2016-2021). De grondwaternorm is een grondwaterstand van dieper dan 0,9 m-mv bij gebouwen met kruipruimtes en 0,5 m-mv bij kruipruimteloos bouwen en een maximale overschrijding daarvan van eens per 2 jaar gedurende 5 dagen. De nieuwbouw zal voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm.

6.7.4. Waterkering

De projectlocatie is niet gelegen nabij een waterkering en leidt niet tot nieuwe ondergrondse bebouwing. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor de waterkerende functie van een waterkering.

6.7.5. 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.

Bij de nieuwbouw zullen geen uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) worden toegepast.

6.7.6. Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

De gemeente Amsterdam heeft momenteel een Hemelwaterverordening in voorbereiding, welke naar verwachting medio 2021 zal worden vastgesteld. Na inwerkingtreding zullen bouwplannen aan de Hemelwaterverordening worden getoetst.

De nieuwbouw zal niet worden voorzien van groendaken of andere voorzieningen die regenwater kunnen bergen. Bij de inrichting van het onbebouwde terrein zullen wel enkele rainproofmaatregelen worden toegepast. Deze maatregelen worden momenteel nader uitgewerkt.

6.8. Cultuurhistorie en archeologie

6.8.1. Cultuurhistorie

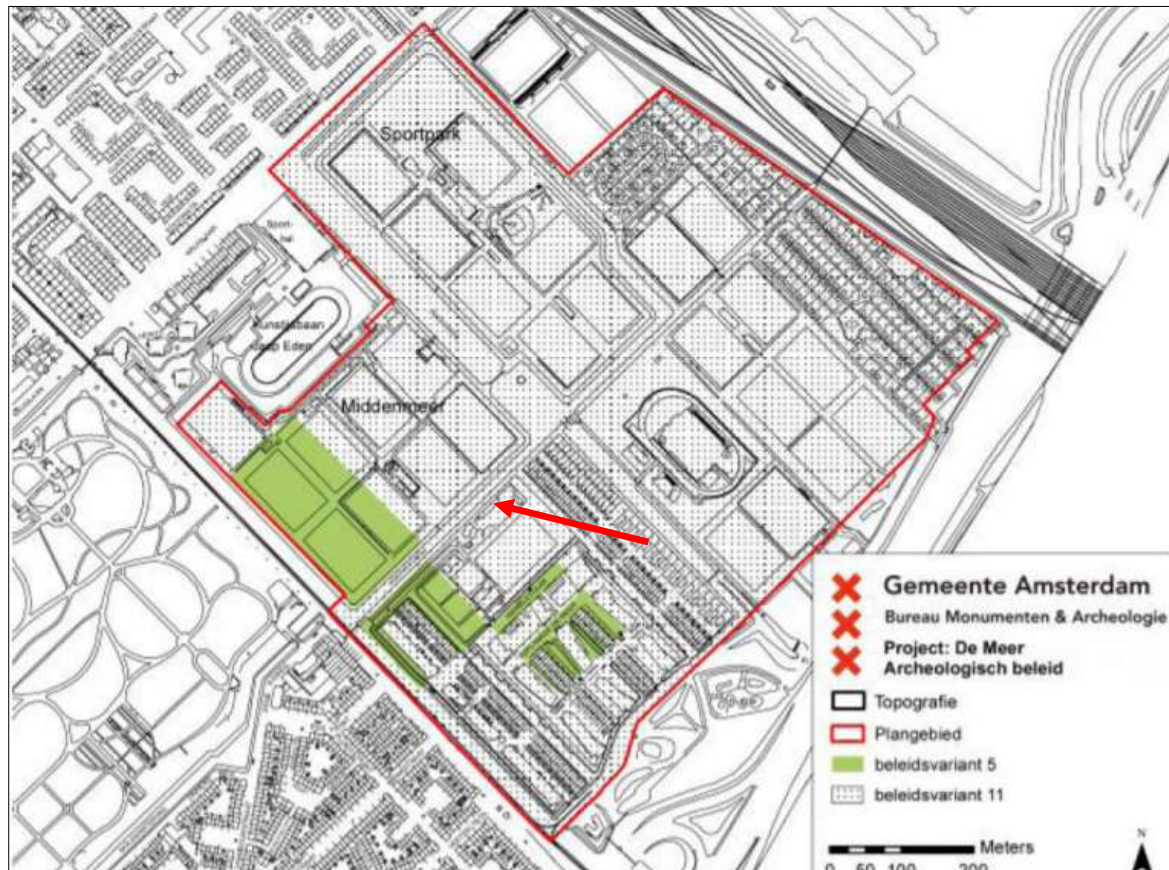
Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. Als gevolg van het project zal een bedrijfsperceel vervangen worden door woning.

