

Ruimtelijke onderbouwing

Project 'De Kwartiermaker'

(Transformatorweg 37 te Amsterdam West)

Status: indiening
Datum: 22 december 2023
(aangepast 8 mei 2025)

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging van het project.....	2
2.	Beschrijving project	3
2.1.	Bestaande situatie projectlocatie	3
2.2.	Haven-Stad.....	4
2.3.	Investeringsnota Sloterdijk I Zuid	4
2.3.1.	Ambities	5
2.3.2.	Sturingsstrategie	7
2.3.3.	Basisblokpaspoort Blok IV.....	7
2.3.4.	Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit	8
2.4.	Beschrijving nieuwe situatie	9
2.4.1.	Algemeen	9
2.4.2.	Nieuwbouw.....	9
2.4.3.	Groen en binnentuin.....	10
2.4.4.	Woningprogramma.....	12
2.4.5.	Niet-woonfuncties	13
2.4.6.	Parkeren.....	14
2.4.7.	Stedenbouwkundige inpassing	16
2.4.8.	Toetsing aan de prestatie-eisen uit het Investeringsbesluit.....	17
2.4.9.	Toetsing aan het basisblokpaspoort	23
2.4.10.	Toetsing aan het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit.....	24
3.	Toets aan het bestemmingsplan.....	25
3.1.	Bestemmingsplan 'Sloterdijk I'	25
3.2.	Conclusie afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.....	26
3.3.	Procedure.....	26
3.4.	Vergunningaanvraag.....	26
4.	Beleidskader	28
4.1.	Rijksbeleid.....	28
4.1.1.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	28
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	29

4.1.3.	Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA).....	29
4.2.	Provinciaal beleid.....	30
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050 (NH2050).....	30
4.2.2.	Omgevingsverordening NH2020.....	31
4.2.3.	Woonagenda 2020-2025	32
4.2.4.	Woonakkoord 2021-2025	34
4.3.	Regionaal beleid.....	35
4.3.1.	Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)	35
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025.....	35
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.....	36
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	37
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen.....	37
4.4.2.	Hoogbouw in Amsterdam.....	39
4.4.3.	Koers 2025	41
4.4.4.	Amsterdamse woonagenda 2025	41
4.4.5.	Nota Parkeernormen Auto	42
4.4.6.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	44
4.4.7.	Kantorenplan 2019 – 2026.....	47
4.4.8.	Monitor kantorenmarkt Amsterdam, De post-corona kantorenmarkt.....	47
4.4.9.	Horecabeleid stadsdeel West	47
4.4.10.	Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050	48
4.4.11.	Agenda Duurzaamheid	49
4.4.12.	Hemelwaterverordening.....	51
4.5.	Conclusie beleidskader	52
5.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	53
5.1.	MER Haven-Stad	53
5.2.	Verkeer.....	61
5.2.1.	Algemeen	61
5.2.2.	Ontsluiting van de locatie	61
5.2.3.	Verkeerintensiteiten	62
5.2.4.	Inzet op beperking automobilititeit nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen	63
5.3.	Geluid.....	65
5.3.1.	Beleid en regelgeving.....	65
5.3.2.	Akoestisch onderzoek.....	66

5.3.3.	Conclusie	67
5.4.	Milieuzonering	68
5.4.1.	Algemeen	68
5.4.2.	Toets	68
5.4.3.	Conclusie	73
5.5.	Geur en stof	73
5.6.	Lichthinder	74
5.7.	Ecologie	75
5.7.1.	Wet- en regelgeving	75
5.7.2.	Toets	76
5.8.	Luchtkwaliteit	77
5.8.1.	Luchtkwaliteitseisen	77
5.8.2.	Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam	77
5.8.3.	Onderzoek in het kader van MER Haven-Stad	78
5.8.4.	Saldobenadering	78
5.8.5.	Conclusie	78
5.9.	Externe veiligheid	78
5.9.1.	Algemeen	78
5.9.2.	Toets	79
5.10.	Bodem	82
5.10.1.	Algemeen	82
5.10.2.	Beleid en regelgeving	82
5.10.3.	Toets	83
5.10.4.	Conclusie	85
5.11.	Waterhuishouding	85
5.11.1.	Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)	85
5.11.2.	Watertoets	86
5.11.3.	Conclusie	86
5.12.	Cultuurhistorie en archeologie	87
5.12.1.	Algemeen	87
5.12.2.	Beleid en regelgeving	87
5.12.3.	Toets	88
5.12.4.	Conclusie	89
5.13.	Windhinder	89

5.14.	Bezonnning	90
5.14.1.	Bezonnning in bestaande omgeving	90
5.14.2.	Bezonnning in toekomstige omgeving.....	91
5.15.	Luchthavenindelingbesluit.....	92
5.15.1.	Bouwhoogtes	92
5.15.2.	Vogelaantrekkende functies	93
5.15.3.	Conclusie.....	93
5.16.	Trillingen	93
5.17.	Behoeftte	94
5.17.1.	Wonen.....	94
5.17.2.	Werken.....	94
5.17.3.	Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied.....	95
6.	Uitvoerbaarheid	96
6.1.	Financieel	96
6.2.	Maatschappelijk.....	96
7.	Conclusie.....	97
7.1.	Ontwikkeling van Haven-Stad en Sloterdijk I.....	97
7.2.	Toets aan bestemmingsplan	97
7.3.	Toets aan beleid.....	97
7.4.	Geluid en milieuhinder	98
7.5.	Overige omgevingsaspecten en uitvoerbaarheid	98
7.6.	Conclusie.....	98

Bijlagen:

1. Definitief Ontwerp Binnentuin (OKRA, 5 november 2024)
2. Quick scan ecologie (Els&Linde, 7 juni 2021)
3. Afdoend onderzoek (Els&Linde, 7 december 2021)
4. Bezonningsonderzoek (DGMR, 6 december 2023)
5. Bezonningsstudie (Van Riezen & Partners, 24 september 2024)
6. Quickscan trillingen (DGMR, 30 augustus 2023)
7. Windhinderonderzoek (DGMR, 11 september 2023)
8. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder (Van Kooten Akoestisch Advies b.v., 11 december 2023)
9. Notitie 'Kwartiermaker Kavel 4 noord, Sloterdijk - Definitief Ontwerp' (DGMR, 11 november 2024)
10. Kwartiermaker - Maatregelen Geluidbeleid (DGMR, 20 februari 2025)
11. Industrielawaai Gebiedsontwikkeling (n4o B.V., 8 mei 2025)

12. Onderzoek milieuaspecten (n4o B.V., 23 september 2024)
13. Onderzoek externe veiligheid (DGMR, 12 september 2024)
14. Externe veiligheid in reactie OD (email van 13 april 2025 van DGMR)
15. Bodemonderzoek (Crux, 7 december 2023)
16. Stikstofdepositie (DGMR, 19 december 2023)
17. Advies bouwwerken LIB Kwartiermaker (ILT, 13 juni 2024)
18. Mobiliteitsonderzoek Transformatorweg 37 (Goudappel, 26 september 2024)
19. Verkeersanalyse De Kwartiermaker (Movares, 31 oktober 2024)
20. Verkeersanalyse De Kwartiermaker – bijlage 2 (Movares, 15 oktober 2024)
21. Verkeersanalyse De Kwartiermaker – bijlage 3 (Movares, 15 oktober 2024)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het Amsterdamse bedrijventerrein Sloterdijk I zal de komende jaren gefaseerd worden getransformeerd van havengebied naar woon-werkwijk (Haven Stad). Haven-Stad vormt een ambitieus programma van de gemeente Amsterdam voor de geleidelijke ontwikkeling van gemengd stedelijk gebied in het westen van de stad, binnen de Ring A10 ten zuiden en noorden van het IJ. De ambitie voor Haven-Stad is om binnen dit gebied 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen aan de stad toe te voegen. De visie op het transformatieproces is verder uitgewerkt in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Onderdeel van deze grootschalige transformatie naar een gemengde en groene woon-werkwijk is de ontwikkeling van blok IV in Sloterdijk I Zuid.

Blok IV is gelegen tussen de Transformatorweg, de Schakelstraat, de Isolatorweg en de Condensatorweg. Er is plek voor ruim 700 nieuwbouwwoningen in verschillende prijsklassen en oppervlaktes met diverse voorzieningen en bedrijfsruimten in de onderste lagen van de gebouwen.

Eerst wordt door initiatiefnemer Aquarius Ontwikkeling B.V. het noordelijk deel van Blok IV ontwikkeld. Dit deelproject heeft de naam 'De Kwartiermaker' gekregen, omdat het het eerste project binnen Blok IV is en het binnen Sloterdijk I Zuid het eerste woningbouwplan. Het is bovendien één van de eerste projecten dat de transformatie van dit gebied inzet, alleen het Mediacollege ging daar in voor. Het milieueffectrapport (MER) voor Haven-Stad werd procedureel aan die ontwikkeling gekoppeld.

Het project omvat de sloop-nieuwbouw van het bestaande bedrijfsp perceel en de bouw van een nieuw appartementengebouw met maximaal 241 woningen en circa 4.560 m² aan commerciële functies.

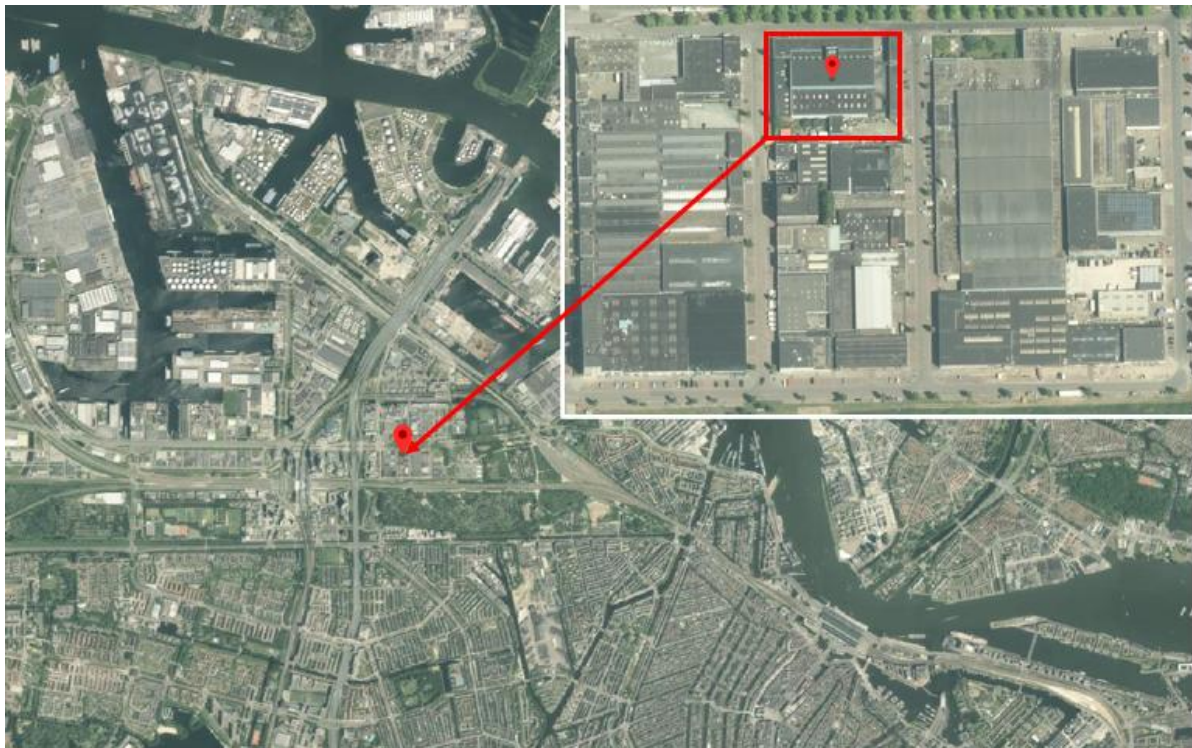
Dit project past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan 'Sloterdijk I'. Voor vergunningverlening moet worden uitgegaan van een procedure op grond van 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo: de uitgebreide afwijkingsprocedure. Hiervoor is een 'goede ruimtelijke onderbouwing' noodzakelijk.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van de afwijkingen van het bestemmingsplan.

1.2. Ligging van het project

Het projectgebied is onderdeel van het bedrijventerrein Sloterdijk I. Dit bedrijventerrein is onderverdeeld in twee deelgebieden: Sloterdijk 1-Noord en Sloterdijk 1-Zuid. De grens tussen noord en zuid wordt gevormd door de Transformatorweg.

De projectlocatie is gelegen aan Transformatorweg 37 / Isolatorweg 23 en wordt begrensd door de Transformatorweg (noord), de Schakelstraat (west), de Isolatorweg (oost) en de Condensatorweg (zuid). Het projectgebied betreft het noordelijke deel dit terrein.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectgebied (rood omlijnd) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

2. Beschrijving project

2.1. Bestaande situatie projectlocatie

Het perceel aan de Transformatorweg 37 / Isolatorweg 23 in Amsterdam is eigendom van een projectontwikkelaar en wordt momenteel gebruikt door BOB Autowas. Het bedrijfsgebouw dat op de locatie aanwezig is, huisvest een wasstraat met transportband, een interieurband, een overdekt stofzuigplein en een 'autospa'. De bouwhoogte varieert van 3 tot 7 meter. De lager gelegen delen van het gebouw zijn gesitueerd aan de straatzijde en de kavelgrens aan de zuidkant van het terrein. De hogere delen bevinden zich in het midden. Hier bevindt zich onder meer de wasstraat met alle benodigde apparatuur. Het terrein is voor ongeveer 75% bebouwd.



Afbeelding: BOB autowas

De projectontwikkelaar wil het perceel te ontwikkelen tot een hoogwaardig multifunctioneel complex waar wonen, werken en ontmoeten centraal staat.

2.2. Haven-Stad

Amsterdam staat voor een enorme opgave. Het kan nog 15 of 25 jaar duren, maar er komt een moment dat Amsterdam meer dan 1.000.000 inwoners telt. Er zal dus gebouwd moeten worden. Een van de plekken die hiervoor geschikt is, ligt binnen de Ring A10 met het centrum op 10 minuten fietsen. Het betreft het huidige industriegebied tussen Sloterdijk, het Westerpark en in Amsterdam Noord het Cornelis Douwesterrein en de Noorder IJ-plas. Hier is ruimte om volwaardige woon-werkwijken te bouwen tot wel 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Hier tekenen zich de contouren af van een stad binnen de stad: Haven-Stad.

Haven-Stad wordt een complete stad met alles in de buurt: scholen, sport, winkels, zorg en groen. Het wordt grotendeels autoluw, met weinig parkeerplaatsen op straat. Slechts 1 op de 5 huishoudens krijgt een parkeerplaats. Wel komen er veel fiets- en voetpaden en openbaar vervoer, waaronder een metro van station Sloterdijk door het gebied naar Amsterdam Centraal.

Het projectgebied is onderdeel van bedrijventerrein Sloterdijk I. Het ligt rond de Transformatorweg en binnen de ring van Amsterdam. Op de grens van Sloterdijk I en het Westelijk Havengebied ligt metrostation Isolatorweg, het eindstation van lijn 50. De metrolijn vormt de bovengrens van het gebied. De spoorlijn van Amsterdam CS naar Sloterdijk vormt de ondergrens. De Transformatorweg verdeelt Sloterdijk I in een noordelijk en een zuidelijk deel.

Het Amsterdamse bedrijventerrein Sloterdijk I verandert de komende jaren stap voor stap in een dynamische en duurzame wijk met bedrijven, woningen, horeca en voorzieningen om te ontspannen. Het is één van de eerste gebieden die worden ontwikkeld in het kader van Haven-Stad.

2.3. Investeringsnota Sloterdijk I Zuid

Met Sloterdijk I Zuid wordt een nieuwe woonwerkwijk aan de stad toegevoegd. Sloterdijk I Zuid maakt deel uit van Sloterdijk I, dat ten westen grenst aan de ring A10, ten zuiden aan het treinspoor Amsterdam-Haarlem, ten oosten aan de Spaarndammerbuurt en ten noorden aan de Alfadriehoek en de Coen- en Vlohaven. Dwars door het gebied loopt de Transformatorweg, die Sloterdijk I verdeelt in een noordelijk en een zuidelijk deel.

De investeringsnota Sloterdijk I Zuid gaat specifiek over het zuidelijk deel en is een uitwerking van de strategienota Sloterdijk I, in 2016 vastgesteld door het College van B&W. De strategienota bevat drie kernambities waaraan Sloterdijk I moet voldoen. Sloterdijk I zal:

- de komende jaren transformeren van bedrijventerrein naar een woonwerkgebied met een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu;
- beter aansluiten op de omgeving;
- geleidelijk en gefaseerd ontwikkelen met woningbouw wat betreft het zuidelijk deel.

Vanwege een afgesloten convenant met bedrijven in het Westelijk Havengebied kan in het noordelijk deel tot 2029 geen woningbouw plaatsvinden. Wel treedt een geleidelijke 'verkleuring' op met functies, die het wonen in de toekomst niet in de weg staan. Voor het zuidelijke deel, waarbinnen de projectlocatie is gelegen, geldt is deze beperking niet van toepassing.

2.3.1. Ambities

De volgende ambities worden nagestreefd bij de transformatie van het bedrijventerrein:

1. *Ongedeelde stad*

Sloterdijk I Zuid wordt een wijk voor iedereen, voor een duurzaam gemengde, ongedeelde samenleving. Er komt een verscheidenheid in woningtypes en groottes, waarbij wordt gebouwd voor de verschillende doelgroepen (starters, gezinnen, senioren). Gefaseerd worden er minstens 4.500 woningen gebouwd in verschillende financieringscategorieën (40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% dure koopwoningen). In elk marktsegment (sociaal, middelduur en duur) is 10% van de woningen geschikt voor senioren, conform de richtlijn 'Aanpasbaar bouwen'. Betaalbaarheid en doorstroming vanuit omliggende wijken zijn belangrijke uitgangspunten. Wooncomplexen zijn flexibel van indeling, zodat ze met relatief eenvoudige ingrepen kunnen worden aangepast aan de toekomstig veranderende woningbehoefte.

2. *Woonwerk stad*

Naast het wonen biedt de wijk ruimte voor werken. Er is een pakket aan voorzieningen dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Gebouwen kunnen in de toekomst worden aangepast aan een ander gebruik. De wijk is levensloopbestendig.

Ruim 20% van het programma voorziet in niet-woonfuncties, bestaande uit maatschappelijke en commerciële voorzieningen en bedrijfsruimtes. Zo krijgt Sloterdijk I Zuid circa 61.000 m² bedrijfsruimtes, waarvan circa 25% 'betaalbaar' (€ ± 85/m², prijspeil 2019). De realisatie van bedrijfsruimtes is gericht op het toevoegen van arbeidsplaatsen die mengbaar zijn met een intensief woonmilieu. Daarbij wordt nog eens circa 18.000 m² kleinschalige kantoorruimte toegevoegd. Voorts bestaat het programma uit circa 6.500 m² commerciële voorzieningen, met onder andere één tot twee supermarkten, dagelijkse voorzieningen (bijvoorbeeld een bakker), diensten (bijvoorbeeld een kapper of stomerij) en horeca. Tot slot circa 16.000 m² maatschappelijke voorzieningen, waaronder twee brede basisscholen (inclusief buitenschoolse opvang, voorschool, kinderdagverblijf en sportzaal), gecombineerde zorg/welzijnsvoorziening (inclusief jeugd), kunst en cultuur (bijvoorbeeld een bibliotheek), crisisopvang en een passantenpension.

3. *Intensieve stad*

De stad groeit binnen haar eigen grenzen door te verdichten en intensiever te bouwen – zo ook Sloterdijk I Zuid. De bebouwing gaat van middelhoog tot enkele torens, terwijl er in de groene, openbare ruimte een aangenaam verblijfsklimaat heerst. De wijk kent een goede menging van functies en ligt vlakbij andere aantrekkelijke wijken en het historische centrum van Amsterdam. Zo profiteert de wijk van de grootstedelijke voorzieningen, die met de groei van Haven-Stad in de toekomst zullen toenemen. Het te realiseren programma bestaat uit een mix van gebouwen met hoogtes van 30-45-60 meter, in totaal circa 485.000 m² bruto vloeroppervlakte. In de openbare ruimte krijgt leefbaarheid prioriteit. Om die reden worden fiets-, scooter- en autoparkeren en afvalopslag in pandig opgelost.

4. *Bereikbare stad*

Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen; gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd.

5. *Groene stad*

Sloterdijk I Zuid wordt een groene wijk. Groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden vormen de basis van woningen en bedrijfsruimtes. Deze zijn bereikbaar via groene, publieke ruimtes die aansluit bij de Hoofdgroenstructuur en bij het Westerpark.

6. *Duurzame stad*

Sloterdijk I Zuid wordt een duurzame wijk. Alle elementen van de wijk zijn aanpasbaar op snelle veranderingen op het gebied van energie, afval, water, mobiliteit en technologie. Dat maakt de wijk toekomstgericht. Er wordt gedacht aan flexibele en makkelijk aanpasbare toepassingen voor onder andere circulair bouwen, afvalinzameling, mobiliteit, waterbestendigheid, CO₂-reductie en energie ('van gas los').

7. *Gezonde stad*

Sloterdijk I Zuid is een wijk met veel aandacht voor gezondheid voor alle mensen die er wonen, werken en recreëren. Zorg- en welzijnsvoorzieningen zijn veilig bereikbaar en toegankelijk voor iedereen. De wijk is ingericht op bewegen en faciliteert hiermee in een gezonde levensstijl.

8. *Sociale stad*

De hoogwaardig ingerichte en goed onderhouden omgeving – bebouwd en onbebouwd – draagt bij aan een prettige en aangename woonomgeving. Gemeente, eigenaren, gebruikers en bewoners werken samen aan een sociaal netwerk. De gemeente maakt programmering in de openbare ruimte mogelijk en faciliteert eventueel in het opzetten van een organisatievorm voor placemaking.

Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid is gekozen voor een strategie, waarbij de gemeente het initiatief neemt voor de transformatie van het gebied. De individuele eigenaren/erfpachters nemen het initiatief voor de feitelijke ontwikkeling van de bouwblokken. De gemeente stimuleert de eigenaren/ erfpachters binnen een blok om te gaan samenwerken. Met initiatiefnemers worden op blokniveau afspraken gemaakt over wat er wordt gebouwd en in welke kwaliteit, de vergoeding van de plankosten of over de erfpachtcanons bij bestemmingswijzigingen.

Aan de ambities zijn prestatie-eisen verbonden voor zowel de gemeente als de marktpartijen. In paragraaf 2.4.7 wordt het bouwplan getoetst aan de prestatie-eisen, voor zover deze planologisch van aard zijn.

2.3.2. Sturingsstrategie

Voor de transformatie van Sloterdijk I Zuid hanteert Amsterdam een nieuwe manier van werken: de gemeente neemt het initiatief tot de transformatie van het gebied. De markt en individuele eigenaren nemen het initiatief voor de feitelijke vastgoedontwikkeling. Om deze ontwikkeling te kunnen sturen, heeft de gemeente een aantal instrumenten tot haar beschikking. Om grip te houden op de ontwikkeling, hanteert de gemeente de volgende sturingsinstrumenten:

- Investeringsnota
- Basisblokpaspoorten
- Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit
- Dialoog en contractvorming
- Erfpacht (het bestaande contract)
- Anterieure overeenkomst/exploitatieplan
- Planologische procedures

2.3.3. Basisblokpaspoort Blok IV

Als het paspoort voor Blok IV is onderstaande opgenomen in de bijlagen bij de Investeringsnota.

Basis maten	Volume opbouw					
	Dichtheid - Floor Space Index / FSI					max. 3.71
	Hoogte basis bouwblok					max. 30 m
	Hoogte accenten					45m / max. 60 m
	Hoogte plint Transformatorweg					~ 8 - 12 m
	Hoogte plint overige zijden					min. 4.5 m
Basis programma	Woonprogramma, verdeling naar woningtypen*					
		studio	1 slaapkamer	2 slaapkamers	3 slaapkamers	Totalen
	Verdeling woningtypen	5%	35%	38%	22%	100%
	Aantal woningen	31	217	236	136	620
	m ² bvo per woningtype	35	58	86	129	
	Gehanteerde factor bvo/gbo	0.70	0.70	0.70	0.70	
	m ² gbo per woningtype	25	41	60	90	
	Vrije sector	0 %	0 %	11 %	9 %	20%
	Middensegment (huur/koop)	0 % / 0 %	10 % / 5 %	12 % / 5 %	8 % / 0 %	40%
	Sociaalsegment (huur)	5%	20%	10%	5%	40%
d programma	Aanvullend programma (bvo)					
	Bedrijfsruimtes					~ 7.235 m ²
	Kantoren					~ 2.209 m ²
	Commerciële voorzieningen - horeca					~ 250 m ²
	Maatschappelijke voorzieningen - gezinsopvang					~ 800 m ²
	Maatschappelijke voorzieningen - buurtkamer					~ 120 m ²
	Maatschappelijke voorzieningen - cultuur *					nader te bepalen m ²
	Overig totaal (bvo)					~ 10.614 m ²
	* Kleinschalige culturele buurtvoorziening					

2.3.4. Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit

In hoofdstuk V zijn de ontwerpprincipes voor het gebied vastgelegd. De voor de planologische procedure belangrijkste daarvan hebben betrekking op volumes, plinten en daken. De opbouw van de bouwvolumes in de blokken bestaat uit compacte bebouwing met een bouwhoogte die varieert van globaal 8 tot 20 meter hoog. Daarboven is sprake van incidentele, trapsgewijs oplopende hoogbouw van globaal 30, 45 en 60 meter hoog. Setbacks dienen in ieder geval op maximaal 20 meter hoogte te worden gerealiseerd en tussen de 30 en 60 meter dient minimaal een tweede setback gemaakt te worden.

Het architectonische en samenhangende vormthema in de plintzone is horizontaliteit. De specifieke en onderscheidende vormgeving van de plint is beeldbepalend voor de straatwand. Bergingen, parkeren, afvalopslag en technische ruimten zijn uit het zicht en integraal meeontworpen. Een blinde gevel is niet toegestaan. Fietsparkeren voor bewoners wordt uit het zicht inpandig opgelost en is goed en comfortabel bereikbaar vanaf de straat / het maaiveld. De voorkeur gaat uit naar een fietsenstalling (terugliggend) op maaiveld. Voor het autoparkeren dienen alle voorzieningen inpandig opgelost te worden. Voor het opstellen van voertuigen voor speedgates, hellingbanen en dergelijke voorzieningen is minimaal een inpandige horizontale rechtstand van 6 meter nodig. De toegang tot de werk- en woongebouwen is bij voorkeur centraal gepositioneerd, dubbelhoog en transparant. De entrees dragen bij aan de communityvorming door het koppelen van gemeenschappelijke services, toegang tot afvalopslag, bergingen en stallingsgarages en waar mogelijk bieden ze een doorkijk en toegang tot het binnenterrein en het daklandschap. Woningen op de begane grond hebben een eigen entree aan de straat om levendigheid op straat te bevorderen. Binnen de blokken krijgen de ensembles gemeenschappelijke binnenterreinen met een groen karakter, aansluitend op het daklandschap en eventueel de tussenstraat.

Het daklandschap wat zich ontwikkelt vanaf plintniveau (circa 10 meter hoogte) is een beeldbepalend onderdeel van de wijkidentiteit. Op veel plaatsen is zicht op de dakvlakken en de activiteiten hierop. Het draagt daarmee bij aan de woonkwaliteit maar ook aan de ruimtelijke kwaliteit van het straatbeeld, aan (de overkant van) de straat. Het daklandschap wordt gezien als vijfde gevel.

De dakvlakken moeten naast de betekenis als buitenruimte van woningen en kantoren ook andere belangrijke functies accommoderen:

- De daken hebben een functie in het vasthouden van hemelwater;
- De kavels moeten een regenbui kunnen bergen van minimaal 60 mm per uur en dat water in minimaal 24 uur vertraagd afvoeren met een constant debiet;
- De daken hebben een functie in het verlagen van hitte-stress door toepassing van groen en zogenaamde vaporatiedaken;
- De daken hebben een functie in het opwekken van zonne-energie (in combinatie met vaporatiedaken ontstaat een veel hoger rendement);
- De groene daken dragen bij aan het realiseren van de Amsterdamse groen norm;
- De daken moeten ook ruimte bieden aan stadsnatuur. Tot circa 30 meter hoog als groene habitat. Daarboven als voorzieningen voor vogels en vleermuizen;
- Boven de 30 meter zullen de daken vooral worden benut voor opwekken van energie;
- Het groen op de daken draagt bij aan de reductie van fijnstof.

