

Ruimtelijke onderbouwing

Hoeken es te Amsterdam Nieuw-West



Versie: Definitief 6, na indiening
Datum: 10 februari 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 en begrenzing projectgebied.....	2
2.	Het project	3
2.1.	Positie projectlocatie binnen Osdorp.....	3
2.2.	Ontstaansgeschiedenis.....	4
2.3.	Huidige situatie.....	6
2.4.	Nieuwe situatie Hoeken es.....	11
2.5.	Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving	15
3.	Planologisch kader	17
3.1.	Bestemmingsplan ‘Wildeman- en Blomwijckerbuurt’	17
3.2.	Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders.....	18
3.3.	Afwijkingen.....	19
4.	Beleidskader.....	20
4.1.	Rijksbeleid	20
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	21
4.3.	Gemeentelijk beleid	25
5.	Omgevingsaspecten.....	39
5.1.	Verkeer en parkeren.....	39
5.2.	Luchtkwaliteit	42
5.3.	Geluid	43
5.4.	Externe veiligheid	44
5.5.	Bodem	45
5.6.	Water.....	45
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie.....	48
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	51
5.9.	Ecologie	58
5.10.	Milieuzonering.....	60
5.11.	Ladder voor duurzame verstedelijking (Behoeft e).....	60
5.12.	Milieu effect rapportage	61
6.	Uitvoerbaarheid.....	62

6.1.	Economische uitvoerbaarheid.....	62
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	64
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen.....	64
7.2.	Conclusie	64
8.	Bijlagen.....	65
8.1.	Bezonningsstudie SP, Gemeente Amsterdam d.d. 26 oktober 2023	65
8.2.	Voorlopig ontwerp (VO), M3H d.d. 13 januari 2025	65
8.3.	Bomen Effect Analyse (BEA), Ekootree d.d. 17 november 2023.....	65
8.4.	Onderzoek omgevingsgeluid, Cauberg Huygen d.d. 1 november 2023	65
8.5.	Verkennd bodemonderzoek, Back Milieu BV d.d. 25 oktober 2023	65
8.6.	Verharding huidige en toekomstige situatie, Gemeente Amsterdam d.d. 14 augustus 2024	65
8.7.	Selectiebesluit Hoeken es, Monumenten en Archeologie d.d. 18 juli 2024	65
8.8.	Rapport toets LIB, Van Riezen & Partners d.d. 19 mei 2023	65
8.9.	Quickscan ecologie, Els & Linde d.d. 2 januari 2024	65
8.10.	Tussenstand verdiepingsonderzoek, Els & Linde d.d. 6 november 2024.....	65
8.11.	Onderzoek stikstofdepositie, Cauberg Huygen d.d. 10 oktober 2024	65
8.12.	MER Aanmeldnotitie, Van Riezen & Partners d.d. 25 november 2024.....	65

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De buurten Wildeman en Blomwijck zijn gebouwd in de jaren '60 als onderdeel van de Westelijke Tuinsteden. De buurten zijn toe aan een opknapbeurt. In 2017 is een integrale aanpak gestart om de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verbeteren. Daarnaast zijn de Wildemanbuurt en Blomwijckerbuurt aangewezen als ontwikkelbuurten. Dat betekent dat de gemeente in samenwerking met de woningcorporaties de woningen en openbare ruimte opknapt en dat er nieuwe woningen bij komen.

Woningcorporatie Stadgenoot is van plan om het gebied tussen de Osdorper Ban, Hoeken es, de Osdorpergracht en de Hoeken esgracht te gaan herontwikkelen. Het plan voorziet in de sloop van de huidige 88 woningen en in de nieuwbouw van 150 woningen in vijf nieuwe bouwblokken. Bij de woningen gaat het om 25 maisonnette woningen en 125 appartementen in het middensegment en in de vrije sector huur.

Het geldende bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt' gaat ter plaatse van de herontwikkeling uit van de bestaande configuratie. Omdat het geldende bestemmingsplan de bestaande bebouwing nauwkeurig heeft geregeld, passen de nieuwe gebouwen niet binnen het bestemmingsplan en is vergunningverlening alleen in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk. Voor de beoogde volumes wordt daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik). In een later stadium, als de bouwplannen volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd zijn, zullen de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

Op grond van artikel 2.12, eerste lid van de Wabo kan een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het voorliggende document vormt de hierbij benodigde ruimtelijke onderbouwing. Deze omgevingsvergunning biedt nog enige ruimte voor de verdere uitwerking van de concrete bouwplan(nen), door marges aan te houden in de maximale footprint, bouwhoogte, aantallen en oppervlaktes.

1.2. Ligging en begrenzing projectgebied

De Wildeman- en Blomwijckerbuurt, waarbinnen het bouwplan is gelegen, is onderdeel van de wijk Osdorp in stadsdeel Nieuw-West. Osdorp is een woonwijk in het westen van Amsterdam die tussen de Ookmeerweg (S106) en de Osdorpergracht is gelegen. Osdorp maakt als tuinstad onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden.

De projectlocatie wordt aan de noordkant begrensd door de Osdorper Ban en aan de oostkant door de Hoeken es.

In de navolgende afbeelding is de ligging van het projectgebied weergegeven.



Afbeelding: indicatieve ligging en begrenzing projectlocatie (rood), bron: GoogleEarth

De projectlocatie bestaat uit de kadastrale percelen I2126 t/m I2130 en delen van het kadastrale perceel I6986.

2. Het project

2.1. Positie projectlocatie binnen Osdorp

De projectlocatie is gelegen in de Blomwijckerbuurt in Osdorp. Deze buurt is als volgt begrensd:

- Osdorper Ban (noordzijde);
- Meer en Vaart (oostzijde);
- Osdorpergracht (zuidzijde);
- Osdorpergracht evenwijdig aan de Hoekenesgracht (westzijde).



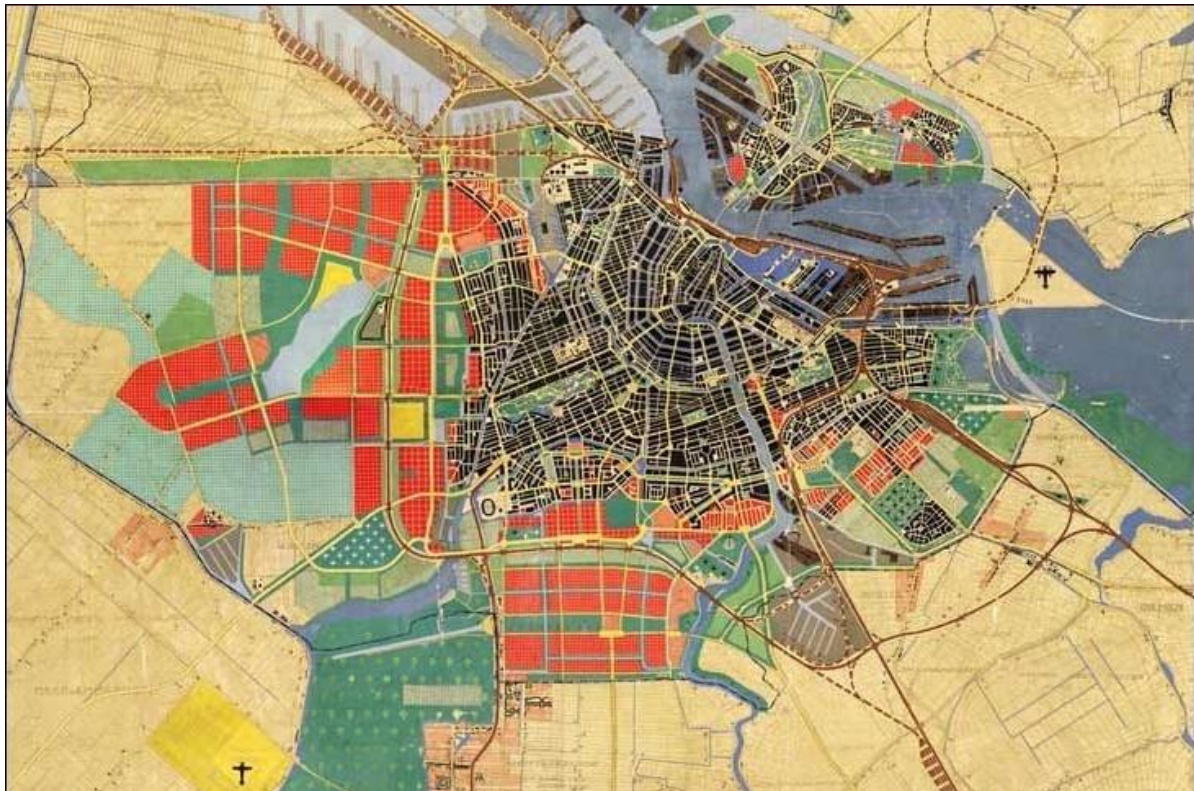
Afbeelding: ligging projectlocatie binnen de Blomwijckerbuurt (blauwe begrenzing), waarbij de projectlocatie indicatief met een rode lijn is aangegeven (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De projectlocatie bevindt zich aan de westkant van de Blomwijckerbuurt.

2.2. Ontstaansgeschiedenis

Osdorp

Osdorp is als tuinstad onderdeel van de Westelijke Tuinsteden, welke in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw zijn gebouwd als naoorlogse stadsuitbreiding. De basis voor de Westelijke Tuinsteden is het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis Van Eesteren. Het AUP is een plan in hoofdzaak voor de uitbreiding van Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad in 1934.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

Hoewel het AUP was ontwikkeld als eindplan kent het AUP acht gedeeltelijke herzieningen. Voor Nieuw-West is de “5de Partiële Herziening AUP, westelijk gedeelte uit 1952” het meest bepalend geweest bij de ontwikkeling. Dit plan was in grote delen van Osdorp en Slotervaart jarenlang het vigerend bestemmingsplan. De uiteindelijk gebouwde buurten zijn indertijd echter vrijwel geheel in strijd met het oorspronkelijke bestemmingsplan gerealiseerd.

Van de in totaal vier tuinsteden werd Osdorp de grootste. De feitelijke (maar niet juridische) basis voor de realisatie van de Tuinstad Osdorp is het “Schemaplan Osdorp” uit 1953. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de partiële herziening is dat een centraal door Osdorp lopende parkstrook tussen de Sloterplas en het Dijkgraafplein is komen te vervallen. Deze parkstrook zou precies ten zuiden van de Wildeman- en Blomwijckerbuurt komen. De Osdorpergracht en de begeleidende groenstrook zijn hiervan een bescheiden overblijfsel. Het Schemaplan is minder abstract dan het AUP en haar herzieningen. De contouren van de grachten en hoofdwegen zijn redelijk precies op de plankaart aangegeven. Er is voor Osdorp een verdeling aangegeven welke buurten uit voornamelijk laagbouw, middelhoogbouw of hoogbouw zullen bestaan.

Blomwijckerbuurt en projectlocatie

Op basis van het Schemaplan werden er voor de Tuinstad Osdorp twee voorontwerpen gemaakt, één voor de oostelijke deelgebieden A, B en C (vastgesteld door de Gemeenteraad op 15 mei 1957) en één voor de westelijke deelgebieden D, E en F (15 oktober 1958). De Blomwijckerbuurt maakt samen met Wildemanbuurt en Meer en Oever deel uit van Deel A. De huidige opzet van deze buurten komt vrijwel helemaal overeen met de "Voorontwerpen Uitbreidingsplan Tuinstad Osdorp" (1957-1958).

De Blomwijckerbuurt is samen met de Wildemanbuurt en Meer en Oever opgezet als een typische naoorlogse stadswijk: een combinatie van laag-, middelhoog- en hoogbouw in een open verkaveling van stroken- en hovenbouw en daarvan afgeleide verkavelingsvormen. De wijk werd doorsneden door ruime wegen en afgewisseld met grachten, openbaar groen en privé tuinen. Bijzondere bestemmingen bevonden zich meestal op markante punten of op aparte terreinen aan de randen van de afzonderlijk te onderscheiden woonbuurten. De Osdorper Ban is als hoofdweg van de Blomwijckerbuurt ontworpen.

In de buurt zijn oorspronkelijk uitsluitend sociale huurwoningen met enkele winkelveorzieningen gebouwd en in de loop der jaren ook diverse maatschappelijke voorzieningen aan de oostkant (langs de Meer en Vaart).



Afbeelding: luchtfoto van de Blomwijckerbuurt uit 1973, gezien vanuit het noorden (bron: beeldbank Amsterdam)

Aan de Meer en Vaart is door de jaren heen het één en ander veranderd. Aan de Geer Ban zijn gesloten bouwblokken gerealiseerd en hierdoor zijn de haakflats in de tweede-linie geschoven. Van oorsprong waren de haakflats op deze plek gesitueerd om de snelweg te begeleiden. Deze weg is er nooit gekomen, maar de bebouwing staat er wel. Hierdoor is aan de Meer en Vaart een meer onafhankelijk beeld ontstaan en daar zijn nu gesloten bouwblokken gekomen op de plek waar

voorheen de haken stonden aan de Geer Ban. Bij Hoeken es zijn de oorspronkelijk bedachte stroken ingeruild voor duplexwoningen voor senioren, die hiermee in de luwte aan de Osdorpergracht kwamen te wonen. De bebouwing op de projectlocatie is in 1959-1960 gebouwd als sociale woningbouw.

De ruimtelijke structuur van de Wildeman- en Blomwijckerbuurt is kenmerkend voor de Westelijke Tuinsteden. Er is sprake van een samenhangende compositie van wegen, groen, water en bebouwing.

2.3. Huidige situatie

Kenmerkend voor de tuinsteden is de scheiding van verkeerssoorten, functiescheiding en een open verkaveling. De hoofdstructuur bestaat uit een hiërarchisch, samenhangend stelsel van wegen, water en groen.

