

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

| t.b.v. het toevoegen van 8 woningen als optopping op de
bestaande bebouwing

| aan de Noordhollandstraat 59-61 & Beeckenstein 6-20
te Amsterdam



Okt. 2024

Ruimtelijke Onderbouwing

t.b.v. het doorlopen van een afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het planologisch mogelijk maken van het realiseren van een optopping op de bestaande bebouwing aan de Noordhollandstraat 59-61 & Beeckenstein 6-20 te Amsterdam

<i>Opgesteld door</i>	: Legalexion
<i>Opsteller</i>	: [REDACTED]
<i>Datum</i>	: 23 oktober 2024
<i>Versie</i>	: 1
<i>Kenmerk</i>	: 2204545/1

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING.....	4
1.1	AANLEIDING.....	4
1.2	PLANGEBIED.....	4
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	5
1.4	AFWIJKEN BESTEMMINGSPLAN	6
1.5	PLANOLOGISCHE PROCEDURE	7
1.6	LEESWIJZER.....	7
2	RUIMTELIJK BELEID	8
2.1	NATIONAAL.....	8
2.1.1	NATIONALE OMGEVINGSVISIE	8
2.1.2	LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT	9
2.1.2.1	EXTERNE VEILIGHEID EN GELUID	9
2.1.2.2	BOUWHOOGTE	12
2.2	OVERIG RUIMTELIJK BELEID	13
3	STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE	14
3.1	BESTAANDE SITUATIE	14
3.2	NIEUWE SITUATIE.....	15
4.	PARKEREN	16
4.1	AUTOPARKEREN.....	16
4.2	FIETSPARKEREN.....	18
5.	OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN.....	21
5.1	GELUID	21
5.2	LUCHTKWALITEIT.....	21
5.3	NATUUR.....	22
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	23
5.5	WATER	24
5.6	BODEM	24
5.7	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	24
5.8	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	24
5.8.1	INLEIDING	24
5.8.2	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	25
5.8.3	CONCLUSIE	25
6.	CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE.....	26
7	UITVOERBAARHEID	27
7.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	27
7.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	27
	OVERZICHT BIJLAGEN:	28

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet op de realisatie van 8 appartementen op de bestaande bebouwing aan de Noordhollandstraat 59-61 & Beeckenstein 6-20 te Amsterdam. Op het bestaande woongebouw wordt dus een extra verdieping gezet. Het gebouw gaat hiermee van 2 naar 3 bouwlagen. De eerste bouwlaag van het betreffende pand is in gebruik als kantoor. De tweede bouwlaag bevat reeds woningen.

Het plan past niet binnen de regels van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Dat betekent dat er een planologische procedure noodzakelijk is. Er dient middels een omgevingsvergunning als bedoeld onder artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te worden afgeweken van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. In dit geval wordt artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo toegepast.

Overigens is hier de aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor 1 januari 2024. Dat is dus nog voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Dat betekent dat de oude regelgeving nog van toepassing is, waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.2 Plangebied

De woningen wordt gerealiseerd op een locatie die kadastraal wordt aangeduid als gemeente Amsterdam, sectie AK, nummer 2755. De locatie heeft een oppervlakte van in totaal 1.056 m².

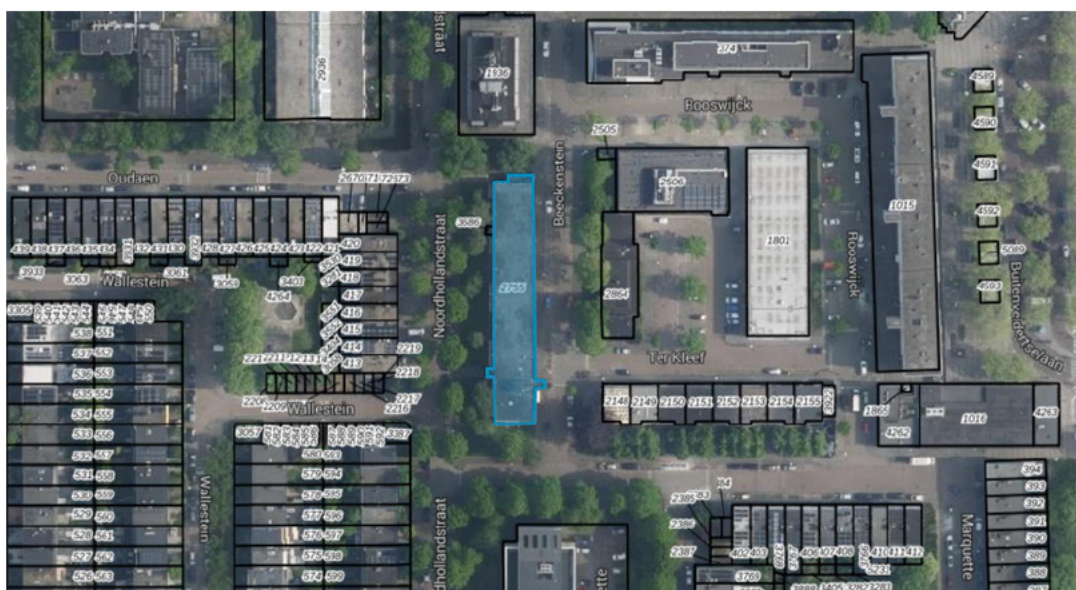


Fig. 1.1 Luchtfoto projectlocatie (blauwe deel)

bron: kadastralekaart.com

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ingevolge het omgevingsplan Gemeente Amsterdam, specifiek het bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013', rust op de locatie de bestemming 'Gemengd – 3'.