2.4. Beschrijving nieuwe situatie

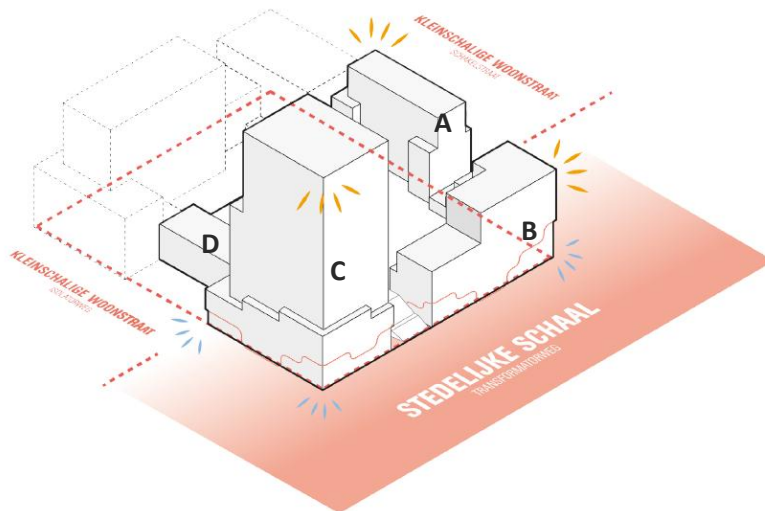
2.4.1. Algemeen

Zoals uit de voorgaande paragrafen over Haven-Stad, de Investeringsnota en de daaropvolgende beleidsdocumenten is gebleken wordt dit gebied getransformeerd naar een gemengde stedelijke wijk die bestaat uit wonen, werken en voorzieningen. De mix van functies en de bouwvolumes die in voorliggend bouwplan zijn opgenomen geeft voor deze locatie invulling aan die doelstelling van de gemeente en maakt deel uit van het totale functiegebruik en stedenbouwkundig concept voor de toekomstige wijk.

Deze Ruimtelijke Onderbouwing is gebaseerd op het Definitieve Ontwerp (DO) van het bouwplan. Dit is inmiddels uitwerkt naar een Definitief Ontwerp, dat nog onderhavig is aan privaatrechtelijke toetsing en (eventueel na aanpassing) goedkeuring door de gemeente. In de navolgende subparagrafen worden de voor de planologische procedure relevante aspecten van het VO-bouwplan beschreven.

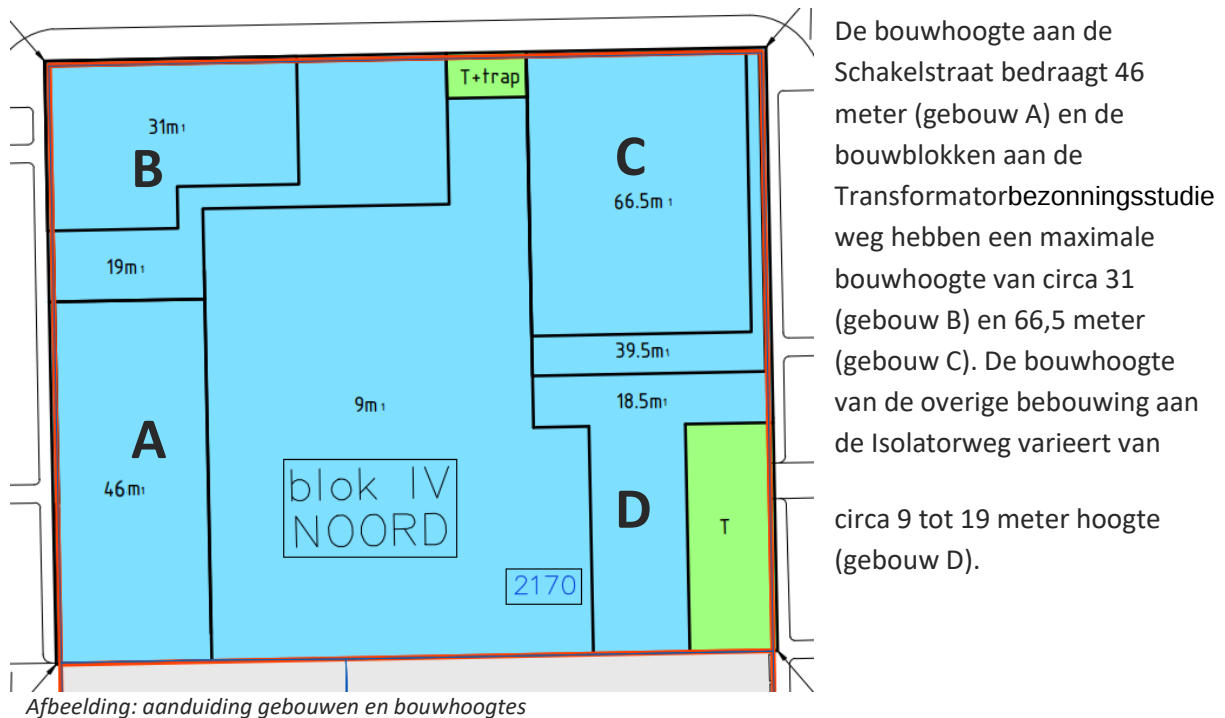
2.4.2. Nieuwbouw

De nieuwbouw bestaat uit een basisvolume met in hoogte variërende plinten, waarop 4 verschillende bouwvolumes zijn gepositioneerd.



Afbeelding: basisvolume en plintopbouw, setbacks (in de gevel)

Voor de bouwblokken aan de kant van de Transformatorweg is uitgegaan van een stedelijke schaal, terwijl het ontwerp aan de Isolatorweg en Schakelstraat gebaseerd is op een kleinschalige woonstraat.



2.4.3. Groen en binnentuin

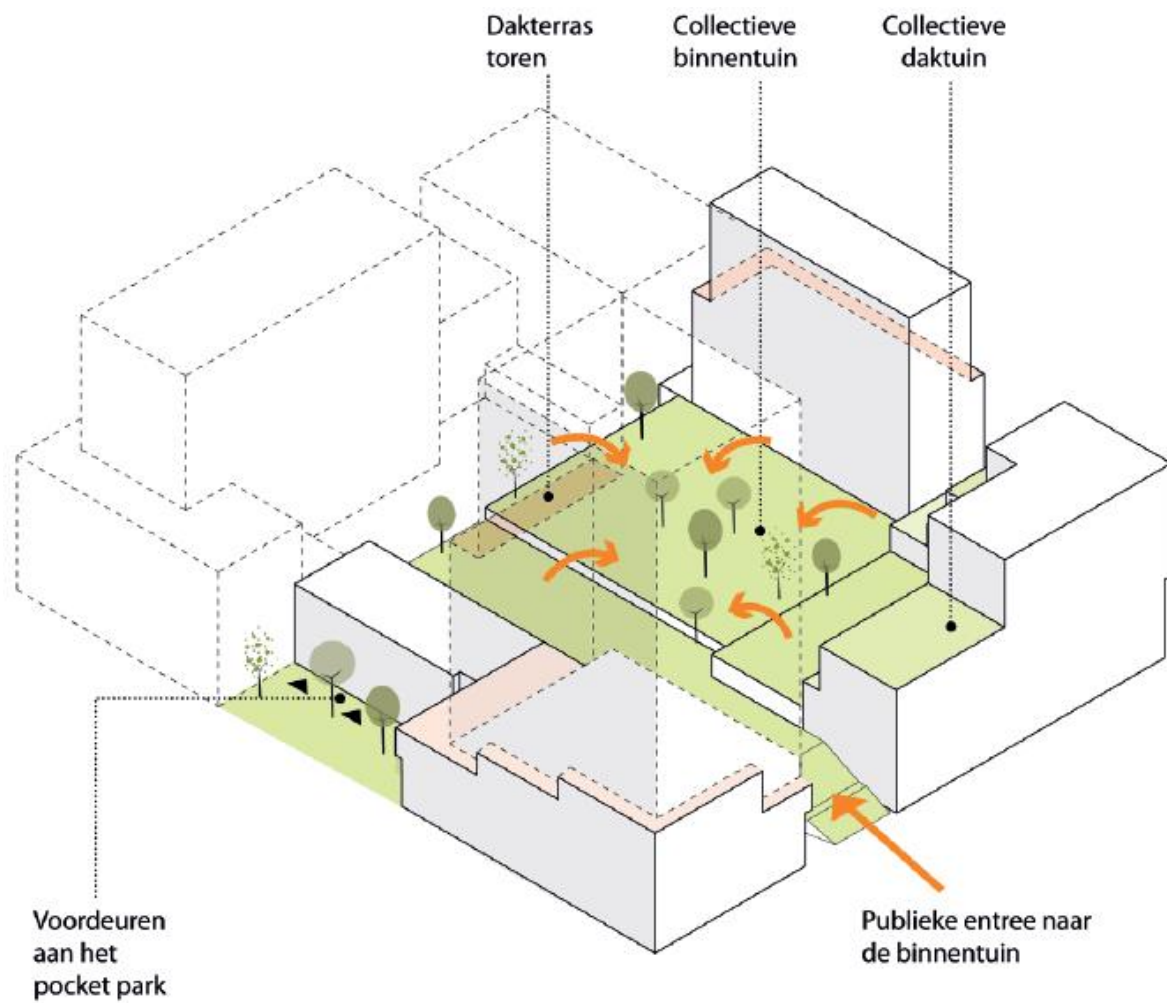
Op het dak van de stallingsgarage wordt een collectieve binnentuin aangelegd. Deze binnentuin is bereikbaar vanuit de gebouwen en via een grote trap die de binnentuin verbindt met de openbare ruimte.

Door de ligging op het zuiden en de zorgvuldige positionering van accenten is erin de binnentuin veel zon en ruimte voor groen. Het binnenterrein vormt de stille en groene zijde van het gebouw en is een van de belangrijke sociale dragers in het plan als ontmoetingsplek.

In de binnentuin bevinden zich verharde looppaden die zich tussen struiken en bomen bewegen. Er zijn speelelementen voor kinderen gesitueerd. De paden bewegen zich over het reliëf van het dak van de parkeergarage. Alle woongebouwen hebben directe toegang tot de binnentuin en vanaf de Transformatorweg is deze toegankelijk via een grote trap waarmee het overdag als publiek gebied gebruikt kan worden.

Ook is aan de Isolatorweg ruimte gereserveerd voor een 'pocket park'¹ en wordt de bebouwing voorzien van dakterrassen. De mogelijkheid bestaat dat Blok IV Zuid in de toekomst kan aansluiten op de binnentuin in dit bouwplan.

¹ Een klein openbaar park om te recreëren in de buurt. Door het planten van bomen kan een pocket park zorgen voor schaduw waardoor het een koele plek is op warme dagen. Daarnaast verbetert het gebruik van de plek de wateropname van de bodem, waardoor die het regenwater beter vasthoudt.



Afbeelding: collectieve daktuinen

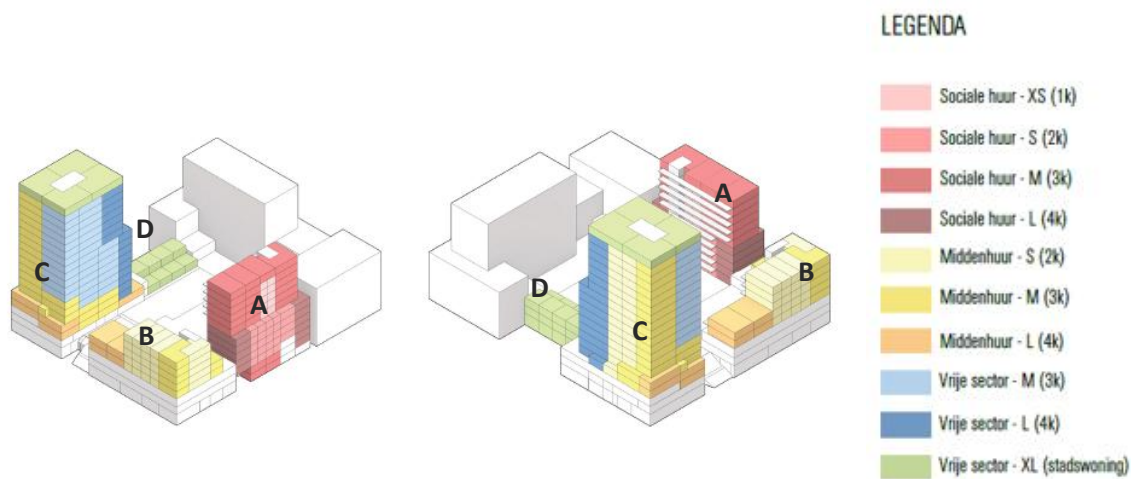
Zie voorts ook de bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde bijlage van het Definitief Ontwerp Binnentuin (OKRA, 5 november 2024).

2.4.4. Woningprogramma

Het Definitief Ontwerp van het bouwplan behelst de nieuwbouw van 241 woningen in de verdeling:

- Gebouw A: 72 sociale huurwoningen, waarvan 39 tot 50 m²/ 21 van 63 m²/ 11 van 82 m²/ 1 van 109 m²
- Gebouw B: 36 woningen middenhuur, waarvan 25 van 42 m²/ 5 van 60 m²/ 2 van 72 m²/ 4 van 85 m²
- Gebouw C: 60 woningen middenhuur, waarvan 1 van 49 m²/ 29 van 41 m²/ 6 van 57 m²/ 2 van 67 m²/ 1 van 68 m²/ 16 van 62 m²/ 2 van 82 m²/ 3 van 80 m²
- Gebouw C: 69 woningen in de vrije sector huur, waarvan 12 van 62 m²/ 14 van 57 m²/ 7 van 56 m²/ 18 van 95 m²/ 14 van 76 m²/ 2 van 100 m²/ 1 van 103 m²/ 1 van 111 m²
- Gebouw D: 4 woningen in de vrije sector huur, waarvan 4 van 131 m²

Ten behoeve van de woningen, uitsluitend toegankelijk voor de bewoners, wordt een thuiswerkruimte (kantoor) gerealiseerd van 223 m² bvo.



Afbeelding: verdeling woningen over de bouwblokken

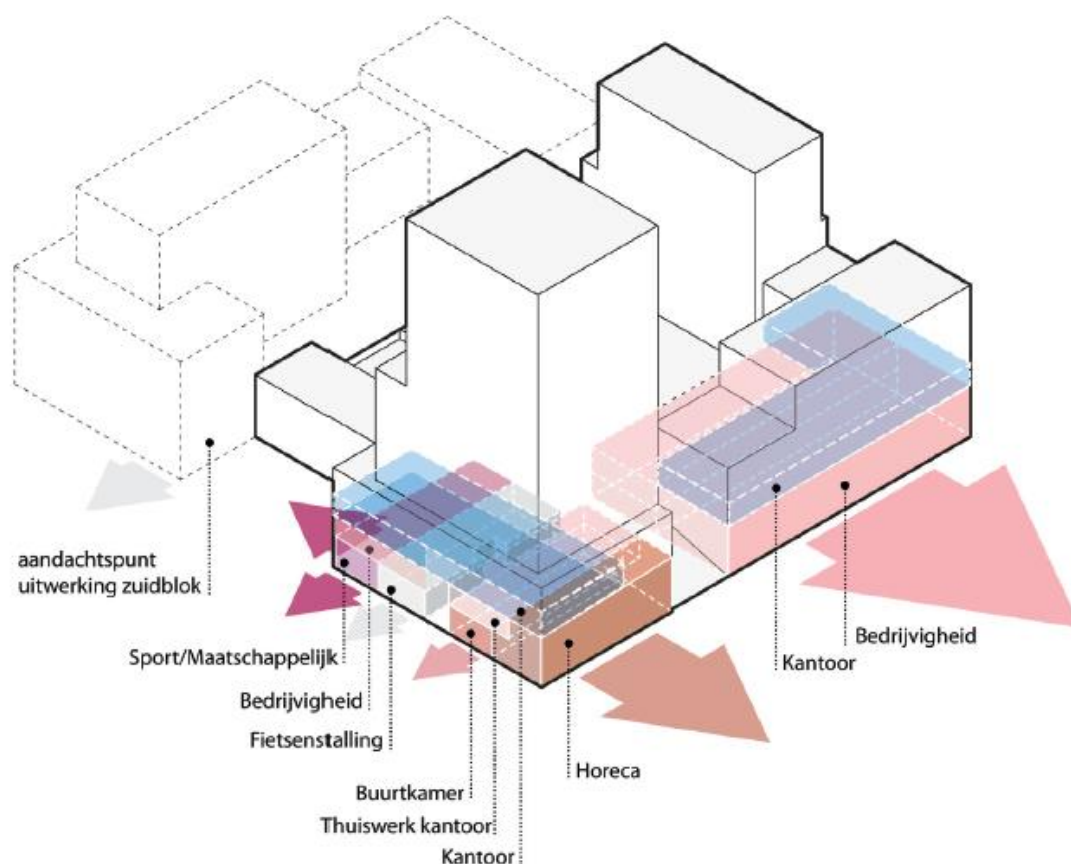
2.4.5. Niet-woonfuncties

Aan de drie straatzijden is in de plinten circa 4.560 m² bruto vloeroppervlak beschikbaar voor niet-woonfuncties met het volgende programma:

- 1.538 m² bvo kantoor
- 2.497 m² bvo bedrijfsverzamelgebouw
- 140 m² bvo buurtkamer
- 132 m² bvo sportfaciliteit: fitness/sportschool
- 248 m² bvo horeca (restaurant, café)

Het gebruik van het bedrijfsverzamelgebouw heeft betrekking op bedrijfssoorten van ten hoogste milieucategorie 2 zoals bedoeld in de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering' en bedrijven met (maximaal) vergelijkbare hinder. In het bedrijfsverzamelgebouw zou zich lichte maakindustrie kunnen vestigen, zoals bijvoorbeeld kleding ontwerpers, meubelmakers of dienstverlening aan klanten, etc.

De buurtkamer is een maatschappelijke ontmoetingsruimte voor de buurt. Deze mensen wonen in Kwartiermaker of in de buurt. De buurtkamer is in opdracht van de gemeente Amsterdam opgenomen als functie en door de gemeente ruimtelijk en functioneel gedefinieerd.

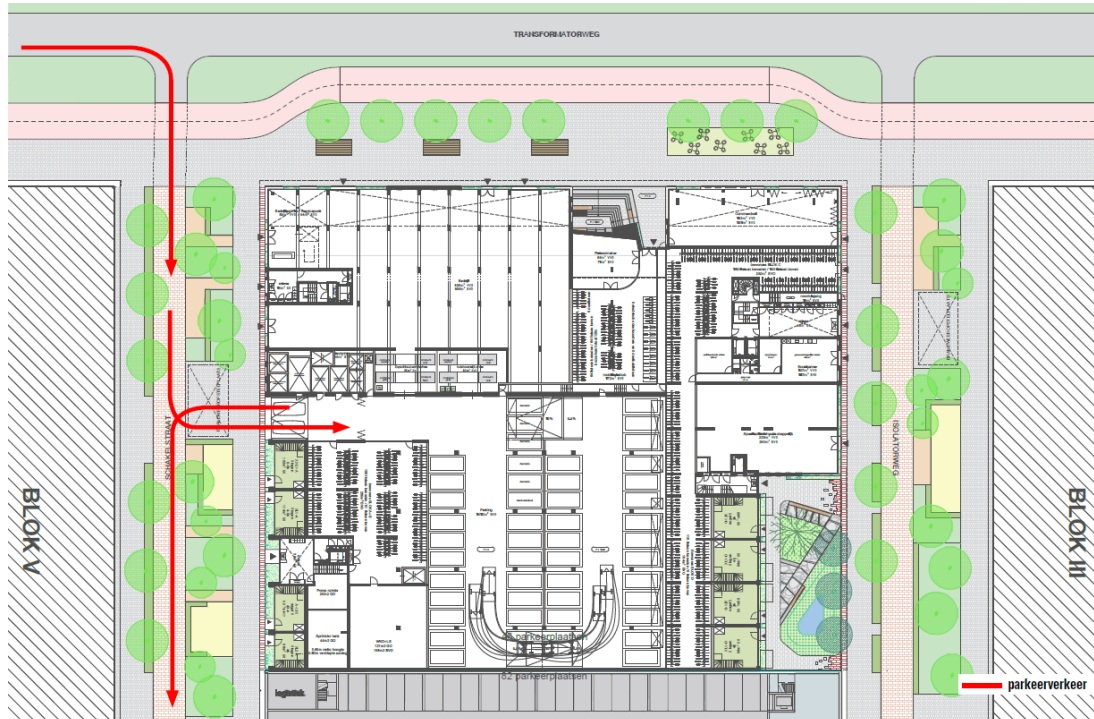


Afbeelding: plintprogramma

2.4.6. Parkeren

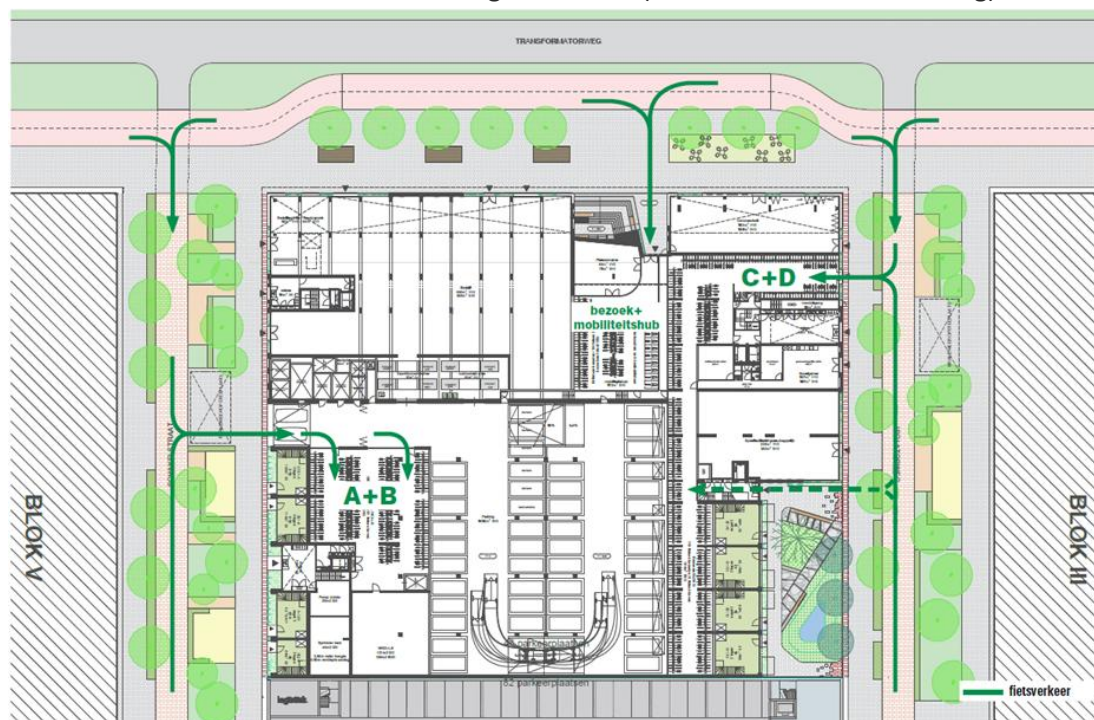
Het programma omvat ongeveer bijna 2.700 m² bvo ten behoeve van parkeren en fietsen. Deze garage is uitsluitend voor de bewoners, personeel van de niet-woonfuncties en bezoekers van de woningen en niet-woonfuncties.

De garage wordt aangelegd in het basisvolume aan de binnenzijde van de bebouwing en wordt voor auto's ontsloten via een entree aan de Schakelstraat.

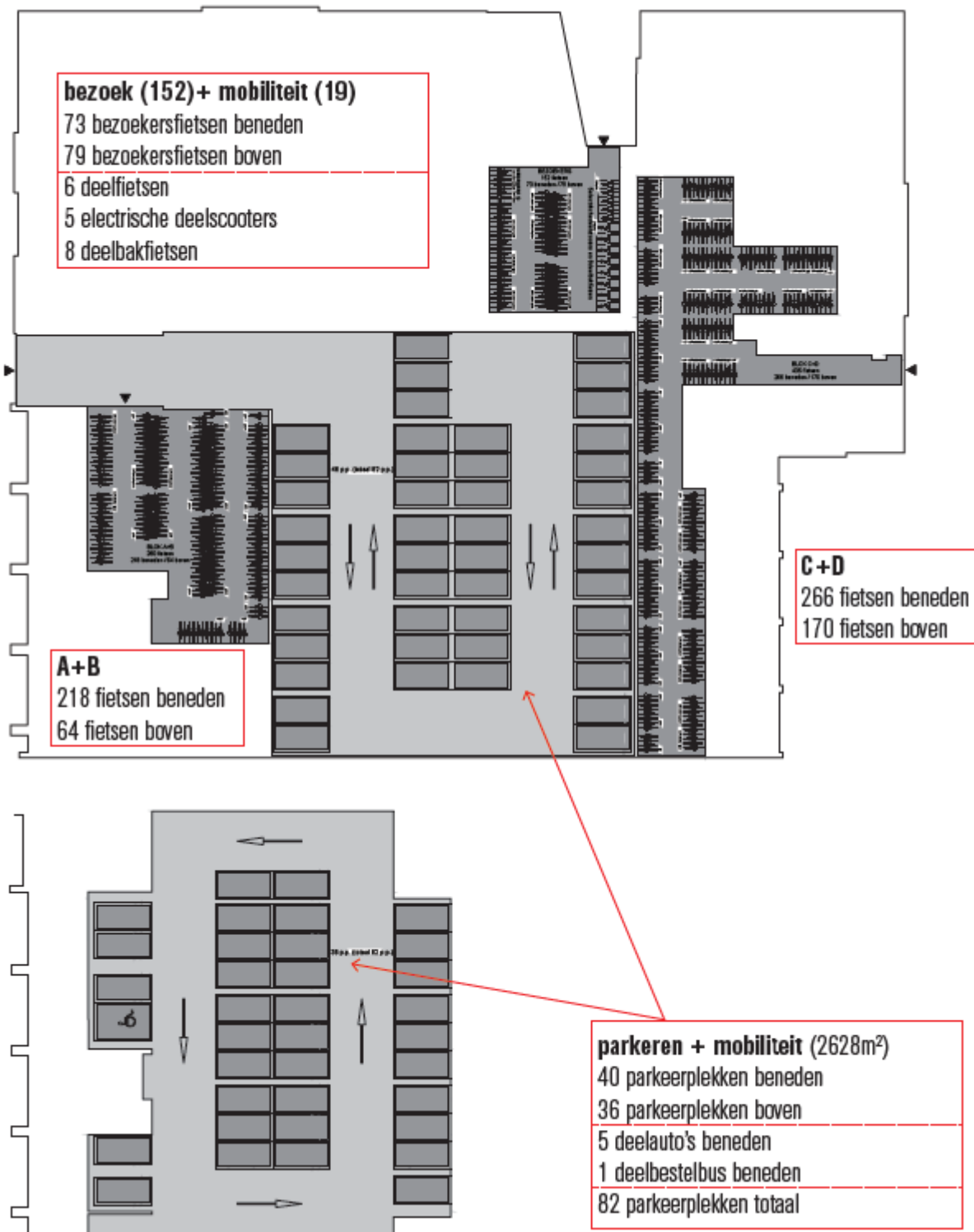


Afbeelding: ontsluiting parkeergarage

Voor fietsers worden meerdere entrees gerealiseerd (zie onderstaande afbeelding).



In de stallingsgarage zullen in totaal 82 parkeerplekken worden gebouwd, waarvan 5 bestemd voor deelauto's en 1 voor een deelbestelbus. Op de begane grond worden daarnaast fietsenstallingen gemaakt met ruimte voor 703 fietsparkeerplaatsen voor bewoners en 152 voor bezoekers en het niet-woonprogramma. Er wordt daarnaast ruimte geboden aan 6 parkeerplaatsen voor bakfietsen en 5 parkeerplaatsen voor scooters.