Beschrijving projectlocatie

In het projectgebied bevinden zich in de huidige situatie 88 duplexwoningen, verdeeld over 6 bouwblokken. De bouwblokken bestaan uit 2 bouwlagen en een kap met een bouwhoogte van circa 9 meter. In de huidige situatie functioneren de woningen van Hoeken es in de context van de Wildemanbuurt onvoldoende. Zowel de bebouwing als de openbare ruimte hebben een sleetse uitstraling. De bewoonbaarheid van de woning is slecht, groot onderhoud zal deze problematiek niet kunnen oplossen.



Afbeeldingen: huidige bebouwing projectgebied



Afbeeldingen: huidige bebouwing projectgebied

Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in het westelijk deel van de Blomwijckerbuurt. De structuur van deze buurt is helder en herkenbaar met overwegend middelhoge etageflats, veel groene (binnen)tuinen en voldoende voorzieningen in de buurt of vlak daaromheen. De fysieke kwaliteit van de woningen is over het algemeen voldoende en waar dat niet zo is worden de woningen verbeterd of wordt nagedacht over sloop-nieuwbouw, zoals dat in het onderhavige projectgebied het geval is.

De grootste kwetsbaarheid van de buurt is de broze sociaal-economische positie van de bewoners. De kwetsbaarheid van de bewoners op het vlak van inkomen, opleiding en gezondheid is enorm en is ondanks vele interventies de laatste jaren niet verbeterd. Dit beperkt ook hun maatschappelijke participatie en betrokkenheid in de buurt. Het aandeel kwetsbaren op de totale buurtbevolking neemt daarnaast toe door de instroom van nieuwe huurders die vaak ook een kwetsbare achtergrond hebben.

De projectlocatie wordt aan de west- en zuidrand omringd door water en de groene oevers van de Hoekenesgracht en de Osdorpergracht. Deze oevers bevinden zich buiten de projectlocatie.



Afbeelding: zicht op de Hoekenesgracht vanuit de Osdorper Ban

Aan de overkant van de Hoeken es bevond zich een vijflaags gebouw met een kap en een commerciële plint. Dit gebouw is recentelijk gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw van 200 woningen (sociale huur) en maximaal 1.300 m² bvo maatschappelijk en commerciële plintfuncties. De bouwhoogte bedraagt voor het grootste deel 21 meter. Een toren aan de Osdorper Ban zal een bouwhoogte van 40 meter hebben. De afstand tot de onderhavige projectlocatie bedraagt circa 26 meter.



Afbeelding: huidige situatie (voor sloop) woonblok Groenehuizen met commerciële functies in de plint vanaf Hoeken es



Afbeelding: impressie nieuwbouw

Direct ten zuiden op het adres Rijgersborgh 26 bevindt zich een eengezinswoning in twee bouwlagen (deels één) met een kap. De afstand tot de nieuwbouw zal circa 29 meter bedragen. Dat is veel meer dan in de huidige situatie. Nu is de afstand tot de bestaande bebouwing circa 8 meter.



Afbeelding: woning Rijgersborgh 26

Ten zuiden van de projectlocatie bevindt zich aan de Blomwijckerpad 49 t/m 71 een strookvormige woonblok. Deze bestaat uit een begane grondlaag met bergingen, garageboxen en portieken met daarboven 4 bouwlagen en een zolderkap. De onderlinge afstand tussen het woonblok en de woonbebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 50 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met parkeerplaatsen. In de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich de entrees van de woningen. De balkons van het woonblok bevinden zich aan de zuidzijde.



Afbeelding: woonblok Blomwijckerpad

Ten noorden, aan de overkant van de Osdorperban, bevindt zich bebouwing in 3 bouwlagen met een plat dak. In de begane grondlaag zijn diverse commerciële functies gevestigd. De andere twee bouwlagen bestaan uit woningen. De onderlinge afstand tussen dit deel van de bebouwing en de bestaande bebouwing op de projectlocatie bedraagt circa 55 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met parkeerplaatsen. Aan de naar de projectlocatie gerichte gevel van het woonblok bevinden zich dakterrassen van de woningen, welke bovenop de ondergelegen commerciële ruimtes zijn gelegen.



Afbeelding: woningen boven een commerciële plint aan de overkant van de Osdorper Ban

Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie heeft een goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: Osdorp heeft een eigen afslag van de A10 West waarna autoverkeer via de Cornelis Lelylaan (S106) uitkomt in Osdorp. De Cornelis Lelylaan verbindt Osdorp ook met de binnenstad van Amsterdam. De Cornelis Lelylaan komt uit op de Meer en Vaart, welke ook onderdeel is van de S106. De Meer en Vaart is een belangrijke route voor het noordelijk deel van Osdorp. De Osdorper Ban is direct verbonden met Meer en Vaart, de Baden Powellweg en de Ookmeerweg (welke zowel onderdeel is van de S106 als de S207). Via de S106 en de S207-S105-S104 kan autoverkeer naar de A9 en de N2000 rijden.
- Fiets: de nabij de projectlocatie gelegen noord-zuid-fietsroute via Meer en Vaart en de oost-westfietspaden via Tussen Meer zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam. De Hoeken es is daarnaast een belangrijke doorgaande route voor langzaam verkeer richting de wijkvoorzieningen op en rondom het Osdorpplein.
- OV: de halte Hoeken es van tram 17 bevindt zich op circa 300 meter loopafstand ten zuiden van de projectlocatie. Tram 17 verbindt Osdorp met Station Lelylaan (metro 50 en diverse treinen), de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. Op de Osdorper Ban bevindt zich een bushalte op circa 100 meter loopafstand (bus 63).

2.4. Nieuwe situatie Hoeken es

Aanleiding sloopnieuwbouw

In verband met diverse samenhangende sociaal-economische en fysieke problemen wordt er al meer dan 10 jaar gewerkt aan de vernieuwing van de Wildeman- en Blomwijckerbuurt. In 2010 heeft dit geleid tot het 'Vernieuwingsplan Wildemanbuurt en Blomwijckerbuurt'. Dit plan van aanpak was het resultaat van de samenwerking van Far West (een aantal samenwerkende woningcorporaties) en het stadsdeel, waarbij ook participatie met de buurtbewoners heeft plaatsgevonden. Als gevolg van de crisis is dit vernieuwingsplan destijds niet tot uitvoering gekomen.

Na meerdere jaren worden de plannen voor vernieuwing nu opnieuw opgestart, waarbij er nog steeds een ambitie is voor vernieuwing, verdichting en differentiatie. Hoewel er afstemming plaatsvindt tussen betrokken stakeholders, gebeurt de aanpak niet meer vanuit een groot overkoepelend orgaan maar meer vanuit de diverse betrokken partijen afzonderlijk. De aanpak is nu kleinschaliger en meer gefaseerd.

De Blomwijckerbuurt is een buurt die gewaardeerd wordt door haar bewoners. Maar bij vier complexen is er een achterstand in toekomstkwaliteit. Dit betreft vooral slechte energielabels. Ook zijn er problemen met ventilatie. Door deze complexen nu aan te pakken, kan daarin een grote stap worden gezet. Het gaat hierbij om de adressen Blomwijckerpad (reeds uitgevoerd), Bullepad/Braak en Bosch (gepland voor 2024), Groenehuizen (recentelijk gesloopt voor nieuwbouw) en Cromme Camp). Daarnaast is er een opgave om meer differentiatie in de buurt te krijgen. Alle 500 woningen worden nu sociaal verhuurd. Tenslotte is voor drie van deze complexen budget gereserveerd in het Stimuleringsfonds. Dit budget moet de komende 5 jaar benut worden. Het startbesluit moet daar een oplossing voor bieden. Drie aanleidingen om nu met de buurt aan de slag te gaan.

De Blomwijckerbuurt is op een strategische locatie gelegen. De buurt ligt enerzijds aan een aantal belangrijke landschappelijke structuren (Hoeken esgracht, Osdorpergracht, Botteskerkpark, Stadspark Osdorp) en anderzijds tussen twee winkelgebieden (hoofdwinkelcentrum Osdorperplein en buurtwinkelcentrum Osdorper Ban). De strategische ligging maakt dat er een kans is voor vernieuwing, al dan niet in combinatie met verdichting.

In Nieuw West zijn in de loop der tijd meer vernieuwingsprojecten gerealiseerd. Alle nieuwe woonblokken die eerder in Nieuw West zijn gerealiseerd hebben een van het AUP afwijkende typologie en architectuur. In alle gevallen is gezocht naar een typologie die zorgt voor meer diversiteit in het woningaanbod en een typologie die zorgt voor een betere oriëntatie op het groen. Ook voor de Blomwijckerbuurt geldt dat er vanuit de hoofdgroenstructuur de kans is om een bebouwingstypologie te introduceren die meer oriëntatie en dus sociale veiligheid creëert voor het groen en de fiets- en voetpaden die er doorheen lopen. Vanuit de centrale ligging nabij de voorzieningen is er de kans om een verdicht woonmilieu te realiseren, gericht op doelgroepen voor wie de nabijheid van voorzieningen als winkels, zorgvoorzieningen, openbaar vervoer, etc. een pré is. Hier is de kans om binnenstedelijk te verdichten op een locatie die daarvoor geschikt is. En door

te verdichten kunnen nieuwe doelgroepen naar de buurt komen en kan de openbare ruimte verbeterd worden.

Het bredere doel van het onderhavige project is om de kwaliteit van de buurt te versterken door ingrepen in het gebied, Hoeken es is één van de projecten die daaraan moet bijdragen. Daarbij is de kwaliteit van de woningen de afgelopen jaren sterk achteruit gegaan. Er is sprake van schimmelvorming en de grootte voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd.

Door het eenzijdige woningaanbod is er weinig differentiatie in de bewoning; iets wat de buurt juist wel nodig heeft. Er worden woningen van verschillende grootte teruggebouwd. Op die manier kan een grotere doelgroep passend gehuisvest worden in de buurt. Daarnaast wordt er meer differentiatie aangebracht in huurniveaus en worden er middensegment en koopwoningen gerealiseerd. Middensegment en koop zorgt voor doorstroming in de wijk en vanuit de sociale huur. Met alleen renovatie is deze differentiatie in mindere mate of niet te bereiken. Daarom is hier gekozen voor sloop en nieuwbouw.

Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten nieuwbouw

Het doel van het project is om de woningen te vernieuwen maar tegelijkertijd de geest van het erfgoed te behouden en de tuinstadkwaliteiten te versterken. Een sterke samenhang tussen openbare ruimte, groen en bebouwing, waarbij de nieuwbouw zich goed voegt in de stedenbouwkundige opzet van Osdorp en het AUP, is daarom van belang. Dit wordt bereikt door uit te gaan van de bestaande stedenbouwkundige opzet, welke wordt gevormd door een karakteristieke opbouw van rechthoekige blokken met meer omsloten groene hoven, als doorontwikkelde strokenbouw. Ook de huidige doorzichten tussen de hoge volumes door, dienen als uitgangspunt voor de nieuwbouw.

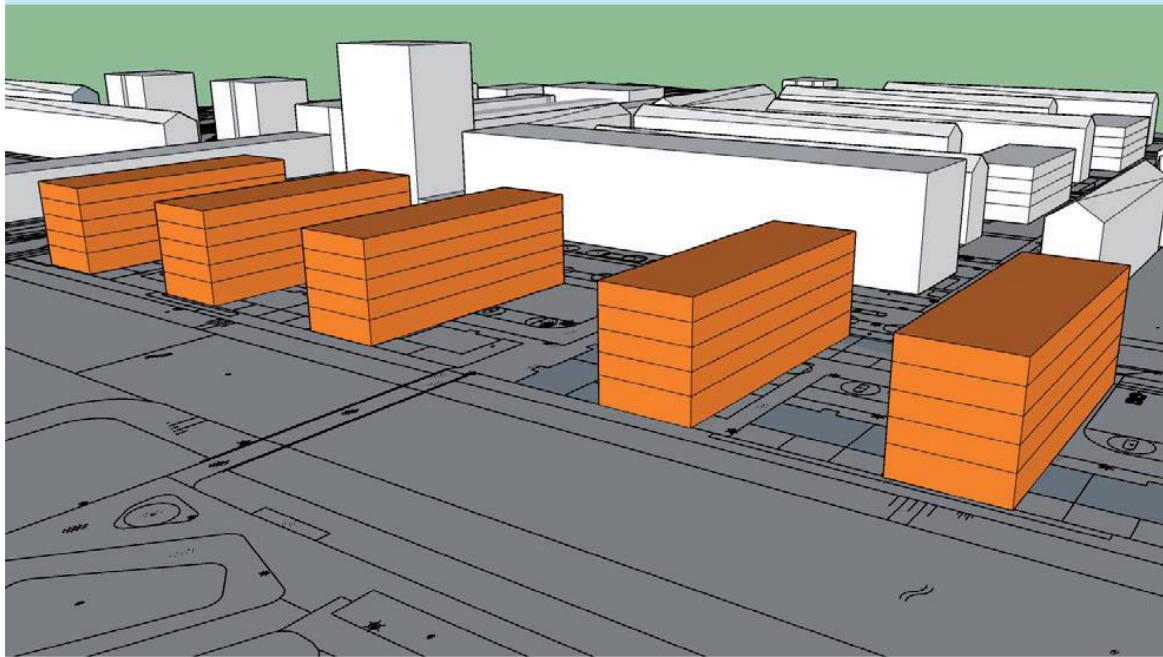
De nieuwe bebouwing op de projectlocatie kan, samen met de eveneens te vernieuwen bebouwing aan de overkant langs Hoeken es (zie 2 Groenehuyzen in de navolgende afbeelding), fungeren als schakel tussen het open parklandschap ten westen (Botteskerkpark) en de stempelverkaveling rondom groene hoven ten oosten (Blomwijckerbuurt, zie de navolgende afbeelding). De meest noordelijke blok komt in lijn te liggen met de voorgevel van de nieuwbouw van Groenehuyzen.