Fig. 1.2 Uitsnede bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013'

Het realiseren van een extra bouwlaag voor woning is in overeenstemming met de bestemming 'Gemengd – 3'. Artikel 9.1 onder e. bepaalt immers dat (zorg)woningen, short stay, huisgebonden beroep of huisgebonden bedrijf en bed & breakfast, zijn toegestaan, uitsluitend in de tweede bouwlaag en hoger, met inachtneming van het bepaalde in 9.3.1.

Artikel 9.3.1 bepaalt het volgende:

9.3.1 Wonen

a. voor woningen geldt dat:

1. bergingen en andere nevenruimten eveneens in de eerste bouwlaag, het souterrain en/of kelder zijn toegestaan;
 2. ter plaatse van de functieaanduiding 'wonen' woningen tevens in de eerste bouwlaag, het souterrain en/of de kelder zijn toegestaan;
 3. ter plaatse van de functieaanduiding 'wonen uitgesloten' zijn woningen niet toegestaan;
- b. huisgebonden beroep, huisgebonden bedrijf en bed & breakfast is toegestaan tot maximaal 40% van het bruto vloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m²;

Van strijdigheid met artikel 9.1 onder e. en artikel 9.3.1 is geen sprake. Ook voor wat betreft de maximaal toegestane bouwhoogte wordt voldaan aan het bestemmingsplan. Maximale bouwhoogte is 13 meter. Het bouwplan is maximaal 12,21 meter.

Waar echter wel een strijdigheid in zit is artikel 28.1. Het bouwplan valt immers binnen de Luchtvaartverkeersone – luchthavenindelingbesluit.

28.1 Luchtvaartverkeerszone - luchthavenindelingbesluit

28.1.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Luchtvaartverkeerszone - luchthavenindelingbesluit' dienen, in verband met de nabijheid van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting, beperkingen te worden gesteld ten aanzien van het gebruik van binnen de gebiedsaanduiding gelegen gronden.

28.1.2 Verbod

In afwijking van het bepaalde bij de bestemmingen waarin deze gebiedsaanduiding is gelegen, zijn binnen de gebiedsaanduiding geen nieuwe woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan.

Er geldt ingevolge artikel 28.1.2 dus een bouwverbod voor wat betreft het realiseren van nieuwe woningen. Om deze reden is een planologische procedure noodzakelijk, om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan.

1.4 Afwijken bestemmingsplan

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet op een woningbouwplan dat gedeeltelijk strijdig is met het bestemmingsplan. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat, wanneer afgeweken wordt van het bestemmingsplan, de beleidsmatige mogelijkheden voor enkel die afwijking en de gevolgen daarvan voor de woon- en leefomgeving deugdelijk gemotiveerd moet worden.

Het vigerende planologische regime bevat voor deze afwijking (in dit geval een bouwverbod) de mogelijkheid om een wijzigingsbevoegdheid toe te passen. Dat is echter hier niet gedaan en zal ook niet worden gedaan, vanwege de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024. Met deze wet is de wijzigingsbevoegdheid immers komen te vervallen.

In dit geval wordt afgeweken middels een buitenplanse afwijkingsmogelijkheid als bedoeld in artikel 2.12 lid 1, onderdeel a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aangetekend wordt dat de aanvraag om omgevingsvergunning in dit geval is ingediend voor 1 januari 2024. Dat is dus nog voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Dat betekent dat de oude regelgeving nog van toepassing is, waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Bij het afwijken van het planologische regime dient enkel de aanvaardbaarheid van bovengenoemde strijdigheid met het bestemmingsplan deugdelijk gemotiveerd te worden. Dat betekent dat een onderbouwing van het woningbouwprogramma achterwege gelaten kan worden, omdat ingevolge de bestemming 'Gemengd – 3' de bouw van de woningen is toegestaan. Om die reden is het niet noodzakelijk om de toevoeging van de 8 woningen

planologisch en uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening nader te motiveren. Ook een stedenbouwkundige beoordeling kan hier achterwege worden gelaten.

Wel dient beoordeeld te worden in hoeverre het mogelijk is om hier af te wijken van het bouwverbod van artikel 28.1.1, met het oog op de inhoud van het Luchthavenindelingsbesluit. Vanwege dit Luchthavenindelingenbesluit gelden er beperkingen met het oog op de *veiligheid* en de *geluidsbelasting*. In deze ruimtelijke onderbouwing dient onderbouwt te worden dat bij de realisatie van onderhavig bouwplan er, gelet op deze twee aspecten, nog steeds sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daar zal deze ruimtelijke onderbouwing zich dus toe beperken.

1.5 Planologische procedure

Om het bouwplan planologisch te kunnen inpassen, is het noodzakelijk dat er een procedure wordt gevolgd ter afwijking van het bestemmingsplan. Middels het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Hier gaat het om een geval als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo.

1.6 Leeswijzer

Allereerst volgt in hoofdstuk 2 een overzicht van het geldende ruimtelijke beleid. Daarin komt vooral het locatiespecifieke beleid aan bod. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 kort het bouwplan zelf aan de orde. De milieu- en omgevingsaspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Daarna volgt een hoofdstuk over cultuurhistorie en archeologie. Ten slotte onderbouwt hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid van het plan.

2 RUIMTELIJK BELEID

Dit hoofdstuk bevat het relevante ruimtelijke beleid en de relevante ruimtelijke regelgeving voor het projectgebied en nieuwbouwplan, dat door de verschillende overheden in verdragen, visies, beleidsnota's en overige documenten is vastgelegd.

2.1 Nationaal

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld (NOVI). De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI 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 Nationale Omgevingsvisie 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*

De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van deze wet.

Planspecifiek

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten op de woonwensen van haar inwoners.

Conclusie

Het nationale ruimtelijke beleid vormt geen belemmering voor de realisatie van dit plan.