Afbeelding: overzicht auto- en fietsparkeren.

2.4.7. Stedenbouwkundige inpassing

Dit gebied wordt getransformeerd naar een gemengde stedelijke wijk die bestaat uit wonen, werken en voorzieningen. De mix van functies en de bouwvolumes die in voorliggend bouwplan zijn opgenomen geeft voor deze locatie invulling aan die doelstelling van de gemeente en maakt deel uit van het totale functiegebruik en stedenbouwkundig concept voor de toekomstige wijk.

In het ontwerp is er een onderscheid gemaakt tussen twee duidelijk van elkaar te onderscheiden sferen rondom het plangebied: de stedelijke sfeer en grote schaal van de Transformatorweg en de kleinschaliger woonstraten van de Isolatorweg en de Schakelstraat. In de Schakelstraat en aan het Pocketpark sluiten de gebouwen aan op maaiveld en worden uitgevoerd met baksteen.

Meer in de richting van de Transformatorweg staan gebouwen die met grote betonnen kaders zijn opgebouwd. Voor de transparantie is de plint op de hoeken van de straten opengeknipt en ontstaat er interactie tussen het publieke domein en de binnenruimte. Ook richting de grote trap naar de binnentuin en op de hoek van het pocketpark wordt het volume opengeknipt, zodat er een golvende beweging ontstaat in de plint van de toren, die doorloopt in het volume van gebouw B in de noordwesthoek aan de Transformatorweg.

Door maximale transparantie aan te brengen op belangrijke hoeken van het gebouw, ontstaat er een dynamiek in de gevel waardoor het publiek als vanzelfsprekend rondom het gebouw wordt geleid, de zijstraten in of de trap op naar de binnentuin.

Door de plint onder de hoge toren vanuit de Isolatorweg op te laten lopen naar de hoek met de Transformatorweg en vervolgens de visuele verbinding te zoeken met het naastliggende bouwdeel, ontstaat er een plintvolume wat vanuit de Isolatorweg getrapt omhoog loopt en eindigt in een hoogteaccent in de noordwesthoek van gebouw B op de hoek van de Transformatorweg en Schakelstraat. In de Schakelstraat landt de plint weer geleidelijk op maaiveld, waarna de overgang plaatsvindt naar de bakstenen plint van het woongebouw A.

In de opbouw van de volumes staan er twee bouwblokken op de plinten. De hoge toren C haakt in op de getrapte plint, en heeft nog een sprong op de 12^e verdieping. De gevel van de toren bestaat uit aluminium kaders die een klein beetje verspringen ten opzichte van elkaar, waardoor een gevarieerd beeld ontstaat.

Gebouw A is op eenzelfde manier opgebouwd. Hier wordt de gevel ook gevormd door aluminium kaders die iets verspringen. Aan de bovenzijde van de volumes worden de volumes beëindigd met 2-laagse kaders. In de uitstraling van de Kwartiermaker is getracht goede en passende aansluiting te zoeken bij de essentie - het DNA - van het gebied Sloterdijk. Het DNA van het gebied Sloterdijk, waar industrie altijd de boventoon heeft gevoerd, kenmerkt zich door zeer grootschalige, bijna schaalloze, kloeke en soms zelfs bonkige bouwvolumes. Dit DNA mag niet verloren gaan.

Bij het ontwerp van de Kwartiermaker wordt gebruik gemaakt van deze gebiedskenmerken in de architectuur van de gebouwen. De schaal van het volume wordt boven de schaal van de individuele woning gesteld. Door de bouwvolumes uit te voeren met een samenstelling van verschillende

groottes van kaders ontstaat als het ware een abstract beeld waarin de individuele woning niet meer heel duidelijk herkenbaar is. Er ontstaat als het ware een superschaal van bouwvolumes. De variatie in verschillende hoogtes van kadrering (hoeveel verdiepingen worden er omvat), samen met de wisselende breedtes en de wiebelende gevel worden in dit project ingezet om de schaal van de individuele woning een beetje te verdoezelen en deze superschaal te bewerkstelligen.

2.4.8. Toetsing aan de prestatie-eisen uit het Investeringsbesluit

Ambitie 1: Ongedeelde stad

Gemeente:

1. bepaalt en bewaakt de indeling in woninggroottes en financieringscategorieën van het woningbouwprogramma in de verhouding 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure huur- en koopwoningen en 20% vrije marktvoorwoningen.
⇒ *In de nieuwbouw worden maximaal 241 woningen gerealiseerd in de verdeling:*
 - *Gebouw A: 72 sociale huurwoningen, waarvan 39 tot 50 m²/ 21 van 63 m²/ 11 van 82 m²/ 1 van 109 m²*
 - *Gebouw B: 36 woningen middenhuur, waarvan 25 van 42 m²/ 5 van 60 m²/ 2 van 72 m²/ 4 van 85 m²*
 - *Gebouw C: 60 woningen middenhuur, waarvan 1 van 49 m²/ 29 van 41 m²/ 6 van 57 m²/ 2 van 67 m²/ 1 van 68 m²/ 16 van 62 m²/ 2 van 82 m²/ 3 van 80 m²*
 - *Gebouw C: 69 woningen in de vrije sector huur, waarvan 12 van 62 m²/ 14 van 57 m²/ 7 van 56 m²/ 18 van 95 m²/ 14 van 76 m²/ 2 van 100 m²/ 1 van 103 m²/ 1 van 111 m²*
 - *Gebouw D: 4 woningen in de vrije sector huur, waarvan 4 van 131 m²**De verdeling 30-40-30 is in overeenstemming met de Afsprakenbrief.*

Marktpartijen:

1. bouwen woningen in alle prijs categorieën en woninggroottes conform het ambitieprogramma, waarbij de gebruiksoppervlaktes (gbo's) leidend zijn;
De hiervoor genoemde verdeling is vastgelegd in de Afsprakenbrief.
2. verbinden zich voor de middeldure huurwoningen voor 25 jaar aan kale huurprijzen tussen de € 720,42 (liberalisatiegrens) en €1.000,35 (volgens het prijspeil 2019), met een gemiddelde kale huurprijs van € 876,55 per maand. Een en ander conform het actieplan 'Meer Middeldure Huur';
⇒ *er wordt voldaan aan de in de Afsprakenbrief opgenomen bedragen, die enigszins afwijken van voornoemde bedragen.*
3. verkopen koopwoningen met een zelfbewoningsplicht;
⇒ *Indien er koopwoningen worden gerealiseerd wordt hieraan voldaan.*
4. bouwen wooncomplexen die flexibel zijn en aan toekomstige woonbehoeftes kunnen worden aangepast;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
5. gaan voor het bouwen van sociale huurwoningen coalities aan met een toegelaten instelling;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
6. realiseren 90% van de woningen in het sociale huursegment volgens de richtlijn 'Aanpasbaar Bouwen'.

⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Ambitie 2: Woonwerk stad

Gemeente:

1. stelt de omvang van niet-wonenfuncties op circa 22 % van het totale ambitieprogramma;
⇒ *hieraan wordt voldaan in het blokpaspoort.*
2. geeft de zoeklocaties aan voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen op blokniveau;
⇒ *hieraan wordt voldaan in het blokpaspoort.*
3. zorgt voor financiering van maatschappelijke voorzieningen die vallen onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid (bijvoorbeeld basisscholen).
⇒ *hieraan wordt voldaan. Er wordt een buurtkamer gerealiseerd die aan de gemeente wordt verkocht of verhuurd.*

Marktpartijen:

1. realiseren het voorzieningenprogramma (maatschappelijk en commercieel) en het werkprogramma conform de gestelde programma-eisen uit hun blokpaspoort;
⇒ *hieraan wordt voldaan overeenkomstig het Definitief Ontwerp van het bouwplan.*
2. realiseren bij beide basisscholen openbaar toegankelijke schoolpleinen conform de gestelde programma-eisen uit hun blokpaspoort;
⇒ *deze eis is voor dit bouwplan niet relevant aangezien hierbinnen geen school wordt gerealiseerd.*
3. realiseren sport-, zorg- en welzijnsvoorzieningen conform gestelde programma-eisen uit de blokpaspoorten en deze nota;
⇒ *hieraan wordt voldaan doordat een sportschool voor de buurt wordt gerealiseerd, deze volgt niet uit gemeentelijke eisen.*
4. realiseren tenminste 25% van het programma bedrijfsruimtes met lage huren (huur max €85/m² vvo, prijspeil 2019), betaalbaar voor productieve bedrijven.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Ambitie 3: Intensieve stad

Gemeente:

1. is verantwoordelijk voor de aanleg van een aantrekkelijke openbare ruimte;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
2. werkt samen met netwerkbeheerders én ontwikkelaars aan planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. stelt een plan op voor de (tijdelijke) inrichting voor de openbare ruimte met een bijbehorend beheerplan;
⇒ *hieraan wordt voldaan, er is een VO voor openbare ruimte.*
4. stelt een BLVC-kader (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) op;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
5. is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte: schoon, heel en veilig;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

6. doet onderzoek naar mogelijke ontwikkelstrategieën met betrekking tot plintbeheer, zoals geadviseerd in het Plintadvies Haven-Stad;
⇒ *hieraan wordt voldaan, er is een Handboek Plinten opgesteld.*
7. stelt een 'Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit' op dat als bijlage bij deze investeringsnota is gevoegd. Dit wordt een wettelijk toetsingskader waarmee de gemeente initiatieven en bouwaanvragen kritisch kan beoordelen op welstand, afmetingen en vormgeving van de gebouwen, de inrichting van de openbare ruimte en de ruimtelijke aspecten van duurzaamheid;
⇒ *het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit is opgesteld.*
8. voert overleg met Prorail over de haalbaarheid van geluidsschermen aan de noordzijde van het spoor en laat deze zo nodig aanleggen.
⇒ *hieraan wordt voldaan, het overleg loopt nog.*

Marktpartijen:

1. zijn verantwoordelijk voor de planvorming voor de bouwkavels, onderlinge afstemming van de bouwkavels, het realiseren van het vastgoed en voor de BLVC-aspecten tijdens de bouw;
⇒ *De ontwikkelaar heeft het bouwplan opgesteld (zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp) en zal het vastgoed realiseren. Voorafgaand aan de bouw wordt een BLVC-plan opgesteld en aan de gemeente voorgelegd en met andere eigenaren besproken. Met andere eigenaren heeft de afgelopen jaren overleg/afstemming plaatsgevonden over de ontwikkeling van Blok IV, verwerving daarvan dan wel eigen planvorming van deze partijen.*
2. werkt samen met netwerkbeheerders én gemeente aan planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. zijn verantwoordelijk voor het openstellen van grond en de aanleg van de publiek toegankelijke tussenstraten op eigen terrein;
⇒ *Binnen het bouwplan wordt geen tussenstraat gerealiseerd, deze wordt overeenkomstig het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit meer zuidelijk aangelegd.*
4. bouwen gebouwen die flexibel zijn te gebruiken en functiemenging stimuleren;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
5. bouwen gebouwen met aantrekkelijke en open plinten, conform het Plintadvies Haven-Stad;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
6. zorgen voor een open karakter van de plint, inpandige huisvuilopslag, inpandig autoparkeren, inpandige fietsenstalling, groene binnenruimtes en groen-blauwe daken;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*
7. zorgen voor geluidswerende voorzieningen aan de gevel, waar nodig;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het akoestisch onderzoek van DGMR, zoals opgenomen in de bijlage.*
8. zorgen ervoor dat hun bouwplannen voldoen aan alle relevante kaders;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zoals in de Ruimtelijke Onderbouwing beschreven en getoetst.*

9. onderzoeken, waar relevant, de wijze waarop cultuurhistorische waarden opgenomen kunnen worden in transformatievoorstellen.
⇒ *Op deze locatie is geen sprake van cultuurhistorische waarden die op enige wijze vragen om vertaling in het bouwplan.*

Ambitie 4: Bereikbare stad

Gemeente:

1. richt het openbaar gebied in met veel kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers. De leefbaarheid staat daarbij voorop;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
2. werkt (in het kader van Haven-Stad) verder aan het verbeteren en uitbreiden van het openbaar vervoer en het ontlasten van de Transformatorweg van het autoverkeer;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. werkt aan het autoluw maken van het zuidelijk deel van de Contactweg en het realiseren van fietsverbindingen aan de zuidkant van het plangebied;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
4. zorgt (in het kader van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad') voor aanpassing van de parkeernormen ter ontlasting van het autoverkeer en ter bevordering van gebruik van fiets en openbaar vervoer. Voor woningbouw is het uitgangspunt: gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning voor gebruikersparkeren en daarnaast 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Marktpartijen:

1. realiseren collectieve, publiek toegankelijke, veilige en overzichtelijk inpandige parkeergarages die voorzien in de huidige parkeerbehoefte (zowel van bewoners, bedrijven en bezoekers). De voorzieningen zijn voldoende flexibel om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*
2. realiseren de entrees van de collectieve parkeergarages in met name het noordelijk deel van de wijk;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*
3. gaan samenwerken met leveranciers van smart mobility-concepten om daarmee het autogebruik en de parkeerbehoefte te verminderen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
4. voeren minimaal 25% van de parkeerplaatsen op eigen terrein uit met elektrische laadpunten en bereiden de overige 75% voor op elektrisch laden;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
5. realiseren het fietsparkeren (volgens de geldende fietsparkeernormen) inpandig waarbij plekken, benodigd voor publieke functies, openbaar toegankelijk moeten zijn.
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*

Ambitie 5: Groene stad

Gemeente:

1. richt de Transformatorweg, onderdeel van hoofdbomenstructuur, gefaseerd in als lommerrijke entree;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
2. richt de Condensatorweg parkachtig in met bomen en groen;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
3. richt het zuidelijk deel van de Contactweg in als stedelijk verblijfsgebied;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
4. richt de verbindingswegen in met groenstroken en bomen, de leefbaarheid staat voorop;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
5. richt de buitenruimte in met aandacht voor natuurlijke ontwikkelingsmogelijkheden voor flora en fauna.
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*

Marktpartijen:

1. realiseren private 'groen-blauwe' daken, groene balkons, 'groen-blauwe' binnentuinen en groene paden;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*
2. streven ernaar minimaal 25% van de gevels en daken te vergroenen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. treffen voorzieningen voor opvang en gebruik van hemelwater als watervoorziening voor planten;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
4. bouwen natuurinclusief met voorzieningen voor flora en fauna.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Ambitie 6: Duurzame stad

Deze ambitie heeft veelal betrekking op bouwkundige aspecten, niet planologisch van aard. Wel van planologische aard zijn de prestatie-eisen ten aanzien van klimaatadaptatie en hittestress:

Gemeente:

1. maakt een ophoogplan voor de openbare ruimte;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
2. graaft een watergang in de middenberm van de Transformatorweg, met een aansluiting en doorstroming van de watergang aan de oostelijke zijde;
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*
5. aan de westzijde (buiten het plangebied) vindt de watergang op termijn aansluiting en doorstroming bij de nog te realiseren watergang bij Sloterdijk Centrum / II of via Sloterdijk I Noord;
⇒ *hieraan wordt op termijn voldaan.*
6. stelt in de blokpaspoorten en in deze nota (tevens geldend voor inrichting openbare ruimte door de gemeente) als voorwaarde voor de wateropvang en waterbergendvermogen van minimaal 60mm/uur met de capaciteit dit water geleidelijk binnen 24 uur af te kunnen voeren.

⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Marktpartijen:

1. hogen hun eigen bouwka­vel op tot NAP +1,0 m, afhankelijk van het aanliggende straatprofiel;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Definitief Ontwerp.*
2. realiseren wateropvang en -berging die voldoet aan de eis om regenval van minimaal 60 mm per uur gedurende 24 uur op de eigen kavel vast te houden. Zij doen dit door integrale oplossingen te bieden, zoals groenblauwe daken met wateropvang en hergebruik en infiltratie van hemelwater;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. plaatsen vitale installaties op veilige hoogte in de gebouwen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
4. spant zich samen met de gemeente in om opwarmingseffecten te minimaliseren.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Ambitie 7: Gezonde stad

Gemeente:

1. draagt zorg voor schonere lucht in 2025 door slimmere mobiliteit;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor het Actieplan Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026.*
2. stelt de omvang van de gezondheidsgerelateerde maatschappelijke voorzieningen per bouw­blok vast;
⇒ *hieraan is voldaan in het blokpaspoort.*
3. draagt zorg voor het informeren van toekomstige bewoners/gebruikers over de geluidsbelasting in het gebied;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
4. richt de openbare ruimte in volgens 'De Amsterdamse Beweeglogica'. Dit betekent onder andere dat de gemeente zorg draagt voor veilige fiets- en wandelroutes, 4.500 m² stedelijke sportvoorzieningen in de openbare ruimte opneemt en per 1.000 woningen een speelveld in de openbare ruimte realiseert als onderdeel van een parkstrook.
⇒ *hiervoor is een voorlopig ontwerp van de openbare ruimte opgesteld.*

Marktpartijen:

1. houden rekening met de milieucondities en beperkingen en spelen hier met maatregelen en voorzieningen op in;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor hoofdstuk 5 en de daarmee verband houdende milieuonderzoeken in de bijlagen.*
2. zullen toekomstige bewoners/gebruikers actief informeren over de geluidsbelasting in het gebied;
⇒ *hieraan zal worden voldaan.*
3. realiseren binnen de blokken één speelp­lek van 150 m² per 300 woningen;
⇒ *in het DO bouwplan wordt een logische definitieve speelp­lek opgenomen met een nog te bepalen omvang.*

4. ontwerpen gebouwen zo dat de fysieke beweging van de mens gestimuleerd wordt.
 ⇒ *hieraan wordt voldaan. In het verlengde van deze ambitie past een sportschool.*

Ambitie 8: Sociale stad

Deze ambitie heeft betrekking op organisatorische aspecten, niet planologisch van aard.

2.4.9. Toetsing aan het basisblokpaspoort

In het blokpaspoort is bepaald dat woningen in alle prijscategorieën en woninggroottes conform het ambitieprogramma worden gerealiseerd, waarbij de gebruiksoppervlaktes (gbo's) leidend zijn. De daarvoor in het blokpaspoort bepaalde percentages van de verschillende categorieën en groottes zijn per blok (in dit geval: Blok IV) bepaald. Het voorliggende bouwplan heeft geen betrekking op een geheel blok, maar op een deel daarvan: het bouwplan omvat iets minder dan een derde deel van Blok IV.

In de nieuwbouw worden 241 woningen gerealiseerd in de verdeling:

<i>opp. GBO</i>	<i>% volgens blokpaspoort</i>	<i>% volgens bouwplan</i>	<i>aant. volgens bouwplan</i>
≥ 25 m ² (studio's)	5	0	0
≥ 41 m ²	35	50	121
≥ 60 m ²	38	39	93
≥ 90 m ²	22	11	27

Er worden in dit deel van Blok IV minder zeer kleine woningen (studio's) en minder grote woningen gerealiseerd dan in het blokpaspoort aangegeven. Daarvoor is door de gemeente privaatrechtelijk toestemming gegeven. Binnen de toekomstige plannen voor het overige deel van Blok IV kunnen de beoogde percentages van het blokpaspoort worden behaald.

Het niet-woonprogramma dat met dit bouwplan wordt gerealiseerd past binnen de oppervlaktes zoals opgenomen in het Blokpaspoort:

<i>functie</i>	<i>opp. volgens blokpaspoort</i>	<i>opp. volgens bouwplan</i>
Bedrijfsverzamelgebouw	7.235	2.497
Kantoor	2.209	1.538
Commercieel (horeca en sport)	250	380
Buurtkamer	120	140

De in het plan opgenomen sportfaciliteit is in het blokpaspoort niet benoemd, dat betreft een eigen initiatief van de ontwikkelaar. Daardoor wordt het oppervlak commercieel overschreden maar de gemeente heeft hiervoor privaatrechtelijk toestemming heeft gegeven.

Er wordt een grotere hoogte dan 60 meter gerealiseerd (namelijk 66,5 meter) doordat een extra verdieping is toegevoegd. Daarvoor is door de gemeente privaatrechtelijk toestemming gegeven.

2.4.10. Toetsing aan het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit

Het bouwplan voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld in het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit. Woningen op de begane grond hebben een eigen entree aan de straat. Binnen de blokken krijgen de ensembles gemeenschappelijke binnenterreinen met een groen karakter, aansluitend op het daklandschap en eventueel de tussenstraat.

Er wordt invulling gegeven aan de behoefte om aan de Transformatorweg functies en levendigheid die passen bij de stadstraat te realiseren.

Er worden geen blinde gevels gerealiseerd. Fietsparkeren voor bewoners wordt uit het zicht inpandig opgelost en is goed en comfortabel bereikbaar vanaf de straat / het maaiveld. Deze wordt inpandig (terugliggend) op maaiveld gerealiseerd.

Voor het autoparkeren worden alle voorzieningen inpandig opgelost, met de vereiste inpandige horizontale rechtstand van 6 meter.

De toegang tot de werk- en woongebouwen is centraal gepositioneerd, dubbelhoog en transparant. De entrees koppelen de gemeenschappelijke services, toegang tot afvalopslag, bergingen en stallingsgarages.

1. De daken hebben een functie in het vasthouden van hemelwater;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
2. De kavels moeten een regenbui kunnen bergen van minimaal 60 mm per uur en dat water in minimaal 24 uur vertraagd afvoeren met een constant debiet;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
3. De daken hebben een functie in het verlagen van hitte-stress door toepassing van groen en zogenaamde vaporatiedaken;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
4. De daken hebben een functie in het opwekken van zonne-energie (in combinatie met vaporatiedaken ontstaat een veel hoger rendement);
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
5. De groene daken dragen bij aan het realiseren van de Amsterdamse groen norm;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
6. De daken moeten ook ruimte bieden aan stadsnatuur. Tot circa 30 meter hoog als groene habitat. Daarboven als voorzieningen voor vogels en vleermuizen;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
7. Boven de 30 meter zullen de daken vooral worden benut voor opwekken van energie;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
8. Het groen op de daken draagt bij aan de reductie van fijnstof.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*

Er wordt een grotere hoogte dan 60 meter gerealiseerd (namelijk 66,5 meter) doordat een extra verdieping is toegevoegd. Daarvoor, en voor de positie en hoogte van de setbacks, is door de gemeente privaatrechtelijk toestemming gegeven.

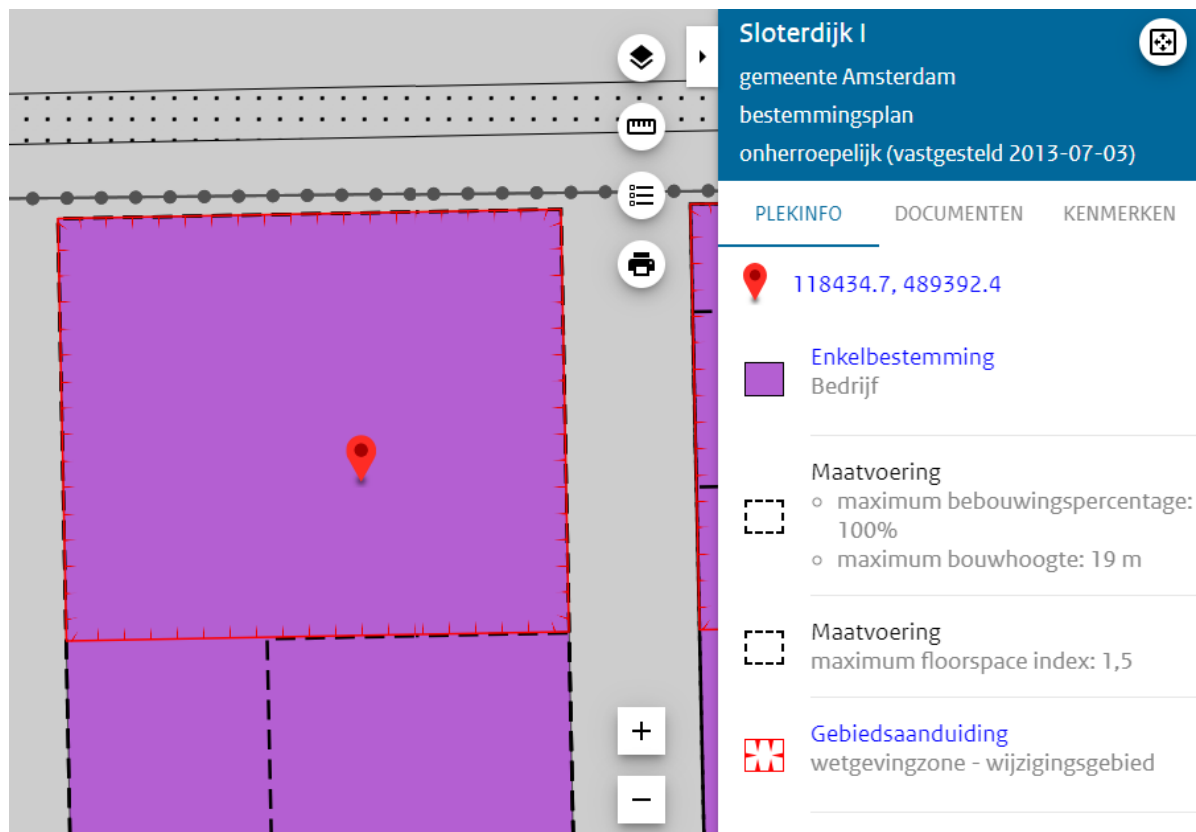
3. Toets aan het bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Sloterdijk I'. In dit hoofdstuk worden de voor dit project relevante regels uit dit plan beschreven en wordt het voornemen hieraan getoetst.

Daarnaast gelden de parapluplannen 'Grondwaterneutrale Kelders', en 'Darkstores' maar deze zijn niet relevant voor onderhavig project en blijven daarom verder buiten beschouwing.

3.1. Bestemmingsplan 'Sloterdijk I'

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan 'Sloterdijk I' dat op 3 juli 2013 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Het hele projectgebied heeft daarin de bestemming 'Bedrijf' (Artikel 3).



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan ter hoogte van projectlocatie (www.ruimtelijkeplannen.nl)

Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn de gronden bestemd voor bedrijven in categorie 1 tot en met 3.2 van de Staat van Inrichtingen met daarbij behorende functies, zoals onder meer groen- en parkeervoorzieningen, water, voet- en fietspaden en ontsluitingswegen.

De locatie mag volledig worden bebouwd met een maximum bouwhoogte van 19 meter.

De maximum floorspace index (FSI) bedraagt 1,5 en mag niet worden overschreden. De FSI is de verhouding tussen brutovloeroppervlakte en de oppervlakte van het bouwperceel, met uitzondering van gebouwen gelegen onder het maaiveld.

Het gebied is aangewezen als wetgevingszone – wijzigingsgebied. Dat betekent dat burgemeester en wethouder bevoegd zijn het plan te wijzigen ten behoeve van de realisatie van één horecavestiging categorie II met een maximale oppervlakte van 1.500 m² en/of 2 religieuze centra met een maximale oppervlakte per vestiging van 1.000 m².

3.2. Conclusie afwijkingen van het geldende bestemmingsplan

Dit project past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan 'Sloterdijk I'. De gewenste ontwikkeling voldoet niet aan de bouw- en gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf'.

Gebruiksregels:

- Zowel wonen als zelfstandige kantoorruimte, horeca, sport en de buurtkamer zijn niet toegestaan binnen de geldende bestemming.

Bouwregels:

- De maximale bouwhoogte van 19 meter wordt overschreden tot 41 meter (gebouw A), 31 (gebouw B) en 66,5 meter (gebouw C). De bouwhoogte van gebouw D overschrijdt de maximum bouwhoogte niet.
- De maximum floorspace index van 1,5 wordt overschreden tot 4,22.

3.3. Procedure

Voor vergunningverlening moet worden uitgegaan van een procedure op grond van 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo: de uitgebreide afwijkingsprocedure. Hiervoor is een 'goede ruimtelijke onderbouwing' noodzakelijk.