Afbeelding: stedenbouwkundige lezing

Bouwvolumes

Het project voorziet in vijf bouwblokken die haaks op de Hoeken esgracht zullen staan. Hierdoor wordt de open structuur naar het groen en het water behouden. Alle bouwblokken voorzien in maximaal 5 bouwlagen met een bouwhoogte van maximaal 17,5 meter inclusief technische installaties op het dak. Er wordt niet voorzien in ondergrondse bebouwing (kelders).



Afbeeldingen: nieuwe bouwvolumes

Er zal een leefbare plint worden gerealiseerd door het toevoegen van maïssonnette woningen. Hierdoor zullen er voordeuren op de begane grond komen. De entrees van de appartementen zullen gesitueerd zijn aan de noordgevel, ongeveer op de hoek van de blokken. De ontsluiting van de woningen zal via een galerij zijn. Hierdoor ontstaat er een alzijdig gebouw. Dit draagt bij aan de veiligheid en leefbaarheid van de buurt. Per blok zal aan één kant ruimte zijn voor een tuinstrook ten behoeve van de woningen op de begane grond.

Programma

Voor het project wordt van het volgende programma uitgegaan (totaal vijf gebouwen met elk 30 woningen):

De drie noordelijke gebouwen omvatten 90 (middensegment) woningen:

- 12 woningen (2 kamers, circa 50 m² gbo)
- 57 woningen (3 kamers, circa 65 m² gbo)
- 6 woningen (3/4 kamers, circa 75 m² gbo)
- 15 maïssonnettes (4 kamers, circa 80 m² gbo)

De twee zuidelijke gebouwen bevatten 60 (vrije-sector) woningen:

- 8 woningen (2 kamers, circa 50 m² gbo)
- 38 woningen (3 kamers, circa 65 m² gbo)
- 4 woningen (3/4 kamers, circa 75 m² gbo)
- 10 maïssonnettes (4 kamers, circa 80 m² gbo).

Geparkeerd wordt op parkeerterreinen tussen de woonblokken. Voor de vrije sector woningen worden 34 parkeerplekken op maaiveld, op twee velden gerealiseerd. Een tussen de twee meest zuidelijke blokken (blok 4 en 5) en een veld ten zuiden van blok 5.

2.5. Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving

Uit het voorgaande blijkt dat voor de beoogde nieuwbouw uit wordt gegaan van een bouwhoogte van maximaal 17,5 meter inclusief technische installaties op het dak. Ten opzichte van de bestaande bouwhoogte van 9 meter neemt de bouwhoogte daardoor met 7 meter toe. Deze toename kan leiden tot ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving. De afstand tot omliggende bebouwing neemt over het algemeen niet af. Alleen aan noordrand is sprake van een afname van enkele meters, maar de afstand zal met circa 45 meter groot blijven.

Beperking uitzicht

In de huidige situatie is de maximale bouwhoogte 9 meter. Met de nieuwbouw zal het uitzicht vanuit de omliggende bebouwing veranderen, maar niet relevant verslechteren. De afstand tot bestaande woningen ten noorden is met circa 45 (of meer) meter groot. De bestaande bebouwing Groenehuysen is inmiddels gesloopt. Voor de nieuwbouw zal er sprake zijn van een aanvaardbare situatie.

Beperking bezonning

In de huidige situatie bedraagt de bouwhoogte 9 meter. In de nieuwe situatie neemt de bouwhoogte toe tot 17,5 meter inclusief technische installaties op het dak. Uit een in het kader van het SP uitgevoerde bezonningsstudie (zie bijlage 1) is gebleken de bezonning van de bebouwing ten oosten van de projectlocatie en in mindere mate ten noorden enigszins zal veranderen, maar niet significant slechter zal worden. De situatie wordt aanvaardbaar geacht.

Beperking privacy

In de huidige situatie is de maximale bouwhoogte 9 meter. Met de nieuwbouw en een bouwhoogte van 17,5 meter inclusief technische installaties op het dak zal het aantal bewoners toenemen. Meer bewoners op kortere afstand kan betekenen dat er meer mensen bij de bestaande bebouwing in de omgeving naar binnen kunnen kijken. Dat geldt echter alleen voor de bestaande woningen aan de overkant van de Osdorper Ban. De afstand is met circa 50 meter zodanig, dat er geen relevante aantasting verwacht kan worden. In een grootstedelijk gebied, zoals dat hier het geval is, is privacy altijd al beperkt. Voor Groenehuysen geldt dat de bebouwing al is gesloopt. Voor de nieuwbouw zal sprake zijn van een aanvaardbare situatie. Voor de woning, die direct grenst aan de zuidrand van de projectlocatie (Rijgersborgh 26) geldt dat de afstand tot de bebouwing duidelijk toe zal nemen van 8 meter naar circa 29 meter. Hier staat tegenover dat de bouwblok groter wordt dan de huidige bebouwing. Per saldo zal de privacy hierdoor niet relevant aangetast worden.

Toename/overlast van verkeersbewegingen

Het woningaantal neemt toe. Dit kan leiden tot meer verkeersdruk en een grotere parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 5.1 nader op ingegaan.

Overige hinder en milieuaspecten

Bij overige hinder en milieuaspecten gaat het om mogelijke hinder door geluid, geur en visuele hinder. Het project voorziet uitsluitend woningen, zodat geen nieuwe overlast wat betreft geluid, geur of visuele hinder te verwachten is.

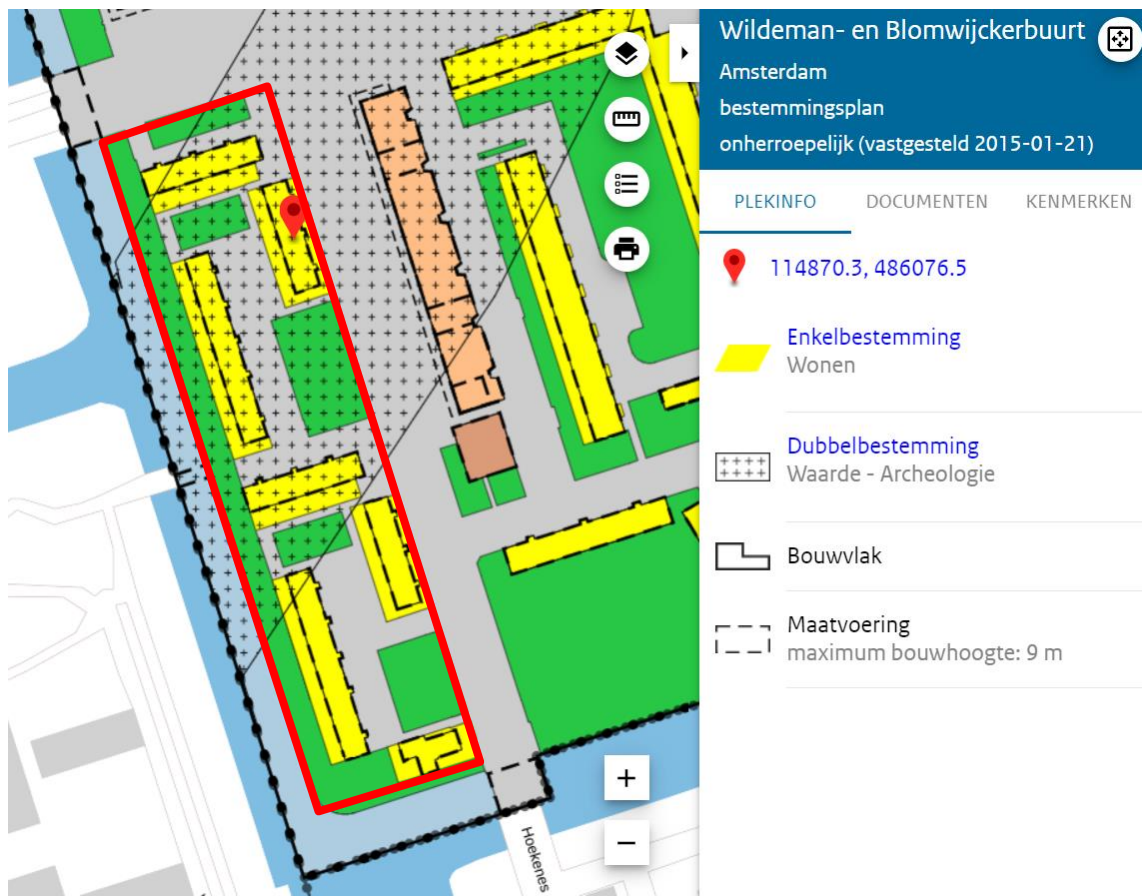
De effecten op uitzicht, bezonning en privacy zullen zich met name voordoen bij de bestaande woningen ten noorden van de locatie, omdat de bestaande bebouwing Groenhuyzen inmiddels is gesloopt en herontwikkeld zal worden.

3. Planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie gelden de (paraplu)bestemmingsplannen bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt' (NL.IMRO.0363.F1314BPSTD-VG01), 'Grondwaterneutrale Kelders' (NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01) en 'Darkstores' (NL.IMRO.0363.GA2201PBPGST-VG01). Het laatste is op voorhand niet relevant voor dit project en wordt verder hier buiten beschouwing gelaten.

3.1. Bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt'

Het bestemmingsplan is op 21 januari 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Wildeman- en Blomwijckerbuurt', projectlocatie rood omrand

De projectlocatie is voor wat betreft de bestaande bebouwing bestemd als 'Wonen'. Daaromheen zijn de gronden bestemd voor 'Groen' en 'Verkeer'. Daarnaast is het grootste deel van het projectgebied gelegen binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.

Bestemming 'Wonen'

Binnen deze bestemming is volgens artikel 13 van de regels vooral wonen toegestaan. Daarnaast zijn er onder andere ook nog groenvoorzieningen en (dak)terrassen, (dak)tuinen en erven toegestaan.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande bebouwing is volledig in de aanwezige bouwvlakken gelegen die voor 100% bebouwd mogen worden tot een maximale bouwhoogte van 9 meter.

Bestemming 'Groen'

In artikel 8 is bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan.

Bestemming 'Verkeer'

In deze bestemming is volgens artikel 11 onder meer het gebruik als rijwegen, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen en ongebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'

In artikel 14 is bepaald dat gronden met deze bestemming zijn bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. Er mogen in beginsel geen gebouwen worden gebouwd ter plekke van deze bestemming, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Indien er werkzaamheden uitgevoerd worden over een oppervlakte van 500 m² of meer of dieper dan 2,5 meter onder peil is een omgevingsvergunning verplicht. Voor dit gebied is een selectiebesluit genomen en geldt er een vrijstelling voor onderzoek (zie ook paragraaf 5.7).

3.2. Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan (zoals Wildeman- en Blomwijckerbuurt) worden gewijzigd of komen te vervallen. De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn daardoor mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Het bouwen van nieuwe kelders (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

3.3. Afwijkingen

Op de volgende punten wijkt het project af van het geldende bestemmingsplan:

1. Wonen binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' is niet toegestaan;
2. Parkeervoorzieningen binnen de bestemming 'Groen' zijn niet toegestaan;
3. Gebouwen zijn buiten de aangewezen bouwvlakken niet toegestaan;
4. De maximum bouwhoogte van 9 meter wordt met 7 meter overschreden tot een bouwhoogte van 17,5 meter inclusief technische installaties op het dak.

Het huidige bestemmingsplan heeft daadwerkelijke situatie planologisch vastgesteld en biedt daarom geen flexibiliteit voor nieuwe ontwikkelingen. Het nu voorliggende ontwerp past dan ook, zoals hiervoor in kaart is gebracht, op een aantal onderdelen niet binnen deze kaders. Deze afwijkingen zijn op deze locatie in een hoogstedelijke context als beperkt te beoordelen. In de volgende hoofdstukken wordt verder aangetoond dat deze overschrijdingen aanvaardbaar zijn.

In het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ook een voorlopig ontwerp (VO) opgesteld (zie bijlage 2).

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO).

4. Beleidskader

De ontwikkeling dient te worden getoetst aan het ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente is vastgelegd. In deze paragraaf worden de in het vorige hoofdstuk beschreven afwijkingen getoetst aan het relevante beleid.

4.1. Rijksbeleid

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Conclusie

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

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

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

Het project heeft betrekking op sloopnieuwbouw binnen bestaand stedelijk gebied. De nieuwbouw leidt tot enige verdichting waarbij tegelijkertijd ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het project is niet in strijd met de NOVI.

Conclusie

Het project past binnen het beleid van het rijk.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

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

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

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

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samengaan 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 ervoor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie

Het project maakt slooppnieuw met enige verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het

landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is sindsdien meermaals op onderdelen herzien.

In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de projectlocatie zijn de volgende regels met betrekking tot 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', 'klimaatadaptatie' en de 'LIB 5 zone Schiphol' relevant:

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Artikel 6.3 sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de wet is vastgelegd. Dat zijn de regionale afspraken (zie ook Woonakkoord 2021-2025, volgende pagina). De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

- Regionale afstemming staat centraal

Omdat het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening. Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio

De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.

De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een ruimtelijk plan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke plannen horen uiteraard 'ladderproof' te zijn.

- Wat is de regio?

Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. De gemeenten overleggen in de regio over bovenlokale of regionale stedelijke ontwikkelingen en maken daar bestuurlijke afspraken in regionaal verband over.

- Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe stedelijk ontwikkelingen die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio's. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Project

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De woningbouwopgave is regionaal afgestemd doordat het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam.

Klimaatadaptatie

In de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt dient beschreven te worden hoe in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Hierbij dient ingegaan te worden op de risico's van wateroverlast, overstroming, hitte en droogte.

De locatie bevindt zich niet in een risicogebied voor overstroming. De verharding neemt ten opzichte van de huidige situatie met circa 2.000 m² af. Daarnaast wordt het dak van ieder gebouw voorzien van waterretentie. Hierdoor worden zware regenbuien als gevolg van klimaatverandering vertraagd afgevoerd naar het grondwater. Waterretentie wordt ook toegepast onder de nieuw uit te geven parkeerplaatsen voor de koopwoningen.