2.1.2 Luchthavenindulingsbesluit

In de directe omgeving van de gemeente Amsterdam ligt Schiphol. Het rijksbeleid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het Schiphol is geformuleerd in de Wet luchtvaart. Deze wet biedt grondslag voor het Luchthavenindulingsbesluit (hierna: Lib), waarin de ruimtelijke consequenties van de Wet luchtvaart worden weergegeven.

Met het Lib wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Hierin worden verschillende milieuaspecten ten aanzien van Schiphol geregeld, namelijk beperkingen met het oog op externe veiligheid, geluidsbelasting, vogelaantrekkende werking of hoogtebeperkingen. Zoals aangegeven zijn hier externe veiligheid en geluid relevant. Ook wordt stilgestaan bij de bouwhoogte.

2.1.2.1 Externe veiligheid en geluid

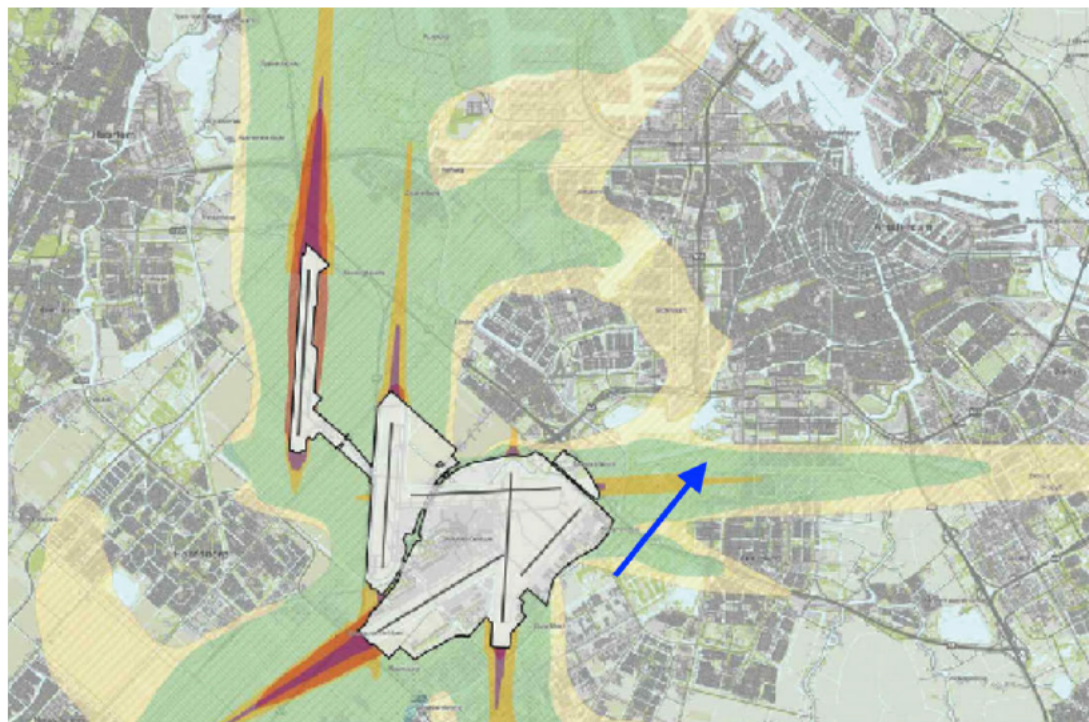
a. Externe veiligheid

Artikel 2.2.1d

1 Op de locaties die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.

2 Voor de locaties die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het omgevingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Uit de kaart van figuur 2.1 is af te leiden dat het plangebied valt in het beperkingengebied van bijlage 3 van het Lib, met nummer 4 *Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen* en het beperkingengebied nummer 5 *Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid*.



Bijlage 3 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol
Beperking bebouwing

- 1 Sloopzone woningen vanwege externe veiligheid
- 2 Sloopzone woningen vanwege geluid
- 3 Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten
- 4 Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen
- 5 Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

0 1 2 3 4 5 Kilometer

Fig. 2.1 Kaart Beperking bebouwing Lib (bijlage 3)

Planspecifiek

Gelet op artikel 2.2.1d lid 2 van het Lib dient in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Hierover het volgende.

Externe veiligheid speelt hier een rol vanwege het mogelijk neerstorten van vliegtuigen, vanwege de nabijheid van Schiphol. De kans dat een vliegtuig neerstort is echter heel klein. Hetzelfde geldt voor de kans om op de grond te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

De kans op een vliegtuigongeluk is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het

algemeen (bij andere risicobronnen) als zo gering gezien dat het risico aanvaardbaar wordt geacht.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen gelden voor vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De rijksoverheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

De ligging van het woongebouw aan de Noordhollandstraat is gunstig voor wat betreft de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit de Noordhollandstraat via de van Nijenrodeweg, en vanuit de Beeckenstein, via de S109 en De Cuserstraat bijvoorbeeld.

Voorts is er sprake van goede risicocommunicatie.

De nieuwe woningen zullen eveneens *niet* worden bewoond door verminderd redzame personen.

En vanwege het feit dat de bebouwing is gelegen aan meerdere wegen is er ook sprake van meerdere ontsluitingsroutes en dus meerdere vluchtroutes.

Het onderhavig bouwplan aan de Noordhollandstraat en Beeckenstein te Amsterdam voorziet in de bouw van maximaal 8 woningen. Met een dergelijk laag aantal toe te voegen woningen is er een zodanig kleine verhoging van het groepsrisico dat het als aanvaardbaar kan worden beschouwd. Verder zal het bouwplan ook bouwtechnisch moeten voldoen aan de eisen omtrent brandveiligheid, dat wil zeggen een tweede (aanduiding van) vluchtroute, het gebruik van voldoende brandwerende materialen en het voorzien in voldoende blusmiddelen.