3.4. Vergunningaanvraag

De onderhavige aanvraag omgevingsvergunning wordt gedaan op grond van artikel 2.1, eerste lid onder c: "het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan". De omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aangevraagd na verlening en inwerkingtreding van de onderhavige omgevingsvergunning.

De reikwijdte van een vergunning moet wel mede worden afgeleid uit de ruimtelijke onderbouwing, welke onlosmakelijk is verbonden met de vergunning (Rechtbank Amsterdam 10 mei 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:2922), maar op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is de ruimtelijke onderbouwing geen bindend voorschrift (ABRS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:820).

De in de omgevingsvergunning voor de activiteit 'afwijken van het bestemmingsplan' op te nemen voorschriften zijn leidend, niet de inhoud van deze Ruimtelijke Onderbouwing die slechts een

toelichtende functie heeft. In het besluit op de huidige aanvraag omgevingsvergunning worden daarom voorschriften opgenomen die de bouwregels vastleggen zodat deze toetsingskader zijn voor de aanvraag voor de activiteit 'bouwen'. Daarin wordt verwezen naar de indieningstekening die bij deze omgevingsvergunningaanvraag is ingediend.

In paragraaf 2.4 is het nieuwe bouwplan beschreven op basis van het Definitief Ontwerp van het bouwplan. Dit is vertaald naar de indieningstekening. De indieningstekening is een geabstraheerde weergave van het bouwplan.

Basis voor de voorschriften in de omgevingsvergunning is:

1. De bouwplannen kunnen ontwikkeld worden binnen de op de indieningstekening weergegeven vlakken tot aan de daarop weergegeven maximum bouwhoogtes;
2. Binnen deze vlakken mag het programma worden gerealiseerd zoals weergegeven in de paragrafen 2.4.3 en 2.4.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing, inclusief tuinen, daktuinen, gebouwde parkeervoorzieningen en overige bij het programma behorende voorzieningen;
3. Ten aanzien van de bouwhoogtes zoals aangegeven op de indieningstekening:
 - a. De hoogte wordt gemeten vanaf het (nieuwe) maaiveld dat is gelegen op 1,0m+NAP
 - b. De hoogte is inclusief dakranden en liftopbouwen, daarboven kunnen nog installaties, zonnepanelen en glasbewassingsvoorzieningen worden gerealiseerd, maar niet hoger dan 67,5m+NAP
 - c. De hoogte is voorts exclusief de inrichting van daktuinen, patio's, dakterrassen en dergelijke buitenruimten, ten behoeve waarvan nog bouwwerken geen gebouwen zijnde kunnen worden gerealiseerd tot 3m hoger dan aangegeven op de indieningstekening alsook lichtkokers/daglichtvoorziening ten behoeve van ondergelegen bouwlagen, maar niet hoger dan 67,5m+NAP
- a. Buiten de grenzen van de op de indieningstekening getoonde vlakken kunnen galerijen, balkons, luifels en reclame-uitingen worden gerealiseerd, maar niet verder dan 2m buiten de grenzen.

Via de Afsprakenbrief geborgd is dat een aanvraag voor de activiteit 'bouwen' pas kan worden ingediend na en in overeenstemming met privaatrechtelijke goedkeuring van het Definitief Ontwerp door de gemeente.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

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

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

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

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

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

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

Consequenties voor dit project

Met het project worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Omgevingsvisie.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Gelet op het Barro en de bijbehorende Barro 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 onderhavig project.

4.1.3. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

Onder de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA, maart 2022) hangen een zestal programma's waarvan de belangrijkste zijn:

- Programma Woningbouw
- Programma Betaalbaar wonen
- Programma Een thuis voor iedereen
- Programma Wonen en zorg voor ouderen
- Programma Versnelling verduurzaming gebouwde omgeving
- Nationaal programma Leefbaarheid en veiligheid

De doelstelling is om nationaal 900.000 woningen te bouwen in de periode 2022-2030. Met daarbij veel aandacht voor betaalbare woningen, verduurzaming en wonen voor aandachtsgroepen waaronder senioren (zie programma's). Bij nieuwbouw is het uitgangspunt 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbaar (middenhuur tot € 1.000 of koop tot € 355.000 voor 2023) en 1/3 overig. Op basis van deze ambitie hebben provincies in afstemming met de regio's en gemeenten een bod gedaan aan het Rijk over aantallen te realiseren woningen. Deze afspraken hebben in maart 2023 hun beslag gekregen in regionale woondeals. Amsterdam valt onder de woondeal MRA. De afspraken worden per gemeente vastgelegd.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (NH2050)

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

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

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

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

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

Noord-Holland heeft al haar regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 opgenomen. De Omgevingsverordening NH2020 geldt sinds 17 november 2020. De verordening wordt met regelmaat herzien of gewijzigd, de meest recente inwerking getreden herziening is de geconsolideerde versie d.d. 10 juli 2023.

Voor de Transformatorweg 37 te Amsterdam zijn de volgende regels en relevant:

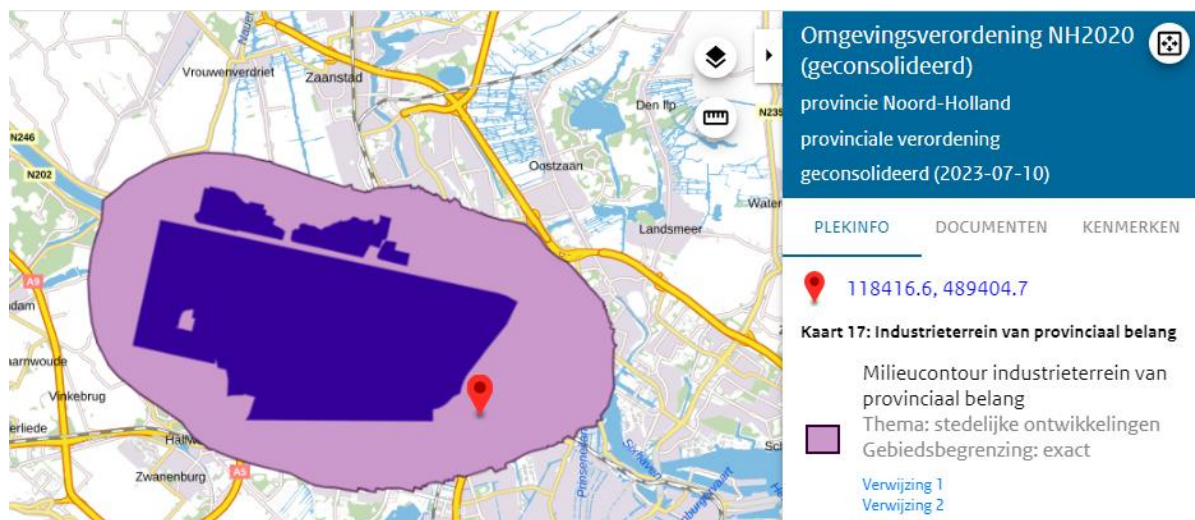
Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In paragraaf 5.17 van de Ruimtelijke Onderbouwing wordt uiteengezet dat wordt voorzien in een behoefte aan woningen en werkfuncties.

Artikel 6.20 Industrierterrein van provinciaal belang

De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van Industrierterrein Westpoort. Dit is aangewezen als een industrierterrein van provinciaal belang.



Afbeelding: Industrierterrein Westpoort met milieucontour (projectlocatie t.h.v. rode marker)

Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied milieucontour industrierterrein van provinciaal belang, kan alleen voorzien in een nieuwe of wijziging van een bestaande functie:

- als er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrierterrein van provinciaal belang; en

- b. als in het geval van woningen of andere milieugevoelige objecten rekening wordt gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein van provinciaal belang op de desbetreffende locatie. Daarbij worden de redenen vermeld om op de desbetreffende locatie een nieuwe milieugevoelige functie toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van die maatregelen.

Aangetoond moet worden dat de sloop-nieuwbouw van een bedrijfslocatie naar woningbouw met niet- woonfuncties in de plint, geen beperkingen oplevert voor de bedrijven op het industrieterrein Westpoort. Ook moet aangegeven worden hoe rekening gehouden wordt met de milieubelasting van de bedrijven op de woningen.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieuaspecten en uitgevoerde onderzoeken, waaruit blijkt dat het project niet leidt tot beperkingen voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein en dat rekening wordt gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein. In paragraaf 2.2 en 2.3 is ingegaan op de besluitvorming omtrent Haven-Stad en het Investeringsbesluit, in desbetreffende raadsbesluiten zijn de redenen vermeld om op de deze locatie een nieuwe milieugevoelige functie toe te staan. De afweging over de verwachte kwaliteit van de fysieke leefomgeving komen in hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing aan de orde en daaruit blijkt dat aan de zijde van de ontvanger slechts maatregelen nodig zijn ter voldoening aan de Wet geluidhinder. Het betreft binnen Amsterdam gangbare maatregelen waarvan de haalbaarheid bewezen is.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

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

Consequenties voor dit project

In het bouwplan wordt voorzien in maatregelen voor klimaatadaptatie, hittestress en de groen/blauwe daken die voldoen aan de hemelwaterverordening. Daartoe is de hemelwatertool van de gemeente toegepast, zie paragraaf 4.4.11. Zie voorts ook de bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde bijlage met het Definitief Ontwerp Binnentuin (OKRA, 5 november 2024).

4.2.3. 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
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod
- B. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie

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 worden tussen provincie en regio's afspraken gemaakt 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.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit is in overeenstemming met de Woonagenda 2020-2025.

4.2.4. 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.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)

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

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

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

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

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

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit levert aan het verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. 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 project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit levert aan het verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.3. Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn;
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig. Dit leidt tot het verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

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

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

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

De projectlocatie is gelegen in stadsdeel West op de grens van 2 zones, die op de visiekaart zijn aangewezen als 'hoogstedelijke buurt' en 'gemengde stadsbuurt'.



Afbeelding: uitsnede visiekaart ter hoogte van projectgebied (zwart omcirkeld)

Bij de hoogstedelijke buurt gaat het om de ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een lek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken. Dit betreft de kant van de Transformatorweg.

De rest van het projectgebied is aangewezen als gemengde stadsbuurt. In het kader van stedelijke vernieuwing staat de gemengde stadsbuurt voor ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen.

Stadsdeel West heeft zich snel ontwikkeld tot een geliefde plek voor wonen, winkelen en uitgaan. In de meeste buurten is de balans tussen rust en drukte en dure en betaalbare woningen redelijk op orde. Maar er zijn ook buurten waar bewoners zich zorgen maken over de opmars van vakantieverhuur, liberalisering van sociale huurwoningen en de opmars van horeca. In West vestigen zich steeds meer cafés en restaurants. Zolang dat in de drukke stadsstraten gebeurt, geeft dat weinig problemen. De opgave is om de balans tussen rustig wonen en reuring om de hoek te behouden. De prettige afwisseling tussen levendige stadsstraten en pleinen en rustige woonstraten wordt bewaakt.

Belangrijk ingrepen en ontwikkelingen in west zijn onder meer:

- Verknoping van Haven-Stad met Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt door nieuwe noord-zuidverbindingen voor langzaam verkeer en onderzoek naar de wenselijkheid, mogelijkheid en inpassing van een OV-verbinding.
- Stationskwartier Hemknoop: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen.

Consequenties voor dit project

Het transformatie draagt bij aan de gewenste verdichting en de verduurzaming en verbetering van de woonkwaliteit. De onderhavige ontwikkeling past binnen de kaders van de Omgevingsvisie 2050.

4.4.2. Hoogbouw in Amsterdam

Hoogbouwbeleid zoals dat gold ten tijde van de aanvraag

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het College van B&W op 10 mei 2011) zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onderhavige locatie ligt in een gebied (langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

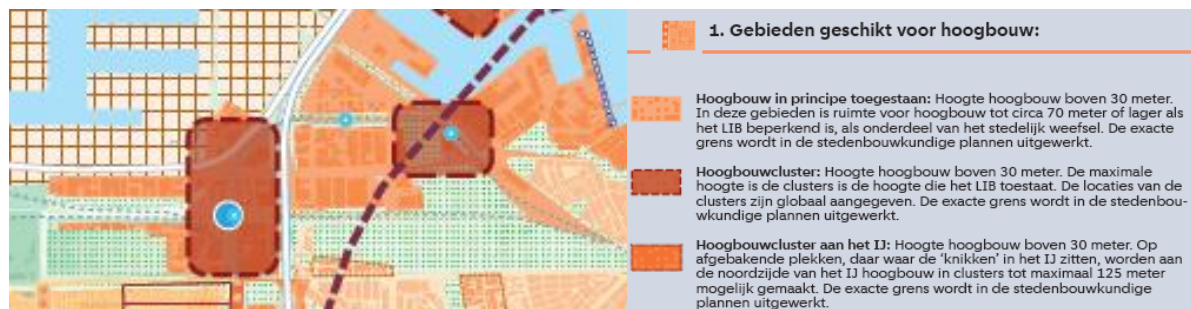
Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De projectlocatie ligt net buiten het gebied waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het opstellen van een HER was daar verplicht gesteld.

Nieuw hoogbouwbeleid

Op 17 juli 2024 heeft de gemeenteraad nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld. Dit is op 13 augustus 2024 bekendgemaakt en het nieuwe beleid is in werking getreden op de dag na bekendmaking. De principes uit de hoogbouwvisie 2011 blijven van kracht: het mogelijk maken van hoogbouw op plekken, binnen de bestaande grenzen van Amsterdam, die met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn en de beschermde stadsgezichten worden beschermd. De belangrijkste punten van het beleid zijn:

- a. hoogbouw is een van de mogelijkheden om te verdichten en zo bij te dragen aan de ambitie uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 om te groeien binnen grenzen;
- b. er worden vier regimes onderscheiden waarin, o.a. op basis van de ruimtelijke kenmerken, hoogbouw in meer of mindere mate mogelijk is;
- c. hoogbouw is niet toegestaan in de beschermde stadsgezichten (o.a. het UNESCO werelderfgoed);
- d. om de kwaliteit van hoge gebouwen te bevorderen zijn vier principes (vertaald in vuistregels) op niveau van het gebouw geformuleerd.

Op de Totaalkaart zijn de geldende regimes (zoals onder b. bedoeld) weergegeven. De projectlocatie valt binnen het regime "Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw".



Afbeelding: uitsnede totaalkaart Hoogbouwbeleid

In de verschillende gebieden die onder dit regime vallen krijgt hoogbouw een passende plek. Het gaat om gebieden die goed bereikbaar zijn met het OV en waar een (hoog-)stedelijke ontwikkeling kansrijk en gewenst is. We spreken hier van hoogbouw boven een hoogte van 30 meter. In deze gebieden kunnen op specifieke plekken clusters ontstaan. In de hoogbouwclusters kan tot de maximale hoogte die het LIB toestaat worden gebouwd. In Haven- Stad bevindt zich ook een cluster, de exacte grens ervan wordt in de stedenbouwkundige plannen uitgewerkt. De projectlocatie ligt niet binnen dit cluster, maar in Haven- Stad is, buiten de clusters, ook ruimte voor hoogbouw met hoogte van circa 70 meter, als onderdeel van het stedelijk weefsel.

Op de kaart is een 2 kilometerzone aangegeven rondom het Singelgrachtgebied (de stippellijn op voorgaande afbeelding) waarbinnen nieuwe bebouwing het historisch gelaagde stadsbeeld van het UNESCO-gebied niet mag aantasten. De projectlocatie ligt buiten deze 2 kilometerzone.

Er zijn op het schaalniveau van het gebouw en het blok waarin het gebouw staat vier principes geformuleerd (zoals hiervoor bedoeld onder d.) waar een hoog gebouw aan moet voldoen om tot een goed hoog gebouw te komen dat lang mee gaat. De vuistregels gelden voor het realiseren van nieuwe gebouwen. Projecten die reeds lopen ten tijde van de vaststelling van dit beleid en afwijken van de vuistregels, hoeven niet worden aangepast. Deze uitzonderingsregel is van toepassing op onderhavig bouwplan.

Voorafgaand aan elke hoogbouwontwikkeling maakt de gemeente als onderdeel van het planvormingsproces een inpassingsstudie in de stad (op aspecten aangaande de stedenbouwkundige inpassing) en directe omgeving (op aspecten aangaande het bouwvolume zelf). Deze studie dient als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling. Wanneer de aanleiding voor de inpassingsstudie een door de gemeente opgestarte gebiedsontwikkeling is, wordt die studie opgenomen in de verdere planvorming voor het betreffende gebied. In het geval van Sloterdijk I Zuid is de inpassingsstudie geïntegreerd in de Investeringsnota, het Blokpaspoort en het Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit. Via deze documenten werkt het door in het voorliggende bouwplan.

Consequenties voor dit project

Haven-Stad is in het nieuwe beleid aangewezen als hoogbouwgebied. In het kader van deze ruimtelijke motivering is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals windhinder, bezonning en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). De toetsing ten aanzien van die aspecten is opgenomen in de paragrafen 5.11 t/m 5.13. In Hoofdstuk 2 is inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving. Het bouwplan is in overeenstemming met het Hoogbouwbeleid.

4.4.3. Koers 2025

Koers 2025 operationaliseert de gemeentelijke structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren van grof naar fijn beredeneerde keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want de stad groeit. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid neemt toe en ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel. Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie vestigt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

Consequenties voor het project

In Koers 2025 worden verschillende gebieden (bouwstenen) aangewezen waarbinnen de woningbouwopgave van 50.000 woningen moet plaatsvinden. Het gebied waarbinnen het project is gelegen is Sloterdijk (bouwsteen 13). Centrale opgave in het Haven-Stadgebied is de stapsgewijze transformatie van een monofunctioneel werkgebied rond het knooppunt Sloterdijk naar een gemengd en stedelijk woon-werkmilieu met aandacht voor de zittende bedrijvigheid. De woningbouw in Sloterdijk I Zuid betreft 700 woningen op de korte termijn en 2000 op de lange termijn. Met vergunning van voorliggend project is verzekerd dat 241 nieuwe woningen in dit gebied gerealiseerd kunnen worden (circa 30% sociale huur, 40% middenhuur en 30% overig). Dit levert aan het verminderen van het tekort aan woningen en is daarmee in overeenstemming met Koers 2025.

4.4.4. 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 project voorziet in het toevoegen van woningen in de sociale sector, de middenhuursector en de vrije sector. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van het tekort aan woningen.

In de nieuwbouw worden 241 woningen gerealiseerd in de verdeling:

- Gebouw A: 72 sociale huurwoningen, waarvan 39 tot 50 m²/ 21 van 63 m²/ 11 van 82 m²/ 1 van 109 m²
- Gebouw B: 36 woningen middenhuur, waarvan 25 van 42 m²/ 5 van 60 m²/ 2 van 72 m²/ 4 van 85 m²
- Gebouw C: 60 woningen middenhuur, waarvan 1 van 49 m²/ 29 van 41 m²/ 6 van 57 m²/ 2 van 67 m²/ 1 van 68 m²/ 16 van 62 m²/ 2 van 82 m²/ 3 van 80 m²
- Gebouw C: 69 woningen in de vrije sector huur, waarvan 12 van 62 m²/ 14 van 57 m²/ 7 van 56 m²/ 18 van 95 m²/ 14 van 76 m²/ 2 van 100 m²/ 1 van 103 m²/ 1 van 111 m²
- Gebouw D: 4 woningen in de vrije sector huur, waarvan 4 van 131 m²

De verdeling 30-40-30 is in overeenstemming met de Afsprakenbrief.

4.4.5. 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.

De projectlocatie is 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. Door het maximum en minimum aantal parkeerplekken bij nieuwbouw omlaag te brengen, wordt in het beleid rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De minimumparkeernorm is gedefinieerd als het minimum aantal parkeerplaatsen dat verplicht gerealiseerd moet worden bij een bepaalde functie van een gebouw: zoals woning, kantoor of voorziening: er moet ten minste het minimumaantal worden gerealiseerd. De maximumparkeernorm gedefinieerd als het maximaal aantal parkeerplaatsen dat gebouwd mag worden bij een bepaalde functie van een gebouw: zoals woning, kantoor of voorziening: er mogen niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan het maximum.

De minimumnormen voor woningen zijn 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.

Voor de voorzieningen (uitgezonderd kantoren) is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW (ASVV 2012). Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen.

Op B-locaties geldt voor kantoren geen minimumnorm, alleen een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.

Bij realisatie van verschillende functies in één gebouw wordt rekening gehouden met dubbelgebruik bij het bepalen van de minimumparkeernorm. Hierdoor hoeven er minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt.

Consequenties voor dit project

In de notitie "Verkeersanalyse De Kwartiermaker" (Movares, 31 oktober 2024) en de daarbij behorende bijlage 2 is onderbouwd hoe aan de Nota Parkernormen Auto wordt voldaan.

Het beleid van gemeente Amsterdam stelt dat Aurelio ten minste aan de minimale parkeernorm dient te voldoen. De maximumnormen worden niet overschreden. Dit vormt het uitgangspunt voor de verdere uitwerking.

Aan de hand van het ruimtelijk programma waarop voorliggende omgevingsvergunning betrekking heeft is de normatieve parkeerbehoefte 107,9 parkeerplaatsen, zie ook onderstaande tabel. In deze normatieve parkeerbehoefte is voorzien in 20% korting op de minimale parkeernorm voor de vrije sector woningen (conform Investeringsnota + basisblokpaspoorten Sloterdijk I Zuid, versie 190815).

Type autoparkeerder	Minimale normatieve parkeervraag Aantal parkeerplaatsen
Bewoners	21,12
Bezoekers	24,2
Werknemers/bezoeker commerciële en maatschappelijke voorzieningen	56,5
Totale normatieve parkeervraag	107,8
Parkeervraag incl. dubbelgebruik	76

Omdat De Kwartiermaker meerdere functies heeft, is dubbelgebruik mogelijk. Met het corrigeren voor aanwezigheid is de parkeervraag 76 parkeerplaatsen. Hierbij is een werkdagmiddag de maatgevende periode. In bijlage 2 bij de notitie is de volledige parkeerbalans te vinden. In het bouwplan voor De Kwartiermaker wordt voorzien in 76 parkeerplaatsen voor autoparkeren, 5 parkeerplaatsen voor deelauto's en 1 parkeerplaats voor deelbestelbus. Hiermee is er een sluitende parkeerbalans voor autoparkeren en er wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto.

Voor het project geldt een zogenaamd nul-plafond voor parkeervergunningen. Dit betekent dat alle adressen op de kavel worden uitgesloten van bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen. De ontwikkelaar informeert de toekomstige bewoners en gebruikers hierover actief.

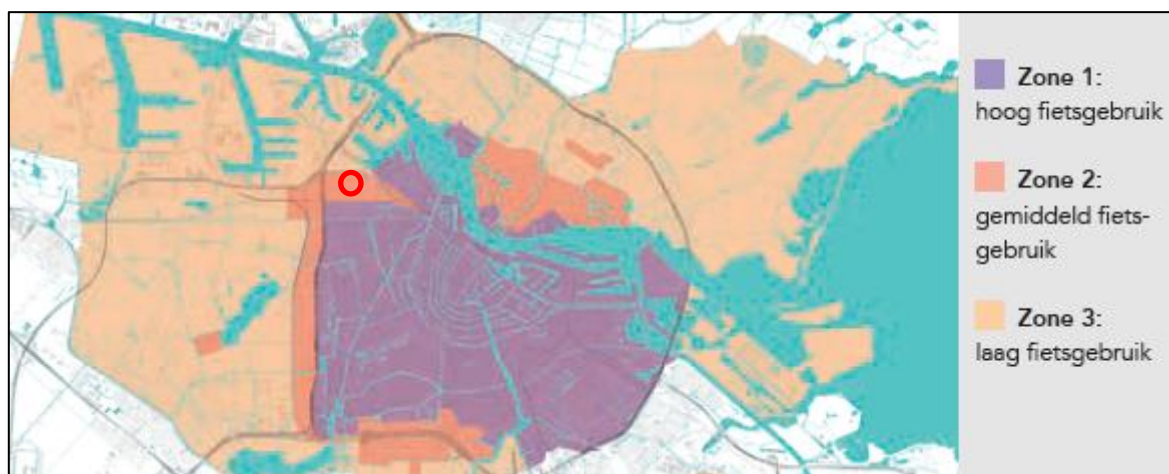
Parkeren in de tijdelijke situatie, tijdens de bouw

De Nota Parkeren Auto stelt geen regels ten aanzien van de aanlegfase van een bouwproject, niettemin heeft Movares ook deze situatie beschouwd. De ontwikkeling van Kwartiermaker is naar verwachting het eerste project van de transformatie van het havengebied naar woon-werkwijk (Haven Stad). Als gevolg van deze ontwikkeling wordt het aantal openbare parkeerplaatsen - tijdelijk - minder. Uit de parkeerdruk van Amsterdam2 blijkt dat op het maatgevende moment voor autoparkeren (de werkdagmiddag) er een parkeerdruk is van 36%. Gezien de lage parkeerdruk in het gebied zijn er geen aanknopingspunten om te veronderstellen dat er in de tijdelijke situatie knelpunten ontstaan.

4.4.6. 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 en richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en woonfuncties.

De projectlocatie is gelegen in zone 2. Dit is een gebied met een gemiddeld fietsgebruik.



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

In de nota zijn voor de niet-woonfuncties in zone 2 specifieke normen opgenomen, zoals:

- 2 plekken per 100 m² kantoor
- als het kantoor een baliefunctie heeft wordt deze norm aangevuld met een norm van 3,5 fietsparkeerplaatsen per balie voor de bezoekers, met een minimum van 10 fietsparkeerplaatsen per vestiging
- 14 plekken per 100 m² restaurant / café
- 5,6 plekken per 100 m² fitness

Voor bedrijven is geen norm opgenomen.

Het Bouwbesluit 2012 schrijft een (fietsen)berging voor bij nieuwbouw van woningen. In de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130 is gekozen voor een gezamenlijke fietsenstalling als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. Daarvoor geldt:

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

Afbeelding: aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Consequenties voor dit project

In de notitie "Verkeersanalyse De Kwartiermaker" (Movares, 31 oktober 2024) en de daarbij behorende bijlage 3 is onderbouwd hoe aan de Nota Parkernormen Fiets en Scooter wordt voldaan.

De normatieve parkeervraag voor het fietsparkeren bestaat uit 703 fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Deze fietsparkeerplaatsen zijn niet-openbaar. De openbare fietsparkeerplaatsen betreft

226 fietsparkeerplaatsen (voor bezoekers van bewoners en de commerciële/maatschappelijke voorzieningen). In bijlage 3 bij de notitie is de volledige fietsparkeerbalans te vinden.

Type fietsparkeerder	Normatieve parkeervraag Aantal parkeerplaatsen
Bewoners (niet openbaar)	703
Bezoekers (openbaar)	121
Werknemers/bezoeker commerciële en maatschappelijke voorzieningen (openbaar)	105
Totale normatieve parkeervraag	929
Waarvan niet-openbaar	703
Waarvan openbaar	226

In de basis voorziet de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter niet in dubbelgebruik voor fietsparkeerplaatsen (beleidsregel 2). Er is echter wel een mogelijkheid in de Nota om de parkeereis voor fietsen bij niet-woonfuncties bij te stellen mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans.

Initiatiefnemer wenst voor Kwartiermaker af te wijken, hiervoor heeft zij volgende argumenten:

- De ontwikkeling van Kwartiermaker is een herontwikkeling c.q. transformatie van het havengebied naar woon-werkwijk (Haven Stad).
- Initiatiefnemer faciliteert fietsparkeren voor niet-woonfuncties ook inpandig en op eigen terrein. Deze voorziening is vrij toegankelijk voor de gebruikers van de verschillende functies. Hiermee is er geen sprake van een impact op de openbare ruimte.
- Dubbelgebruik is wel onderdeel van de parkeerbalans voor autoparkeren. Het is vanzelfsprekend dat ook voor fietsparkeren (bij niet-woonfuncties) over de dag andere aanwezigheidspercentages gelden.
- De functie "bedrijf" voorziet in bedrijfssoorten van ten hoogste milieucategorie 2. Hier is sprake van bezoekers met een korte parkeerduur (<1,5 uur).
- De functie "sportschool" voorziet in bezoekers met een korte parkeerduur (<1,5 uur).
- De functie "horeca" kent een ander maatgevend moment (avond) dan de functies "bedrijf" en "kantoor" (middag).