Dit levert een positieve bijdrage aan de biodiversiteit, waterretentie en het voorkomen van hittestress in de stad.

LIB 5 zone Schiphol

De projectlocatie ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour wordt in de toelichting van een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op nieuwe woningen rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

In paragraaf 5.8 van deze ruimtelijke onderbouwing is daar invulling aan gegeven.

Met de Omgevingswet is ook de nieuwe Omgevingsverordening op 1 januari 2024 in werking getreden. Voor dit project blijft echter nog de hiervoor beschreven omgevingsverordening toetsingskader.

Conclusie

Het voorliggende project past binnen de provinciale omgevingsverordening.

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 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam (zie paragraaf 4.3) biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

Het project omvat 150 woningen, dat is een toename van 62 woningen ten opzichte van de huidige 88 te slopen woningen en levert hiermee een bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

Conclusie

Het voorliggende project voldoet aan het Woonakkoord 2021-2025.

4.3. Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft (want lager dan 60 meter) blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. 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.



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

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

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

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

Conclusie

Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan SP (zie verderop) heeft de gemeente ervoor gekozen om de onderhavige projectlocatie te verdichten met woningbouw. Het plan betreft een uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft ook invulling aan verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen.

Koers 2025

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. De ambitie is daarom in 2016 geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in de ontwikkelstrategie Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties is als 'Strategische Ruimte' aangemerkt. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Door de projecten te clusteren in 'bouwstenen' ontstaat een helder inzicht in de afhankelijkheden en de quick wins.

Bouwsteen Nieuw-West

De centrale opgave in Nieuw-West op middellange termijn is het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in de voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Van de vernieuwingsopgave uit Parkstad 2015 zal in 2020 in Nieuw-West als geheel 70% gerealiseerd zijn.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op de nieuwbouw van 150 woningen, waardoor het aantal woningen na de sloop van de huidige 88 woningen met 62 toeneemt. Het plan leidt tot een toename van het aantal woningen waardoor het deels uitvoering betreft van een deel van de enorme woningbouwopgave circa 50.000 nieuwe woningen zoals deze in de Koers 2025 is genoemd. Het voorliggende project geeft invulling aan dat beleid voor de gebiedsuitwerking voor Osdorp.

Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019 – 2022

De gemeente Amsterdam investeert fors in 32 buurten in Noord, Zuidoost en Nieuw-West. De Wildeman- en Blomwijckerbuurt is daar één van. Per buurt wordt er met de bewoners, corporaties en overige partijen gekeken naar wat de prioriteiten zijn en hoe deze het beste aangepakt kunnen worden.

Deze omvangrijke opgave gaat gepaard met evenredig grote fysieke en financiële inspanningen. Door heel gericht en langdurig interventies uit het ruimtelijke, sociale, economische en veiligheidsdomein in de ontwikkelbuurten bij elkaar te brengen, wordt het tij gekeerd en kunnen de geselecteerde buurten tot bloei komen. Met vereende krachten en forse investeringen werken de gemeente, corporaties, bewoners en maatschappelijke partners dan ook de komende acht tot tien jaar samen aan de gewenste fysieke en sociale verbetering. Door te investeren in de woningen, maatschappelijke accommodaties, basisvoorzieningen, buurt economie en leefomgeving, ontstaan toekomstbestendige en evenwichtige buurten.

De bewoners kunnen op deze wijze mee profiteren van de groei en ambities in Amsterdam. Jaarlijks stelt de gemeente €10 miljoen beschikbaar voor de ontwikkelbuurten.

De 5 doelstellingen

- Verbetering van de kwaliteit van woningen, woonomgeving en gebouwde voorzieningen.
- Verbetering van de leefbaarheid.
- Verbetering van de sociaal economische positie van de buurt en haar bewoners.
- Koppeling van stedelijke ontwikkelingsgebieden met strategische buurtontwikkeling.
- Verbetering van de energetische kwaliteit (duurzaamheid) van de woningen - waaronder het Aardgasvrij maken van bestaande en nieuwbouw.

De vijf doelstellingen van de bestuursopdracht Ontwikkelbuurten zijn een voortzetting van de al gehanteerde doelstellingen in de stedelijke vernieuwing, aangevuld met de koppeling aan de gebiedsontwikkeling van Koers 2025 en de ambities op het gebied van duurzaamheid. De volgende uitgangspunten staan hierbij centraal (bestuursopdracht Ontwikkelbuurten maart 2017):

1. We volgen de lijn uit Koers 2025 dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloopnieuwbouwopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden. Daarnaast zorgen we in de aanpak van ontwikkelbuurten dat de afspraken over de ontwikkeling van de woningvoorraad uit de Samenwerkingsafspraken met de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de huurders worden nagekomen.
2. De aanpak wordt samen bepaald met de buurt.
3. De plannen zijn kleinschalig en flexibel en vormen geen blauwdruk.

Groenvisie 2020 - 2050

Amsterdam gaat een nieuwe fase van haar bestaan in. De stad staat voor grote veranderingen. De woningbouwopgave is groot. Amsterdam kiest ervoor die woningen in de bestaande stad te bouwen, zodat het omringende landschap groen blijft. Dat betekent dat er in de stad een grote druk op de beschikbare ruimte komt. In dit kader heeft de gemeente Amsterdam op 21 december 2020 de stedelijke groenvisie vastgesteld. De Groenvisie “een leefbare stad voor mens en dier 2020 – 2050” geeft de hoofdlijnen van wat gemeente tot 2050 gaat doen om een steeds groenere stad te worden. Veel bewoners en organisaties zijn geraadpleegd voor de totstandkoming. De gemeente is verantwoordelijk voor de visie en de uitvoering ervan. Daarvoor hanteert de gemeente een aantal principes bij het uitvoeren van projecten, het maken van beleid, organiseren van beheer, prioriteren van de inzet van middelen en het samenwerken met bewoners, organisaties en bedrijven.

Het gaat hierbij om de volgende principes:

- Principe 1 We zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen
- Principe 2 We zorgen voor groen dat bijdraagt aan verschillende opgaven
- Principe 3 De stad wordt Natuurinclusief aangelegd en Beheerd
- Principe 4 Aan groen werken we samen

De Groenvisie is ook aanleiding om financiering te organiseren om nieuw groen aan te leggen of de kwaliteit van bestaand groen te verbeteren. Deze visie wil ook bewoners, bedrijven en organisaties uitnodigen, aanzetten en inspireren om samen met de gemeente mee te werken aan de opgave. De principes zijn niet allemaal meteen overal toe te passen. Vaak vergt het nog een hele verandering waar de gemeente stapsgewijs aan gaat werken.

Elke 5 jaar zal een uitvoeringsprogramma op basis van de Groenvisie opgesteld worden. Daarin staat concreet wat we gaan doen om de ambities uit de Groenvisie te realiseren.

De Groenvisie is één van de bouwstenen voor de Amsterdamse Omgevingsvisie (zie hiervoor) en input voor de regionale Verstedelijkingsstrategie.

Belang van het groen

Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van Amsterdammers. Het draagt bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen en goed te gebruiken. En het draagt bij aan een grotere biodiversiteit. Dit betekent dat groen de stad beter maakt: een prettiger plek om te leven, gezonder, socialer, ecologisch sterker en duurzamer. Daarom maakt de gemeente een stad waar steeds meer natuurlijke elementen te ervaren zijn. Een stad waar voldoende groen is voor iedereen. Een stad met groen dat aan zoveel mogelijk opgaven bijdraagt.

Visie op een groene stad

Er wordt ingezet op een sterke stedelijke groene structuur. Daarbij wordt steeds gekeken of de inrichting past bij de opgaven en of men het goed kan onderhouden en beheren. Dat leidt tot een groener beeld in de stad op plekken waar dat nodig is, zowel in de publieke als private ruimte. En dat leidt tot een hogere waardering voor de publieke ruimte in gebieden, die nu al redelijk groen zijn. Amsterdam zal nog meer als groene stad worden ervaren in 2050. Dat begint bij de gebouwen en eindigt in het landschap rond de stad. Die groene structuur wordt steeds verder ontwikkeld zowel in de publieke als in de private buitenruimte. Voortbouwend op wat waardevol is, en uitbouwend waar mogelijk met behoud van de groene kwaliteit van Amsterdam. Er wordt nieuw groen gerealiseerd op daken en gevels, langs straten, op pleinen, en er worden nieuwe stadsparken en een stadsbos gerealiseerd. Men zorgt ervoor dat het bestaande groen aantrekkelijker wordt voor meer mensen en dieren, door daar de waarde voor natuur, gezondheid, sociaal welzijn en klimaatadaptatie te vergroten. Dat wordt bereikt door in binnentuinen tegels weg te halen, door in stadsparken het eigen karakter te versterken, door groene gebieden zoals volkstuinparken toegankelijker te maken, en door landschapsparken te ontwikkelen in het landschap direct om de stad.

Conclusie

Zoals in de Groenvisie beschreven houdt Amsterdam het landschap om de stad groen en open. Woningen, bedrijven en kantoren worden in de bestaande stad gebouwd. In het stedelijk gebied is daarom altijd een afweging van verschillende belangen aan de orde. In dit geval gaat het om het belang, om woningen te bouwen en het belang om groen te behouden en te verbeteren/uit te

breiden. Met het vaststellen van het SP (zie verderop) heeft de gemeente op de onderhavige locatie gekozen voor woningbouw.

Het huidige aantal bomen in het plangebied zal zoveel mogelijk worden gehandhaafd of vermeerderd. Bomenkap vindt alleen plaats als dat naar het oordeel van de Gemeente noodzakelijk is voor de nieuwbouw van Stadgenoot en de herinrichting van de openbare ruimte, die door de gemeente wordt gedaan. Uit een in november 2023 door bureau Ekootree uitgevoerde Bomen Effecte Analyse (zie bijlage 3) is gebleken dat er van de 75 bomen waarvan 35 bomen gekapt moeten worden, deels vanwege de slechte kwaliteit (13 bomen) en deels vanwege de beoogde woningbouw (22 bomen). Deze bomen zullen, conform de bomenverordening, conform de nota “Compensatie en herplant van bomen” d.d. 1-10-2016 gecompenseerd worden. Dit gaat om bomen die op dit moment op erfpachtgrond staan.

Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

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

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op de nieuwbouw van 150 woningen, waardoor het aantal woningen ten opzichte van de 88 te slopen woningen met 62 toeneemt. Ook draagt het project bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten doordat er diverse soorten woningen worden gerealiseerd die vanwege hun omvang en toegankelijkheid geschikt zijn voor gezinnen, jongeren en ouderen. Het uitgangspunt is de 40-40-20 regeling, echter is de insteek om met dit project en het hierbij horende stedenbouwkundig plan hiervan af te wijken. De woningdifferentiatie in de Wildeman-/Blomwijckerbuurt was in 2023 circa 87% sociale huurwoningen, 10% koopwoning en 3% overig-huur. De verhouding sociaal huur-middeldure huur-vrije sector voor de nieuwbouwwoningen in het

totale plangebied (Groenehuyzen, Blomwijckerpad en Hoeken es) is 50% - 35% - 15%. Stadgenoot realiseert voor het project Hoeken es relatief grote woningen, zowel in midden- als vrije segment variërend van 48 m² GBO tot 97 m² GBO. Aangezien hiermee het aantal en ook het percentage van woningen in het midden – en vrije segment wat kleiner wordt, stijgt het percentage van de sociale huurwoningen. Directie Wonen adviseert positief op de toevoeging van deze relatief grote middeldure huurwoningen. Het college van B&W heeft daarom op 21 november 2023 ingestemd met de afwijking van de beleidsregels 40-40-20 naar 50-35-15.

Ook in de getekende afsprakenbrief heeft de gemeente Amsterdam met dit programma ingestemd. Hoeken es maakt onderdeel uit van een grotere ontwikkeling in de Blomwijckerbuurt. Ook in het Meerjarenprogramma gebiedsontwikkeling (MPG) van de gemeente, dat in mei 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld, is deze programmatische verdeling vastgesteld.

Woningbouwplan 2018-2025

Het Woningbouwplan 2018-2025 is op 20 november 2018 vastgesteld door het college van B en W. Er is nog niet voldoende planvoorraad om de ambitie van sociale huurwoningen door corporaties te realiseren en dat geldt ook voor de planvoorraad voor middeldure huurwoningen. Om de woningtekorten voor de laagste en middeninkomens de komende zeven jaar te verlichten zet het college in op een hoge bouwproductie én op een hoog aandeel betaalbare woningen in het sociale en middeldure huursegment. Het college zet bij gebiedsontwikkeling in op een substantieel deel middeldure huurwoningen. De ambitie is:

- 17.500 sociale huurwoningen te bouwen door corporaties, gemiddeld 2.500 per jaar
- 11.690 middeldure huurwoningen, gemiddeld 1.670 per jaar.

Ontwikkelbuurten zijn nog nauwelijks vertegenwoordigd in de planvoorraad. Er zijn mogelijkheden voor meer middeldure huurwoningen in nog niet vastgesteld programma en in ontwikkelbuurten. Een programma van 40-40-20 is in de projecten uitgangspunt. Bij besluitvorming over concrete projecten zal een eventueel dilemma in de programmering aan de orde worden gesteld. In ontwikkelbuurten wordt, afhankelijk van de situatie per buurt, gekeken naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, verdichting en een gedifferentieerd woningbouwprogramma.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op de toevoeging van 90 woningen in het middensegment en 60 woningen in de vrije sector en in een ontwikkelbuurt. De vertegenwoordiging van de ontwikkelbuurten in de planvoorraad neemt toe door het project. Het college van B&W heeft daarom op 21 november 2023 ingestemd met de afwijking van de beleidsregels 40-40-20 naar 50-35-15.