Gelet al het voorgaande is het risico voor deze locatie beperkt en daarmee het nieuwbouwplan aanvaardbaar.

b. Geluid

Artikel 2.2.1c bepaalt ten aanzien van geluid het volgende:

Op de locaties die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 4 zijn aangewezen, zijn met het oog op geluidbelasting geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens:

a. bestaand gebruik van een geluidgevoelig gebouw;

b. toevoeging binnen bestaand stedelijk gebied van niet meer dan 25 woningen per bouwplan of binnen lintbebouwing van niet meer dan 3 woningen per bouwplan;

(...)

Planspecifiek

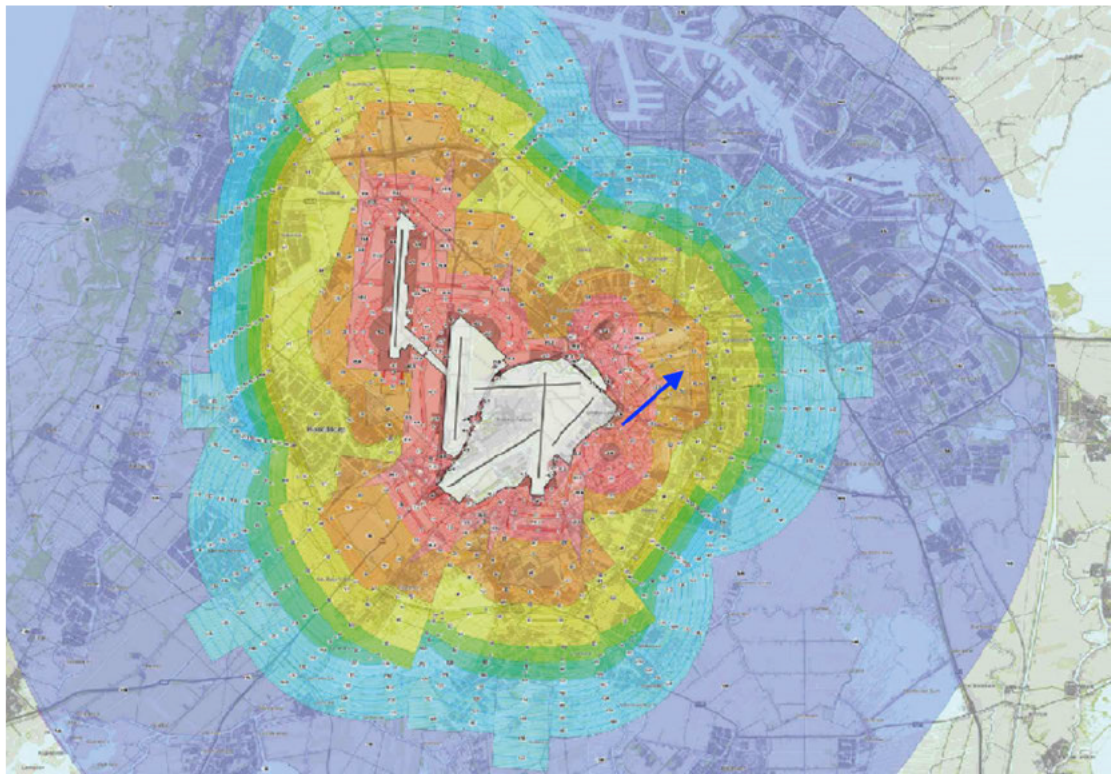
Het onderhavig bouwplan aan de Noordhollandstraat en Beeckenstein te Amsterdam voorziet in de bouw van maximaal 8 woningen. Aan artikel 2.2.1c onder b wordt dus aan voldaan. In dit kader wordt tevens verwezen naar paragraaf 4.1 waarin nog nader wordt ingegaan op het thema geluid.

2.1.2.2 Bouwhoogte

Artikel 2.2.2 bepaalt over de maximale bouwhoogte het volgende:

Op de locaties die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij dit besluit zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden (zie figuur 2.2). Voor de zone waar het projectgebied in valt, geldt een maximale bouwhoogte van 20 tot 40 meter + NAP.

Het onderhavig bouwplan aan de Noordhollandstraat en Beeckenstein te Amsterdam krijgt een hoogte van maximaal 12,21 meter. Aan voornoemde bepaling wordt dus voldaan.



Bijlage 4 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol
Maatgevende kaart toetshoogtes

Toetshoogtes t.o.v. NAP:

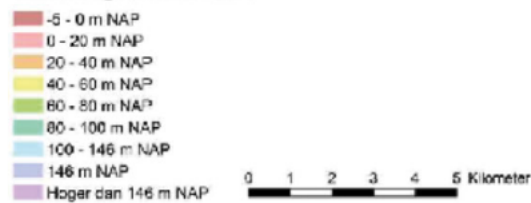


Fig. 2.2 Maatgevende kaart toetshoogtes van Lib (bijlage 4)

2.2 Overig ruimtelijk beleid

Omdat hier sprake is van een woningbouwplan dat past binnen het ter plaatse geldende planologische regime, is verdere toetsing aan het provinciale, regionale en lokale ruimtelijke beleid niet meer aan de orde (zie nader paragraaf 1.3 en 1.4 van deze ruimtelijke onderbouwing).

3 STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE

Het nieuwe voorliggende plan wijkt af van de vigerende bestemmingsregeling voor deze gronden. De afwijking heeft echter betrekking op het Luchthavenindelingsbesluit (zie hoofdstuk 2). Stedenbouwkundig past het bouwplan echter binnen het van toepassing zijnde planologische regime (het Omgevingsplan Gemeente Amsterdam, specifiek het bestemmingsplan *Buitenveldert 2013*).