Gemeente Amsterdam voorziet niet in eigen aanwezigheidspercentages. Voor het afwijken van de parkeereis voor fietsen bij niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages van CROW744 (overeenkomstig met de aanwezigheidspercentages voor autoparkeren. Door uit te gaan van de kencijfers uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter en de aanwezigheidspercentages uit CROW744 komt de fietsparkeerbalans uit 152 parkeerplaatsen (t.o.v. de 226 fietsparkeerplaatsen uit de normatieve fietsparkeervraag). De werkdagmiddag is het maatgevend moment. In het DO (versie DO.03) voor De Kwartiermaker wordt voorzien in 703 fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Hiermee is er een sluitende fietsparkeerbalans voor bewoners, aangezien de normen op 703 fietsparkeerplaatsen uitkomen. Voor het openbaar fietsparkeren zijn er in het DO 152 parkeerplaatsen beschikbaar. Hiermee is er een sluitende fietsparkeerbalans. Aanvullend op de 152 fietsparkeerplaatsen voorziet het DO in 8 parkeerplaatsen voor bakfietsen en 5 parkeerplaatsen voor scooters.

4.4.7. Kantorenplan 2019 – 2026

Met het kantorenplan 2019-2026 van september 2019 wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook loopt het kantorenplan 2019-2026 vooruit op de nieuwe omgevingsvisie van gemeente Amsterdam die momenteel wordt ontwikkeld. Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

De transformatie van Sloterdijk I Zuid is gericht op de ontwikkeling van een levendig woonwerkgebied. Het bouwplan voorziet onder meer in kantoorruimten en sluit daarom aan bij het Kantorenplan.

4.4.8. Monitor kantorenmarkt Amsterdam, De post-corona kantorenmarkt

De kantorenmarkt maakt zich op voor een nieuwe fase. De kantorenmarkt bevindt zich in een overgangperiode die wordt gekenmerkt door de huidige onzekere marktomstandigheden. De sterk gestegen bouwkosten en de onzekerheid over de verdere prijsstijgingen leiden tot negatieve sentimenten over de kantorenmarkt. Naar verwachting zullen de kantoren op de beste locaties, zoals goed bereikbare OV-locaties, populair blijven en kantoren op minder goed gelegen locaties minder aantrekkelijk worden.

Daarnaast zal het hybride werken de kantoren van minder goede kwaliteit op niet goed bereikbare OV-locaties extra onder druk zetten, omdat deze kantoren voor de werknemers minder verleiding bieden om op kantoor te willen zijn. De rol van het kantoor gaat steeds meer veranderen naar een belangrijke ontmoetingsplek voor de medewerkers waar vooral gezocht wordt naar samenwerking. Samengevat is de verwachting dat de vraag naar kwalitatief hoogwaardige kantoren op goede locaties zal toenemen. De kantoren op niet goed bereikbare OV-locaties en die niet duurzaam zijn, hebben weinig aantrekkingskracht op werknemers om naar kantoor te komen. Voorliggend bouwplan met 1.538 m² bvo voorziet daarmee in een behoefte.

4.4.9. Horecabeleid stadsdeel West

Op 19 juli 2011 is de Horecanota van stadsdeel West vastgesteld. Deze is nog altijd geldend. De nota beoogt het voor bewoners en bezoekers van West realiseren van een divers, aantrekkelijk en eigentijds horeca-aanbod, waarmee de leefbaarheid en attractiviteit van het wonen, werken en verblijven in West wordt versterkt. Uitgangspunt daarbij is dat horeca kansen biedt, maar dat er nadrukkelijk oog moet zijn voor het woon- en leefklimaat.

Het horecabeleid voor West gaat uit van een structuur voor de horeca, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen (bestaande) woongebieden, winkelstraten en horecaconcentratiegebieden. Deze gebieden verschillen in functie en karakter en daarmee in mogelijkheden voor horecaontwikkeling. Daarnaast zijn er gebieden die hiervan afwijken. Het gaat hierbij om gebieden die in transformatie zijn, waardoor meer en/of specifieke horeca gewenst is. Horeca is een integraal onderdeel van deze plannen en wordt in de definitieve besluitvorming over de invulling van deze gebieden/locaties meegenomen.

1. Stadsdeel West zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit.
2. Stadsdeel West stimuleert een divers en aantrekkelijk aanbod van horeca in het stadsdeel, dat aansluit op de behoefte van bewoners en bezoekers.
3. Door stedelijke ontwikkelingen zijn er in West specifieke gebieden die afwijken van de hoofdstructuur horeca. Het gaat hierbij met name om gebieden die in transformatie zijn, waardoor meer (omvang en spreiding) en/of specifieke (type) horeca gewenst is.
4. Stadsdeel West biedt ondernemers de ruimte om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en trends in de horeca en behoeften van de consument, met daarbij oog voor het woon- en leefklimaat.
5. Terrassen zorgen voor een verlevendiging van het straatbeeld. Meer terrassen in West wordt daarom aangemoedigd om de openbare ruimte aantrekkelijk te maken en extra recreatieaanbod te bieden.

De Transformatorweg is in het beleid genoemd als verkeersader. Verkeersaders zijn, naast de winkelstraten, de drukkere en bredere straten, met een hoge verkeersintensiteit en hierdoor relatief veel omgevingsgeluid (zie voor een overzicht van de straten de bijlage). Verondersteld wordt dat het geluid van terrasbezoekers hierdoor opgaat in het omgevingsgeluid, waardoor latere openingstijden aangehouden kunnen worden.

Ten tijde van het vaststellen van de Horecanota (2011) was de transformatie van Sloterdijk I Zuid zoals vastgelegd in de Investeringsnota (2019) nog niet in beeld. Het horecabeleid voorzag dan ook niet in een toetsingskader voor deze transformatie, maar daarin werd al wel benoemd dat horeca een integraal onderdeel is van transformatieplannen en dat het aspect horeca in de definitieve besluitvorming over de invulling van deze gebieden/locaties wordt meegenomen. Het Investeringsbesluit voorziet daarin. De te realiseren horeca is dit bouwplan betreft een restaurant of café. Deze horecalocatie is gewenst gezien vanuit de nieuwe ontwikkeling van Haven-Stad.

4.4.10. Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050

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

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

buurten, en wordt de stad natuurinclusief aangelegd en beheerd. Op basis van die norm gaat de gemeente aan de slag voor nieuw en/of beter groen in de bestaande stad. Nieuwe buurten worden vanaf de aanleg ingericht op basis van de groennorm.

Consequenties voor het project

In de bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde bijlage met het Definitief Ontwerp Binnentuin (OKRA, 5 november 2024) is het ontwerp van de binnentuin uitgewerkt.

4.4.11. Agenda Duurzaamheid

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

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

Doelstellingen gemeente Amsterdam

2030

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

2040

- Aardgasvrij

2050

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

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

Klimaatneutraal

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO₂-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO₂-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in

2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Duurzame energie

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

1. het maximaal opwekken van zonne-energie op daken.
2. Het optimaal benutten van de potentie voor windenergie.
3. Een elektriciteitsinfrastructuur voor de toekomst.

Van het aardgas af

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld. Energieleveranciers mogen woningen niet meer aansluiten op aardgas sinds 1 juli 2018. Amsterdam sluit nieuwbouwgebieden al veel langer niet meer op aardgas aan. In 2020 maken 102.000 Amsterdamse woningen gebruik van stadswarmte, is de verwachting. Dit gebeurt via warmtenetten die warm water vervoeren naar woningen, kantoren en andere gebouwen. Het water gaat via een stelsel van pijpen en leidingen naar de gebruikers.

Circulaire economie

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

Schone lucht

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

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

Consequenties voor dit project

In het bouwplan wordt voorzien in:

- Triple en zonwerend glas
- Goede luchtdichtheid
- WKO met warmtepompen
- CO₂ gestuurde ventilatie (woningen)
- Wtw (ventilatie)
- Energiezuinige LED-verlichting (niet-wonen)
- Zonnepanelen (zo veel als mogelijk)

4.4.12. Hemelwaterverordening

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

Consequenties voor dit project

In het bouwplan wordt voorzien in maatregelen voor klimaatadaptatie, hittestress en de groen/blauwe daken die voldoen aan de hemelwaterverordening. Daartoe is de hemelwatertool van de gemeente toegepast, zie hieronder.

<

4.5. Conclusie beleidskader

Het project leidt tot een toename van het woningaantal in meerdere woningsegmenten. Het landelijke, provinciale, regionale beleid en gemeentelijke vraagt om meer woningen in alle categorieën.

Het project wordt gerealiseerd door verdichting binnen bestaand stedelijk gebied. Het plan maakt deel uit van de door de gemeente ingezette transformatie van Haven-Stad, wat moet leiden tot een hoogstedelijk woon-werkmilieu met de toevoeging van 40.000 tot 70.000 woningen naast de toevoeging van 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen.

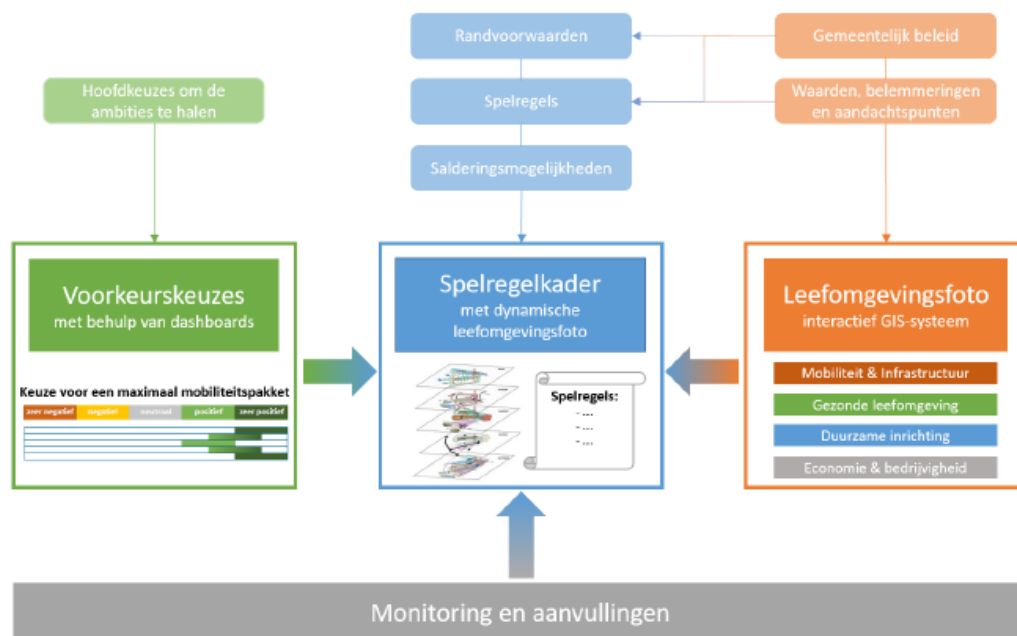
Het project voldoet voorts aan de duurzaamheidsdoelstellingen en de benodigde klimaatadaptatie van de verschillende overheidsniveaus.

5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1. MER Haven-Stad

Het milieueffectrapport (MER) voor Haven-Stad is in 2017 gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan dat in het kader van Haven-Stad in procedure werd gebracht: het bestemmingsplan 'Sloterdijk I Mediacollege'.

Het MER maakt gebruik van nieuwe methoden, zoals een leefomgevingsfoto, dashboard, een spelregelkader en een monitoringsprogramma. Zo ontstaat een levend MER dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie waar en wanneer dat nodig is.



Afbeelding: samenhang tussen nieuwe methoden en instrumenten

In de huidige situatie zijn er vele waarden, aandachtspunten en belemmeringen die van invloed zijn op de transformatiemogelijkheden in Haven-Stad. Daarbij gaat het onder meer om milieucontouren vanwege geluid, geur en externe veiligheid, maar bijvoorbeeld ook om archeologische verwachtingswaarden en waardevolle groenstructuren. De relevante waarden, aandachtspunten en belemmeringen in de huidige situatie zijn vastgelegd op een leefomgevingsfoto. De leefomgevingsfoto is de raadplegen via: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/haven-stad/mer/leefomgevingsfoto>.

In de dynamische leefomgevingsfoto is het spelregelkader voor ontwikkelingen in Haven-Stad in detail vastgelegd en wordt direct de aan een gebied gekoppelde randvoorwaarden, spelregels en/of compensatiemogelijkheden weergegeven. Hieronder wordt per omgevingsaspect aangegeven waar bij transformatie rekening gehouden moet worden.

Verkeer en parkeren

Algemene spelregels:

- Bij nieuwe ontwikkelingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor parkeren voor auto en fiets op eigen terrein conform het geldende parkeerbeleid;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
- Bij realisatie van parkeren op eigen terrein bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de voor dat gebied vastgestelde nadere beleidsregels voor parkeernormen auto en fiets:
 1. Voor woningen zal een maximale autoparkeernorm van 0,2 per woning gelden;
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
 2. Voor nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen (niet-woningen) moet aangetoond worden dat het autoaandeel van de verkeersgeneratie maximaal 20 procent bedraagt. Op basis hiervan wordt het aantal benodigde autoparkeerplaatsen bepaald;
⇒ *hieraan wordt voldaan, zie daarvoor paragraaf 5.2.4.*
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk aandeel van de autoparkeerplaatsen beschikbaar voor gedeeld autogebruik (car-sharing);
⇒ *hieraan wordt voldaan, er worden 5 inbandige parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd.*
- Bij nieuwe ontwikkelingen dient minimaal 25 procent van de autoparkeerplaatsen geschikt te zijn voor elektrische auto's door aanwezigheid van oplaadpalen;
⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*
- Bij nieuwe ontwikkelingen dient middels een onderzoek aangetoond te worden dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid;
⇒ *In dit geval wordt een autowasstraat vervangen door wonen en werken. De verkeersaantrekkende werking van de wasstraat is veel groter dan van de nieuwe ontwikkeling. De verkeersintensiteiten nemen per saldo af*
- Laden en lossen mag niet leiden tot onaanvaardbare effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid, bijvoorbeeld stadsdistributie per water, venstertijden voor laden en lossen (vooral buiten de spits en buiten de schooltijden).
⇒ *Er komt een laad- en losstrook aan de Transformatorweg en laad- / losvakken in de overige straten, dit wordt door de gemeente aangelegd.*

Geluid

Algemene spelregels:

- Op basis van de Crisis- en herstelwet mag binnen het als ontwikkelingsgebied aangewezen gebied tijdelijk worden afgeweken van geluidsnormen, als aangetoond wordt dat binnen 10 jaar weer aan de geluidsnormen wordt voldaan;
⇒ *Hiervan wordt geen gebruik gemaakt, zie Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder*
- Aandacht moet worden besteed aan locatie van sociale huurwoningen in relatie tot geluidbelasting, waarbij uitgangspunt is dat sociale huurwoningen niet uitsluitend op de meest geluidbelaste locaties worden gerealiseerd;
⇒ *Hieraan wordt voldaan, zie daarvoor de afbeelding 'verdeling woningen over de bouwblokken' in paragraaf 2.4.4*

- Bij de bepaling van de geluidbelasting dient ook rekening gehouden te worden met de invloed van piekbelastingen op de leefomgevingskwaliteit;
⇒ *Hieraan wordt voldaan, in het onderzoek m.b.t. milieuhinderzonering is daarmee rekening gehouden (zie bijlage Akoestisch onderzoek industrielawaai)*
- Voor zowel sociale huurwoningen als particuliere koop- en huurwoningen wordt in de contracten/overeenkomsten informatie verschaft over de geluidbelasting en daarvoor getroffen maatregelen;
⇒ *Hieraan wordt voldaan*
- De uiterste compenseerbare waarde voor geluidbelasting is voor industrielawaai 65 dB(A), voor bedrijfsgeluid 60 dB(A), voor spoorweglawaai 73 dB, voor wegverkeerslawaai lokale wegen en metrolawaai 68 dB en voor wegverkeerslawaai rijkswegen 63 dB;
⇒ *Er wordt geen gebruik gemaakt van compenseerbare waarden*
- Indien vanwege meerdere individuele geluidbronnen compensatie noodzakelijk is, geldt het zwaarste van deze compensatieregimes.
⇒ *Er wordt geen gebruik gemaakt van compenseerbare waarden*

Spelregels stille zijden

- Alle nieuwe woningen hebben minimaal één stille zijde, waar voor alle geluidbronnen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Slaapkamers zijn bij voorkeur deze stille zijde gesitueerd;
⇒ *Hieraan wordt voldaan, zie Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder*
- Wanneer het realiseren van een stille zijde niet mogelijk is of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110g Wgh) worden stille slaapkamers gerealiseerd door deze te voorzien van extra isolerende maatregelen en deze bij voorkeur aan de stilste zijde gesitueerd en voorzien van extra isolerende maatregelen.
⇒ *Hieraan wordt voldaan, zie Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder*

Luchtkwaliteit

Geen algemene spelregels, zie verder paragraaf 5.8

Milieuzonering

Geen algemene spelregels, zie verder paragraaf 5.4

Geur

Algemene spelregel:

- Voor zowel sociale huurwoningen als particuliere koop- en huurwoningen wordt in de contracten/overeenkomsten informatie verschaft over de acceptatie van geurhinder en daarvoor eventueel getroffen maatregelen.
⇒ *Hieraan wordt voldaan*

Stof

Geen algemene spelregels.

Externe veiligheid

Algemene spelregel:

- Aangezien de invloedsgebieden van de aanwezige risicobronnen tezamen bijna het gehele plangebied bedekken, wordt bij nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over de noodzaak om onderzoek te doen naar het groepsrisico.
⇒ *Er is onderzoek naar het aspect Externe veiligheid uitgevoerd, zie bijlage en par. 5.9*

Gezondheid

Algemene spelregels:

- Binnen 250 meter van bestaande en nieuwe scholen zijn geen nieuwe snackbars (horecacategorie 1) toegestaan;
⇒ *Hier wordt aan voldaan: binnen 250 meter van de projectlocatie zijn geen scholen aanwezig of voorzien*
- Inpandige trafohuisjes, onderstations en aanleggen van nieuwe of verleggen van bestaande hoogspanningskabels (> 50 kV) zijn alleen mogelijk nadat advies met betrekking tot elektromagnetische velden is ingewonnen bij GGD Amsterdam;
⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*
- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met voldoende zonbescherming / schaduwplekken tegen uv-straling;
⇒ *hieraan is aandacht besteed. Blootstelling aan de zon wordt verminderd door schaduw in de binnentuin en loggia's bij de woningen, binnen parkeren voor auto's en fietsen, binnendoor zijn de parkeergarages en tuin bereikbaar dus geen verbrandingsmogelijkheid*
- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met hittestress, bijvoorbeeld door zoveel mogelijk groen- en watervoorzieningen en voldoende watertappunten;
⇒ *hieraan is aandacht besteed, er komen voldoende voorzieningen voor watervoorziening.*
- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met sociale veiligheid, bijvoorbeeld voldoende verlichting.
⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*

Licht en schaduwhinder

Algemene spelregel:

- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het voorkomen van lichthinder.
⇒ *hieraan is aandacht besteed, zie paragraaf 5.6*

Trillinghinder

Geen algemene spelregels

⇒ *zie paragraaf 5.16*

Hinder tijdens de bouw

Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.

Bodem

Algemene spelregels:

- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de bodemopbouw ter plaatse van de ontwikkeling;
- In geval van graafwerkzaamheden dient door middel van een actueel verkennend bodemonderzoek te worden nagegaan of lokale bodem verontreinigingen aanwezig zijn (zie <https://odnzk.nazca4u.nl/rapportage/> voor een actueel overzicht van uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen);
- Indien uit onderzoek blijkt, dat sprake is van aanwezige gevallen van ernstige verontreiniging, dan moet een procedure doorlopen worden bij werkzaamheden die tot het roeren van grond en/of verplaatsing van grondwater leiden;
- Voor het eventueel afvoeren van verontreinigde grond en/of verontreinigd grondwater moeten de mogelijkheden van afvoer en verwerking worden nagegaan.
⇒ *In paragraaf 5.10 wordt ingegaan op het verkennend bodemonderzoek*

Archeologie

Geen algemene spelregels

⇒ *zie paragraaf 5.12*

Cultuurhistorie

Algemene spelregels:

- Bij nieuwe ontwikkelingen dient rekenschap gegeven te worden van de cultuurhistorische waardevolle bebouwing en elementen, zoals beschreven in de Cultuurhistorische Verkenning Haven-Stad;
- Bij sloop/nieuwbouw dient advies ten aanzien van cultuurhistorische waarden te worden ingewonnen bij afdeling Monumenten en Archeologie.
⇒ *In paragraaf 5.12 wordt ingegaan op de cultuurhistorisch waarden*

Hoogbouw

Algemene spelregels:

- Iedere nieuwe ontwikkeling met een bouwhoogte hoger dan 30 meter dient te worden getoetst aan het hoogbouwbeleid, waarbij:
 1. De beoordeling gebeurt aan de hand van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op onder andere het stadslandschap, windhinder, sociale veiligheid in beeld worden gebracht;
 2. Bij bouwplanuitwerking zal rekening worden gehouden met veiligheidsaspecten bij hoogbouw en zal advies van de Veiligheidsregio verplicht zijn;
 3. Bij hoogbouwinitiatieven boven 60 meter moet ook specifiek het effect op het omringende landschap, de groene scheggen, beschermd stadsgezichten en andere waardevolle gebieden in beeld worden gebracht;

4. Advies wordt ingewonnen bij Afdeling Ruimte en Duurzaamheid en Afdeling Monumenten en Archeologie.
⇒ *Zie paragraaf 4.4.2*
- Bebouwing hoger dan 140 m NAP dient te worden getoetst aan de kaart maatgevende toetshoogtes (bijlage 4) van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol: Afwijking van de maatgevende toetshoogtes is toegestaan, mits uit een verklaring van geen bezwaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor de veiligheid van het luchtverkeer.
⇒ *De toetshoogte radar van 61 meter wordt doorsneden, daarom wordt door de gemeente advies bij het ILT aangevraagd.*

Water

Algemene spelregels:

- Bij nieuwe ontwikkelingen dient te worden uitgegaan van een ontwateringsnorm van 80 tot 90/95 cm onder maaiveld (afhankelijk van de locatie), waarbij rekening wordt gehouden met een goede groei van bomen;
- Nieuwe ondergrondse ontwikkelingen zijn mogelijk, mits:
 1. Een geohydrologisch onderzoek wordt uitgevoerd, waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling geen onaanvaardbare grondwatereffecten heeft, dan wel maatregelen worden getroffen ter beperking van grondwatereffecten;
 2. Advies wordt ingewonnen bij het Hoogheemraadschap.
⇒ *Er wordt in principe geen nieuwe ondergrondse bebouwing gerealiseerd, mogelijk wel een sprinklerbak van 15m² / 1,5 m diep en enkele liftputten.*
- Om een duurzaam waterhuishoudkundig systeem te realiseren, gelden diverse spelregels:
 1. Bij demping van oppervlaktewater moet hetzelfde oppervlak 1 op 1 worden teruggebracht in hetzelfde watersysteem;
 2. Bij een toename van verhard oppervlak met meer dan 800 m²/1.000 m² in stedelijk gebied (afhankelijk van de locatie) moet worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater ter grootte van een percentage van de verhardingstoename (de concrete eisen zijn afhankelijk van de waterbeheerder, Hoogheemraadschap Hollands Kwartier (HHNK) of Amstel-, Gooi en Vechtstreek (AGV));
 3. Bij demping van oppervlaktewater en toename van verhard oppervlak wordt advies ingewonnen bij het Hoogheemraadschap.
⇒ *Er wordt geen nieuw verhard oppervlak toegevoegd en geen water gedempt.*
- Bij nieuwe ontwikkelingen zijn waterneutrale bouwenvelopen verplicht ('rainproof bouwen'), waarbij onder meer 60 mm hemelwater moet worden vastgehouden op de kavels. Dit kan ook een rol vervullen als watercompensatie.
⇒ *hieraan wordt voldaan, aangezien aan de hemelwaterverordening wordt voldaan.*
- Het gebruik van uitlogende materialen is niet toegestaan in verband met negatieve effecten op de kwaliteit van hemel- en oppervlaktewater.
⇒ *hieraan wordt voldaan.*
- Vitale infrastructuur, zoals datacentra en noodvoorzieningen, dienen met het oog op mogelijke overstromingsrisico's bij voorkeur op de eerste verdieping of hoger te worden gevestigd.
⇒ *hieraan wordt voldaan. Vitale infrastructuur komt niet op de 1e verdieping maar wel op een veilige hoogte op de begane grond.*

Natuur

Algemene spelregels:

- Bij nieuwe ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met het toetsen van het project te worden getoetst op mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden, en waarbij de bijdrage aan stikstofdepositie mag niet hoger mag zijn dan 1 mol/hectare op de relevante habitattypen;
 - Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk, mits:
 1. Een nader onderzoek naar de aanwezigheid van beschermde soorten, de effecten op deze soorten en de eventuele overtreding van verbodsbepalingen is uitgevoerd;
 2. Bij de uitvoering van het onderzoek rekening wordt gehouden met de resultaten beschreven per deelgebied in de quickscan flora en fauna Haven-Stad;
 3. Bij de uitvoering van het onderzoek rekening wordt gehouden met jaarrond onderzoek naar jaarrond beschermde broedvogels, vleermuizen en rugstreeppad;
 4. Het onderzoek dient tevens inzicht te bieden in de mogelijkheden van natuur inclusief bouwen en het vergroten van de biodiversiteit (inspanningsverplichting).
- ⇒ *Onderzoek wordt uitgevoerd, punt 4 is geen standaard onderdeel. Hieraan wordt in het bouwplan aandacht besteed doordat natuurinclusief wordt gebouwd en de biodiversiteit wordt vergroot.*

Energie en afval

Algemene spelregels:

- Nieuwe ontwikkelingen worden niet aangesloten op aardgas, maar moeten bijvoorbeeld worden aangesloten op een warmtenet als stadswarmte of een all electric systeem;

⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*
- Woningen moeten voldoen aan een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC)-norm van maximaal 0,2 vanwege de aanmelding Crisis- en herstelwet (Amsterdams beleid streeft naar een EPC-norm van 0,15);

⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*
- Bij toepassing van Warmte Koude Opslag (WKO) is onderzoek nodig in hoeverre WKO-systemen kunnen worden toegepast zonder dat interferentie tussen bestaande en nieuwe WKO-systemen optreedt, dit ter voorkoming van negatieve effecten op het grondwater;

⇒ *Er wordt een WKO-systeem toegepast en in de volgende fase van de planvorming wordt de eventuele interferentie onderzocht.*
- Bij iedere nieuwe ontwikkeling dient eventuele afvalinzameling in pandig te worden gerealiseerd.

⇒ *Dit is voor de planologische besluitvorming niet relevant.*

Kabels en leidingen

Geen algemene spelregels, zie ook paragraaf 5.9 Externe veiligheid.

Nautische veiligheid

Geen algemene spelregels.

⇒ *Dit aspect is voor onderhavig project niet relevant.*

Economie en bedrijvigheid

Algemene spelregels:

- Bij nieuwe ontwikkelingen dient binnen een straal van 30 meter de mogelijke milieuhinder van aanwezige bedrijven met categorie 2 kwalitatief beschouwd te worden.
- ⇒ *Zie paragraaf 5.4*
- Nieuwe bedrijven uit milieucategorie 1, 2 en 3.1 zijn toegestaan, waarbij bedrijven uit milieucategorie 3.1 zijn toegestaan mits:
 1. De betreffende functie op grond van milieuhinderaspecten gevaar, stof en geur niet hoger scoren dan milieucategorie 2;
 2. De activiteiten hoofdzakelijk inpandig plaatsvinden;
 3. De activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden.
- ⇒ *Het bouwplan voorziet niet in bedrijven in categorie 3.1*
- Eventuele recreatievaart mag de aanwezige beroepsvaart op het Noordzeekanaal en in de havenbekkens niet hinderen. Advies moet worden ingewonnen bij Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.
- ⇒ *Dit aspect is voor onderhavig project niet relevant.*

Compenserende maatregelen

Als compenserende maatregelen nodig zijn vanwege het afwijken van de spelregels dan moeten deze maatregelen ervoor zorgen dat de totale leefomgevingskwaliteit van het gebied een positieve impuls krijgt.