De projectlocatie is momenteel bebouwd met enkele gebouwen uit de tijd dat de projectlocatie nog in gebruik was al RWZI Oost en later als geleidehondenschool. De voormalige bebouwing van RWZI Oost bestaat uit twee karakteristieke gebouwen die behouden blijven. De voormalige dienstwoning zal door de ontwikkelaar worden gerenoveerd. Het andere gebouw waar nu nog het rioolgemaal in is gevestigd, is in eigendom van de gemeente en maakt verder geen onderdeel uit van het project.

De bebouwing van de geleidehondenschool zal worden gesloopt. Deze te slopen bebouwing heeft geen cultuurhistorische waarde. In en ook rond de projectlocatie bevinden zich dan ook geen monumenten of andere cultuurhistorische waarden, waarmee in het kader van dit project rekening moet worden gehouden.

6.8.2. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gehele bestemmingsplangebied. Op basis van dat onderzoek is een archeologische verwachtingenkaart gemaakt. Op deze kaart is het te bebouwen deel van de locatie aangewezen als een locatie met een lage verwachting.



Afbeelding: archeologisch beleid

Ter plaatse van de projectlocatie geldt beleidsvariant 11:

- voor deze delen geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Bij alle bodemingrepen is archeologisch veldonderzoek niet noodzakelijk.

Archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

6.9. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 1 januari 2018 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden

indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

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

6.9.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 146 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zones van 68 meter ten opzichte van NAP.

Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

6.9.2. Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt buiten deze zone er bovendien

worden er geen vogelaantrekende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

6.9.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de 20 Ke-contour (LIB-5). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is. Doordat de projectlocatie buiten de 20 Ke-contour is gelegen hoeft er geen planologische afweging plaats te vinden.

6.10. **Ecologie**

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

6.10.1. Beschermde soorten

Het project heeft betrekking op sloop-nieuwbouw. Door IDDS is door middel van een ecologische quick scan nagegaan of de beoogde herontwikkeling gevolgen heeft voor beschermde soorten (kenmerk: A5534-03/SKA/nt1, d.d. 21 november 2024, zie bijlage). Uit de quick scan, welke een actualisatie is van een eerdere quick scan uit 2021, blijkt dat de aanwezigheid van huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen (Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Kleine dwergvleermuis en Laatvlieger) niet op voorhand is uit te sluiten. Ter plaatse van de beoogde herontwikkeling zijn meerdere geschikte verblijfplaatsen aanwezig. Ook de aanwezigheid van algemene vogels zonder jaarrond beschermde nesten is niet uit te sluiten. Deze algemene vogelsoorten zijn gedurende het broedseizoen (15 maart-15 augustus) beschermd.

Ten aanzien van huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen dient door middel van nader onderzoek te worden vastgesteld of de projectlocatie een (essentiële) functie heeft voor deze beschermde soorten. Dit nadere onderzoek is eveneens door IDDS uitgevoerd (kenmerk: A0076-03/DME/rap1, d.d. 28 september 2021, zie bijlage). Uit het nadere onderzoek blijkt dat op de projectlocatie geen verblijfplaatsen van vleermuizen zijn vastgesteld en dat er geen gierzwaluwnesten en huismusnesten zijn aangetroffen. Vermoedelijk loopt er wel een vliegroute van de gewone dwergvleermuis langs de sloten en bomenrij aan de noordwestzijde van de projectlocatie. Deze vermoedelijke vliegroute ligt buiten de projectlocatie. Het advies luidt om zowel tijdens, als in de

nieuwe situatie, zorg te dragen dat zo min mogelijk lichtverstoring op deze vermoedelijk vliegroute wordt gericht. Op die manier kan overtreding van de Wet natuurbescherming (inmiddels Omgevingswet) voorkomen worden. Uit de quick scan blijkt dat de situatie ten aanzien van de bebouwing, groen, bodem en water sinds de eerdere onderzoeken uit 2021 weinig veranderd is. Zo zijn er geen nieuwe, aanvullende, openingen aangetroffen. De resultaten van het nader onderzoek uit 2021 zijn daarmee nog steeds representatief.

Voor vleermuizen is, indien de hiervoor genoemde maatregel in acht wordt genomen, geen vergunning Flora- en fauna-activiteit nodig om de werkzaamheden uit te kunnen voeren. Voor de gierzwaluw en huismus is eveneens geen vergunning Flora- en fauna-activiteit nodig.

Voor algemene broedvogels wordt tenslotte geadviseerd om de werkzaamheden buiten het broekseizoen te laten plaatsvinden of een broedvogelinventarisatie te laten uitvoeren. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat soortenbescherming geen belemmering vormt voor de beoogde herontwikkeling.