De stedenbouwkundige en kwalitatief-ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bouwplan kan daarmee als een gegeven worden beschouwd en behoeft dus niet nader te worden onderbouwd. Niettemin worden hieronder wel tekeningen opgenomen van het plan, zodat ook een beeld ontstaat van de nieuwe ontwikkeling.

3.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie is er sprake van een gebouw met 3 bouwlagen, een laag die wordt gebruikt ten behoeve van kantoor, een laag die wordt gebruikt ten behoeve van wonen en er is nog een souterrain waarin een sportschool gevestigd is. Na de toevoeging van de nieuwe laag woningen zal het gebouw dus bestaan uit 4 bouwlagen.



Fig. 3.1 Gevel bestaand zijde Noordhollandstraat



Fig. 3.2 Gevel bestaand zijde Beeckenstein



Fig. 3.3 Zijgevels bestaand

3.2 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt er een bouwlaag toegevoegd ten behoeve van 8 appartementen. De maximale bouwhoogte bedraagt 12,21 meter. Deze bouwhoogte wordt veroorzaakt door de liftschacht. Het overige gedeelte van de bebouwing wordt maximaal 9,9 meter.

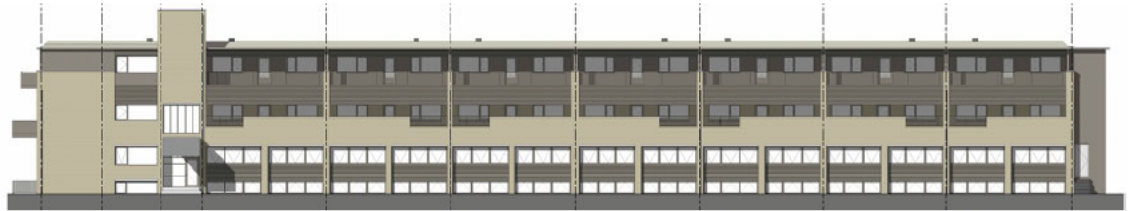


Fig. 3.4 Gevel nieuw, zijde Noordhollandstraat

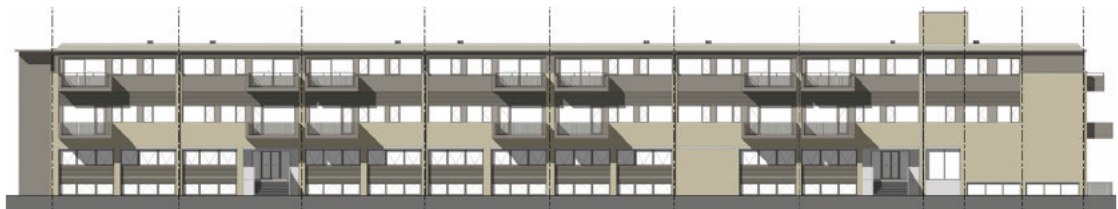


Fig. 3.5 Gevel nieuw, zijde Beeckenstein



Fig. 3.6 Zijgevels nieuw

4. Parkeren

Bij het de goede ruimtelijke ordening hoort ook het goed omgaan met parkeren. Er dienen voldoende parkeerplaatsen voor de functies van de beoogde ontwikkeling aanwezig te zijn. Het is van belang dat er geen onevenredige toename van parkeerdruk ontstaat.

4.1 Autoparkeren

Nota parkeren Auto 2017

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gmb, 2017, 229877). In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Op de locaties waar geen minimumparkeernorm geldt en de ontwikkelaar ervoor kiest om geen autoparkeervoorzieningen te realiseren, geldt wel dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota zijn:

1. Er geldt geen minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen.
2. De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m² geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m² geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m² geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
3. Er geldt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
4. Er geldt alleen een maximumparkeernorm voor kantoren en geen minimumnorm.
5. Voor voorzieningen wordt maatwerk geleverd.
6. Bij nieuwbouw wordt geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd.

Planspecifiek

Het nieuwbouwplan ligt in de B-zone. Voor woningen in de B-zone zijn de parkeernormen als volgt:

- Voor sociale huurwoningen kan de norm variëren van 0,2 tot 0,4 parkeerplaatsen per woning.

- Voor middeldure huur- en koopwoningen ligt de norm vaak tussen de 0,3 en 0,6 parkeerplaatsen per woning.
- Voor dure koopwoningen kan de norm variëren tussen 0,6 en 1,0 parkeerplaatsen per woning, afhankelijk van de nabijheid van openbaar vervoer.

De nieuwe woningen die met dit plan mogelijk worden gemaakt kunnen worden ingeschaald op dure koopwoningen. Indien wordt uitgegaan van de gemiddelde norm 0,8, dan is de toename van de parkeerdruk 6 parkeerplaatsen (8 woningen x 0,8 pp = 6,4). De gemiddelde norm kan hier worden aangehouden omdat hier sprake is van een goed openbaar vervoersnetwerk (de projectlocatie ligt op 250 meter lopen van de tramhalte 'v. Boshuizenstraat'.

Het plan kan niet voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat betekent dat parkeren in het openbaar gebied moet worden opgelost. De vraag is of er in het openbaar gebied voldoende parkeergelegenheid is. Hiervoor is de parkeerdruk-monitor van de gemeente Amsterdam geraadpleegd. Het blijkt zo te zijn dat de parkeerdruk 'Doordeweeks middag' het hoogst is. Uit onderstaand overzicht blijkt dat ook op dat tijdstip er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn aan de Noordhollandstraat en aan de Beeckenstein, en dat geldt ook aan de omliggende straten.