Er wordt niet afgeweken van de spelregels, zodat compensatie niet nodig is.

Projectspecifieke MER-beoordeling

Bij het opstellen van een nieuw ruimtelijk plan is het noodzakelijk en verplicht de effecten van het plan in beeld te brengen en af te wegen. Voor dergelijke stedelijke ontwikkelingen als de transformatie van Haven-Stad dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd dat kan resulteren in een verplichting een MER op te stellen. Voor Haven-Stad is de keuze gemaakt meteen een MER op te stellen en niet de m.e.r.-beoordeling af te wachten. Het MER is opgesteld voor de gehele ontwikkeling van Haven-Stad met bijbehorend abstractieniveau. Het plangebied van het voorliggende project is aanmerkelijk kleiner en leidt niet tot een andere activiteit, betreft niet ander gebied en de ontwikkeling betreft geen andere aard en omvang. Het past daarom binnen de kaders van het MER. Een deel van de milieuaspecten is in het kader van de MER reeds voldoende onderzocht en behoeft geen verdere uitwerking. Voor het overige zijn projectspecifieke onderzoeken uitgevoerd, die in de navolgende paragrafen aan bod komen. Alles overziende kan geconcludeerd worden dat aan de MER(-beoordelings)plicht voor dit project is voldaan en dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan ten gevolge van het project. Het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure voor het maken van een nieuw milieueffectrapport is voor dit bouwplan dan ook niet noodzakelijk.

5.2. Verkeer

5.2.1. Algemeen

De ambitie van Haven-Stad om het gebied te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd gebied met intensieve bebouwing vraagt om een andere wijze waarop naar ontsluiting en mobiliteit gekeken wordt. Het faciliteren van de verdichting met uitbreiding van het autonetwerk is vanwege het ruimtebeslag van autogebruik en -bezit en de te verwachten knelpunten in de omliggende hoofdinfrastructuur (o.a. A10) niet voor de hand liggend. Verdere verdichting zal vooral mogelijk worden door een mobiliteitsstrategie gericht op alternatieven voor automobilititeit; inzetten op hoogwaardige OV-infrastructuur (tram/metro), realisatie van nieuwe fietsroutes en openbare fietsenstallingen. Om autoverkeer terug te dringen wordt ook ingezet op minder parkeerplaatsen en car-sharing in het gebied. Deze maatregelen dragen er aan bij dat er een mobiliteitsshift kan worden bereikt naar meer gebruik van OV en fiets in plaats van auto.

Verkeersonderzoek plangebied

In het MER zijn de gezamenlijke effecten van de voorgenomen ontwikkelingen, met bijbehorende maatregelen, op de mobiliteit, per fase onderzocht waarbij tevens de voorgenomen infrastructurele maatregelen zijn betrokken. Daarbij is voor het bepalen van de effecten voor geheel Haven-Stad gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Om te bepalen wat de effecten zijn voor het projectgebied voldoet het VMA, met de daarin verwerkte uitgangspunten voor Haven-Stad. Zie daarvoor paragraaf 5.1 en de bijlagen.

5.2.2. Ontsluiting van de locatie

In de huidige situatie is het plangebied reeds op diverse manieren goed ontsloten, zowel voor het autoverkeer, het openbaar vervoer als het langzaam verkeer.

Autoverkeer

De projectlocatie is zeer goed ontsloten voor het autoverkeer. De Transformatorweg (direct langs het plangebied) is de belangrijkste ontsluitingsweg. Het is de doorgaande route van de A10 west – Centrum. De Transformatorweg is bereikbaar vanaf de Contactweg, die het plangebied direct ontsluit. Deze wegen verbinden het plangebied met het centrum, maar ook met de aangrenzende bedrijventerreinen en het havengebied.

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid van Sloterdijk I, en ook de projectlocatie, per openbaar vervoer is goed. Ten noordwesten van het plangebied ligt, op een afstand van circa 400 meter, het metrostation Isolatorweg, het begin/eindpunt van metrolijn 50 (Isolatorweg - Gein v.v. met haltes in Amsterdam West, Zuid en Zuidoost). Daarnaast rijdt langs het plangebied bus 22 (Sloterdijk – Indische Buurt). Tevens ligt ten westen van het plangebied, op circa 800 meter, het NS-treinstation Sloterdijk. Dit station heeft directe verbindingen met verschillende grote steden zoals Den Haag, Zaanstad,

Haarlem en Amsterdam-centrum. Het betreft één van de grotere treinstations van de Amsterdamse regio.

Bevoorrading

Er komt een laad- en losstrook aan de Transformatorweg en laad- / losvakken in de overige straten, dit wordt door de gemeente aangelegd.

Langzaam verkeer

Er ligt door Sloterdijk I, en langs het plangebied, een aantal fietspaden. Alle fietspaden liggen gescheiden van de rijbanen en zijn doorgetrokken naar aangrenzende gebieden. Langs de Transformatorweg en de Contactweg liggen aan beide zijden fietspaden in twee richtingen. Daarnaast is er een afzonderlijke fietsverbinding naar stadsdeel West vanaf de Kabelweg en zijn er drie fietsverbindingen naar de Alfadriehoek (ten noorden van Sloterdijk I). Een van deze verbindingen betreft tevens de toegang naar het metrostation Isolatorweg en is uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer.

Voor voetgangers zijn er looproutes van en naar de openbaar vervoerstations (metro en trein).

5.2.3. Verkeerintensiteiten

Bestaande situatie

In dit geval wordt een autowasstraat vervangen door wonen en werken. De bestaande verkeersaantrekkende werking van de wasstraat is groot: volgens opgave van de exploitant zijn er per maand 21.600 bezoeken de wasstraat, dus ca. 1.440 mvt/etmaal.

In de rapportage 'Mobiliteitsonderzoek Transformatorweg 37' van verkeerskundig adviesbureau Goudappel is voorts berekend welke verkeersintensiteiten te verwachten zijn bij andere benutting van de bestaande planologische mogelijkheden op het te ontwikkelen perceel. Dat leidt tot 256 mvt/etmaal per weekdag resp. 340 mvt/etmaal per werkdag.

Nieuwe situatie

Voor de nieuwe situatie zijn de verkeersintensiteiten te berekenen met toepassing van de kengetallen van CROW, uitgaand van zeer sterk stedelijke omgeving, centrumgebied. In de rapportage van Goudappel is deze berekening uitgevoerd. Dat leidt tot 1.005 mvt/etmaal per weekdag resp. 1.143 mvt/etmaal per werkdag.

Vergelijking

De verkeersaantrekkende werking van de wasstraat is veel groter dan van de nieuwe ontwikkeling. De verkeersintensiteiten nemen per saldo af als gevolg van de ontwikkeling.

Indien een vergelijking wordt gemaakt tussen een andere planologisch mogelijke bedrijfsinvulling en het voorliggende woningbouwplan is wel sprake van een toename van verkeer:

- per weekdag: $1.005 - 256 = 749$ mvt/etmaal
- per werkdag: $1.143 - 340 = 803$ mvt/etmaal

Verkeersafwikkeling

Vergeleken met de bestaande situatie (wasstraat) nemen de intensiteiten af en de verkeersafwikkeling op kruispunten zal dan ook verbeteren.

Vergeleken met een andere planologisch mogelijke bedrijfsinvulling zal op spitsuurniveau een beperkte toename van circa 8 mvt per drukste uur (aankomst + vertrek) aan de orde kunnen zijn. Dit betekent circa 1 auto extra per 7 minuten. Een dergelijke toename leidt niet tot een andere doorstroming op de omliggende kruispunten.

Verkeersveiligheid

Op basis van de berekende verkeersgeneratie is door Goudappel in rapportage 'Mobiliteitsonderzoek Transformatorweg 37' de kwaliteit van de verkeersveilige wegvakcapaciteit geanalyseerd. Hiervoor is gebruikgemaakt van de Wegenscan. Op basis van de in het rapport van Goudappel uitgevoerde analyse blijkt dat de ontwikkeling de verkeersveiligheid niet in het geding brengt.

5.2.4. Inzet op beperking automobilititeit nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen

Op basis van hetgeen gevat wordt in de Agenda Amsterdam Autoluw, de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, de mobiliteitsdoelen uit de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid en het Ontwikkelprotocol Mobiliteitshubs Sloterdijk I Zuid, worden maatregelen te hebben genomen om op termijn een maximaal auto-aandeel van 20% in het niet-wonen programma te realiseren.

De kerngedachte van de mobiliteitstransitie die de stad op termijn zal ondergaan is dat de stad een andere vervoerwijze verdeling krijgt, met meer ruimte voor actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen, beter openbaar vervoer en de introductie van deelmobiliteit als volwaardige vervoerwijze. Dit sluit aan op de STOMP-ordeningsprincipe: Stappen, Trappen, OV, MaaS (deelmobiliteit boeken en afrekenen in een app) en ten slotte pas de privéauto.

Een belangrijk aspect in de ontwikkeling van deze nieuwe wijk is het functiemenging (wonen, werken, recreëren). Daar is het gehele programma van deze nieuwe wijk op geënt. Er zal een gebied ontstaan waar bestemmingen dichtbij elkaar liggen en mensen korte verplaatsingen kunnen maken (lopend of per fiets). Voor de langere verplaatsingen die de wijk uitgaan, zijn het OV en deelmobiliteit schone en ruimte-efficiënte manieren van verplaatsen. Bezoekers en bewoners zullen straks gebruikmaken van bijvoorbeeld (elektrische) deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelscooters en elektrische auto's of een elektrische bestelbus. Deze faciliteiten zullen beschikbaar zijn binnen Kwartiermaker.

De actieve plint op maaiveldniveau is verbonden met de omgeving en is aangesloten op goede fietspaden. Op loopafstand bevindt zich een openbaarvervoerhalte richting station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. De ontwikkeling ligt midden in een fijnmazig netwerk van multimodale verbindingen.

Verschillende maatregelen uit het mobiliteitsplan Haven- Stad zorgen voor een verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de projectlocatie, met name voor voetgangers, fietsers en het OV: De bereikbaarheid per openbaar vervoer is uitstekend: de halte van bus 22 naar station Sloterdijk, Centraal Station en Muiderpoortstation is voor de deur, metrostation Isolatorweg ligt op 500 meter afstand en treinstation Sloterdijk op zo'n 1.200 meter. Met het rondmaken van de ringmetrolijn kort na 2030 – een wens van de gemeente – krijgt de bereikbaarheid van het hele gebied op termijn een impuls.

Er komt dan ook een nieuwe halte bij: Transformatorweg/ Hemknoop. Een andere wens van de gemeente is om het aantal auto's op de Transformatorweg te verminderen. Dat kan omdat de rijbanen in de toekomst worden afgeschaald, zodat er minder rijbanen zullen zijn en daardoor minder verkeer. De gehele wijk zal niet meer uitnodigend zijn voor autoverkeer.

In Kwartiermaker zal een mobiliteitshub komen. In de verschijningsvorm is een inpandige, uitnodigende hub (verlicht, beveiligd) op een logische plek dicht bij de actieve plint. Zichtbare, exclusieve plekken voor deelmobiliteit krijgen op die manier een aantrekkelijkere locatie ten opzichte van reguliere auto's en fietsen.

Het deelmobiliteitspakket van Kwartiermaker voor tweewielers bestaat uit 8 parkeerplaatsen voor bakfietsen en 5 parkeerplaatsen voor scooters.

Het pakket voor vierwielers bestaat uit vier elektrische deelauto's en een elektrische deelbestelbus.

Loop-en fietsverbindingen door het gebied, richting station Sloterdijk en de binnenstad zijn kwalitatief hoogwaardig en krijgen een verdere impuls, geheel volgens de beleidsambities. Overige voorzieningen om deelmobiliteitsgebruik te stimuleren zijn het bundelen van alle deelmobiliteitsaanbieders in één app en een pasje, abonnementen op maat en een abonnementsprijs die lager is dan de kosten van het gebruik van een privé auto.

De bedrijvigheid in het gebied bestaat uit bedrijfsruimte van bijvoorbeeld huidige bedrijven in het gebied en ook nieuwe bedrijven.

Er zal gekeken worden of huidige bedrijven zich in het gebied binnen het complex willen vestigen. Het plan is dat mensen er dan ook kunnen gaan wonen en dat er daardoor functiemenging ontstaat.

Er zijn 152 parkeerplaatsen voor fietsers voor de bezoekers/niet-woonfuncties, die zeer goed bereikbaar is aan de Transformatorweg. Dit zal het autoverkeer tegen gaan.

De horeca bevindt zich op de noordoosthoek van het complex.

Deze locatie bevindt zich vlakbij openbaar vervoer haltes en naast de bezoekersfietsenstalling binnen Kwartiermaker.

Daarnaast ligt de horeca locatie aan de Transformatorweg en de Isolatorweg.

De Isolatorweg is de bekende halte van een metrolijn in Amsterdam.

Deze weg vormt een noord-zuid as in de wijk, van en naar het metrostation en komt langs de horeca locatie.

De verkeersaantrekkende werking van de horeca zal daarom logischerwijze in de vorm van lopers en fietsers zijn.

De sportschool en de buurtkamer hebben een puur op de buurt georiënteerde functie.

Met de gemeente is afgesproken dat het geen puur commerciële sportschool zal worden zoals veelal in Amsterdam te zien is.

Het heeft samen met de buurtkamer, die zich ernaast bevindt, een buurtversterkende functie.

Al met al geen functies worden voorzien waarbij de auto een toonaangevende rol zal spelen, maar waarbij fietsen en lopen de toon voert.

Het zal wellicht een tijdje nodig hebben om de mobiliteitsstrategie tot uitvoering te brengen, maar met de uitbreiding van de wijk in de nabije toekomst zal dit snel de norm zijn.

5.3. Geluid

5.3.1. Beleid en regelgeving

Bij een afwijking van het bestemmingsplan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen de onderzoekszone van een verkeersweg, een spoorweg, of een gezoneerd industrieterrein valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen) binnen die geluidszone. Een bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld indien de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige functies voldoet aan de voorkeursgrenswaarden genoemd in de Wgh, of indien een besluit is genomen om hogere waarden vast te stellen. Voor dit laatste geeft de Wgh een maximale ontheffingswaarde. Voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld, dienen eerst maatregelen te worden onderzocht om de geluidbelasting terug te dringen. Voor wegen die deel uitmaken van een 30 km-gebied geldt dat akoestisch onderzoek in principe niet hoeft te worden uitgevoerd op grond van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het in sommige gevallen, zoals bij drukke 30 km wegen, toch nodig zijn om de akoestische situatie in kaart te brengen, om te beoordelen of het een goede locatie is voor een geluidgevoelige functie.

Amsterdams beleid hogere waarden

Op 12 juli 2016 heeft het college van B&W het Amsterdams Geluidbeleid voor hogere (grens)waarde vastgesteld. Dit beleid was niet altijd even duidelijk en bood geen mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel zouden kunnen voldoen aan het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft geleid tot het opstellen van Het Amsterdams geluidbeleid 2019.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt niet principieel van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een

stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

5.3.2. Akoestisch onderzoek

In opdracht van Aurelio heeft Van Kooten Akoestisch Advies b.v. een geluidsonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling van een woningcomplex, met aanvullende commerciële en maatschappelijke functies, aan de Transformatorweg in Amsterdam (zie bijlagen).

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de volgende geluidsbronnen:

1. wegverkeer: de gemeentelijke wegen Transformatorweg, Kabelweg en Contactweg
2. wegverkeer: de Rijksweg A10
3. spoor: tussen Amsterdam CS en Haarlem/Zaandam
4. industrie: Westpoort

Op onderstaande figuur is de ligging van het projectgebied met rood aangegeven en zijn de belangrijkste geluidsbronnen aangeduid. Te zien is dat er van alle zijden geluid op het plangebied valt.



Afbeelding: globale ligging bronnen

De voorliggende omgevingsvergunning is aangevraagd voordat de Omgevingswet in werking is getreden. De geluidsbelastingen van de wegen, het spoor en industrie zijn daarom volgens de 'oude' wetgeving van de Wet geluidhinder bepaald.

De geluidsbelasting vanwege de Transformatorweg en rijkswegen overschrijdt de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde. De hoogste geluidsbelasting van 62 dB treedt op vanwege de Transformatorweg en de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bedraagt maximaal 53 dB.

De geluidsbelasting vanwege de Kabelweg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

De geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai bedraagt ten hoogste 60 dB. Hiermee wordt wel de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximaal te verlenen hogere waarde van 68 dB overschreden.

De geluidsbelasting vanwege het industrieterrein Westpoort bedraagt maximaal 58 dB(A). Hiermee wordt niet alleen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), maar ook de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschreden.

Uit een maatregelafweging blijkt dat er geen mogelijkheden zijn om te garanderen dat er op korte termijn bron- en overdrachtsmaatregelen worden getroffen. Weliswaar zijn er kansen aanwezig de geluidbelasting van diverse bronnen te verlagen, op dit moment kan daarover nog geen (juridische) zekerheid worden verkregen. In paragraaf 4.4 van het geluidrapport is een nadere beschouwing gegeven over bron en overdrachtsmaatregelen.

Aan de woningen binnen de Kwartiermaker zullen wel maatregelen worden getroffen. Om overschrijding van de maximale ontheffingswaarde vanwege industrielawaai te voorkomen worden dove gevels toegepast. Daarnaast zijn maatregelen uitgewerkt om te voldoen aan de voorwaarden van het Amsterdams geluidbeleid, zie daarvoor de notitie 'Kwartiermaker Kavel 4 noord, Sloterdijk - Definitief Ontwerp' van DGMR d.d. 1 mei 2024 zoals als bijlage aan deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd en de notitie 'Kwartiermaker - Maatregelen Geluidbeleid' (DGMR, 20 februari 2025; zie bijlagen). Met deze maatregelen zullen de woningen beschikken over een stille gevel en een geluidsluwe buitenruimte (voor zover mogelijk en noodzakelijk).

Daarnaast zullen geluidwerende maatregelen worden getroffen om te voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan de karakteristieke geluidwering van de gevel. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit geluidwerende beglazing of gedempte ventilatievoorzieningen.

5.3.3. Conclusie

Er zal, ondanks de geluidsbelasting van verschillende zijden van het bouwplan, een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Ook het groene, relatief stille dek dat tussen de bouwblokken wordt gemaakt draagt hier nog aan bij. Om het bouwplan te kunnen realiseren dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderstaande hogere waarden vastgesteld te worden:

- maximaal 62 dB(A) vanwege de Transformatorweg;
- maximaal 53 dB(A) vanwege rijkswegen;
- maximaal 60 dB(A) vanwege spoorweglawaai;
- maximaal 55 dB(A) vanwege industrielawaai Westpoort.

5.4. Milieuzonering

5.4.1. Algemeen

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. Indien nieuwe milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen of scholen, mogelijk worden gemaakt in de nabijheid van bestaande bedrijven dan dient de geluidsruimte die het bedrijf heeft op basis van een algemene maatregel van bestuur (AMvB), of zoals vastgelegd in de omgevingsvergunning, te worden gerespecteerd. Bij het toestaan van nieuwe bedrijven of andere functies dient rekening gehouden te worden met de milieuruimte die in de toekomst nodig is. Hierbij kunnen de richtlijnen in de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 gehanteerd worden om de afstand te bepalen tussen woningen en de verschillende bedrijfscategorieën. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'kwetsbare' functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

5.4.2. Toets

Maximale planologische mogelijkheden omgeving plangebied: milieucategorie 3.2

In het vigerende bestemmingsplan worden rondom het plangebied bedrijven toegestaan die tot milieucategorie 3.2 behoren. Aangezien het plangebied kan worden getypeerd als gemengd gebied geldt hier een richtafstand van 50 meter van de perceelgrens van een categorie 3.2 bedrijf tot de gevels van milieugevoelige functies. Aan deze richtafstanden wordt echter niet voor alle omliggende percelen voldaan.

Door adviesbureau n4o b.v. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting te berekenen ten gevolge van de maximale planologische mogelijkheden (8 mei 2025; zie bijlage). Op basis van de berekeningen wordt geconstateerd dat de nieuwe woningen binnen de 50 dB(A) contour van omliggende bedrijfskavels liggen. Dat betekent dat door realisatie van de nieuwe woningen de planologische mogelijkheden kunnen worden beperkt.

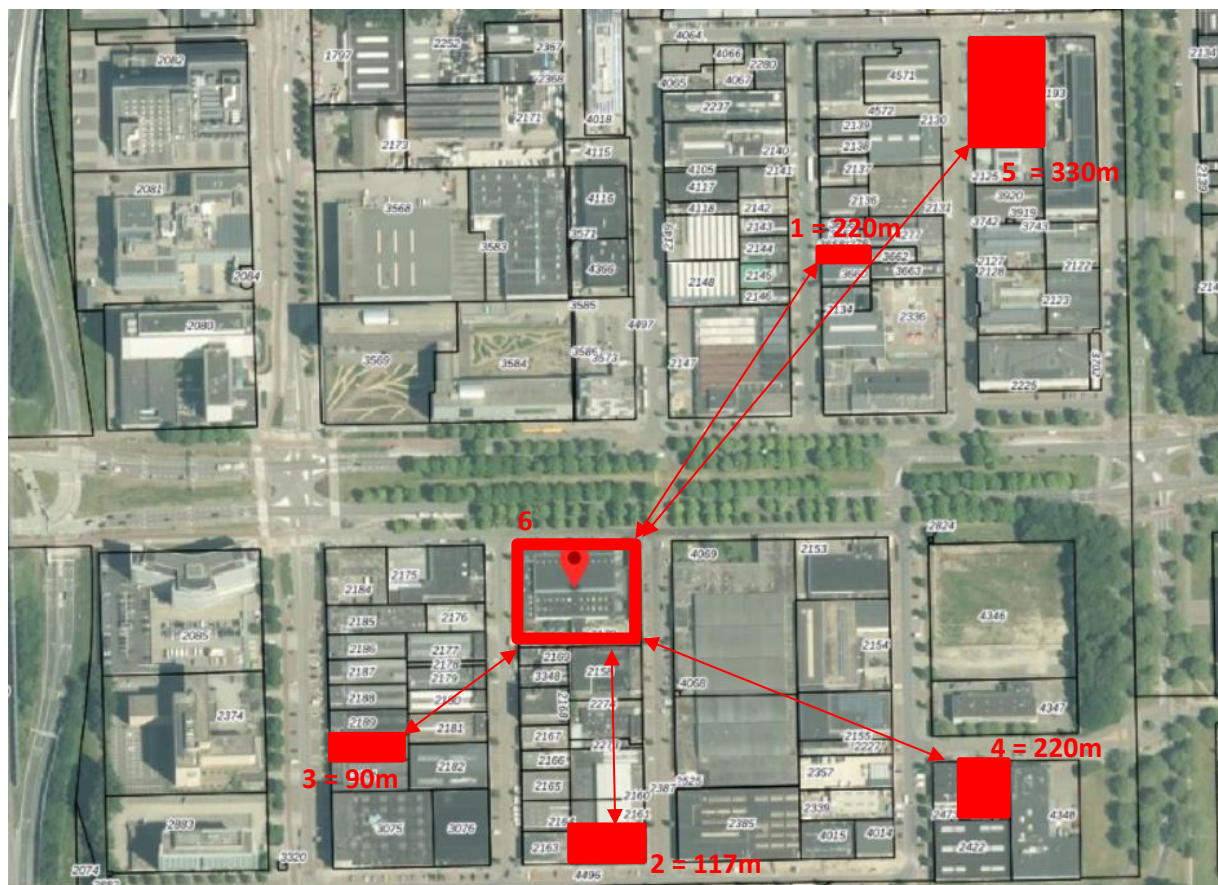
Realisatie van de nieuwe woningen vormt echter slechts theoretisch een beperking van de maximale planologische situatie: de maximale planologische mogelijkheden van bedrijfsbestemmingen in de omgeving van het plangebied worden al in de huidige situatie beperkt door al aanwezige/toegestane gevoelige bestemmingen. Deze liggen namelijk rondom het plangebied waardoor de maximale planologische mogelijkheden al in de huidige situatie niet volledig gebruikt kunnen worden.

In het theoretische geval dat deze planologisch maximale situatie zich voordoet kan een voor het woon- en leefklimaat aanvaardbare geluidsbelastingen worden geformaliseerd met behulp van

maatwerkvoorschriften. Deze kunnen zowel door het bedrijf zelf worden aangevraagd of in algemeen maatschappelijk belang door het bevoegd gezag worden opgelegd. In deze situatie wordt voldaan aan stap 3 van het stappenplan uit de brochure Bedrijven en milieuzonering van de VNG.

Maximaal planologische mogelijkheden omgeving plangebied: milieucategorie 4.1 en 4.2

Op een aantal adressen rondom het plangebied zijn bedrijven in milieucategorie 4.1 en 4.2 toegestaan. Aangezien het plangebied kan worden getypeerd als gemengd gebied geldt hier een richtafstand van 100 meter van de perceelgrens van een categorie 4.1 bedrijf tot de gevels van milieugevoelige functies en 200 meter voor een categorie 4.2 bedrijf.



Het gaat om de volgende bedrijven/adressen:

1. bronsgieterij, Elementenstraat 14D: milieucategorie 4.1, richtafstand 110m, feitelijke afstand 220m;
2. smederij, Condensatorweg 42: milieucategorie 4.1, richtafstand 100m, feitelijke afstand 117m;
3. verwerken kunststof halffabricaten, Kabelweg 28: milieucategorie 4.2, richtafstand 200m, feitelijke afstand 90m;
4. vervaardigen kunststof producten, Magneetstraat 5: milieucategorie 4.2, richtafstand 200m, feitelijke afstand 220m;
5. producent luchtscheidingssystemen ten behoeve van de afvalverwerking, Generatorstraat 16: milieucategorie 4.1, richtafstand 100m, feitelijke afstand 330m;
6. een kunststofverwerkend bedrijf, Transformatorweg 37: milieucategorie 4.2, richtafstand 200m, feitelijke afstand 0m.

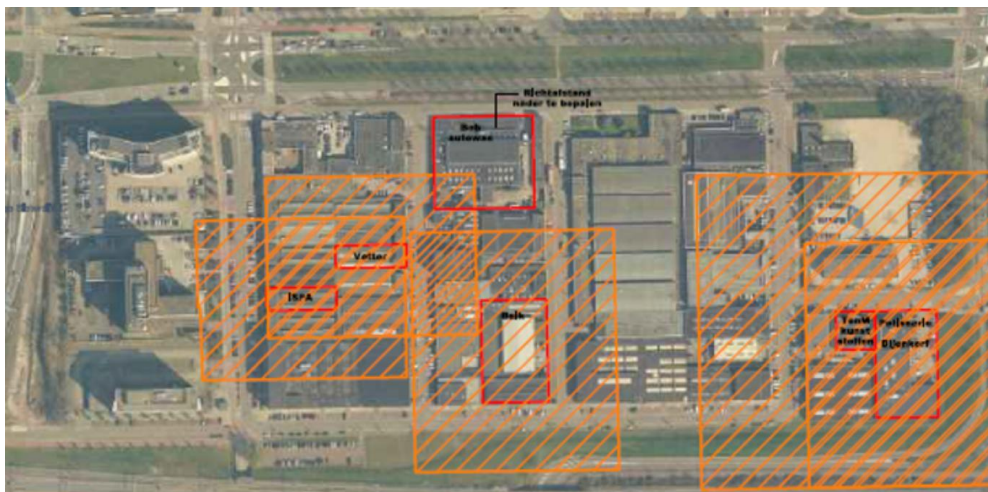
Het onder 6 genoemde perceel betreft de projectlocatie. Afgezien van het feit dat hier geen kunststofverwerkend bedrijf meer is gevestigd hoeft met deze richtafstand geen rekening te worden gehouden omdat de onderhavige ontwikkeling leidt tot opheffing van het huidige bedrijf (BOB Autowas).

Het onder 3 genoemde bedrijf voor het verwerken van kunststof halffabricaten (Kabelweg 28; ISPA Plastics) is inmiddels verhuisd, daarvoor in de plaats is een werkplaats voor autoruitvervang (milieucategorie 2, richtafstand 10 m) gekomen. Daarom hoeft met deze richtafstand geen rekening meer te worden gehouden.