Nota Parkeernormen Auto

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

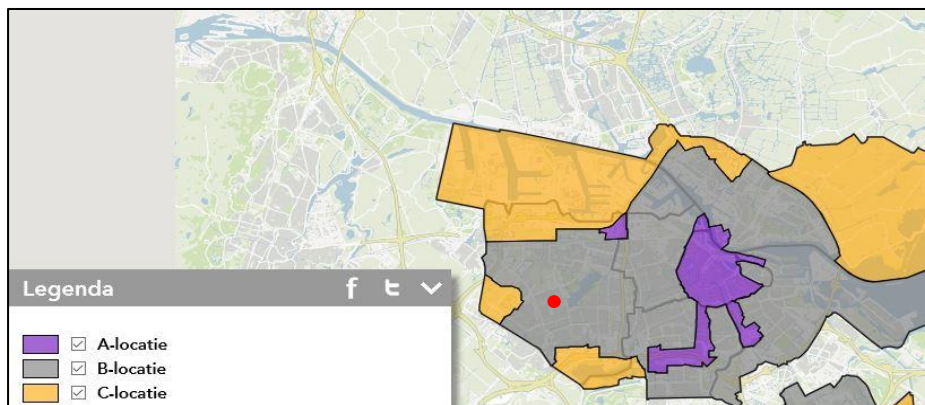
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest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

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

- **Autobezit:** In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- **Parkeernormen en autoverkeer:** Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- **Nieuwbouw en parkeervergunningen:** In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- **Parkeernormen en de toekomst:** De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

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



Afbeelding: ABC-locaties (bron: Nota Parkeernormen Auto) indicatie projectlocatie met rode stip.

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

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Dus ook de commerciële plintfuncties. Gezien de mix van verschillende winkels die momenteel aan Hoeken es gevestigd zijn kan er voor voorzieningen het best worden uitgegaan van buurtsuper. Deze categorie is het meest alomvattend en past goed bij de aard van de winkels.

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

In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

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

Tabel: aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsberging. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

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:

- 20/20/20: In 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt en 20% minder energie verbruikt dan in 2013.
- Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Een circulaire economie in gang zetten met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie.

- Amsterdam klimaatbestendig in 2020.
- In 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden.

De nieuwbouw op de projectlocatie zal gasloos worden gebouwd. Daarnaast is de nieuwbouw gelegen in het concessiegebied voor stadswarmte. Dat betekent dat woningen in het gebied worden aangesloten op het warmtenet. Er zal met de concessiebeheerder onderzocht worden of er alternatieve (laagtemperatuur) watersystemen mogelijk zijn. Voor de gebiedsontwikkeling en de WAM aanpak in de van Blomwijcker-Wildemanbuurt, waaronder de projectlocatie, is onderzocht welk energiesysteem het beste presteert op betaalbaarheid en duurzaamheid. Dit onderzoek is gedaan in het kader van het comply-or-explainbeginsel in de LT-motie. Er geldt in dit gebied een bestaande concessieafpraak met Westpoort Warmte. Uit de scenarioanalyse komt naar voren dat een MT 70 C warmtenet aangesloten op het reeds bestaande Westpoort Warmte de laagste totale ketenkosten heeft voor de wijk. Daarnaast stoot deze variant in dit geval minder CO₂ uit dan andere, op betaalbaarheid vergelijkbare, alternatieven.

Stadgenoot onderzoekt welke onderdelen uit het te slopen vastgoed voor circulair bouwen in aanmerking komen en deelt de resultaten met de gemeente. De gebouwen worden waar mogelijk zo flexibel en demontabel mogelijk ontworpen zodat uitwisselbaarheid van functies in de toekomst mogelijk blijft. Stadgenoot onderzoekt samen met de aannemer welke grond- en afvalstoffen van de bouwplaats mogelijk hergebruikt kunnen worden. Stadgenoot zorgt in ieder geval voor afvalscheiding op de bouwplaats. Aan de hand van slimme bouwlogistiek zal worden onderzocht hoe het aantal vrachten met bouwmaterialen beperkt zou kunnen worden.

Er wordt gebruik gemaakt van FSC gecertificeerd hout en geen uitlogende materialen.

Stadgenoot past op alle gebouwen waterretentiedaken toe. Hierdoor worden zware regenbuien als gevolg van klimaatverandering vertraagd afgevoerd naar het grondwater. Waterretentie wordt ook toegepast onder de nieuw uit te geven parkeerplaatsen voor de koopwoningen. Dit draagt bij aan regenbestendig en hittebestendig bouwen (TO juli in de BENG) en het verhogen van biodiversiteit.

Natuurinclusief bouwen is als onderdeel van de Groenvisie vastgesteld. Bij het voorlopig en definitief ontwerp van het gebouw moet een groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel, met welke beplanting en met welke gronddekking (met doorsnedes), groen wordt gerealiseerd op de kavel. Groen kan in de vorm van tuinen, groene (binnen)terreinen, groene gevels en daken worden gerealiseerd. Het groenplan dient een beheerplan (DO fase) te omvatten waarin het beheer van alle beplanting binnen de kavel wordt omschreven en toegewezen aan een verantwoordelijke partij voor een periode over 10 jaar na oplevering van het gebouw. Ook voor de fauna dient te worden aangegeven welke maatregelen worden toegepast. Hierbij zal het Handboek natuurinclusief bouwen worden gebruikt voor inspiratie en voor het vormgeven van de benodigde samenhang met groen per diersoort tussen nestkast en juiste plantensoorten voor voer- en leefruimte. De ontwikkelende partij licht in zijn plan (DO fase) toe hoe zij omgaan met natuurinclusief bouwen en overlegt voor de toepassing met een stadsecoloog.

Extreme klimaatomstandigheden en verdere verdichting vragen om extra inspanningen om de leefbaarheid in de stad te behouden. Hoeken es wordt daarom “rainproof” en hittebestendig ontworpen: De hemelwaterverordening vraagt om hemelwaterberging van minimaal 60 liter/m² bebouwde kavel te realiseren. Hemelwater wordt met een constant debiet van 1 liter/m² per uur bij voorkeur door bodeminfiltratie of in het oppervlaktewater afgevoerd, hierbij het grondwaterpeil in ogenschouw nemende.

Een overmatige opwarming van het gebouw dient voorkomen te worden, door het toepassen van maatregelen op gebouwniveau, zoals groen en materialen die warmte minder goed absorberen, en overstekken, variatie van open/dichte gevels en gebouworientatie. Dat vermindert tevens de energielasten voor gebruikers.

Het is raadzaam om waterrobuust te bouwen. Hierbij kan gedacht worden om kwetsbare installaties en infrastructuur hoger dan begane grondniveau of overstromingsbestendig te realiseren; toegangen tot ondergrondse ruimten robuust in te richten (afsluitbaar of hooggelegen toegang) en/of een waterkerende plint. Op het platform Amsterdam Rainproof worden ter inspiratie verschillende oplossingen aangereikt (o.a. voor daken, gevels, zuilen en kelders), waarbij een combinatie met andere duurzaamheidsopgaven voor de hand ligt zoals koeling van het gebouw of benutting van hemelwater (hergebruik) voor bijvoorbeeld bevoeiing groenvoorzieningen.

Stedenbouwkundig Plan ‘Hoeken es’ d.d. 15 september 2023

Aan de hand van het op 11 juni 2024 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan (SP) Groenehuizen en Blomwijckerpad d.d. 21 februari 2021, worden voor fase 2 (Hoeken es) nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld die recht doen aan de plek en de cultuurhistorie.

In het SP is vastgesteld dat de verkaveling voor Hoeken es uit een vijftal stroken bestaat met elk vijf bouwlagen. Dit vormt de basis voor het nieuwe SP ‘Hoeken es’. Hierin wordt de stedelijke vernieuwing vormgegeven door de sloop van 88 sociale huurwoningen. Het stedenbouwkundig plan is inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad, zodat gestart kan worden met de uitvoeringsfase voor het plan ‘Hoeken es West’.

Ruimtelijke structuur

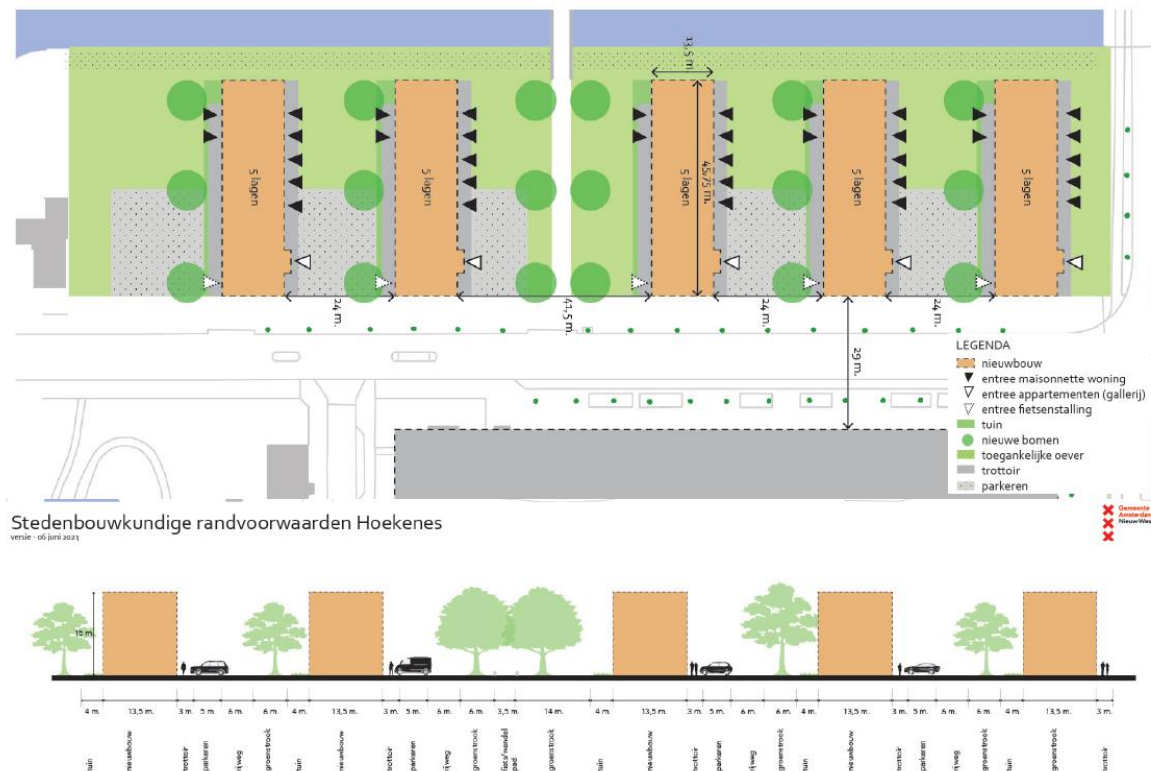
Vanuit de opbouw van de buurt ligt deze locatie aan de rand van de Blomwijckerbuurt (westzijde). De groene en blauwe structuur zijn hierin dominerend. De nieuwbouw dient daar dan ook op te reageren, net zoals de bestaande bebouwing dat doet.

De nieuwbouw aan de Hoeken es draagt bij aan de differentiatie van het gebied. De open structuur naar het groen en het water moet gerespecteerd worden. Hierdoor zal het mogelijk zijn om uit te gaan van vijf stroken met elk vijf bouwlagen die haaks op de Hoeken esgracht zullen staan. Dit sluit tevens aan op de vroegere verkaveling die in het AUP denkbaar was, waardoor doorzichten ontstaan en er een heldere aansluiting op de openbare ruimte zal komen. Deze voldoet dan ook aan de 2:3 verhouding die vanuit de Tuinstadprincipe gehanteerd dient te worden. Met een openbare oever om de doorwaadbaarheid van deze plek zorgvuldig in te passen.

Er zal een leefbare plint worden gerealiseerd door het toevoegen van maïsonnette woningen. Hierdoor zullen er voordeuren op de begane grond komen. De entrees van de appartementen zullen gesitueerd zijn aan de noordgevels van de bouwblokken. De ontsluiting van de woningen zal via een galerij zijn. Hierdoor ontstaat er een alzijdig gebouw. Dit draagt bij aan de veiligheid en leefbaarheid van de buurt. En ontstaat er stedenbouwkundige samenhang tussen de nieuwe en bestaande bebouwing.

Aan de hand van deze typologieën zal het recht doen aan de verkavelingsmogelijkheden die passen op deze locatie en de rand accentueren. Lucht, licht en ruimte zijn de componenten die deze strook dragen en kwaliteit geven. De overgang privé-openbaar moet helder zijn. Daarbij is een voorzone voor de woningen een belangrijk uitgangspunt. Dit wil zeggen dat er een verblijfsgebied aanwezig is in de vorm van een trottoir, groenstrook en eventueel parkeerplaatsen.

De plankaart benadrukt de uitgangspunten voor de uitwerking van de locatie.



Afbeelding: Plankaart Stedenbouwkundig Plan Hoeken es

Programma

Het nieuwbouwprogramma Hoeken es bestaat uit een vijftal stroken van elk vijf bouwlagen hoog. Conform afsprakenbrief worden in totaal circa 150 middensegment en vrije-sector huurwoningen gerealiseerd. Dit aantal is onder voorbehoud van het uiteindelijke ontwerp. Hiervan bevinden zich 90 middensegmentwoningen in de drie noordelijke stroken, waarvan:

- 12 huurwoningen 40-50 m² GO;
- 57 huurwoningen 60-70 m² GO;

- 21 huurwoningen $\geq 80 \text{ m}^2 \text{ GO}$;

en 60 vrije-sector woningen in de twee zuidelijke stroken. waarvan:

- 8 koop of huurwoningen $< 60 \text{ m}^2 \text{ GO}$;
- 52 koop of huurwoningen $\geq 60 \text{ m}^2 \text{ GO}$.