Om die reden wordt ervan uitgegaan dat de verhoging van de parkeerdruk van 6 parkeerplaatsen in het openbaar gebied kan worden opgelost.

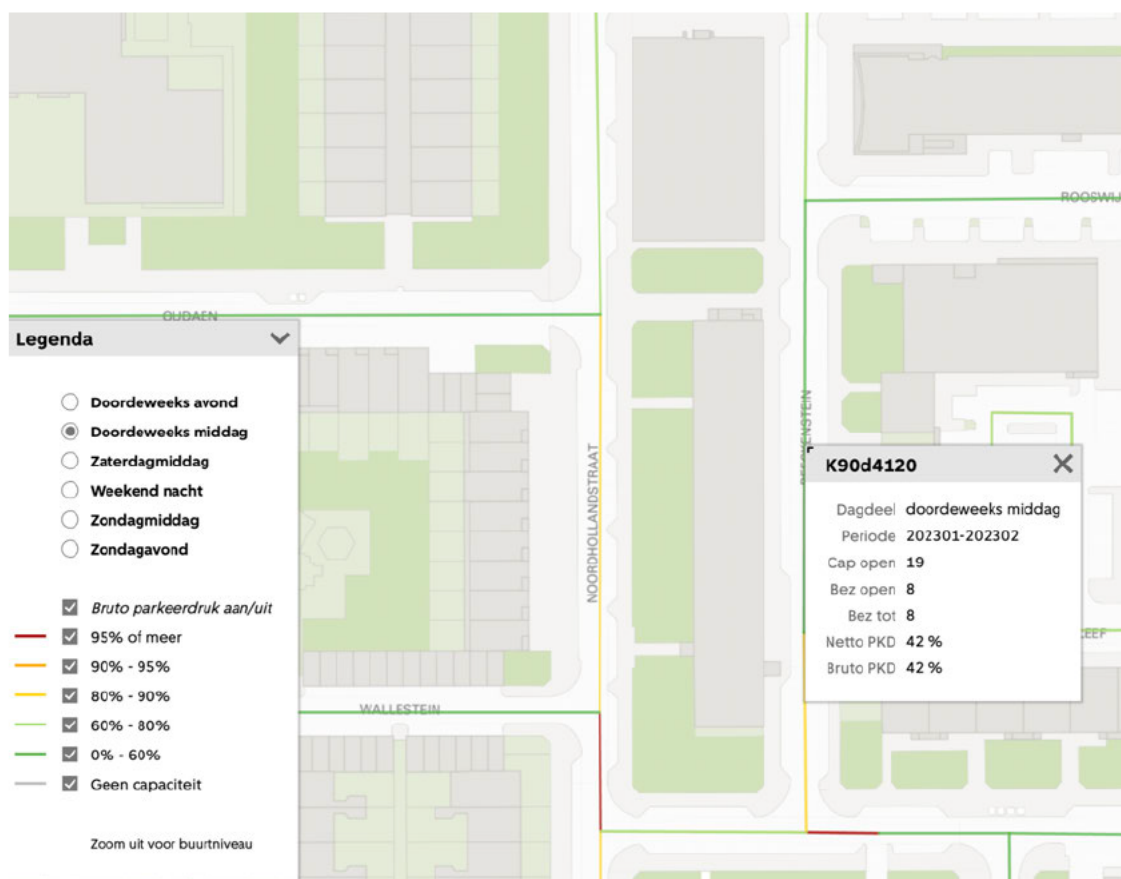


Fig. 4.1 Parkeerdruk-monitor

4.2 Fietsparkeren

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018. Met de Nota Parkeernormen fiets en Scooter wordt voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er eisen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Initiatiefnemers bij nieuwbouw en herontwikkeling moeten in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie en per zone. Deze normen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter bevat bindende beleidsregels voor fietsers bij niet-woonfuncties. Daarnaast bevat de nota richtlijnen voor het parkeren van scooters bij woningen en niet-woonfuncties, voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor fiets en scooter. De richtlijnen zijn niet bindend.

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden twee verschillende beoordelingssituaties onderscheiden:

1. Nieuwbouw: als een gebouw wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.

2. Herontwikkeling (c.q. transformatie/bestemmingswijziging): het bestaande gebouw krijgt een andere functie.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter kent drie zones die verschillen in intensiteit van het fietsgebruik. De indeling is als volgt:

1. Zone 1 (hoog fietsgebruik):
2. Zone 2 (gemiddeld fietsgebruik):
3. Zone 3 (laag fietsgebruik):

Planspecifiek

Het betreft hier een project dat geschaard kan worden onder de categorie 'Bestaande bouw en transformatieprojecten'. De Nota parkeernormen Fiets en Scooter zegt hierover dat goede fietsparkeervoorzieningen ook in deze projecten van belang zijn, 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 wat betreft de locatie aan de Noordhollandstraat – Beeckenstein kan gesteld worden dat er voldoende parkeergelegenheid voorhanden is voor fietsers. Die parkeergelegenheid is er in het openbaar gebied op meerdere plekken rondom het gebouw (zie figuur 4.2 en 4.3, foto's van de bestaande situatie). Gelet op de beschikbare plaatsen wordt ervan uitgegaan dat hier nog voldoende parkeergelegenheid is om de toename van fietsen en scooters ten gevolge van dit bouwplan op te kunnen vangen.



Fig. 4.2 Fietsparkeerplaatsen rondom het bestaande gebouw aan de Noordhollandstraat



Fig. 4.3 Fietsparkeerplaatsen rondom het bestaande gebouw aan de Noordhollandstraat (rode pijl voor fietsen, blauwe pijl voor scooters)

5. OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN

Dit hoofdstuk bevat een verantwoording van de milieu(hygiënische) aspecten die voor het bouwplan aan de Noordhollandstraat en Beeckenstein te Amsterdam relevant kunnen zijn. Daarbij wordt ook ingegaan op de milieutechnische consequenties die verwezenlijking van het project zowel binnen het projectgebied als daarbuiten kan hebben.