6.10.2. Gebiedsbescherming

Uit de door IDDS uitgevoerde ecologische quick scan (kenmerk: A5534-03/SKA/nt1, d.d. 21 november 2024, zie bijlage) blijkt dat de projectlocatie geen onderdeel uitmaakt van een beschermd natuurgebied (Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland). De beoogde herontwikkeling leidt daardoor niet tot een fysieke afname van natuuroppervlak terwijl er ook geen sprake is van een significant verstoring effect op soorten. De sloot ten noordwesten van de projectlocatie is wel onderdeel van een ecologische structuur (zie het geldende bestemmingsplan) maar zolang daarin geen werkzaamheden zijn voorzien, zijn er ook geen gevolgen.

Het project zou eventueel wel kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase is daarom door IDDS nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden (kenmerk A5534-07/YKE/rap1, d.d. 5 november 2024, zie bijlage). Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar zodat er geen stikstofdepositie optreedt in Natura 2000-gebieden. Er is dus geen vergunning benodigd als bedoeld in de Omgevingswet.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat gebiedsbescherming geen belemmering vormt voor de beoogde herontwikkeling.

6.11. **Behoefte**

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

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

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

Woningen

In de beleidsstukken van de provincie en de MRA is aangegeven dat de woningbehoefte voor de regio Amsterdam groot is. Voor de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen geformuleerd. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag.

Het voorliggende project is weliswaar geen onderdeel van de harde plancapaciteit maar draagt met in totaal 98 woningen bij aan het oplossen van het tekort aan harde plancapaciteit. Het project voldoet daarmee aan de regionale afspraken (zie paragraaf 5.3). Het project heeft bovendien betrekking op de realisatie van middeldure huurwoningen met een variërend oppervlak tussen circa 48,5 en 64,5 m². Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De op de projectlocatie beoogde woningen zullen bijdragen aan de vraag naar kwalitatief goede woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt. De woningen zullen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen en ontsloten worden per lift. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Horeca

De omvang van de horeca bedraagt 33 m² bvo. Deze omvang is zodanig klein dat het aantonen van de behoefte niet nodig is volgens vaste jurisprudentie.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

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

6.12. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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

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

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

De voorliggende ontwikkeling betreft de herontwikkeling van een bedrijfskavel van een hoveniersbedrijf tot woningbouw door sloop en nieuwbouw. Er worden 98 woningen in drie nieuwe gebouwen en een kleinschalige horecavoorziening of 1 woning in een te handhaven gebouw gerealiseerd. Gezien de aard en omvang van de toename van het bouwvolume is er sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is daarom door de initiatiefnemer een MER Aanmeldnotitie opgesteld. Deze aanmeldnotitie is ingediend bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Kosten

Het project is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Met de initiatiefnemer is een planschadeovereenkomst gesloten.

De kosten voor het project worden gedragen door de initiatiefnemer. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

7.2. Maatschappelijk

Het gaat hier om herontwikkeling van een bedrijfskavel tot woningbouw. Dit heeft impact op omwonenden. De initiatiefnemer dient op tijd de buurt, belanghebbenden en eventuele gebruikers hierover te consulteren.

In de afgelopen periode heeft de ontwikkelaar omwonenden op de volgende manieren betrokken bij de planvorming:

- Op 1 oktober 2020 is de eerste informatiebrief verzonden, met naast een korte uitleg over het initiatief ook een uitnodiging voor deelname aan een informatiemiddag op 10 oktober 2020. Voor de inloopmiddag op 10 oktober 2020' zijn in de buurt ruim 100 informatiebrieven over het initiatief bezorgd.
- Na de inloopmiddag op 10 oktober 2020 is de buurt wederom geïnformeerd middels een tweede informatiebrief. Dit op 15 oktober 2020. Deze tweede informatiebrief is ook weer bij zo'n 100 adressen in de buurt bezorgd.
- Op 21 december 2020 is de buurt middels een derde brief op de hoogte gebracht. Wederom zijn er ruim 100 brieven bezorgd in de buurt. Op 28 januari is een vierde brief bezorgd, met aanvullende info.

Verder zijn op 17 en 23 maart 2021 een tweeltal zoom-meetingen georganiseerd met zich uit de buurt aangemelde personen en het ontwikkelteam.

Er is tenslotte ook een website waarop informatie over het project is terug te vinden.

8. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Aan de Middenweg bevindt zich ter hoogte van de overgang van de woonbuurt Park de Meer met sportpark Middenmeer een bedrijfsperceel dat in gebruik is bij een hoveniersbedrijf. Het hoveniersbedrijf gaat het perceel aan de Middenweg verlaten waardoor de locatie vrijkomt voor herontwikkeling. Ontwikkelaar Cero Invest/ Middenweg Beheer is voornemens om het vrijkomende perceel te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Het plan voor de woningbouw voorziet in nieuwbouw die bestaat uit drie woonvolumes.

Het geldende bestemmingsplan maakt woningbouw op deze locatie niet mogelijk.

8.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

1. het wijzigen van het gebruik naar wonen;
2. het wijzigen van het gebruik naar horeca I als bedoeld in het geldende bestemmingsplan (o.a. lunchroom of ijssalon) met bijbehorend terras.

Bouwen

3. de maximum bouwhoogte van 6 meter wordt met 10 (blok 3), 16 (blok 1) en 22 (blok 2) meter overschreden.

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

8.1.1. Wonen, eventueel in combinatie met horeca I (afwijkingen 1 en 2)

Het plan heeft betrekking op de herontwikkeling van een bedrijfsperceel van een hoveniersbedrijf tot woningbouw. De projectlocatie ligt op de overgang van woonbuurt Park de Meer met sportpark Middenmeer. Herontwikkeling tot wonen is vanwege de woningnood in Amsterdam een logische invulling voor deze locatie en past goed in de omgeving. Door de transformatie ontstaat een duidelijkere rand van de woonbuurt Park de Meer. De realisatie van wonen heeft geen nadelige gevolgen voor de balans tussen wonen en werken in dit deel van Amsterdam en sluit aan bij de functionele structuur. De nieuwe invulling zorgt voor een kwaliteitsverbetering van de nu nog volledig verharde projectlocatie. Het terrein zal als gevolg van de transformatie naar wonen een groenere invulling krijgen die aansluit op het aangrenzende ecolint langs het Middenmeerpadd. Dit leidt tot een verbetering van het landschap.

De mogelijke invulling van het te handhaven gebouw met horeca I is niet direct passend binnen de horecanota stadsdeel Oost 2012. Er is hier echter sprake van een ontwikkeling tot een nieuw woongebied. Vanwege de ontstaansgeschiedenis (zie paragraaf 2.1) is het vanuit cultuurhistorisch

oogpunt gezien interessant om het gebouw een passende publieke functie te geven. Het wordt, in afwijking van de horecanota, daarom wenselijk geacht om op deze plek kleinschalige horeca (33 m² bvo, exclusief eventueel terras) toe te staan. Vanwege de omliggende woningen is gekozen voor een kleinschalige horecafunctie die relatief weinig overlast veroorzaakt (geen alcoholverstrekking).

8.1.2. Hoogte overschrijding (afwijking 3)

De huidige maximum bouwhoogte bedraagt 6 meter. De overschrijding van de bouwhoogte als gevolg van de nieuwbouw bedraagt 10, 16 en 22 meter bij respectievelijk blok 3, blok 1 en blok 2. Bij de positionering van de blokken is rekening gehouden met de omgeving doordat het laagste blok (blok 3) aan de zijde van de bestaande woningen aan de Stade de Colombes is gepositioneerd. Dit blok wordt vijflaags en komt op een afstand van circa 36 meter van de drielaagse woningen te liggen en op circa 25 meter afstand van de achtertuinen van deze woningen. Dergelijke onderlinge afstanden zijn bij een dergelijke bouwhoogte ruim voldoende om relevante effecten op het gebied van uitzicht, privacy en bezonning te voorkomen, zeker in stedelijk gebied. Uit een door Marco van Zal Architecten en Atelier van Wengerden uitgevoerde bezonningstudie (zie bijlage) blijkt dat de nieuwbouw van blok 3 alleen aan het einde van de dag in de lente/herfst (na 17:00) tot schaduw leidt in sommige tuinen en bij enkele woningen aan de Stade de Colombes.

De bouwhoogte van het hoogste bouwblok (blok 2) zal 28 meter bedragen. Deze bouwhoogte sluit aan op de bouwhoogte van de langs de Wembley laan gelegen woonblokken (29 meter) en is daarmee een voortzetting van de stedenbouwkundige structuur in Park de Meer. De afstand van blok 2 tot de bestaande woningen aan de Stade de Colombes bedraagt circa 53 meter. Een dergelijke afstand is zodanig dat ook hier geen relevante effecten op het gebied van uitzicht, privacy en bezonning te verwachten zijn. Uit een door Marco van Zal Architecten en Atelier van Wengerden uitgevoerde bezonningstudie (zie bijlage) blijkt dat de nieuwbouw van blok 2 alleen aan het einde van de dag in de lente/herfst (na 17:00) tot schaduw leidt in sommige tuinen en bij enkele woningen aan Stade de Colombes.

8.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er worden geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten verwacht (onderzoeken lopen momenteel nog). De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.