Er zijn dan ook geen bedrijven in milieucategorie 4.1 of 4.2 die belemmeringen kunnen vormen voor het woon- en leefklimaat van de toekomstige woningen op de projectlocatie.

Feitelijke situatie omgeving plangebied

In navolgende afbeelding uit 2016 zijn de indicatieve maatgevende richtafstanden weergegeven vanwege feitelijk aanwezige bedrijven op Sloterdijk I Zuid. De projectlocatie is hier weergegeven met een rode rechthoek. Hier is te zien dat de richtafstand van Vetter bv een kleine overlap heeft met het plangebied. Het betreft een metaalbewerkingsbedrijf in de categorie 3.2 met een richtafstand van 50 meter op grond van de bedrijvenlijst "bedrijven en milieuzonering" van de VNG.



Afbeelding: indicatieve maatgevende richtafstanden vanwege aanwezige bedrijven op Sloterdijk I Zuid (Gemeente Amsterdam, november 2016)

Het op voorgaande afbeelding weergegeven bedrijf ISPA Plastics is inmiddels verhuisd, daarvoor in de plaats is een werkplaats voor autoruitvervang (milieucategorie 2, richtafstand 10 m) gekomen. Daarom hoeft met deze richtafstand geen rekening meer te worden gehouden.

Op de afbeelding uit 2016 is niet het bedrijf Hilhorst Bouwbedrijf Amsterdam B.V. aangegeven. Dat bevindt zich op het aangrenzende perceel op minder dan 5 meter aan de zuidzijde van de projectlocatie. Het is een bedrijf in milieucategorie 3.2 met een richtafstand voor geluid van 50m.



Afbeelding: Hilhorst Bouwbedrijf Amsterdam B.V.

Door adviesbureau n4o b.v. is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting te berekenen ten gevolge van Firma Vetter BV en Hilhorst Bouwbedrijf Amsterdam BV (8 mei 2025; zie bijlage).

Doel van het akoestisch onderzoek is de actuele geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningen in kaart te brengen. Daar waar uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting hoger is dan de na te streven waarde worden maatregelen gedimensioneerd.

Op 1 december 2023 zijn geluidmetingen verricht bij Firma Vetter BV en is een gesprek gevoerd met de betreffende inrichting over hun bedrijfsactiviteiten. Bij Hilhorst BV zijn metingen op 26 maart 2025 uitgevoerd. Op basis van een overleg zijn relevante bedrijfsactiviteiten bepaald. Op basis hiervan is de representatieve bedrijfssituatie van beide inrichtingen vastgesteld. Er zijn geen concrete uitbreidingsplannen of andere plannen waardoor de geluidemissie op korte termijn zou veranderen anders dan in voorliggend rapport is beoordeeld.

Uit de rekenresultaten van berekeningen op basis van werkelijke bedrijfsactiviteiten blijkt dat de geluidbelasting op de beoogde woningen in geval van Firma Vetter BV en in geval van Hilhorst BV onder de streefwaarde voor gemengd gebied en de normen uit het Activiteitenbesluit blijft. Dat geldt voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale geluidsniveaus.

Er is geen noodzaak voor verder onderzoek naar maatregelen. Op basis van de berekende geluidbelasting kan een goed woonklimaat bij de nieuwe woningen gegarandeerd worden.

Ook omliggende bedrijfspercelen zullen, net als op onderhavig perceel, ruimte maken voor gemengd stedelijke woningbouwontwikkeling. Zie daarvoor de Investeringsnota en het feit dat de naastgelegen percelen in blokken III, IV en V reeds door ontwikkelaars zijn/worden verworven. Hiermee is op deze locatie in de toekomstige situatie geen sprake meer van bedrijvigheid op korte afstand van het plangebied en staat dit de beoogde ontwikkeling ook om die reden niet in de weg.

Transformatie van de omgeving

Het is aannemelijk dat de maximale planologische mogelijkheden (milieucategorie 3.2) in de omgeving van de projectlocatie niet benut zullen worden en dat de hiervoor beschreven hindersituatie zich niet zal voordoen. Hierin komt betekenis toe aan de uitspraak van de Rechtbank Amsterdam op 26 juli 2024 in zaaknr. AMS 23/6663 (ECLI:NL:RBAMS:2024:5329).

Met alle op onderstaande afbeelding weergegeven eigenaren die zich binnen een straal van 50 meter van de projectlocatie bevinden is door Aquarius Ontwikkeling B.V. overleg geweest. Daarvan heeft de ontwikkelaar op 10 augustus 2024 schriftelijk verslag gedaan aan de gemeente.



Afbeelding: eigenaren binnen 50 meter vanaf bouwplan

Omwille van privacy is dit verslag niet bij deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegd. Wat uit de besprekingen naar voren kwam is dat alle eigenaren beogen dat ook hun vastgoed transformeert zoals beoogd in de Investeringsnota. Alle bestaande bedrijvigheid is eindig en er zijn geen intenties om nieuwe bedrijfsvoering in zwaardere milieucategorieën te starten. Alle eigenaren zien de ontwikkeling van voorliggende bouwplan als belangrijke eerste stap voor transformatie van het gebied en hun eigen vastgoed. Zij hebben allen aangegeven geen bezwaar te zullen maken tegen het bouwplan.

Het op locatie 6 gevestigde bouwbedrijf heeft daaraan voorwaarden verbonden, waaraan Aquarius Ontwikkeling B.V. zich heeft gecommitteerd: In de gebruiksfase mag de bedrijfsvoering niet worden verstoord. Het hiervoor aangehaalde onderzoek van n4o d.d. 8 mei 2025 heeft aangetoond dat aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Bedrijfsverzamelgebouw binnen het plangebied in de nieuwe situatie

Het gebruik van het bedrijfsverzamelgebouw in het bouwplan heeft betrekking op bedrijfssoorten van ten hoogste milieucategorie 2 zoals bedoeld in de VNG brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ en bedrijven met (maximaal) vergelijkbare hinder. Dit is zonder meer mengbaar met wonen binnen een gebouw.

5.4.3. Conclusie

Er zijn geen bedrijven in milieucategorie 4.1 of 4.2 die belemmeringen kunnen vormen voor het goede woon- en leefklimaat van de toekomstige woningen op de projectlocatie.

Vetter BV en Hilhorst Bouwbedrijf Amsterdam BV zijn de enige 3.2 bedrijven die een belemmering zouden kunnen vormen voor het goede woon- en leefklimaat. Daarom zijn voor beide bedrijven geluidmetingen verricht en vertaald naar een akoestisch rekenmodel waarmee de geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningbouw is berekend. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting in de representatieve bedrijfssituatie lager is dan de streefwaarde voor gemengd gebied en voldoet aan de normen uit het Activiteitenbesluit. In de avond- en nachtperiode worden geen bedrijfsactiviteiten uitgevoerd.

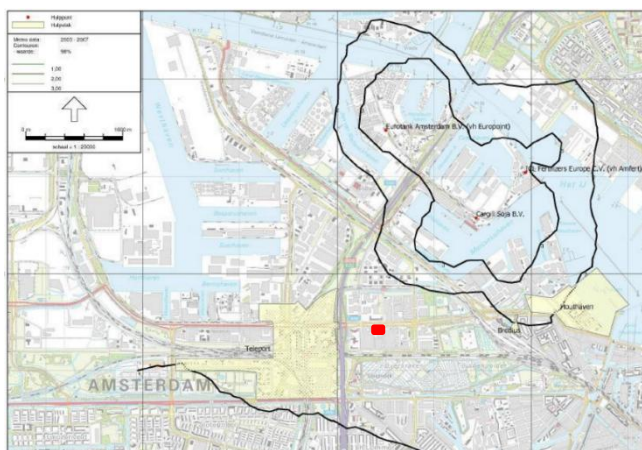
De overige bestaande bedrijven in de omgeving van het bouwplan geven geen hinder die een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de weg zou staan en het is aannemelijk dat de maximale planologische mogelijkheden (milieucategorie 3.2) in de omgeving van de projectlocatie niet benut zullen worden.

De nieuwe bedrijfsruimten in het bouwplan zijn mengbaar met wonen.

5.5. Geur en stof

In het kade van de MER Haven-Stad zijn de aspecten geur en stof beschouwd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (13 oktober 2017). De verkenning laat zien dat er sprake kan zijn van geur- en stofoverlast in delen van Haven-Stad. Voor Bunge Netherlands b.v. (voorheen Cargill Soja) is een geurnorm vastgelegd in de milieuvergunning op basis van vastgestelde toetspunten die ongeveer een kilometer van de inrichting af liggen. De projectlocatie ligt op bijna 1,4 km afstand van het bedrijf zodat geen onaanvaardbare geurhinder te verwachten is.

Daarnaast is in een onderzoek van ingenieursbureau M+P een cumulatieve geurcontour vastgelegd, waarbinnen geadviseerd wordt geen gevoelige functies te realiseren. De projectlocatie ligt daar buiten.



Afbeelding: cumulatieve geurcontour, projectlocatie met rood aangeduid

Verder zijn er individuele bedrijven beschouwd op basis van de VNG-richtafstanden. Alleen de richtafstand van 100 meter voor geur van het in het onderzoek genoemde bedrijf ISPA plastics ligt over de grens van de projectlocatie (feitelijke afstand 90 meter) maar dit bedrijf is inmiddels

verhuisd. Daarvoor in de plaats is een werkplaats voor autoruitvervangings gekomen, dat voor de aspecten geur en stof niet relevant is voor dit project.

Door adviesbureau n4o b.v. is daarnaast de notitie 'Milieuaspecten Gebiedsontwikkeling Kwartiermaker Amsterdam' opgesteld (23 september 2024; zie bijlage). Daarin zijn de aspecten geur, stof en externe veiligheid beschouwd.

In de omgeving van de planlocatie ligt een groot aantal bedrijven. Van deze bedrijven heeft alleen Caldic een zodanig invloedsgebied dat de planlocatie hierbinnen valt (de afstand tot het plangebied is kleiner dan de omvang van het invloedsgebied). Overige bedrijven vormen voor dit plan zonder meer geen extern risico: de afstand tot het plangebied is groter dan het invloedsgebied / veiligheidsafstand van de activiteiten van deze bedrijven.

Bij Caldic kan in de meest ongunstige weersomstandigheden een toxische wolk ontstaan die tot de planlocatie reikt. De kans dat dit bij deze omstandigheden gebeurt, is klein. Dat geldt ook voor de bijdrage van het plan aan het groepsrisico van dit bedrijf. Niettemin is bij een locatieontwikkeling binnen het invloedsgebied een verantwoording van het groepsrisico nodig. Op basis van het EVonderzoek van de ODNZKG voor Sloterdijk II 3 is duidelijk dat het groepsrisico laag is ($< 0,1$ * oriëntatiewaarde). Het bevoegd gezag moet bij vergunningverlening het groepsrisico verantwoorden, maar op voorhand is duidelijk dat de locatie buiten de aandachtsgebieden van dit bedrijf ligt en dat bouwkundige maatregelen omwille van externe risico's van dit bedrijf niet nodig zijn.

Conclusie is dat de aspecten geur, stof en externe veiligheid van omliggende bedrijven geen belemmering vormt voor het bouwplan, er wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd.

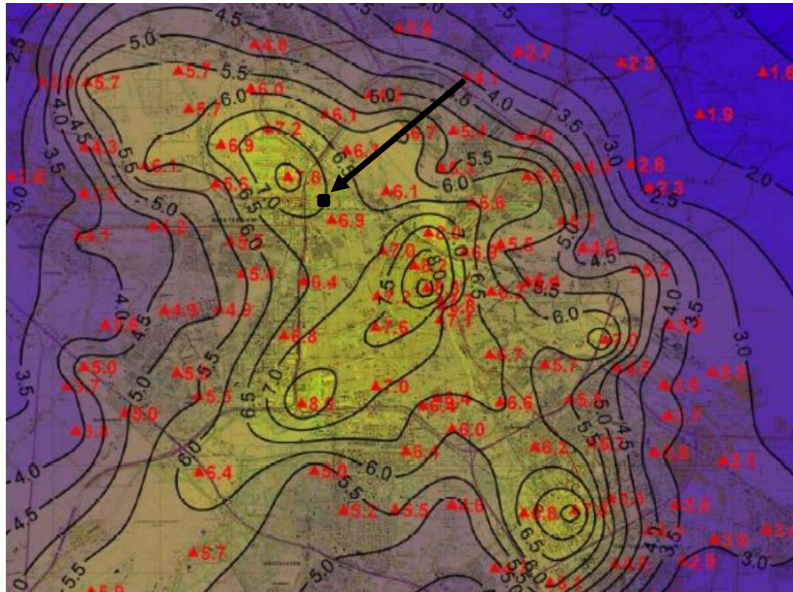
5.6. Lichthinder

In stedelijke gebieden is veel licht aanwezig. Dit licht komt van industrie, woningen, sportvelden, straatverlichting en auto's. In de avond en zeker in de nachtperiode kan te veel licht slaapverstorend werken. Ook in Haven-Stad zijn diverse lichtbronnen aanwezig.

Een bijzondere bron van licht is het industrieterrein Westpoort. Hier is niet veel openbare verlichting in het gebied. Er lopen relatief weinig wegen, maar de wegen zijn wel erg breed en ruim opgezet en ook integraal verlicht, inclusief fietspaden en parallelwegen. Het aandeel verlicht grondgebied ligt duidelijk hoger dan bijvoorbeeld in de binnenstad, waar een groot deel van de ruimte ingenomen wordt door gebouwen. Het relatief grote oppervlak verlicht grondgebied samen met de openheid zorgt ervoor dat veel licht ongestoord de hemel kan bereiken. Er is als het ware een 'lichtwaas' boven het gebied waar te nemen.

Uit een onderzoek van KEMA (2010) voor geheel Amsterdam is ook Westpoort en in het bijzonder de Coen- en Vlothaven bekeken. De hemelhelderheid in Amsterdam ligt tussen 2 en 8 mcd/m². De hemelhelderheid (een waarde om de mate van lichtuitstraling te bepalen) is bij de Coen- en Vlothaven maximaal 6,4 millicandela (mcd) per m² en bij de Noordelijke IJ-oever maximaal 6,7 (in de oostzijde). Ter vergelijking de natuurlijke hemelhelderheid bedraagt circa 0,2 mcd/m² en de

hemelhelderheid van het centrum is maximaal 8,3 mcd/m². Ter plaatse van de projectlocatie is deze ongeveer 7 mcd/m². Dat is niet afwijkend van grote delen van de stad (zoals De Baarsjes, Hoofddorppleinbuurt en Stadion- en Beethovenbuurt) en vergt geen bijzondere maatregelen.



Afbeelding: Lichtverontreinigingskaart (KEMA, 2010) met contouren hemelhelderheden in mcd/m² (projectlocatie met zwarte stip weergegeven, aangepild)

Er zijn geen wettelijke regels. Wel is er de Richtlijn Lichthinder van de NSVV, waarin grenswaarden zijn opgenomen. Hier wordt over het algemeen bij aangesloten voor de toets of de verlichtingsniveaus bij gevels van woningen aanvaardbaar zijn.

Het gaat hier om het voorkomen of bepreken van lichthinder van de haven. In het MER heeft dat met betrekking op woningen direct grenzend aan de havenactiviteiten. De afstand tot daadwerkelijke havenbedrijvigheid is op deze locatie zeker zo'n 700 meter. Er is daardoor vermoedelijk alleen vanaf hoge bouwlagen rechtstreeks zicht op die activiteiten. Rechtstreekse lichtinstraling is daarbij niet te verwachten.

Conclusie

De lage bouwlagen hebben geen direct zicht op de verlichting van de havenactiviteiten en voor de hogere bouwlagen geldt dat naar verwachting geen onaanvaardbare hinder zal optreden, omdat verlichting van de haven gericht is op het veilig werken op de grond en daarom ook naar beneden gericht is. De afstand is daarnaast met minimaal circa 700 meter vrij groot. Daardoor zal daar ook geen directe lichtinval van deze verlichting zijn.

5.7. Ecologie

5.7.1. Wet- en regelgeving

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.

5.7.2. Toets

Soortbescherming

Op 24 mei 2021 is door ecologisch adviesbureau Els & Linde een quickscan ecologie uitgevoerd waarbij is beoordeeld of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn, die schade kunnen ondervinden van de geplande ontwikkelingen. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen kon niet worden uitgesloten. Daarom is een afdoend onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. In de als bijlage aan de Ruimtelijke Onderbouwing toegevoegde notitie worden de resultaten van het afdoend onderzoek naar het soortgericht onderzoek gepresenteerd. Waarnemingen van andere – minder strikt – beschermde soorten zijn voor zover relevant eveneens genoteerd. Het onderzoek is gestart in het voorjaar van 2021 en afgerond in het najaar van 2021. De inventarisaties zijn conform het vleermuisprotocol, de kennisdocumenten en andere handleidingen voor goede inventarisaties uitgevoerd. uit de resultaten van het afdoend onderzoek naar de vleermuis blijkt dat er geen verblijfplaatsen aanwezig zijn binnen de planlocatie. Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Gebiedsbescherming

De Natura 2000-gebieden liggen op vrij grote afstand. Op 6,3 kilometer van de onderzoekslocatie ligt het Natura 2000-gebied Polder Westzaan. Dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN) ligt op 2,2 km afstand van de onderzoekslocatie.

Natura 2000

Via de Natura 2000 zijn gebieden beschermd van internationaal belang. Voor deze gebieden zijn doelstellingen geformuleerd voor het behoud van habitats en planten en dieren. Deze Natura 2000 gebieden zijn ook beschermd tegen invloeden van buiten, zoals stikstofdepositie en grondwaterstromen. Voor functie waardoor de depositie van stikstofverbindingen toeneemt is een berekening noodzakelijk van de effecten.

Natuurnetwerk Nederland

Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt het Natuurnetwerk van Nederland. Het Natuurnetwerk Nederland wordt via de ruimtelijke verordening beschermd.

Weidevogelleefgebied

De belangrijke gebieden voor weidevogels zijn in Noord-Holland beschermd. Binnen de gebieden gelden strikte regels, de weidevogels mogen niet verstoord worden. Het weidevogelleefgebied kent geen externe werking. De weidevogelleefgebieden liggen op grote afstand van de planlocatie.

Ecologische structuur en hoofdgroenstructuur

In Amsterdam is een ecologische structuur en hoofdgroenstructuur vastgelegd. Bij ruimtelijke ingrepen wordt gevraagd hiermee rekening te houden. Beide structuren zijn niet afdwingbaar. Het complex staat ongeveer 60 m van de ecologische structuur en 90 m van de hoofdgroenstructuur.

Stikstofdepositie

Mogelijk veroorzaken de

gebruiks- of bouwactiviteiten stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. Ingenieursbureau DGMR heeft daarom onderzocht wat het effect van het plan is op deze natuurgebieden. DGMR heeft op 19 december 2023 rapport uitgebracht over het uitgevoerde onderzoek naar de stikstofdepositie ten gevolge van het project (zie bijlage). Daarin onderzoek is beoordeeld of het plan een significant negatief effect heeft op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. De stikstofdepositie is berekend voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De berekeningen zijn gemaakt met AERIUS.

Uit de berekening volgt dat het plan geen significant effect veroorzaakt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. De berekende stikstofdepositie voldoet dan zowel voor de gebruiks- als aanlegfase aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Op basis van de resultaten kunnen daarom significant negatieve effecten op voorhand worden uitgesloten.

5.8. Luchtkwaliteit

5.8.1. 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.

5.8.2. Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Het college van B&W heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 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. Het project voldoet daarmee aan de richtlijn van de gemeente.

5.8.3. Onderzoek in het kader van MER Haven-Stad

In het kader van MER Haven-Stad is een integraal luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, waarin rekening is gehouden met de samenloop van projecten. Geconcludeerd is dat in allen fasen van de gebiedsontwikkeling wordt voldaan aan de geldende grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

5.8.4. Saldobenadering

De wettelijke normstelling gaat ervan uit dat de luchtkwaliteit per saldo gelijk blijft of verbeterd. In dit geval wordt een autowasstraat vervangen door wonen en werken. De verkeersaantrekkende werking van de wasstraat is veel groter dan van de nieuwe ontwikkeling. De verkeersintensiteiten nemen per saldo af en daardoor de bijdrage aan de luchtverontreiniging ook.

5.8.5. Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. De bestaande luchtkwaliteit is voldoende en het project leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

5.9. **Externe veiligheid**

5.9.1. Algemeen

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

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen of afwijkingen van een bestemmingsplan.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als

acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

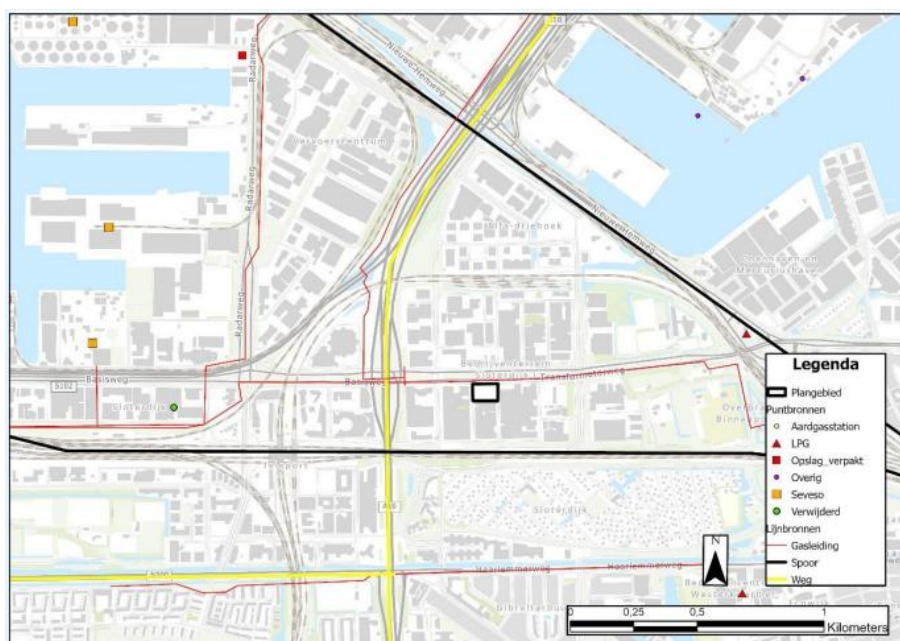
5.9.2. Toets

Ingenieursbureau DGMR heeft op 12 september 2024 rapport uitgebracht over het uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheidsaspecten (zie bijlage). In de rapportage beschrijft DGMR het benodigde onderzoek en maken inzichtelijk hoe de externe risico's veranderen bij de voorgenomen herontwikkeling. Daarnaast doen wij een voorzet hoe de gemeente de vastgestelde externe risico's kan verantwoorden.

Navolgende afbeelding toont de ligging van externe risicobronnen in de omgeving van het plangebied. Maatgevend is in dit geval buisleiding W-534-08, die vlak langs de locatie ligt. Voor deze risicobron voeren we in hoofdstuk 4 een risicoberekening uit.

Overige risicobronnen op de kaart betreffen:

- Diverse bedrijven, waarbij de bedrijven met de meeste risico's zich in het havengebied bevinden.
- Transport van geklasseerde stoffen over de wegen A10 en de N200.
- Transport van geklasseerde stoffen over het spoortraject Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven en Amsterdam Singelgracht – Amsterdam Westhaven.
- Hogedruk aardgasleidingen A-553-01 en W-534-42, beiden ten westen van de A10.



Afbeelding: ligging risicobronnen in de omgeving van de planlocatie

Bedrijven in de omgeving

In de omgeving van de planlocatie ligt een groot aantal bedrijven. Van deze bedrijven heeft alleen Caldic een zodanig invloedsgebied dat de planlocatie hierbinnen valt (de afstand tot het plangebied is kleiner dan de omvang van het invloedsgebied). Overige bedrijven vormen voor dit plan zonder meer geen extern risico: de afstand tot het plangebied is groter dan het invloedsgebied/veiligheidsafstand van de activiteiten van deze bedrijven.

Bij Caldic kan in de meest ongunstige weersomstandigheden een toxische wolk ontstaan die tot de planlocatie reikt. De kans dat dit bij deze omstandigheden gebeurt, is klein. Dat geldt ook voor de bijdrage van het plan aan het groepsrisico van dit bedrijf. Niettemin is bij een locatieontwikkeling binnen het invloedsgebied een verantwoording van het groepsrisico nodig. Op basis van het EVonderzoek van de ODNZKG voor Sloterdijk II 3 is duidelijk dat het groepsrisico laag is ($< 0,1$ * oriëntatiewaarde). Het bevoegd gezag moet bij vergunningverlening het groepsrisico verantwoorden, maar op voorhand is duidelijk dat de locatie buiten de aandachtsgebieden van dit bedrijf ligt en dat bouwkundige maatregelen omwille van externe risico's van dit bedrijf niet nodig zijn.

Nabijgelegen transportroutes

- Het traject Amsterdam Singelgracht – Aziëhaven ligt op 195 meter ten zuiden van de planlocatie en maakt deel uit van het Basisnet spoor als Route 480. De hoeveelheden geklasseerde stoffen over deze trajecten zijn zo laag dat de externe risico's beperkt zijn. Voor de 10^{-6} /jaar PR-contour geldt een afstand van 0 meter vanaf het midden van de spoorlijn; aan deze afstand wordt voldaan. De meest recente berekening van het groepsrisico in de buurt van dit traject betreft die van de Gatwickstraat 4.
- In deze berekening is een groepsrisico van 0,1 keer de oriëntatiewaarde berekend. Gezien de afstand van het plan tot het spoor zal dit risico niet of nauwelijks veranderen bij planrealisatie. De voorgenomen ontwikkeling betreft een kleinere toename van populatie en ligt verder van het spoor.
- Het traject Amsterdam Singelgracht – Amsterdam Westhaven ligt op 750 meter ten noordwesten van de planlocatie en maakt deel uit van het Basisnet spoor als Route 270. De hoeveelheden geklasseerde stoffen over deze trajecten zijn zo laag dat de externe risico's beperkt zijn. Voor de 10^{-6} /jaar PR-contour geldt een afstand van 0 meter vanaf het midden van de spoorlijn; aan deze afstand wordt voldaan. Er zijn ons geen recente berekeningen van het groepsrisico van dit traject beschikbaar. Wel stelt de toelichting op het bestemmingsplan Alfadriehoek van 3 juli 2013 dat het groepsrisico van dit spoortraject laag is. Gezien de afstand van het plan tot het spoor is de bijdrage van het plan hierop verwaarloosbaar.
- De spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Schiphol ligt 420 meter ten noorden van de planlocatie. Dit traject wordt niet gebruikt voor het vervoer van geklasseerde stoffen.
- De snelweg A10 ligt op circa 350 meter ten westen van de planlocatie en maakt deel uit van het Basisnet weg (code N14: S102 – S103). Voor de 10^{-6} /jaar PR-contour geldt een afstand van 0 meter vanaf het midden van de weg; aan deze afstand wordt voldaan. De meest recente berekening van het groepsrisico in de buurt van dit traject betreft -net als voor het spoor- die van de Gatwickstraat. In deze berekening is een groepsrisico van 1,6 keer de oriëntatiewaarde

berekend. Gezien de afstand van het plan tot de weg zal dit risico niet of nauwelijks veranderen bij planrealisatie.

De wetgeving (Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt) stelt dat buiten 200 meter van de route het groepsrisico niet hoeft te worden bepaald. Ook de gemeente Amsterdam hanteert deze 200 meter als afstand in het gemeentelijke uitvoeringsbeleid externe veiligheid: "Ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van de weg dragen niet of nauwelijks bij aan het groepsrisico" (p.51). Praktisch gezien worden effecten verder van de bron steeds zwakker, zodat de kans op overleven steeds groter wordt. Hoe verder van de risicobron, des te kleiner de kans om te overlijden. Dit hangt sterk af van het ongevalsscenario en de vervoerde stoffen.

De nota van toelichting op het Bevt verwijst voor de 200 meter afstand naar de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, al staat ook hierin geen directe onderbouwing van deze afstand uitgewerkt. Daarom wordt aangesloten op:

- De Handleiding risicoanalyse transportroutes
- Het scenarioboek externe veiligheid

Zie voor de verdere analyse de notitie 'Externe veiligheid in reactie OD' (email) van 13 april 2025 van DGMR zoals opgenomen in de bijlage.