5.1 Geluid

Om te beoordelen of het bouwplan voldoet aan de Wet geluidhinder, dan wel ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefklimaat heerst, is door M+P Raadgevende ingenieurs BV een geluidsonderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek BP, Noordhollandstraat 59-61 & Beeckenstein 6-20 te Amsterdam, d.d. 4 september 2024, zie bijlage I).

Uit dit onderzoek blijkt dat vanwege wegverkeer en tram er geen overschrijdingen zijn van de standaardwaarde opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Verder is het geluid vanwege luchtvaart bepaald op 52 dB Lden. Uit onderzoek naar de geluidswering van de gevel blijkt aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de eisen voor het binnenniveau volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving te voldoen. Bij het dak en het ventilatierooster zullen die maatregelen nodig zijn (zie paragraaf 7.3 van het onderzoek).

Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder en het oogpunt van goede ruimtelijke ordening vormt het aspect 'geluid' geen belemmering voor het verwezenlijken van het bouwplan.

5.2 Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In deze wet zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- *een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit;*
- *ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven;*
- *een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht;*
- *een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit);*

- *een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.*

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Het plan heeft betrekking op de realisatie van 8 woningen. Daarmee valt het project onder de categorie 'niet in betekenende mate'. Het plan is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek behoeft om die reden niet te worden uitgevoerd.

Voorts is er ter hoogte van het plan geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een geldende luchtkwaliteitseis.

Conclusie

Er bestaan voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit, dan ook geen belemmeringen.

5.3 Natuur

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van de in het projectgebied mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden. Het plan dient aan de Wet Natuurbescherming getoetst te worden. De Wet Natuurbescherming regelt de bescherming van gebieden en van diersoorten en plantensoorten. Deze natuurwetgeving kan mogelijk beperkingen opleggen aan de voorgenomen sloop- en nieuwbouwactiviteiten.

De Wet natuurbescherming heeft als doel de volgende gebieden te beschermen:

- Het Natuurnetwerk Nederland;
- Bijzondere provinciale natuurgebied;
- Bijzondere provinciale landschappen;
- Nationale parken;
- Bijzondere nationale natuurgebieden;
- Natura 2000-gebieden.

Voorts gelden er ingevolge de Wet Natuurbescherming algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van

beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor activiteiten die een bedreiging kunnen vormen voor deze beschermde soorten, moet ontheffing worden gevraagd. Vooral wanneer er soorten voorkomen uit de zogenaamde 'strengere' categorie (Bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en de bedreigde soorten van de diverse Rode Lijsten), kan dit een belemmering vormen voor het plan. Dit is het geval wanneer een plan significant nadelige effecten kan hebben voor deze soorten.

Planspecifiek

In dit geval is er geen sprake van sloop, behalve eventueel de dakrand van de trapopbouw. Dat is echter enkel een aluminium afdekrandje, net als bij de overige dakranden. Voorts worden de bestaande houten geveldelen vervangen voor aluminium.

Gelet op deze beperkte sloopwerkzaamheden kan er redelijkerwijs van worden uitgegaan dat er geen sprake zal zijn van de aantasting van beschermde soorten.

Voor het beoogde plan heeft Langelaar Milieuadvies een stikstofbeoordeling uitgevoerd (*Memo onderzoek stikstofdepositie extra woonlaag Noordhollandstraat 59-61 - Beeckenstein 6-20 Amsterdam, d.d. 9 september 2024, bijlage II*). Langelaar Milieuadvies komt tot de volgende bevindingen:

- *Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen in de aanlegfase als verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden.*
- *Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.*
- *Voor het project geldt geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstofdepositie.*

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek van Langelaar Milieuadvies blijkt dat het bouwplan geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden.

5.4 Externe veiligheid

Voor wat betreft het onderwerp externe veiligheid geldt dat dit reeds is beoordeeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013' (de 8 woningen passen immers binnen het geldende planologische regime), behalve voor wat betreft de risico's met betrekking tot Schiphol. Op dat aspect (externe veiligheid in relatie tot Schiphol en de daarbij behorende beperkingenzones) is dit plan juist strijdig met het planologische regime. Op dit onderwerp is reeds ingegaan in paragraaf 2.1.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. Daaruit blijkt dat er geen belemmering ligt.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering.

5.5 Water

Voor wat betreft het onderwerp 'water' geldt dat dit reeds is beoordeeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013'. Het bouwplan is stedenbouwkundig en het oogpunt van goede ruimtelijke ordening immers passend binnen het planologische regime (behalve voor wat betreft de toetsing aan het Luchthavenindelingsbesluit).

Conclusie

Water vormt geen belemmering.

5.6 Bodem

Omdat de grond niet geroerd wordt met dit bouwplan is een bodemonderzoek hier niet nodig.

Conclusie

Bodem vormt geen belemmering.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Voor wat betreft het onderwerp 'bedrijven en milieuzonering' geldt dat dit reeds is beoordeeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013'. Het bouwplan is stedenbouwkundig en het oogpunt van goede ruimtelijke ordening immers passend binnen het planologische regime (behalve voor wat betreft de toetsing aan het Luchthavenindelingsbesluit).

Conclusie

Milieuzonering vormt geen belemmering.

5.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.8.1 Inleiding

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, moet daarom een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen

kunnen worden uitgesloten. Deze zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie hoofdcriteria centraal:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

5.8.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een milieueffectrapportage is niet aan de orde voor het project aan het Prins Hendrikplein. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is niet benodigd om tot deze conclusie te komen. Bij de realisatie van woningen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling slechts noodzakelijk als het plan een 'stedelijk ontwikkelingsproject' vertegenwoordigt als bedoeld in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Op 15 januari 2020 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake het uitwerkingsplan "Ravelijnstraat" in de gemeente Maastricht (ECLI:NL:RVS:2020:100). Uit deze uitspraak blijkt dat de bouw van 12 vrijstaande woningen door de Raad van State niet worden gezien als stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in kolom 1 van categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r..

Het voorliggend plan ziet op het realiseren van 8 woningen. Deze woningen worden echter gerealiseerd op een bestaand woongebouw. De milieueffecten zijn daarom zeer beperkt. Voor zover er wel gevolgen zijn, zijn deze hierboven behandeld. Daaruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn.

5.8.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten en dat er geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

6. CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de eventueel in of direct nabij het projectgebied aanwezige cultuurhistorische - en/of archeologische waarden en de eventuele consequenties daarvan voor de verwezenlijking van het bouwplan.

Planspecifiek

Voor wat betreft het onderwerp cultuurhistorie en archeologie geldt dat dit reeds is beoordeeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitenveldert 2013'. Het bouwplan is stedenbouwkundig en het oogpunt van goede ruimtelijke ordening immers passend binnen het planologische regime (behalve voor wat betreft de toetsing aan het Luchthavenindelingsbesluit).

Voorts kan hier worden opgemerkt dat, omdat er gebouwd wordt bovenop een bestaand gebouw, er geen wijzigingen plaats vinden in de grond. Eventueel aanwezige archeologische waarden zullen dan ook niet worden aangetast.

Conclusie

Gelet op het voorgaande vormt archeologie geen belemmering voor de realisatie van dit bouwplan.

7 UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk beschrijft de haalbaarheid van dit project. Het plan waarvoor de planologische procedure wordt doorlopen, moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar te zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de te doorlopen procedures weergegeven.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk besluit moet op grond van het Bro onderzocht, respectievelijk aannemelijk worden gemaakt. Dat betekent enerzijds dat aannemelijk moet worden gemaakt dat de door de gemeente te maken kosten moeten zijn gedekt, dan wel op de bij de uitvoering van het project betrokken partijen moeten kunnen worden verhaald. Anderzijds moet worden onderzocht of:

- 1) de kosten van overige partijen van een deugdelijke dekking zijn voorzien en;
- 2) het project naar objectieve maatstaven, ook geabstraheerd van de concreet betrokken partijen, vanuit financieel-economisch perspectief tot uitvoering zou kunnen komen.

De herontwikkeling van de ontwikkellocatie en de daarmee samenhangende kosten, inclusief planvoorbereiding geschieden voor rekening en risico van de initiatiefnemer.

Om eventuele gemeentelijke kosten te voorkomen die een gevolg zijn van de voorgestane ontwikkeling, is een planschadeovereenkomst gesloten met de initiatiefnemer. Hiermee is vastgelegd dat de realisatie van de ontwikkeling voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen oplevert. In de betreffende overeenkomst is ook een regeling opgenomen inzake het verhaal van een eventuele tegemoetkoming in planschade. Verder zullen de overige gemeentelijke kosten worden verhaald via de gemeentelijke legesverordening. Voor de gemeente Amsterdam verloopt het plan dus budgettair neutraal. Het kostenverhaal is met het bovenstaande anderszins verzekerd in de zin van artikel 6.12 tweede lid van de Wro wat ook betekent dat kan worden besloten géén exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het opstellen van ruimtelijke besluiten dient zorgvuldig te gebeuren. In dat kader blijft het van belang dat diverse instanties, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van dergelijke besluiten worden betrokken zodat in een vroeg stadium knelpunten, belangen en verbeterpunten kunnen worden gesignaleerd. De verplichting hiertoe vloeit voort uit de artikelen 3.1.1 en 3.1.6 sub e. van het Bro in samenhang met het in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gecodificeerde zorgvuldigheidsbeginsel.

Door de verplichte toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in Afd. 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt eenieder de gelegenheid

gegeven om betrokken te zijn bij de voorbereiding van de te verlenen omgevingsvergunning. De ontwerp-omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken heeft na publicatie in de gemeenterubriek en de Staatscourant voor een periode van zes weken, ingaande op(datum), ter inzage gelegen. Direct omwonenden zijn in de gelegenheid gesteld om gedurende deze periode zienswijzen in te dienen.

Omdat het bouwplan slechts voor wat betreft het Luchthavenindelingsbesluit afwijkt van het planologische regime, is er slechts ruimte voor een nadere afweging voor wat betreft de daarop betrekking hebbende aspecten. Eventueel ingediende inspraakreacties en / of zienswijzen kunnen dan ook enkel op die aspecten betrekking hebben (althans behoeven enkel op die aspecten beoordeeld te worden).

Gelet op al het vorenstaande is het voorliggende plan voor de extra woningen op de bestaande woongebouwen aan de Noordhollandstraat en Beeckenstein te Amsterdam vanuit maatschappelijk oogpunt in algemene zin aanvaardbaar en daarmee uitvoerbaar te achten.

OVERZICHT BIJLAGEN:

- I. *Akoestisch onderzoek BP, Noordhollandstraat 59-61 & Beeckenstein 6-20 te Amsterdam, M+P Raadgevende ingenieurs BV, d.d. 4 september 2024*
- II. *Memo onderzoek stikstofdepositie extra woonlaag Noordhollandstraat 59-61 - Beeckenstein 6-20 Amsterdam, Langelaar Milieuadvies, d.d. 9 september 2024*