Openbare ruimte

De nieuwbouw heeft gevolgen voor de aangrenzende openbare ruimte. Het huidige ontsluitingsprincipe voor verkeer zal veranderen, waarbij het trottoir en naastgelegen parkeerplaatsen in het plangebied zullen worden heringericht en passend aansluiten op de nieuwbouw. De openbare ruimte is bepalend voor de beeldvorming van het gebied. De toegankelijkheid van de bestaande woning aan de zuidzijde van het plangebied, Hoeken es 26, dient in het nieuwe openbare ruimteplan ingepast te worden.

Voor de openbare ruimte is het van belang dat Hoeken es een stadsstraat wordt naar het centrumgebied Osdorp. De aansluiting met de nieuwe bebouwing is dan ook verkeerskundig van een belangrijke orde.

De buiten de projectlocatie gelegen oever langs de Hoekensegracht zal voorzien worden van een wandelpad die de Hoeken esgracht begeleidt. Dit kan dan een recreatieve wandelroute worden langs de bebouwing. Daarnaast zal de oever natuurvriendelijk worden ingericht.

Het woongebouw aan Hoeken es zal moeten reageren op de groene route aan de westkant en de verkeersroute aan de oostkant. Voor de woningbouw dienen 22 bomen gekapt te worden. Deze dienen binnen het gebied gecompenseerd te worden, om zo ook de natuurwaarden binnen het gebied te verhogen. De herplantplicht is hier van toepassing.

Bij de verdere uitwerking van het plan openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor o.a. parkeren, kabels en leidingen, oplaadpunten voor elektrisch laden van voertuigen, mogelijkheden voor deelmobiliteit, fietsparkeren (incl. bakfietsen en scooters), klimaatadaptiviteit en ondergrondse afvalcontainers. Er zal ook aandacht besteed worden aan het terugbrengen van het kunstwerk dat zich op deze plek bevindt.

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het beleid Puccini Rood. In de Puccinimethode is een visie opgenomen voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze is ook voor het plangebied van toepassing.

Beeldkwaliteit

De nieuwbouw zal moeten aansluiten op de bestaande context. Het moet voldoen aan de eisen die gesteld zijn aan de welstandsnota en de Nota Cultuurhistorie. Daarnaast dient de bebouwing aan de Hoeken es van hoogwaardige en passende kwaliteit te zijn. Hierbij zal het in materialisering moeten passen en aansluiten op de bestaande context.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande doorgaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Cornelis Lelylaan, Meer en Vaart en Osdorper Ban blijven rijden. Wel wordt de (interne) ontsluiting van de projectlocatie gewijzigd. In de huidige situatie sluiten twee doodlopende wegen aan op de Hoeken es, namelijk Vreedenhaven en Rijgersborgh. In de nieuwe situatie gaat het om twee doodlopende ontsluitingen, één ontsluiting per parkeerterrein, welke tussen de bouwblokken geprojecteerd worden.

Het project leidt tot een toename van het aantal woningen en er komen andere typen woningen. Op de projectlocatie zijn momenteel 88 sociale woningen aanwezig. In de toekomstige situatie zijn er maximaal 150 woningen voorzien, waarvan 90 in het middensegment en 60 in de vrije sector. Het project heeft mogelijk gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen in Osdorp.

Voor de berekening van de potentiële toename van het verkeer is gebruik gemaakt van de bij de woningtypes horende verkeerskencijfers van het CROW (publicatie 381). Hierbij is uitgegaan van de volgende verkeerscijfers (uitgangspunt is 'zeer sterk stedelijk/rest bebouwde kom'):

Sociale en middensegment huur:	2,8 - 3,6 mvt/etmaal (huur etage midden/goedkoop)
Vrije sector huur:	4,7 - 5,5 mvt/etmaal (huur etage duur)

In de huidige situatie met 88 sociale huurwoningen bedraagt de verkeersproductie 246 - 317 mvt/etmaal. Voor de toekomstige situatie met 90 middensegment en 60 vrije sector huurwoningen is dat 534 – 654 mvt/etmaal. Dat is een toename van 288 – 337 mvt/etmaal. Dat is gemiddeld genomen 12 – 14 mvt/uur. In de praktijk zal het aantal extra verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits hoger zijn dan 12 – 14 mvt/uur en in de nachtelijke uren juist wat lager. Indien circa 70% van de verkeerstoename per etmaal in de ochtend- en avondspits plaatsvindt dan zou dat per spitsuur leiden tot een toename van 100-118 mvt (uitgaande van een 2 uur durende spits in de ochtend en avond). Naar verwachting zal een dergelijke toename niet tot problemen in de verkeersafwikkeling op wegen en kruisingen in de omgeving leiden.

Aan de overkant van de projectlocatie is met het Project Groenehuizen voorzien in 200 woningen die tot de sociale huursector zullen behoren. Ook zal er 1.300 m² commerciële/maatschappelijke functies gerealiseerd worden. Dat komt neer op een toename van 164 woningen en een afname van 200 m² commerciële functies, wat leidt tot een verkeersproductie van 500 verkeersbewegingen

per etmaal (zie onderzoek van V&OR, Team Onderzoek & Kennis een verkeersonderzoek, rapportnummer O-200466, d.d. 22 april 2021). Ook worden langs het Blomwijckepad op twee locaties in totaal 44 woningen met een verkeersproductie van 128 verkeersbewegingen per etmaal gerealiseerd. Bij elkaar opgeteld een verkeersproductie van circa 920 verkeersbewegingen per etmaal. Niet alle verkeersbewegingen zullen dezelfde route volgen, zodat de verkeersbewegingen over diverse straten en over de dag verdeeld zullen gaan plaatsvinden.

Een gebiedsontsluitingsweg, zoals de voor het onderhavige project relevante Osdorper Ban (2x1 rijstrook) heeft een capaciteit van 1.400 – 1.600 passerende voertuigen per uur. De verkeersprognoses Amsterdam 4.5 laten voor de jaren 2025/2030/2035 en 2040 zien dat de verkeersintensiteit over het algemeen rond de locatie bij 1 tot 6.000 verkeersbewegingen per etmaal zal liggen (zie volgende afbeelding). Dat is dus veel geringer dan de capaciteit van de weg.



Geconcludeerd kan worden dat de omliggende wegen de toename aan verkeer (ook samen met het verkeer van de projecten Groenehuizen en Blomwijckepad) zonder problemen, veilig kunnen verwerken.

Parkeren

Auto's

In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij sociale en middeldure huurwoningen in Osdorp een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis van de Nota is daardoor geen parkeergelegenheid op eigen terrein noodzakelijk voor bewoners van de middeldure huurwoningen. Wel dient er rekening te worden gehouden met 9 parkeerplaatsen voor bezoekers (uitgaande van 90 middensegment huurwoningen). Voor de 52 vrije sector woningen groter dan 60 m² BVO geldt minimaal 0,6 parkeerplaatsen per woningen en voor de 8 vrije sector woningen kleiner dan 60 m² is dat 0,3 per woning. Voor alle geldt een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woningen ten behoeve van bezoekers, wat resulteert in 40 parkeerplaatsen. In totaal zijn 49 parkeerplaatsen voor de hele ontwikkeling nodig, waarvan 34 voor bewoners en 15 voor bezoekers. Voor de bewoners worden met circa 34 parkeerplaatsen verdeeld over twee parkeerterreinen tussen de blokken 4 en 5 en ten zuiden van blok 5 voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd en voor bezoekers realiseert de Gemeente voldoende parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren in het nieuwe ontwerp van de openbare ruimte (zie hieronder).



Afbeelding: Concept schetsontwerp openbare ruimte, Gemeente Amsterdam d.d. 15 juli 2024

De parkeerdruk in Hoeken es ligt onder 60 %, Rijgersborgh 60-80% en Vredenhaven 80-90%. Er is dus meer dan voldoende plek aanwezig. Daarnaast is er recentelijk betaald parkeren ingevoerd, waardoor de parkeerdruk verder af zal nemen.

Fietsen en scooters

Op grond van het Amsterdamse beleid voor fietsparkeren bevindt de projectlocatie zich in een gebied met een laag fietsgebruik (zone 3). Hier gelden de volgende fietsparkeernormen voor woningen:

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

Daarnaast dienen voor bezoekers minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning in de openbare ruimte gerealiseerd te worden. Voor dit project resulteert dat in 279 fietsplekken voor de huurwoningen in het middensegment woningen en 185 voor de vrije-sector huurwoningen. Daarnaast dienen in totaal 75 fietsplekken voor bezoekers gerealiseerd te worden.

Voor scooters geldt een richtlijn van 0,13 parkeerplaatsen per woning. Voor dit project is dat in totaal 20 parkeerplaatsen. Deze richtlijn is echter niet bindend.

Het fiets- en scooter parkeren wordt voor bewoners inpandig opgelost. Voor bezoekers zullen er in de openbare ruimte voldoende fiets- en scooterparkeerplekken komen. Bij de verdere uitwerking van het plan openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte hiervoor. Dit kan als voorwaarde opgenomen worden in de te verlenen omgevingsvergunning.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere 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 bestemmingsplan 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. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het project heeft betrekking op de sloop van 88 en de bouw van 150 nieuwe woningen. Daardoor neemt het woningaantal met 62 toe, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Deze toename zal niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit project is daarmee aan te merken als 'niet in

betekenende mate'. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Dit wordt ook bevestigd door de berekening met de NIBM rekentool (zie hieronder).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		337
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,35
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.3. Geluid

Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De beoogde woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de geluidzones langs de Hoeken es, de Osdorper Ban, de Tussen Meer en de L. van Sonsbeeckstraat. Om die reden is in november 2023 door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (zie bijlage 4).

Hoewel alle bovenvermelde wegen per 8 december 2023 een maximumsnelheid van 30 km/uur hebben, en daarmee geen geluidzones meer hebben, is toch een wettelijke beoordeling volgens de Wet geluidhinder gedaan. Per 1 januari 2024 zijn ook wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur volgens de regelgeving van de Omgevingswet onderdeel van de gemeentewegen met een geluidaandachtsgebied, de juridische opvolger van de huidige geluidzones. Voor woningen die gelegen zijn binnen een geluidaandachtsgebied dient dan een wettelijk onderzoek te worden uitgevoerd volgens de regelgeving van het Besluit kwaliteit leefomgeving, dit onderzoek is vergelijkbaar met het nu uitgevoerde onderzoek.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaa i stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaa i afkomstig van de Hoeken es en de Osdorper Ban wordt overschreden. Nergens wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Er zijn nergens dove gevels nodig.

De gecumuleerde geluidbelastingen LVL_{cum} voldoen overal aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn nergens aanvullende maatregelen benodigd.

In geval van woningen met meerdere geveloriëntaties (zuid en noord) beschikken vrijwel alle woningen over een geluidluwe gevel (aan de zuidzijde). Voor woningen die niet direct een geluidluwe gevel hebben zijn aanvullende maatregelen benodigd (balkons of loggia's met 1,2 m hoge, dichte balkonhekken en een geluidabsorberend plafond).

Omdat is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, dienen hogere waarden worden vastgesteld voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaa i:

- Hoeken es: 54 dB Lden.
- Osdorper Ban: 52 dB Lden.

Bedrijven

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Akoestisch onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig. Bestaande bedrijven vormen geen belemmering voor het project.

Uit het akoestisch onderzoek Sloop-/nieuwbouwproject Hoeken es, onderzoek omgevingsgeluid blijkt dat het nodig is hogere waarden Wet geluidhinder te verlenen. Het ontwerp hogere waardenbesluit dient gelijktijdig met het ontwerp besluit omgevingsvergunning ter inzage gelegd te worden. Dit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid en ligt de projectlocatie op zeer ruime afstand van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

5.5. Bodem

De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

Omdat de projectlocatie bebouwd zal worden met woningen dient aan de hand van bodemonderzoek te worden nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Daarom is in oktober 2023 door onderzoeksbureau Back Milieu BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 5).

Op grond van de verkregen onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden, dat de bodem slechts licht is verontreinigd met enkele zware metalen, PSB, Pak en/of minerale olie. Deze verontreinigingen geven geen aanleiding voor aanvullend onderzoek. De milieuhygiënische kwaliteit van de grond vormt geen belemmering voor de woningbouw. Na de sloop van de huidige bebouwing zal aanvullend onderzoek uitgevoerd worden, maar het is de verwachting dat dit niet tot een andere conclusie zal leiden, gezien het huidige gebruik van de gebouwen voor wonen.

5.6. Water

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

Waterschapsverordening

Voorheen stonden alle regels van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht nog in de Keur en het Keurbesluit. Deze is vervangen door een nieuw document: de Waterschapschapsverordening. Daarin staan alle regels over wat men wel of niet mag doen bij water, dijken en gemalen. In de Waterschapschapsverordening staan ook de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert. In de Waterschapschapsverordening staan ook regels over wanneer men bijvoorbeeld vergunning moet aanvragen of wanneer men iets moet melden. Ook staan er regels in voor het oppompen van grondwater en het lozen van bepaalde stoffen in oppervlaktewater.

Grondwater

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

De gemeente zal de openbare ruimte herinrichten. Eventuele effecten op grondwaterstanden door een wijziging van infiltratie- en verdampingscapaciteit zullen in dat kader nader onderzocht worden. Voor bestaand gebied geldt een inspanningsplicht om 90 cm ontwateringsdiepte te halen. De gemeente zal bij uitwerking van de plannen voor de herinrichting van de openbare ruimte hiermee rekening houden. Indien maatregelen nodig zijn om dit te behalen, dan zullen deze worden genomen. Dit valt echter buiten de scope van deze aanvraag.

Door de afname aan verharding worden echter geen negatieve effecten verwacht.

Waterberging

De projectlocatie is momenteel deels verhard en er is geen watergang aanwezig. Eerder genoemde oevers bevinden zich buiten het projectgebied. Er zal als gevolg van het project geen water worden gedempt. In de huidige situatie is circa 7.752 m² van de projectlocatie verhard. In de nieuwe situatie is dat nog circa 5.713 m². Hierdoor neemt de verharding met circa 2.039 m² af (zie bijlage 6).

Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen geen uitlopende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

Rainproof

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

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

Op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart Amsterdam is aangegeven waar in Amsterdam de kans op regenwateroverlast groot is. Ook is informatie te vinden over welke maatregelen te nemen zijn in welke gebieden en waar rekening mee dient te worden gehouden bij het bedenken van oplossingen. Zo heeft grondwater invloed op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater. Op de kaart is ook aangegeven hoe hoog het water komt te staan volgens het model bij een bui van 120 mm in 2 uur.

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. Ook is er geen sprake van een hoge grondwaterstand.

Er zijn 5 soorten oplossingen om met hemelwater om te gaan:

1. hemelwater vasthouden en bergen;
2. hemelwater afvoeren;
3. hemelwater infiltreren;
4. hemelwater gebruiken;
5. water robuust bouwen.

Of bepaalde maatregelen mogelijk zijn in of rondom de nieuwbouw hangt af van een aantal factoren. Gelet op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart zijn er geen maatregelen die bij voorbaat afvallen.

Grondwatermaatregelen worden nog nader uitgewerkt in het kader van het nog op te stellen bouwplan voor de nieuwbouw. De toe te passen oplossingen zijn mede afhankelijk van hoe de waterafvoer in het gebied nu al is geregeld. Hierover vindt in de volgende fase overleg plaats tussen Waternet en de initiatiefnemer.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. Ook de nog op te stellen bouwplannen voor dit project zullen dus aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst. Dit is onderdeel van de latere bouwplantoetsing en geen onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing. Uitgangspunt is dat het bouwplan aan de Hemelwaterverordening zal voldoen.

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is een archeologische quickscan uitgevoerd. De projectlocatie ligt deels in het gebied dat is aangeduid als “Beleidsvariant 5” (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: archeologische verwachting (projectlocatie rode pijl)

Het gaat hierbij om een gebied met een hoge verwachting. Archeologisch onderzoek is nodig bij bodemingrepen dieper dan 2,5 meter of met een oppervlak groter dan 500 m². Omdat het oppervlak groter is dan 500 m² is advies gevraagd aan Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam. Op 188 juli is voor dit projectgebied een selectiebesluit genomen (zie bijlage 7). Onderzoek is niet nodig.

Daarnaast geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden.

De cultuurhistorische waarde van de buurt waarbinnen de projectlocatie is gelegen zit met name in de bebouwing van de haken en stroken, waarbij de randen van het gebied zeer goed zijn gedefinieerd. Hoge bebouwing domineert de grenzen van zowel de Wildeman- als de Blomwijkerbuurt. De architectuur is over het algemeen sober en ingetogen van karakter.

Bebouwing heeft in de AUP-gebieden een modernistische of een meer traditionalistische stijl. Katholieke woningcorporaties, scholen en kerken huurden vaak architecten in van de architectuurstroming Delftse School. M.J. Granpré Molière, A. Evers, G.J.M. Sarlemijn, A. Staal en J.F. Berghoef zijn architecten die tot deze stroming kunnen worden gerekend. Deze architecten haalden inspiratie uit de traditionele landelijke architectuur en uit de Romaanse bouwkunst. De door hun ontworpen gebouwen zijn te herkennen aan een klassieke architectuur in baksteen, schuine pannendaken en versieringen als zuilen, Byzantijns aandoende mozaïeken en een traditioneel kleurgebruik (crèmewit, okergeel, donkergroen, donkerblauw, bordeauxrood).

De architectuur in de Wildeman- en Blomwijckerbuurt is vrij ingetogen van karakter. Men was op zoek naar goede, goedkope woningen en niet naar esthetiek. De bewoner en zijn woongenot stond centraal en niet de bouwmassa of de vorm, zoals bijvoorbeeld bij de Amsterdamse School. Per architectonische eenheid is de architectuur identiek. Het grootste deel van de bebouwing is uitgevoerd in baksteen. Bij voorzieningen en hoogbouw komt wat meer beton voor. Er zijn in de Wildeman- en Blomwijckerbuurt zowel platte daken als licht hellende daken. Voorzieningen, bedrijvigheid en hoogbouw hebben altijd platte daken.

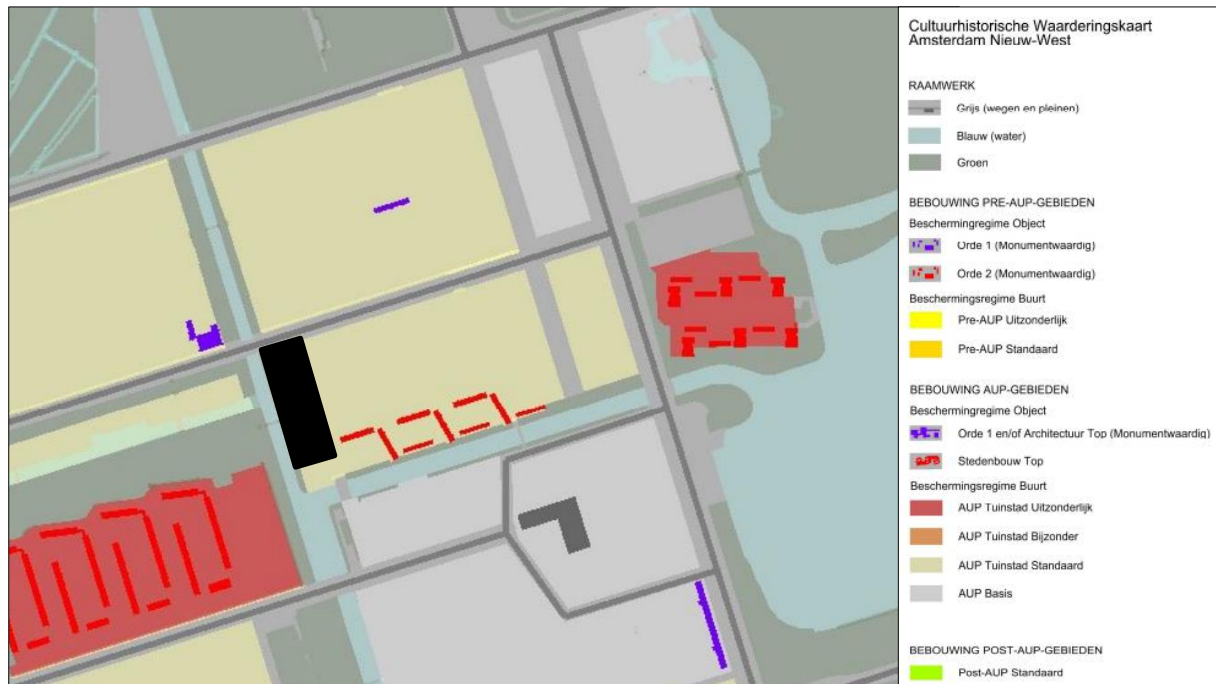
De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed afgesproken zich in te zetten voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische waarden. Het is met name de samenhangende, hiërarchische structuur van groen, wegen, water en bebouwing, de relatief grote omvang van het gebied alsook de betekenis van de planvorming binnen de architectuurgeschiedenis die dit gebied uniek maakt. Bij vernieuwing betekent dit dat de Nota Cultuurhistorie Amsterdam NieuwWest (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd. Het nu voorliggende plan met woningen in stroken met voldoende ruimte, licht en lucht voldoet hieraan.

Als gevolg van het project zullen de bestaande woningen worden gesloopt. Voor de sloop van dit blok is naast de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West ook de waarderingskaart ‘Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’ van belang.

Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden. De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West.



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West, de projectlocatie is globaal met een zwarte rechthoek aangegeven

De projectlocatie is gelegen in een buurt waar het beschermingsregime ‘AUP Tuinstad standaard’ van toepassing is. Binnen dit beschermingsregime is sloopnieuwbouw mogelijk waarbij in geval van nieuwbouw onder meer de volgende richtlijnen van toepassing zijn:

- In principe van oorsprong voorkomende verkavelingstypologieën.
- Geen gesloten bouwblokken.
- Verder zijn alle typologieën van open verkaveling toegestaan (U-blokken, willekeurig opengewerkte bouwblokken, AUP Buitenveldert verkavelingen en verkavelingen, waarbij het ontbreken van hoven wordt gecompenseerd door openbare groenstroken).
- De maatvoering van de onbebouwde ruimte tussen bebouwing bedraagt minimaal anderhalf keer de maat van de bouwhoogte van het hoogste gebouw (2:3 verhouding);
- Hoogbouw (vanaf 8 bouwlagen) enkel aan Raamwerk.

De beoogde nieuwbouw op de projectlocatie voldoet aan alle richtlijnen voor nieuwbouw. De bestaande bebouwing op de projectlocatie is in de Nota Cultuurhistorie niet benoemd als een (potentieel) gemeentelijk monument. Het stedenbouwkundig plan is in samenwerking met het projectteam en de stedenbouwkundige van de gemeente tot stand gekomen en akkoord.

Waarderingskaart ‘Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’

Zoals ook in paragraaf 2.2 is beschreven maakt de projectlocatie onderdeel uit van de naoorlogse stadsuitbreiding die is gebaseerd op de het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934. De gemeente heeft voor dit gebied een waarderingskaart ‘Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’ in voorbereiding. De waarderingskaart voor de AUP-gebieden geeft inzage in de stedenbouwkundige en architectonische waardering van alle panden uit de periode 1935-1970. Aan

ieder pand is een orde toegekend, opklimmend van de laagste Basisorde naar de hoogste Orde 1. Vaak heeft bebouwing met een orde 1 - waardering de status van rijks- of gemeentelijk monument. De criteria die voor de verschillende ordewaarderingen zijn opgesteld vormen de basis voor welstandbeoordeling.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart AUP (bron: https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/)

Op de waarderingskaart zijn de bestaande woningen aangemerkt als bebouwing van orde 2. Orde 2 panden zijn panden van na 1940, maar voor 1970 van zeer bijzondere cultuurhistorische, architectuurhistorische of in zeldzame gevallen stedenbouwkundige betekenis.

Het SP is inhoudelijk afgestemd met Monumenten & Archeologie Amsterdam (M&A). M&A heeft aangegeven geen aanleiding te zien om voor het plangebied een cultuurhistorisch onderzoek uit te laten voeren. Daarnaast heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit op 18 oktober 2023 aangegeven op hoofdlijnen akkoord te zijn met dit project.

5.8. Luchthavenindelingbesluit

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

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

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

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.

Met behulp van de LIB webapplicatie is onderzocht welke regels voor de onderhavige projectlocatie van toepassing zijn (zie bijlage 8). De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 4.2).

Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 41 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 42 meter ten opzichte van NAP.

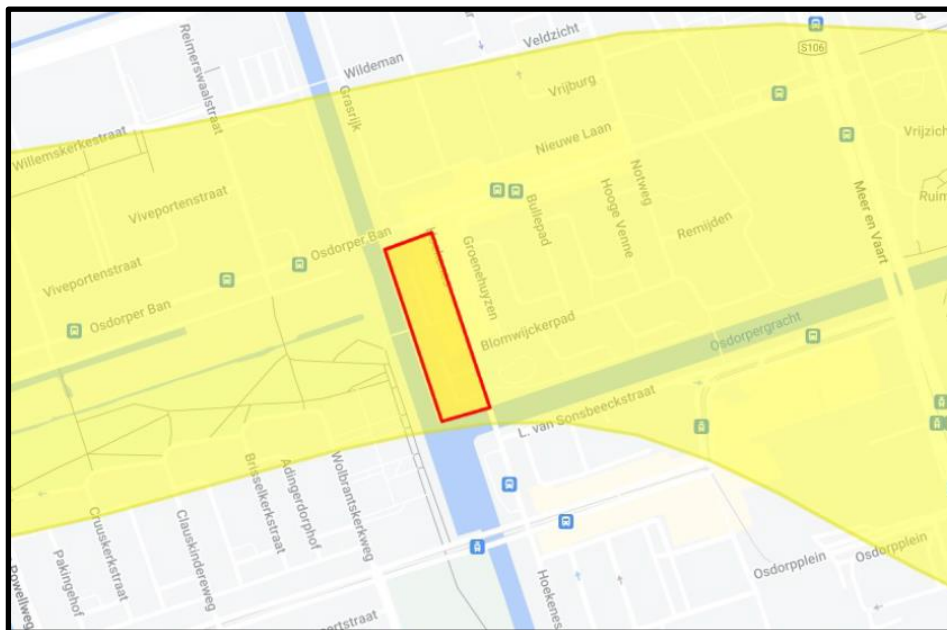
Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt binnen deze zone maar er worden geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5, zie navolgende afbeelding). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte en nu is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.



Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour, indicatie projectlocatie rood omcirkeld (bron: lib-schiphol.nl)

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en een externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan (of in dit geval de ruimtelijke onderbouwing) de volgende onderdelen bevat:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- b. een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan ten grondslag ligt, bevat.

Ligging en situatie

De projectlocatie ligt in het cluster van de Zwanenburgbaan. Het vliegverkeer boven dit cluster betreft voornamelijk startend en landend verkeer via de Zwanenburgbaan. Als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting wordt de baan vooral gebruikt voor startend vliegverkeer. De meeste vliegtuigen starten dan in noordelijke richting en maken vervolgens een bocht naar rechts om vervolgens in noordoostelijke of zuidelijke richting te vliegen. De geluidsbelasting ter hoogte van de projectlocatie wordt verder mede bepaald door startende vliegtuigen via de Polderbaan. Deze vliegtuigen gebruiken de baan eveneens als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting. Landend vliegverkeer gebruikt de Zwanenburgbaan en Polderbaan bij wind uit zuidwestelijke, zuidelijke of zuidoostelijke richting maar de bijdrage van het landend verkeer op deze banen aan de totale geluidsbelasting is ter plaatse van de projectlocatie minder bepalend.

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedraagt tussen de 48 en 49 dB(A) L_{den} . De projectlocatie is gelegen buiten de contour van L_{night} . Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van de projectlocatie in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat de projectlocatie vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone/boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} contour en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De geluidscontour ter plaatse van de projectlocatie bedroeg in 2019 tussen de 48 en 49 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaardigheid te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting van 49 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie worden daarom aanvaardbaar geacht.

Uit de gegevens op bezoekbas.nl blijkt dat in het kilometervak waarbinnen de projectlocatie is gelegen in de periode 2014-2018 sprake is van gemiddeld 51 tot 100 meldingen per jaar van vliegtuiglawaai. Deze meldingen zijn gedaan door 50 unieke melders waarbij 56% van de meldingen betrekking heeft op vliegtuighinder overdag (ochtend en middag) en 40% van de meldingen op vliegtuighinder in de avond.

Doordat de geluidscontour van 48 dB(A) volgens de GES-methodiek als redelijk wordt geclassificeerd, vanwege het relatief lage aantal meldingen per jaar en doordat de meeste meldingen van overlast geen betrekking hebben op de nachtperiode worden de geluidbelastingen ter plaatse van de projectlocatie aanvaardbaar geacht. Daarbij geldt nog dat een stedelijk woonmilieu met een hogere geluidbelasting gepaard gaat dan indien er sprake is van een rustige woonwijk. Doordat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een stedelijk woonmilieu kan een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en

de veroorzaakte geluidsbelastingen (zie ook paragraaf 5.3) zal er geen sprake zijn van een onaanvaardbare geluidscumulatie.

Tenslotte wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop zal de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

- Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval ter plaatse van de projectlocatie is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

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

Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de Omgevingsvisie van Amsterdam is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De projectlocatie is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de vernieuwing van Osdorp. De projectlocatie is momenteel bebouwd en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de

nabijgelegen voorzieningen aan de Osdorper Ban en het openbaar vervoer. In Koers 2025 is het gebied aangewezen als onderdeel van te intensiveren gebied.

Maatregelen

- Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder op de projectlocatie wordt met name bepaald door het gebruik van de Zwanenburgbaan (44% van de meldingen in de periode 2013-2017) en in mindere mate door de Polderbaan (19% van de meldingen). De Zwanenburgbaan wordt 's nachts slechts beperkt gebruikt (5 nachten per jaar) en overdag gemiddeld 2 uur per dag. De Polderbaan wordt 's nachts vaker gebruikt (3 nachten per week) en overdag gemiddeld 8 uur per dag.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Met een goede geluidisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidwering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidwering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidwering doorgaans vanwege andere geluidbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidniveaus en de gebruikelijke geluidwering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

- Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de

grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om op de woningen te realiseren.

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

In het kader van de herontwikkeling van het project worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- Op de projectlocatie worden woningen gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De projectlocatie is van meerdere kanten bereikbaar.
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater.
- In het kader van de planontwikkeling voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

5.9. Ecologie

Voor de bescherming van plant- en diersoorten en natuurgebieden is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. 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. Ook mag een project in beginsel geen effect hebben op beschermde natuurgebieden.

Soorten

In januari 2024 is door onderzoeksbureau Els & Linde een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage 9). Hieruit is gebleken dat de gevels van de huidige panden geschikt kunnen zijn voor vleermuizen en dat de aanwezigheid niet kan worden uitgesloten. Tussen de elementen in het dak en de dakpannen en via de ruimte onder de onderste dakpannen en de dakgoot kunnen ook

huismussen het dak binnendringen en er nestelen. Een afdoend onderzoek naar deze soorten is noodzakelijk.

Momenteel is aanvullend onderzoek in uitvoering. Voor de inventarisatie van beschermde soorten worden de wettelijke voorschriften gevolgd. Voor vleermuizen wordt het vleermuisprotocol en het kennisdocument van de BIJ12 gevolgd. Voor vogels worden de kennisdocumenten van BIJ12 als leidraad gebruikt. Voor het afdoende onderzoek naar verblijfplaatsen vleermuizen zijn de volgende inventarisaties noodzakelijk:

Periode inventarisatie	Inventarisatie naar:	Aantal inventarisaties
15 mei tot 15 juli	Kraam- c.q. zomerkolonies	2x met een tussenperiode van 30 dagen
1 augustus tot 10 september	Zwermende vleermuizen t.b.v. winterverblijf	2x met een tussen periode van 10 dagen
15 augustus – 1 oktober	Paarterritoria	2x met een tussenperiode van 20 dagen

Voor het afdoende onderzoek naar huismussen zijn de volgende inventarisaties noodzakelijk:

Periode inventarisatie	Inventarisatie naar:	Aantal inventarisaties
1 april – 15 mei	Nestplekken	2x met een tussenperiode van 10 dagen

De inventarisatie van de verblijfplaatsen is in het najaar van 2024 gestart. Uit het memo van Els & Linde over de tussenstand van het onderzoek (zie bijlage 10) is in november 2024 gebleken dat in de bestaande bebouwing op het adres Vreedenhaven 14 een paarverblijf van de gewone dwergvleermuis is vastgesteld. Verder zijn er ook nog jagende gewone dwergvleermuizen vastgesteld.

Voor het pand aan de Vreedenhaven 14 is naar verwachting een vergunning noodzakelijk. Voor de mitigatie zijn minimaal 4 vleermuiskasten noodzakelijk. Het is verstandig om rekening te houden met de potentieel aanwezige vleermuizen in het voorjaar en meer dan 4 kasten op te hangen (voor het project is 12 kasten een goede indicatie). De kasten voor het paarverblijf moeten bij voorkeur binnen 50 m (met een maximum van 200 m) van de verblijfplaats hangen. De gewenningstijd voor paarverblijven is 3 maanden in de actieve periode (april – oktober). Het is verstandig om voor april minimaal vier kasten te hebben hangen. De gewenningstijd voor een kraamkolonie – dat kan aanwezig zijn – is namelijk 3 maanden in de kraamtijd (mei-juli). De kasten worden op 4 m of hoger opgehangen en niet boven een raam of deur. Tegenwoordig worden kasten op verschillende windrichtingen geplaatst. Els & Linde adviseert hierbij over geschikte plekken voor mitigatie.

Maatregelen voor huismus kunnen worden genomen na uitvoering van de inventarisatie in april 2025. Vooralnog is er geen reden om te verwachten dat de vergunning geweigerd wordt.

Om vertraging te voorkomen wordt genoemde maatregelen in gang gezet en wordt een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit aangevraagd. Deze zal naar verwachting ook ruim voordat de sloop van betreffende panden van start gaat verkregen worden. De sloop is in 2026 gepland. Dit staat de nu voorliggende planologische afwijking niet in te weg.

Voordat onderhavige omgevingsvergunning verleend kan worden, zal er een omgevingsvergunning Flora- en fauna activiteit onder de Omgevingswet aangevraagd worden en zal aangetoond moeten zijn dat de vergunning verleend kan worden. Dit zal als voorwaarde in de (ontwerp) omgevingsvergunning opgenomen worden.

Natuurgebieden

Zoals ook blijkt uit de in de vorige subparagraaf beschreven quick scan maakt de projectlocatie geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of een ander beschermd gebied. Een project kan echter leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase is daarom door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een Aerius berekening uitgevoerd (zie bijlage 11). Hieruit is gebleken dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

5.10. Milieuzonering

Ten aanzien van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Er zijn geen bedrijven in de omgeving die door het voorgenomen gebruik gevolgen ondervinden. Daarnaast is in de huidige situatie reeds sprake van woningen. Er wordt niet voorzien in een nieuwe functie.

Milieuzonering vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.11. Ladder voor duurzame verstedelijking (Behoeft e)

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

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

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

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

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

De toename van het woningaantal met 62 woningen is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De nieuwe woningen leveren een bijdrage aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam. Het betreft bovendien voor een groot deel betaalbare woningen in het middeldure huursegment, waaraan een tekort bestaat in de stad. De woningbouwopgave is regionaal afgestemd doordat het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Woonakkoord 2021-2025 Gemeente Amsterdam – Provincie Noord Holland.

5.12. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

Het onderhavige project voorziet in de sloop van 88 woningen en in de realisatie van 150 nieuwe woningen. Woningen zijn in het huidige bestemmingsplan op grond van de aanwezige woonbestemming reeds toegestaan, maar het toegestane bouwvolume is duidelijk kleiner dan nu wordt voorzien. Er is hier sprake van nieuw stedelijk ontwikkelingsproject. Er is daarom ook een aanmeldnotitie MER opgesteld (zie bijlage 12). Hieruit is gebleken, dat het project geen relevant negatief effect heeft op het milieu en de omgeving en er is daarom ook geen aanleiding voor het uitvoeren van een MER.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Stadgenoot.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. De grond van de projectlocatie is echter in eigendom van de gemeente en is door de gemeente in erfpacht uitgegeven zodat er in het kostenverhaal is voorzien. Er is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig. In de afsprakenbrief met initiatiefnemer en gemeente worden een aantal zaken vastgelegd, waaronder ook het kostenverhaal bij eventuele planschadeclaims.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bewoners, omwonenden en belangstellenden

De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen voor het gebied. Participatie vindt plaats in het kader van het Stedenbouwkundig plan. De buurt wordt verder geïnformeerd door de Vernieuwingskrant van gemeente. Ook wordt de gemeentelijke projectsite regelmatig geüpdatet.

Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht heeft er een wettelijk vooroverleg plaatsgevonden over het beoogde project. Hierbij hebben de provincie Noord-Holland en Waternet inhoudelijk gereageerd op deze aanvraag. De opmerkingen uit deze reactie zijn hieronder kort samengevat en voorzien van een beantwoording.

Provincie Noord-Holland

De provincie ziet graag dat de ruimtelijke onderbouwing wordt aangevuld met een beschrijving van de wijze waarop het plan rekening houdt met de risico's van klimaatverandering overeenkomstig het gesteld in artikel 6.62 Klimaatadaptatie van de OVN2020.

De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld met een beschrijving zoals gevraagd.

Waternet

Waternet geeft aan dat onder paragraaf 5.6 foutief naar de keur wordt verwezen. Inmiddels is de Waterschapsverordening van kracht. Dit is aangepast.

Ook heeft Waternet in haar reactie gevraagd om in paragraaf 5.6 te benoemen dat er een inspanningsverplichting geldt om 90cm ontwateringsdiepte te halen en te onderzoeken of er maatregelen in de openbare ruimte nodig zijn. Dit is nu vermeld in de onderbouwing, maar de

inrichting van de openbare ruimte wordt door de gemeente gedaan en valt buiten de scope van de aanvraag voor het afwijken van het bestemmingsplan ten behoeve van het toestaan van woningbouw valt.

Waternet mist een visueel en numeriek overzicht (in m²) van het huidige en toekomstige (on)verharde oppervlak. Deze informatie moet opgenomen worden in de ruimtelijke onderbouwing. Deze is al opgenomen in bijlage 6. De getallen in paragraaf 5.6 zijn hierop aangepast.

Daarnaast worden een aantal opmerkingen gemaakt over watergangen die buiten het project gebied liggen. Er wordt gesproken over de inrichting van de oevers. Dit maakt nu geen onderdeel uit van deze aanvraag en is daarom hier niet relevant.

Ook de opmerking met betrekking tot het waterrobust bouwen is nu in het kader van deze aanvraag nog niet relevant, maar zal meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het bouwplan en de nog volgende aanvraag voor de activiteit bouwen.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Woningcorporatie Stadgenoot is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen en te vervangen door nieuwbouw dat zich voegt in de bestaande stedenbouwkundige compositie van de Wildemanbuurt. Deze nieuwe woningen voldoen aan de tegenwoordige eisen en bieden plek aan verschillende doelgroepen. Bij de nieuwbouw zal ook rekening worden gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het huidige bestemmingsplan heeft daadwerkelijke situatie planologisch vastgesteld en biedt daarom geen flexibiliteit voor nieuwe ontwikkelingen. Het nu voorliggende ontwerp past dan ook op een aantal onderdelen niet binnen deze kaders. Zo komen de woongebouwen deels buiten de voor woongebouwen aangewezen gronden terecht. Hierbij wordt ook de maximum bouwhoogte van 9 meter met 7 meter overschreden. Daarnaast worden parkeervoorzieningen in de bestemming groen voorzien, wat niet is toegestaan. Deze afwijkingen zijn op deze locatie in een hoogstedelijke context als beperkt te beoordelen. De effecten op de omgeving (uitzicht, bezonning, privacy) zijn beperkt en aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 is uitgebreid aangetoond, dat het project geen relevant negatief effect heeft op het milieu.

7.2. Conclusie

Bij dit project is sprake van een goede ruimtelijke ordening, zodat een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend kan worden.

8. Bijlagen

- 8.1.** Bezonningsstudie SP, Gemeente Amsterdam d.d. 26 oktober 2023
- 8.2.** Voorlopig ontwerp (VO), M3H d.d. 13 januari 2025
- 8.3.** Bomen Effect Analyse (BEA), Ekootree d.d. 17 november 2023
- 8.4.** Onderzoek omgevingsgeluid, Cauberg Huygen d.d. 1 november 2023
- 8.5.** Verkennend bodemonderzoek, Back Milieu BV d.d. 25 oktober 2023
- 8.6.** Verharding huidige en toekomstige situatie, Gemeente Amsterdam d.d. 14 augustus 2024
- 8.7.** Selectiebesluit Hoeken es, Monumenten en Archeologie d.d. 18 juli 2024
- 8.8.** Rapport toets LIB, Van Riezen & Partners d.d. 19 mei 2023
- 8.9.** Quicksan ecologie, Els & Linde d.d. 2 januari 2024
- 8.10.** Tussenstand verdiepingsonderzoek, Els & Linde d.d. 6 november 2024
- 8.11.** Onderzoek stikstofdepositie, Cauberg Huygen d.d. 10 oktober 2024
- 8.12.** MER Aanmeldnotitie, Van Riezen & Partners d.d. 25 november 2024