Buisleidingen

Leiding W-534-08 ligt vlakbij de planlocatie. Voor deze leiding is in hoofdstuk 4 van de rapportage van DGMR de externe risico's bepaald. Overige hogedruk aardgasleidingen liggen op zodanige afstand van de planlocatie dat zij hier geen extern risico meer vormen. De planlocatie ligt buiten het invloedsgebied van deze leidingen.

Resultaten Leiding W-534-08

Er is geen 10^{-6} /jaar PR-contour, zodat aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico wordt voldaan. De planlocatie ligt buiten de 10^{-7} /jaar PR-contour, maar binnen de 10^{-8} /jaar PR-contour.

Het groepsrisico is zowel bij autonome ontwikkeling als bij planrealisatie 1,88 keer de oriëntatiewaarde. Hiervoor is het traject stationing 2.910 – 3.910 aangehouden. De bebouwing in de omgeving, met name die nabij het leidinggedeelte met de hogere faalkans (niet de onderhavige projectlocatie) leidt tot een zodanig groepsrisico in de bestaande situatie dat de planbijdrage verwaarloosbaar is. De bebouwing ten westen van de A10 leidt tot een groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. Door deze bebouwing ligt de maatgevende kilometer conform de modeluitdraai niet eens bij de planlocatie. Om dit groepsrisico te laten afnemen tot onder de oriëntatiewaarde is in het kader van meerdere bouwprojecten langs deze leiding een plan gemaakt om de leiding te voorzien van afdekplaten, waardoor de faalkans van de leiding sterk afneemt.

Langs buisleiding W-534-08 geldt een brandaandachtsgebied van 170 meter vanaf het midden van de buisleiding. Onderhavig bouwplan ligt geheel binnen dit aandachtsgebied. De gemeente kan voor deze gebieden een brandvoorschriftgebied vaststellen, waardoor aanvullende

brandwerende eisen gelden. Voor zeer kwetsbare gebouwen binnen het brandaandachtsgebied zijn de brandvoorschriften verplicht.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling geen zeer kwetsbaar object betreft, kan de gemeente in dit geval gemotiveerd afwijken door geen brandvoorschriftengebied vast te stellen.

Conclusie Leiding W-534-08

Door het toepassen van de al voorgenomen afdekplaten voor een traject ten westen van de A10 blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Wanneer deze maatregel verder wordt doorgetrokken, zal dit ook nabij het plangebied tot een lager risico leiden.

Zolang de gestelde maatregel niet is uitgevoerd, is sprake van een groepsrisico boven de oriëntatiewaarde en is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. Wanneer het de beschermplaten worden toegepast, is het groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde en kan voor de ontwikkeling van blok 4 noord mogelijk worden volstaan met een beperkte verantwoording voor bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Een aanzet voor deze verantwoording staat in hoofdstuk 5 van de rapportage van DGMR opgenomen, waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

5.10. Bodem

5.10.1. Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Bouwbesluit is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

5.10.2. Beleid en regelgeving

Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit,

Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

Nota bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk.

Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

5.10.3. Toets

Door ingenieursbureau Crux is een milieuhygiënisch bodemen verhardingsonderzoek uitgevoerd (7 december 2023; zie bijlage) met als doelstelling:

- Vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater);
- Verkrijgen van een indicatie over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel vrijkomende grond;
- Het vaststellen van de voorlopige veiligheidsklassen conform de CROW-publicatie 400

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden de conclusies getrokken zoals hierna beschreven.

Grond

Bodemopbouw

De maaiveldhoogte varieert tussen circa NAP + 0,6 en NAP + 1 m. De bodem bestaat vanaf maaiveld of onderkant verharding tot de maximale boordiepte van 2,5 m-mv uit matig grof zand. Plaatselijk is in het traject 1,7-2,0 m-mv een kleilaag aangetroffen.

Algemene kwaliteit

- De zandige ondergrond is zeer plaatselijk (boring 02) sterk verontreinigd met minerale olie.
- De kleilaag onder de zintuiglijk met minerale olie verontreinigde laag is licht verontreinigd met minerale olie, kwik en PCB;
- De plaatselijk aanwezige bovengrond met brokken baksteen en sporen puingranulaat (boring 03) is licht verontreinigd met lood en PCB;
- De overige boven- en ondergrond is niet verontreinigd met de standaard parameters waarop is onderzocht.

Asbest

Tijdens het veldwerk is geen asbestverdacht plaatmateriaal aangetroffen en in de grond is geen asbest aangetoond. Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een verontreiniging met asbest.

PFAS

- In zowel de boven- als ondergrond zijn verhoogde gehalten aan PFOS en PFOA gemeten, maar de vastgestelde achtergrondwaarden worden niet overschreden;
 - Overige PFAS zijn niet gemeten in een gehalte groter dan de detectiewaarde.
- Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.

Hergebruiksmogelijkheden (indicatief)

De resultaten van het onderzoek zijn indicatief getoetst aan de Regeling bodemkwaliteit, het Besluit bodemkwaliteit en het Handelingskader PFAS.

- De met minerale olie verontreinigde grond is overwegend niet toepasbaar voor hergebruik;
- De plaatselijk aanwezige bovengrond met brokken baksteen en sporen puingranulaat voldoet indicatief aan de klasse 'industrie';
- De overige boven- en ondergrond is 'altijd toepasbaar'.

Dit (indicatieve) onderzoek is niet geschikt om een definitieve uitspraak te doen over de hergebruiksmogelijkheden van de grond buiten het werk. Om een definitieve uitspraak te doen dient de grond conform 'gekeurd' te worden (AP04 onderzoek).

Hergebruik van grond binnen het project is mogelijk zolang er wordt voldaan aan het stand-still principe (de bestaande kwaliteit van de bodem mag niet verslechteren).

Grondwater

Algemene kwaliteit

Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met barium.

PFAS

In het grondwater zijn PFAS-verbindingen aangetoond, maar er is geen saneringsnoodzaak.

Veiligheidsklassen (CROW 400)

Voor de werkzaamheden ter plaatse van de sterk met minerale olie verontreinigde grond (boring 02) is de veiligheidsklasse 'rood, vluchtig' van toepassing.

Voor de werkzaamheden in de overige bodem is geen veiligheidsklasse van toepassing (de 'basishygiëne' is afdoende).

De definitieve veiligheidsklasse en de te nemen maatregelen dienen door een veiligheidkundige te worden bepaald.

5.10.4. Conclusie

Er is zeer plaatselijk een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie aangetoond in de zandige ondergrond (boring 02). Hier is in eerder onderzoek (Klijn, 2014; boring 103) ook een verontreiniging met minerale olie aangetoond. Uit het nader onderzoek blijkt dat de (sterke) verontreiniging beperkt van omvang is en er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging (< 25 m³ grond sterk verontreinigd). Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaat er geen bezwaar tegen de geplande werkzaamheden.

5.11. 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.

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

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

regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

Waterveiligheid

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

Voldoende water

Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

Schoon water

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

5.11.2. Watertoets

Oppervlaktewater

Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen het projectgebied en er wordt geen nieuw oppervlaktewater gegraven.

Waterkering

De projectlocatie is niet gelegen nabij een waterkering. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor de waterkerende functie van een waterkering.

Riolering

De bebouwing zal op de bestaande wijze worden aangesloten op de aanwezige riolering.

Hemelwaterafvoer

In paragraaf 4.4.10 is ingegaan op de eisen die de Hemelwaterverordening van Amsterdam stelt aan de waterberging op het dak.

5.11.3. Conclusie

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

5.12. Cultuurhistorie en archeologie

5.12.1. Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

5.12.2. Beleid en regelgeving

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. Het betreft:

- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Archeologiebeleid Amsterdam

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

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

5.12.3. Toets

Archeologie

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is geconstateerd dat op de locatie geen archeologisch waardevolle elementen te verwachten zijn zodat het is vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek.

Cultuurhistorie

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is geconstateerd dat de ruimtelijke opbouw van het gebied Sloterdijk – Westerpark bepaald wordt door de zuidelijke IJdijk met pre-stedelijk landschap en kleinschalige bebouwing, het restant van het dorp Sloterdijk en de Haarlemmertrekvaart. Vanaf de 19e eeuw vond industrialisatie en een snelle verstedelijking plaats. Een deel van 'deelgebied 1' is voor de dienstensector ontwikkeld: Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I. Het gebied wordt (mede door de aanwezigheid hiervan) gekenmerkt door moderne infrastructurele voorzieningen: de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem die nog herkenbaar is in het Brettenpad, maar ook de verhoogd aangelegde spoorbundels uit de tweede helft van de 20ste eeuw, het OV-knooppunt Station Sloterdijk en de Ringweg A10 die het oude landschap en de ruimtelijke samenhang doorkruisen.

De projectlocatie maakt geen deel uit van gebieden met cultuurhistorisch belang die behouden en herkenbaar dienen te blijven.

5.12.4. Conclusie

Er zijn geen archeologisch of cultuurhistorische waarden waarmee rekening gehouden moet worden.

5.13. **Windhinder**

Ingenieursbureau DGMR heeft op 11 september 2023 rapport uitgebracht over het uitgevoerde Windhinderonderzoek (zie bijlage).

Windgevaar

Zowel in de huidige als de toekomstige situatie is er geen sprake van windgevaar op maaiveldniveau. Er wordt een klein gebiedje met beperkt risico op de eerste verdieping verwacht. Dit gebied is echter heel klein en ligt op de trap (doorloopgebied) en dit is daarmee toegestaan volgens NEN 8100. Er zijn dan ook geen aanvullende maatregelen op het gebied van windgevaar nodig.

Windhinder

Over het algemeen hebben de entrees een goed windklimaat (windklasse A/B). Een paar entrees van blok B hebben matig windklimaat (windklasse C). Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Het terras van het restaurant aan de Transformatorweg heeft windklasse C/D.

Langs de Transformatorweg ontstaan een paar gebieden met een matig klimaat voor doorlopen met een klein gebied waar het windklimaat slecht is (windklasse E).

Aan de westzijde, langs de Schakelstraat, ontstaat grotendeels een goed windklimaat voor doorlopen (windklasse B/C) met een matig windklimaat op de hoekpunten van het gebouw (klasse D).

Het grootste deel van het gebied langs de Isolatorweg heeft een goed windklimaat voor doorlopen (klasse A/B). Ten zuiden van het project is het windklimaat grotendeels matig (klasse D).

De tuin langs de Isolatorweg heeft grotendeels een goed windklimaat voor langdurig zitten (windklasse A/B), met een klein gebiedje aan de oostzijde van de tuin met een matig windklimaat voor slenteren (klasse C).

De resultaten op de eerste verdieping, de binnentuin, zijn eveneens onderzocht. De toegangen op de eerste verdieping hebben allemaal een goed windklimaat voor slenteren (klasse A).

De binnentuin heeft een goed windklimaat aan de westelijke zijde (klasse A). Dat is geschikt voor alle activiteiten.

Aan de oostzijde ontstaan gebieden met windklasse B en C, en een klein gebied met windklasse D. Hier is het windklimaat op dit moment niet geschikt voor de activiteit langdurig zitten. Het grootste gedeelte is wel geschikt voor de activiteit slenteren.

Hoe de windeffecten zullen zijn als nabijgelegen percelen ook ontwikkeld worden is niet te bepalen, aangezien er nog geen bouwplannen zijn geconcretiseerd. Het effect van gebouwen op het windklimaat is over het algemeen lokaal van aard en kan door de positie van bebouwing, setbacks

en andere ontwerpmaatregelen aan het gebouw en/of in de openbare ruimte (bijv. bomen) worden beïnvloed. Bij elk hoogbouwplan zal windhinderonderzoek gedaan worden en zullen (en kunnen) waar nodig maatregelen getroffen worden om een aanvaardbaar windklimaat te behouden.

Conclusie

Conclusie is dat het aspect windgevaar en windhinder geen belemmering vormt voor het bouwplan, er wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd.

5.14. Bezinning

5.14.1. Bezinning in bestaande omgeving

Ingenieursbureau DGMR heeft op 6 december 2023 rapport uitgebracht over het uitgevoerde Bezonningsonderzoek (zie bijlage).

Als gevolg van de baan van de zon is het schaduwgebied aan de noordzijde van het project belangrijk (Transformatorweg). Echter liggen aan deze zijde van het plot geen woningen en is deze daarom buiten beschouwing gelaten.

Het projectgebied is industrieterrein, wat inhoudt dat er weinig woonfuncties aanwezig zijn. De te toetsen woonfuncties zijn gelegen aan de Isolatorweg 10 (zuidoostzijde), Isolatorweg 13 (zuidzijde), Schakelstraat 14-1 (zuidzijde), Schakelstraat 29 (westzijde).

Het schaduweffect van het project aan de zuidzijde is irrelevant gezien er door de baan van de zon er weinig beschaduwing is. Maar omdat er in dit gebied weinig woonfuncties gesitueerd zijn, is besloten alle woningen te toetsen.

Voor de woningen Isolatorweg 13 en Schakelstraat 14-1 treedt er geen verslechtering op in het aantal zonuren op de gevel. In de nieuwe situatie voldoen alle gevels nog steeds aan de minimaal gestelde 2 zonuren (lichte TNO-norm).

De bouw van Kavel 4 Noord zorgt voor een minimale verslechtering van de gevel van de woningen Isolatorweg 10 en Schakelstraat 29.

In de nieuwe situatie voldoet de gevel van Isolatorweg 10 nog steeds aan de minimaal gestelde 2 zonuren (lichte TNO-norm).

Voor Schakelstraat 29 geldt dat de oostgevel minder dan 2 uur aan zonuren krijgt, maar omdat de woning meerzijdig georiënteerd is en zowel de zuid- als de westgevel wel voldoen aan de gestelde eis van minimaal 2 zonuren hoeven er geen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

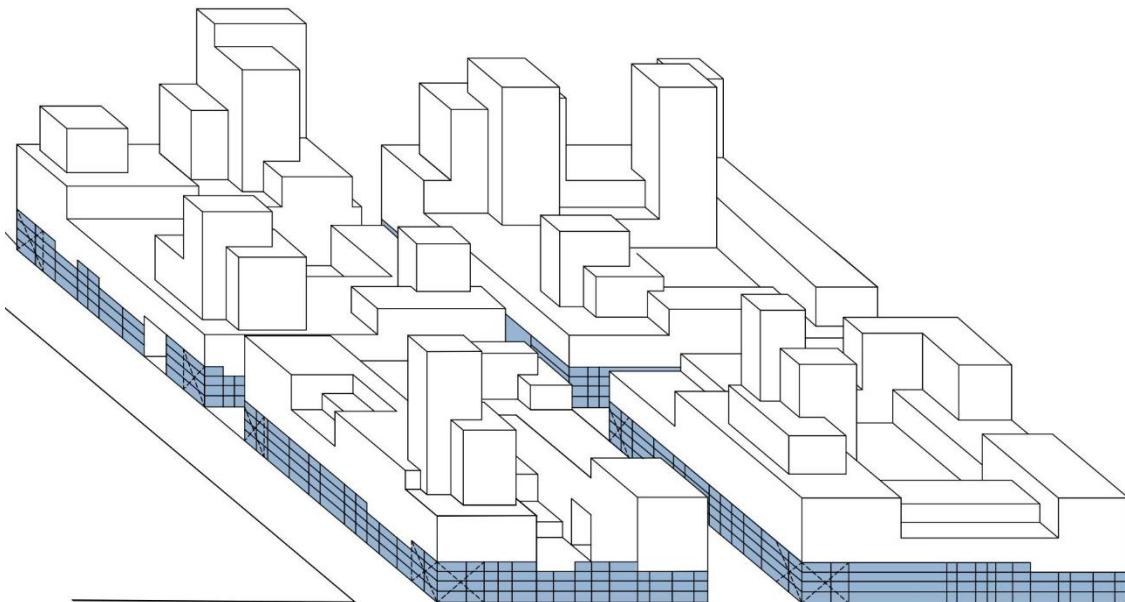
Conclusie is dat het aspect bezinning geen belemmering vormt voor het bouwplan, er wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd.

5.14.2. Bezonning in toekomstige omgeving

Van Riezen & Partners heeft een bezonningsstudie uitgevoerd met betrekking tot de schaduweffecten van het bouwplan, uitgaand van een mogelijke toekomstige transformatie in de omgeving.

In deze bezonningstudie is het project gemodelleerd overeenkomstig de indieningstekening van de aanvraag omgevingsvergunning zoals ingediend in december 2023 en aangevuld op 30 april 2024.

Voor de transformatie van het gebied in de *omgeving* van het onderhavige project zijn nog geen ander bouwplannen bekend. Over de toekomstige invulling van de omgeving zijn daarom nog geen gegevens voor handen. Deze bezonningsstudie is daarom uitgevoerd met gebruikmaking van gegevens uit de bestanden "Stedenbouwkundig kader Ruimtelijke Kwaliteit Sloterdijk I Zuid" versie d.d. 190815, conform de afbeelding Hoogteaccenten op bladzijde 62. Dat stelt een proefverkaveling / model voor van een door de gemeente gewenste ontwikkeling per bouwblok.



Afbeelding: Hoogteaccenten (Stedenbouwkundig kader, pag. 62)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de nieuwe hoogbouw(accenten) onderling voor schaduw zullen zorgen, maar dat dat in alle gevallen tijdelijke situaties zijn: door de verandering van de zonstand op de dag loopt de schaduw over de omgeving heen. Op hogere bouwlagen (woningen) zal bovendien minder schaduw van naastgelegen bebouwing vallen dan op de lagere bouwlagen (plinten, vaak ook met niet-woonfuncties).

Of wordt voldaan aan de lichte TNO-norm (wat geen beleid is in Amsterdam) kan in deze fase van de planvorming van de omgeving niet worden vastgesteld, dat kan alleen als er daadwerkelijk bouwplannen in de omgeving worden ontworpen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het bouwplan Transformatorweg 37 ertoe leidt dat toekomstige nieuwe woningen in de omgeving als gevolg van dit bouwplan niet aan de lichte TNO-norm zouden kunnen voldoen.

Dat nieuwe woningen in de omgeving aan het bouwplan Transformatorweg 37 zullen kunnen voldoen aan de eisen met betrekking tot daglichttoetreding is zonder meer aan te nemen. De onderlinge afstand tussen de projectlocatie en de eventuele toekomstige nieuwe woningen bedraagt ten minste 30 meter.

5.15. Luchthavenindelingbesluit

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

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

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

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. De locatie ligt evenmin binnen de 20 Ke-contour.

5.15.1. 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 toetshoogte 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 zone van 61 meter ten opzichte van NAP.

Het project overschrijdt de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat niet wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes. Om toch omgevingsvergunning te kunnen verlenen is een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport nodig waaruit blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Dit positieve advies is afgegeven op 13 juni 2024 (zie bijlage).

5.15.2. 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. De projectlocatie ligt buiten deze zone en bovendien worden er geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.15.3. Conclusie

Het project overschrijdt de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat niet wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft positief advies afgegeven van waaruit blijkt dat het object tot een hoogte van 67,5 meter t.o.v. NAP geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Dit aspect vormt daarom geen belemmering om omgevingsvergunning te verlenen.

5.16. **Trillingen**

Het te ontwikkelen gebied ligt tussen de Transformatorweg en de spoorlijn Amsterdam – Haarlem/Zaandam. Vanwege de ligging nabij deze spoorlijn, waarop ook intensief goederenvervoer plaatsvindt, is een onderzoek gedaan naar de mogelijke trillingsrisico's van deze spoorlijn. Ingenieursbureau DGMR heeft op 30 augustus 2023 rapport uitgebracht over de uitgevoerde Quicksan trillingen (zie bijlage).

Het bouwplan Transformatorweg IV – Noord heeft een minimale afstand van 200 meter tot het spoor. Een recent uitgevoerd onderzoek langs dezelfde spoorlijn, westelijk van station Sloterdijk, maar in dezelfde bodemomstandigheden en onderworpen aan hetzelfde spoormaterieel als Transformatorweg IV, duidt erop dat er op een afstand van 200 meter tot het spoor geen voelbare trillingen ($V_{\max} \leq 0,1$) zijn te verwachten in daar te realiseren bebouwing waarmee wordt voldaan

aan de SBR-B trillingsrichtlijn en de gemeentelijke bouwregels. Dit geldt ook voor relatief lichte en op palen gefundeerde bouwsystemen (houtbouw) vanaf ongeveer vier bouwlagen.

De uitgevoerde Quicksan trillingen leidt tot de conclusie dat er geen aanleiding is tot het doen van vervolgonderzoek met betrekking tot trillingen.

5.17. Behoeftte

5.17.1. Wonen

In paragraaf 4.1 van de Ruimtelijke Onderbouwing is beschreven dat voor een ruimtelijke ontwikkeling moet worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan die ontwikkeling. In de rest van hoofdstuk 4 van de Ruimtelijke Onderbouwing is het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid beschreven waaruit blijkt dat er een behoefte bestaat aan de woningen in de sociale en middeldure sector die in voorliggend project worden gerealiseerd.

Woningen algemeen

In de beleidsstukken van de provincie en de MRA blijkt dat de woningbehoefte voor de regio 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 de "Koers 2025" (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De behoefte heeft zich vertaald in het Investeringsbesluit, dat inzet op de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met een significant aandeel sociale- en middeldure huurwoningen (70%), aangevuld met vrije sector huurwoningen (30%).

5.17.2. Werken

Het bouwplan voorziet in 2.497 m² bvo bedrijfsverzamelgebouw. Dat is volgens het geldende bestemmingsplan al toegestaan en dit onderdeel van het bouwplan kwalificeert daarom niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling die onderbouwing vergt.

De te realiseren oppervlakte horeca (248 m² bvo), sport (132 m² bvo) en buurtkamer (140 m² bvo) zijn kleiner dan 500 m² en kwalificeren daarom niet als nieuwe stedelijke ontwikkelingen die onderbouwing vergen.

Het nieuwe oppervlak kantoor van 1.538 m² bvo is wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling en vergt onderbouwing van de behoefte. Op basis van de in paragraaf 4.4.5 beschreven Monitor kantorenmarkt Amsterdam kan worden geconcludeerd dat wordt voorzien in een behoefte.

5.17.3. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

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

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Financieel

Het project is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Het kosten verhaal van gemeentelijke kosten is verzekerd door erfpachttuitgifte.

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

6.2. Maatschappelijk

Er is de afgelopen maanden door de initiatiefnemer veelvuldig met de bedrijven rond het bouwvoornemen gesproken. In Blok IV is met de achterbuurman een afspraak gemaakt over de nooduitgangen. Er is hier nu een sluitende afspraak en er wordt hen in voorliggend plan de mogelijkheid gecreëerd om via de parkeergarage te vluchten.

De andere eigenaren van blok IV zijn in gesprek met ontwikkelaar Synchron om tot een ontwikkeling te komen zoals die voor onderhavig bouwvoornemen aan de orde is. Aquarius Ontwikkeling B.V. heeft met alle individuele eigenaren contact over onderhavig bouwvoornemen.

Blok 3 wordt vorm gegeven door ontwikkelaars AM, BUN en SBI Development. Aquarius Ontwikkeling B.V. heeft met hen veel overleg en heeft aan hen de plannen gepresenteerd. Zij zijn enthousiast en partijen proberen daar waar mogelijk samen op te trekken om het gehele gebied in ontwikkeling te krijgen.

Blok II is ook volledig aangehaakt op onderhavig bouwvoornemen en Aquarius Ontwikkeling B.V. heeft positieve terug koppeling gekregen van ontwikkelaar De KlokGroep. Eens in de 2 weken hebben de partijen van Blok II, III en IV overleg om de voortgang te bespreken. Tijdens deze gesprekken presenteren partijen over en weer elkaars plannen en dat geeft een goede afstemming.

Met Blok V heeft Aquarius Ontwikkeling B.V. contact met 2 eigenaren. De eigenaar van Vetter BV die enthousiast over het planvoornemen en kijkt uit naar de realisatie. Deze ondernemer wil zelf ook graag gaan ontwikkelen.

De andere eigenaar heeft eigendom heeft in Blok IV en V. In dit kader is door Aquarius Ontwikkeling B.V. met deze eigenaar ook veelvuldig gesproken.

7. Conclusie

7.1. Ontwikkeling van Haven-Stad en Sloterdijk I

Het Amsterdamse bedrijventerrein Sloterdijk I zal de komende jaren gefaseerd worden getransformeerd van havengebied naar woon-werkwijk (Haven Stad). Haven-Stad vormt een ambitieus programma van de gemeente Amsterdam voor de geleidelijke ontwikkeling van gemengd stedelijk gebied in het westen van de stad, binnen de Ring A10 ten zuiden en noorden van het IJ. De ambitie voor Haven-Stad is om binnen dit gebied 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen aan de stad toe te voegen. De visie op het transformatieproces is verder uitgewerkt in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Onderdeel van deze grootschalige transformatie naar een gemengde en groene woon-werkwijk is de ontwikkeling van blok IV in Sloterdijk I Zuid.

7.2. Toets aan bestemmingsplan

Dit project past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan 'Sloterdijk I'. De gewenste ontwikkeling voldoet niet aan de bouw- en gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf'.

Gebruiksregels:

- Zowel wonen als zelfstandige kantoorruimte, horeca, sport en buurtkamer zijn niet toegestaan binnen de geldende bestemming.

Bouwregels:

- De maximale bouwhoogte van 19 meter wordt overschreden tot 41 meter (gebouw A), 31 (gebouw B) en 66,5 meter (gebouw C). De bouwhoogte van gebouw D overschrijdt de maximum bouwhoogte niet.
- De maximum floorspace index van 1,5 wordt overschreden tot 4,22.

Voor vergunningverlening moet worden uitgegaan van een procedure op grond van 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo: de uitgebreide afwijkingsprocedure. Hiervoor is een 'goede ruimtelijke onderbouwing' noodzakelijk.

7.3. Toets aan beleid

De in het Rijksbeleid en het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project. Ook de provinciale Omgevingsverordening staat niet in de weg aan de voorliggende omgevingsvergunning. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 'Ruimte voor overmorgen' aangezien het initiatief bijdraagt aan de doelstellingen uit de Omgevingsvisie voor het creëren van een buurt met hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningenaanbod.

7.4. Geluid en milieuhinder

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de volgende geluidsbronnen:

1. wegverkeer: de gemeentelijke wegen Transformatorweg, Kabelweg en Contactweg
2. wegverkeer: de Rijksweg A10
3. spoor: tussen Amsterdam CS en Haarlem/Zaandam
4. industrie: Westpoort

Er zal, ondanks de geluidsbelasting van verschillende zijden van het bouwplan, een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Ook het groene, relatief stille dek dat tussen de bouwblokken wordt gemaakt draagt hier nog aan bij.

Vetter BV en Hilhorst Bouwbedrijf Amsterdam BV zijn de enige 3.2 bedrijven die een belemmering zouden kunnen vormen voor het goede woon- en leefklimaat. Daarom zijn voor beide bedrijven geluidmetingen verricht en vertaald naar een akoestisch rekenmodel waarmee de geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningbouw is berekend. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting in de representatieve bedrijfssituatie lager is dan de streefwaarde voor gemengd gebied en voldoet aan de normen uit het Activiteitenbesluit. In de avond- en nachtperiode worden geen bedrijfsactiviteiten uitgevoerd.

De overige bestaande bedrijven in de omgeving van het bouwplan geven geen hinder die een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de weg zou staan en het is aannemelijk dat de maximale planologische mogelijkheden (milieucategorie 3.2) in de omgeving van de projectlocatie niet benut zullen worden.

De nieuwe bedrijfsruimten in het bouwplan zijn mengbaar met wonen.

7.5. Overige omgevingsaspecten en uitvoerbaarheid

Uit de analyse van omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 blijkt dat geen van de aspecten een belemmering vormt voor de realisatie van het project. Uit hoofdstuk 6 blijkt voorts dat het plan uitvoerbaar is.

7.6. Conclusie

Het project draagt bij aan de doelstellingen ten aanzien van de ontwikkeling van Haven-Stad en het bouwplan is stedenbouwkundig goed inpasbaar. Er zijn geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten en het goede woon- en leefklimaat blijft gewaarborgd. Er is daarom geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen.