

Ruimtelijke onderbouwing

Lodewijk van Deyssebuurt, F-blokken

Datum: 18 december 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding	2
1.2.	Ligging en begrenzing projectlocatie	3
2.	Het project	4
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	4
2.2.	Huidige situatie	7
2.3.	Nieuwe situatie	11
3.	Planologisch kader	13
3.1.	Geldende bestemmingsplannen	13
3.2.	Afwijkingen	15
4.	Beleidskader	16
4.1.	Rijksbeleid	16
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid	17
4.3.	Regionaal beleid	21
4.4.	Gemeentelijk beleid	22
4.5.	Investeringsnota en stedenbouwkundig plan Lodewijk van Deysselbuurt	27
5.	Omgevingsaspecten	30
5.1.	Verkeer en parkeren	30
5.2.	Luchtkwaliteit	31
5.3.	Geluid	32
5.4.	Externe veiligheid	32
5.5.	Bodem	33
5.6.	Water	33
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	35
5.8.	Luchthavenindelingbesluit	37
5.9.	Ecologie en stikstofdepositie	39
5.10.	Ladder voor duurzame verstedelijking (Behoeftte)	40
5.11.	Milieu effect rapportage	41
6.	Uitvoerbaarheid	42
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	42
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	43
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	43
7.2.	Conclusie	43

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen (15 december 2023)
2. Onderzoek naar broedvogels en vleermuizen 2023, Floor van der Vliet (november 2023)
3. Stikstofonderzoek, Projoule Energie- en installatieadvies (13 november 2023)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Momenteel werkt woningcorporatie Rochdale aan de grootschalige vernieuwing van de Lodewijk van Deyssebuurt. Rochdale heeft hier een groot aaneengesloten bezit van bijna 1.200 woningen in de sociale huur. De Lodewijk van Deyssebuurt is één van de meest kwetsbare buurten in Amsterdam. Diverse sociaal- maatschappelijke problematiek moet hier worden aangepakt. Daarnaast is de openbare ruimte nodig aan vervanging toe en hebben veel woningen onderhoud nodig. Vanuit de stedelijke opgave voor binnenstedelijke verdichting van woningen, is de Lodewijk van Deyssebuurt aangewezen als één van de buurten waar verdicht zou kunnen worden.

Op 23 december 2021 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Investeringsnota Lodewijk van Deyssebuurt vastgesteld (zie ook paragraaf 4.5).



Afbeelding: Bebouwing Lodewijk van Deyssebuurt huidige situatie

In dit kader zijn voor de F-blokken (zie vorige afbeelding oranje bouwblokken), renovatie en sloop/nieuwbouwplannen opgesteld. De renovatie van de lange bouwblokken past binnen de kaders van het bestemmingsplan en maakt geen onderdeel uit van de onderhavige aanvraag. Deze heeft alleen betrekking op de sloop van de garageblokken aan de noordkant van de F-blokken en de nieuwbouw daar met vier bouwblokken van elk drie woningen. Tussen de nieuwbouw en de bestaande, te renoveren blokken worden vier fietsenstallingen gerealiseerd.

Het voornemen past deels niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan 'Slotermeer 2018'. Het geldende bestemmingsplan 'Slotermeer 2018' stelt geen grens aan het aantal woningen.

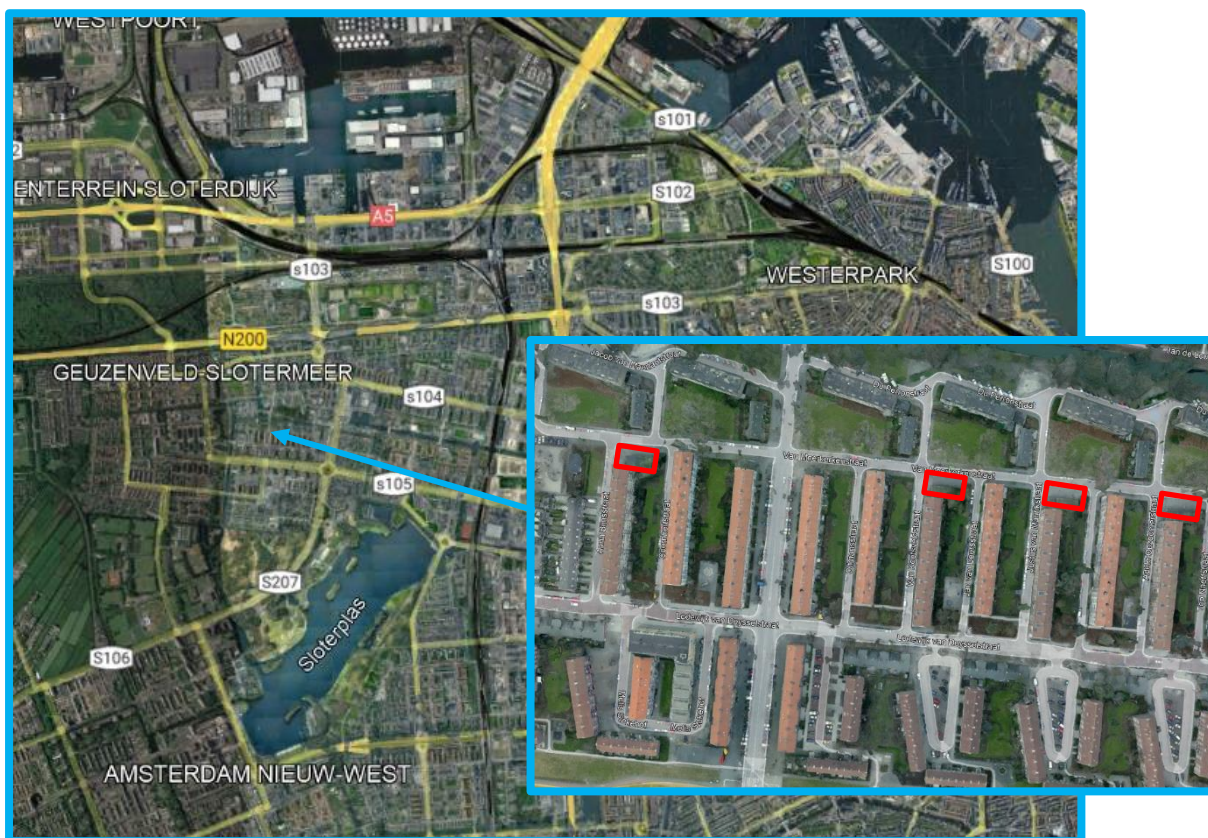
Vergunningverlening voor de beoogde volumes is mogelijk in afwijking van het bestemmingsplan. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik). In een later stadium, als de bouwplannen volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd zijn, zullen de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor de planologische afwijkingen ter plaatse van de vier nieuwe blokken met woningen en fietsenstallingen.

1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie

De Lodewijk van Deyselbuurt is onderdeel van de wijk Slotermeer in stadsdeel Nieuw-West. Slotermeer is een woonwijk in het westen van Amsterdam die tussen de Haarlemmerweg (N200) en de Sloterplas is gelegen. Slotermeer maakt als tuinstad onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden.

De projectlocatie bevindt zich aan de westrand van Slotermeer, grenzend aan Geuzenveld. Op de luchtfoto zijn de ligging en begrenzing van de projectlocatie indicatief weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie, indicatief (bron: GoogleEarth)

De projectlocatie bestaat uit 4 deelgebieden. Deze bevinden zich aan de noordkant van de F-blokken, op de hoeken van de Anna Bijnstraat, de Van Koetsveldstraat, de Justus van Maurikstraat en de Adele Opzoomerstraat met de Van Moerkerkenstraat.

2. Het project

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Slotermeer

Slotermeer 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

Het plan introduceerde voor Amsterdam het vingerstadmodel waarbij het groen via groene scheggen tot diep in het stedelijk gebied doordringt. Het huidige stadsdeel Nieuw-West kent één kleine (De Bretten) en twee grote (Sloterplas en Amsterdamse Bos/Nieuwe Meer) groene scheggen. Binnen het plan werd een viertal stedelijke functies benoemd, die een eigen plek dienden te krijgen: wonen, werken, ontspanning en verkeer. Het werken diende zich te concentreren in de bestaande binnenstad (City) en in het aan te leggen Westelijk Havengebied. De voornaamste nieuwe woongebieden werden gepland in het westen (Nieuw-West) en zuiden (Buitenveldert). Recreatie zou tussen de woon- en werkgebieden kunnen plaatsvinden, in parken en groenstroken. Het AUP vertegenwoordigt een belangrijk moment binnen de internationale architectuur- en stedenbouwgeschiedenis. De planvorming van het AUP was onderdeel van de congressen van de zogenoemde Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM-beweging).

Het oorspronkelijke uitbreidingsplan voor Slotermeer dateert uit 1939. De plankaart die bij de raadsvoordracht van 7 juli 1939 was gevoegd was tot op in detail uitgewerkt. Slotermeer zou een wijk worden met 11.000 woningen (waarvan 43% laagbouw) en 40.000 inwoners; een autonoom stadsdeel met geheel eigen voorzieningen en een eigen karakter. Dit eigen karakter zou mede worden bepaald door de groene elementen. Vanwege de Tweede Wereldoorlog is dit plan niet uitgevoerd.

In het Uitbreidingsplan Slotermeer uit 1952 dat is gerealiseerd zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het plan van 1939. Zo werd er besloten om te gaan bouwen op polderpeil in plaats van stadspeil. Slechts de Burgemeester van Tienhovengracht werd op stadspeil gerealiseerd zodat de gemeentewerf per boot bereikbaar bleef. Met de beslissing om verder niet op stadspeil te gaan bouwen verviel de logica om de Van Tienhovengracht door te zetten ten westen van de Slotermeerlaan. Daarnaast is een staalkaart aan verkavelingsvormen gerealiseerd in plaats van de lange noord-zuidgerichte stroken laagbouw. Naast de zogenaamde Frankendaalverkaveling (twee gespiegelde haken) werd ook een variant op de strokenverkaveling geïntroduceerd, de zogenaamde kam-verkaveling. Hoewel Van Eesteren ontevreden was met het eindresultaat (hij vond dat er te weinig samenhang en te veel verschillende verkavelingen waren ontstaan) wordt de staalkaart aan verkavelingen tegenwoordig juist hoog gewaardeerd.

De locaties voor voorzieningen (scholen en kerken) bleven in grote lijnen ongewijzigd hoewel het oppervlak winkels bijna gehalveerd werd. Schaalvergroting binnen de detailhandel alsook de uitvinding van de koelkast waren hiervoor de oorzaak. Enkele stadsstraten kwamen te vervallen of werden slechts aan één zijde door winkels geflankeerd. De hoofdropzet van de buurten zijn wat intiemer en kleinschaliger van karakter dan in de andere Westelijke Tuinsteden. Wat architectuur betreft zijn er enkele typische voorbeelden van modernisme (De Verfdozen van Warners). Het Rijke roomse leven in de vroeg naoorlogse periode is goed afleesbaar aan de architectuur van scholen (Sint Henricusschool), kerken (Het Nieuwe verbond) en woningbouwcomplexen (delen van de Dobbebuurt en de Lodewijk van Deysselbuurt) die vrijwel allemaal in Delftse School zijn uitgevoerd. De verzuiling is verder herkenbaar aan de veelheid aan kerken die met de basisschool het sociale hart van de buurten vormden.

Van alle AUP-gebieden is Slotermeer één van de belangrijkste en meest gave tuinsteden, met name het oostelijk gedeelte. Er heeft vergeleken met andere tuinsteden binnen Amsterdam weinig stedelijke vernieuwing plaats gevonden. Voor AUP-wijken typische kenmerken zijn nog altijd duidelijk in het gebied herkenbaar. Functiescheiding, scheiding van verkeerssoorten, een hiërarchisch samenhangend stelsel van wegen, groen en waterlopen, open en repeterende verkavelingen in ensembles (bestaande uit stroken, haken, combinaties van haken en stroken of opengewerkte bouwblokken (hoven), modernistische en traditionalistische architectuur (en vele mengvormen hiervan) en typisch naoorlogse voorzieningen als Aldo van Eijkspeelplaatsen, winkelblokjes, kerken (met buurtfunctie), H-scholen en bejaardenhuizen. Typerend voor de Tuinstad Slotermeer is dat de hoofdropzet lineair is. Vergeleken met andere tuinsteden is de invulling van de woonvelden fijnmazig en zeker in het oostelijk deel bijna romantisch en intiem van karakter. Slotermeer grenst aan Bos en Lommer, een wijk die ook op basis van het AUP gerealiseerd is maar die al voor de Tweede Wereld Oorlog is gebouwd. In veel opzichten is Slotermeer een

reactie op deze wijk die de overgang laat zien van gesloten bouwblokken naar een open strokenverkaveling.



Afbeelding: F-blokken 1954 (bron: Beeldbank Amsterdam)

Bijzonder karakteristiek zijn verder volgroeide, monumentale bomen aan lanen en in parkstroken, groenstroken en op hoven. Ook is de zogenaamde 'Bomentaal' in Slotermeer nog vrijwel geheel intact. De meest gave buurten liggen in het oostelijk deel van Slotermeer.

Omstreeks 1975 was Slotermeer voltooid. Daarna zijn een groot aantal kleine verdichtingslocaties ontwikkeld. Het gaat om projecten in de zogenaamde Aanvullende Woningbouw (1975 en 1987), de zogenaamde LOT-projecten (Lokatie Opsporings Team, 1987-1992) en enkele door voormalig Stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer aan gewezen verdichtingslocaties (vanaf 1992).

Deze woningbouw had mede tot doel om de trek van de middenklasse naar de groeikernen een halt toe te roepen. De meeste van deze projecten hebben zich relatief naadloos in de oorspronkelijke tuinstad gevoegd. Een geheel nieuw woonmilieu werd echter gecreëerd met Noorderhof van de Luxemburgse architect Rob Krier. De historiserende architectuur en het gebogen, romantische stratenplan rondom de historische kerk van Grandpré-Molière staat in groot contrast met de omliggende naoorlogse tuinstadbuurten.

In 2001 is Richting Parkstad 2015 vastgesteld waarin de kaders voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden zijn opgenomen. Binnen Slotermeer werden er vernieuwingsplannen

opgesteld voor Slotermeer-Noord, -Zuid en Buurt 5. Met name in de Wijsgerenbuurt, rondom het Confuciusplein, is er veel sloop-nieuwbouw gerealiseerd. De Anton Struikbuurt is inmiddels voltooid.

Het Vernieuwingsplan uit 2003 heeft voor de Lodewijk van Deyssebuurt nog niet voor concrete vernieuwingen gezorgd. Oorspronkelijk was het plan om een groot deel van de woningen te slopen. Vanwege de economische crisis zijn ook deze plannen uitgesteld. Op kleine schaal heeft er echter wel vernieuwing plaatsgevonden. Zo is de karakteristieke 'Verfdoos' aan de Slotermeerlaan hoogwaardig gerenoveerd en is het gebouw inmiddels van monumentale waarde.

Momenteel werkt corporatie Rochdale aan de grootschalige vernieuwing van de Lodewijk van Deyssebuurt. Rochdale heeft hier een groot aaneengesloten bezit van bijna 1.200 woningen in de sociale huur. De Lodewijk van Deyssebuurt is één van de meest kwetsbare buurten in Amsterdam. Diverse sociaal- maatschappelijke problematiek moet hier worden aangepakt. Daarnaast is de openbare ruimte nodig aan vervanging toe en hebben veel woningen onderhoud nodig. Vanuit de stedelijke opgave voor binnenstedelijke verdichting van woningen, is de Lodewijk van Deyssebuurt aangewezen als één van de buurten waar verdicht zou kunnen worden.

2.2. 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.

Lodewijk van Deyssebuurt

De Lodewijk van Deyssebuurt bestaat voornamelijk uit portieketagewoningen en kent voor tuinstedelijke begrippen een relatief hoge woningdichtheid. De woningdichtheid bedraagt hier 75 woningen per hectare en dat is vergelijkbaar met de woningdichtheid van de Grachtengordel. Ondanks de vele portieketagewoningen is er ook laagbouw aanwezig. Ten noorden van de Van Moerkerkenstraat zijn eveneens zes blokken laagbouwwoningen gebouwd. Andere laagbouw bevindt zich aan de zuidzijde van de Lodewijk van Deyssestraat en aan de Burgemeester Röellstraat.

Het Jacques Perkplantsoen was oorspronkelijk bedoeld als centrum voor de buurt met voorzieningen als een politiebureau, een telefooncentrale, diverse winkels en een postkantoor (aan de noordzijde van de Lodewijk van Deyssestraat) en een zwembad (aan de zuidzijde). Op de plek van het zwembad is uiteindelijk een parkeerterrein gerealiseerd. Het brede trottoir met diverse voorzieningen aan de westzijde van de Slotermeerlaan geldt als 'aanlooproute' richting Plein '40-'45. In de jaren 70 is het Jacques Perkplantsoen van de Slotermeerlaan afgesloten door de bouw van een kantoorgebouw. Aan de andere zijde van het plantsoen is de Christelijk-Molukse kerk gebouwd. Eveneens in de jaren 80 is de school van het 'H-type' aan de westzijde van de Van Moerkerkenstraat door brand verwoest en vervangen door de huidige Van Voorthuissenschool en de woningbouw aan de Catharina Boudewijnshof. De bijbehorende dienstwoning van de voormalige school werd overigens gehandhaafd en is nu nog in gebruik als woning. In 2001 is de

voormalige Volkswagen garage aan het Melis Stokehof gesloopt en vervangen door nieuwbouw bestaande uit woningen, woon-werkwoningen en bedrijfsruimte.



Afbeelding: huidige situatie Van Deyssebuurt met F-blokken

De Lodewijk van Deyssebuurt heeft een bijzondere stedenbouwkundige opzet. De noordzone bestaat uit een repeterende haakverkaveling dat samen één herkenbaar ensemble vormt. Doordat deze haakverkaveling lichtelijk opengeklapt is, ontstaat er een subtiele groene doorkoppeling tussen het buurtgroen en de buurtoverstijgende groenstructuren. De haakverkaveling wordt aan de binnenzijde gevormd door strakke gazons met reusachtige populieren. Het middengebied van de buurt bestaat uit een dominerende strokenverkaveling dat in zijn geheel een krachtig ensemble vormt. De strokenverkaveling trekt de doorkoppeling van de groenstructuur verder de buurt in. Door de rijk ingerichte sierlijke groene hoven en de gedeeltelijke karakteristieke architectuur van de portieketageblokken krijgt dit deel van de buurt soms een romantiserend karakter.

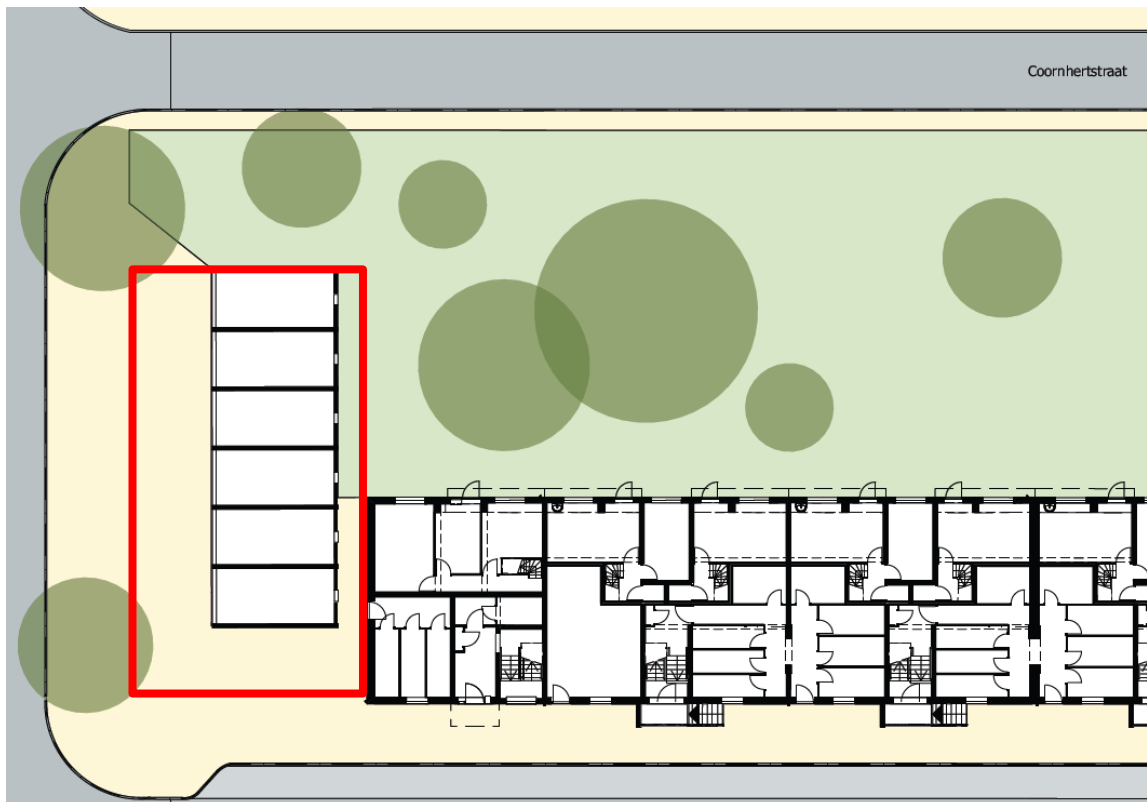
Het zuidelijke deel van de buurt wordt gekenmerkt door half opengewerkte bouwblokken. De krachtige groenstructuur, zoals in het noord- en middengebied, is hier nauwelijks aanwezig. Het effect van de doorlopende open ruimtes in de buurt wordt aan de zuidzijde beëindigd door stenige parkeerhoven. De Lodewijk van Deyssestraat is een belangrijke structuurdrager in de buurt en is tevens de parallelroute van de Burgemeester Röellstraat. De straat is ingericht voor een reeks van kleinschalige voorzieningen die ondergebracht zijn in zeer karakteristieke kleine gebouwen met een duidelijk adres aan de straat. Deze reeks van functies aan de Lodewijk van Deyssestraat versterkt eveneens de relatie tussen het Lambertus Zijlplein in Geuzenveld en het Plein '40-'45 in Slotermeer. Het karakter van de kleinschalige voorzieningen is afgestemd op de lokale buurtbehoefte. Er is nu bijvoorbeeld een wasserette en een buurthuis te vinden.

Projectlocatie

De bestaande bebouwing in het projectgebied bestaat uit vier garageblokken met 6 garageboxen per blok (totaal 24 garageboxen).



Afbeelding: huidige bebouwing projectlocatie met garageboxen



Afbeelding: situatietekening huidige situatie, projectgebied rood omrand

De garages horen bij de rechthoekige portiekgebouwen (F-blokken) uit 1954 van architect A. Eibink. De blokken hebben een oppervlak van circa 115 m² (per blok) met een goot- en bouwhoogte van 3 respectievelijk 4 meter.



Afbeelding: aangrenzende F-blokken met portiekflats

De aangrenzende F-blokken bestaan uit 5 bouwlagen en een kap en hebben een bouwhoogte van rond 17 meter. In totaal zijn er 192 sociale huurwoningen, verdeeld over de vier bouwblokken.

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, aan de kant van de entrees van de gebouwen. Verder wordt de openbare ruimte vooral gekenmerkt door grasvelden met bomen en struiken.

2.3. Nieuwe situatie

Het onderhavige project voorziet in de sloop van de huidige garageblokken aan de noordkant van de F-blokken. Deze worden vervangen door nieuwe bouwblokken met woningen. De nieuwe woningen bestaan uit 2 bouwlagen met een maximum bouwhoogte van 8 meter.



Afbeelding: impressie nieuwe situatie met 3 nieuwbouwwoningen per blok

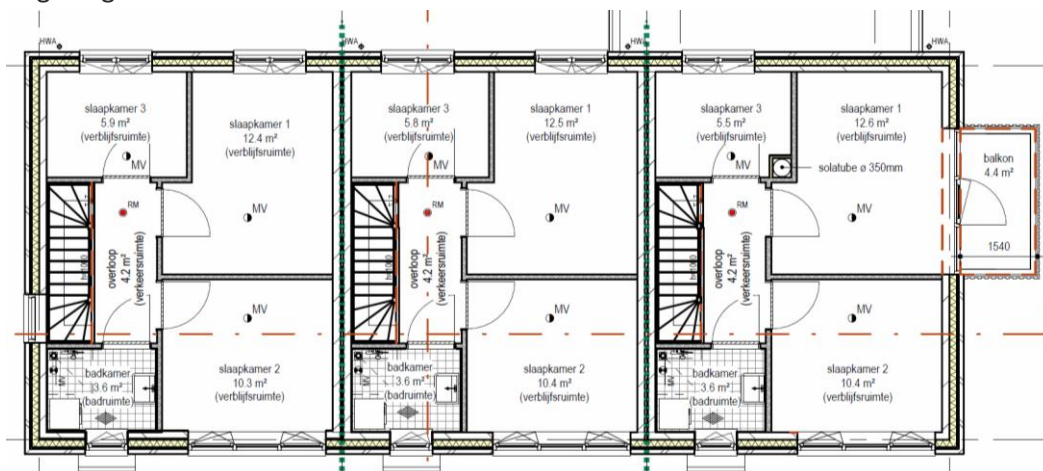
Daarnaast worden tussen deze nieuwe woningen en de bestaande, te renoveren F-blokken fietsenstallingen ten behoeve van de te renoveren woningen gerealiseerd. Deze zijn nodig omdat het woningaantal licht toeneemt. Door de verbouwing van de zolderverdiepingen ontstaan meer woningen (studios voor studenten), waarvoor extra fietsplekken nodig zijn. Zoals eerder aangegeven past de renovatie van de F-blokken binnen het bestemmingsplan en maakt deze geen onderdeel uit van de nu voorliggende aanvraag.



Afbeeldingen: fietsenstalling tussen nieuwbouw en te renoveren F-blokken (rood omrand)



Begane grond



Verdieping

Afbeelding: plattegrond nieuwe situatie (per blok)

Programma

Bij de nieuwbouw gaat het om vier bouwblokken met in totaal 12 grondgebonden koopwoningen (drie woningen per bouwblok) met een footprint van 48 m² (6x8 meter) en een bruto vloeroppervlak van circa 95 m². Twee woningen hebben een tuin aan de achterkant. De woningen naast de fietsenstallingen hebben geen tuin (zie vorige afbeelding).

De fietsenstalling is bedoeld voor de nieuw te realiseren (maximaal) 12 studio's onder de kap van het aangrenzende woongbouw. Voor deze woning dient volgens bouwbesluit een gezamenlijke berging voorzien te worden van minimaal 1,5 m² per woning. Met 19 m² wordt hieraan voldaan. De studio's maken geen onderdeel uit van deze aanvraag.

3. Planologisch kader

3.1. Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan 'Slotermeer 2018'

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Slotermeer 2018' (NL.IMRO.0363.F1701BPSTD-VG01). Het bestemmingsplan is op 20 januari 2021 vastgesteld en inmiddels ook geheel onherroepelijk.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Slotermeer 2018', projectlocaties rood omrand en met pijl aangewezen

De projectlocatie is voor wat betreft de bestaande bebouwing volledig bestemd als 'Wonen – 1' en is voorzien van de functieaanduiding 'garage'. De aangrenzende gronden, die vallen binnen het nieuwe bouwvlak van de nieuwbouw zijn bestemd voor 'Tuin' en 'Verkeer – 2'. Het huidige bouwvlak valt binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 2'. De projectlocatie is tevens gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'Geluidzone – Industrie' en valt hierdoor binnen de geluidzone van het industrieterrein "Westpoort". In het vervolg worden de relevante delen van het bestemmingsplan nader toegelicht.

Bestemming 'Wonen – 1'

De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 20 van de regels worden gebruikt voor onder meer gestapelde woningen, tuinen en erven. Ter plaatse van de functieaanduiding 'garage'

zijn woningen in de eerste bouwlaag uitgesloten. Met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kunnen hier wel woningen vergund worden, indien in het te bewonen gedeelte sprake is van een goed woon- en leefklimaat, de ruimtelijke kwaliteit niet wordt aangetast en geen onaanvaardbare toename van de parkeerdruk in de omgeving plaatsvindt.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande bebouwing is in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een goot- en bouwhoogte van 3 respectievelijk 4 meter.

Bestemming Tuin

In artikel 15 wordt bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor tuinen, erven en scootersafes met daarbij behorende toegangspaden en gebouwde erf- en perceelafscheidings. Woongebouwen zijn niet toegestaan.

Bestemming 'Verkeer – 2'

In deze bestemming is volgens artikel 17 onder meer het gebruik als rijwegen en voet- en fietspad toegestaan. Woongebouwen zijn niet toegestaan.

Dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 2'

Betreffende gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en versterking van de cultuurhistorische waarde van de aanwezige bebouwing.

Gebiedsaanduiding 'Geluidzone – Industrie'

De projectlocatie bevindt zich geheel binnen de geluidzone van het industrieterrein "Westpoort".

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 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 of het uitbreiden van bestaande kelders is ter plaatse van de projectlocatie niet toegestaan.

Overige paraplubestemmingsplannen

De ter plaatse geldende paraplubestemmingsplannen 'Drijvende bouwwerken' en 'Darkstores' zijn gezien de strekking van de onderhavige aanvraag niet relevant en worden verder buiten beschouwing gelaten.

3.2. Afwijkingen

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

1. Wonen: Vanwege de functieaanduiding 'garage' is wonen in de eerste bouwlaag binnen de bestemming 'Wonen -1' niet toegestaan. Daarnaast zijn woningen in de bestemming 'Verkeer-2' ook niet toegestaan.

Bouwen

2. Maximum bouwhoogte: de nieuwbouw voorziet in een maximum bouwhoogte van circa 8 meter, waardoor de maximum toegestane bouwhoogte met circa 3 meter wordt overschreden.
3. Bouwen binnen de bestemmingen 'Verkeer-2': de beoogde volumes zijn deels gelegen binnen de bestemming 'Verkeer-2'. De betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogte van 7 meter.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet zal op 1 januari 2024 in werking treden en bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaerwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

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 samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Conclusie

Het project maakt sloop en nieuwbouw 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 in 2021 twee keer 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.

In de verordening is bepaald dat een ruimtelijk besluit of plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken indien die planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak ABRS 20 april 2016, Amersfoort). Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was (uitspraak ABRS 1 juni 2016, Zundert). Het onderhavige project voorziet met 12 woningen en fietsenstallingen niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave. Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. De onderhavige

projectlocatie is een geschikte locatie voor extra woningen omdat deze in het Bestaand Stedelijk Gebied ligt en zeer goed bereikbaar is.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk met de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking treden. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project past binnen de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

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 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 12 woningen en levert hiermee een bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

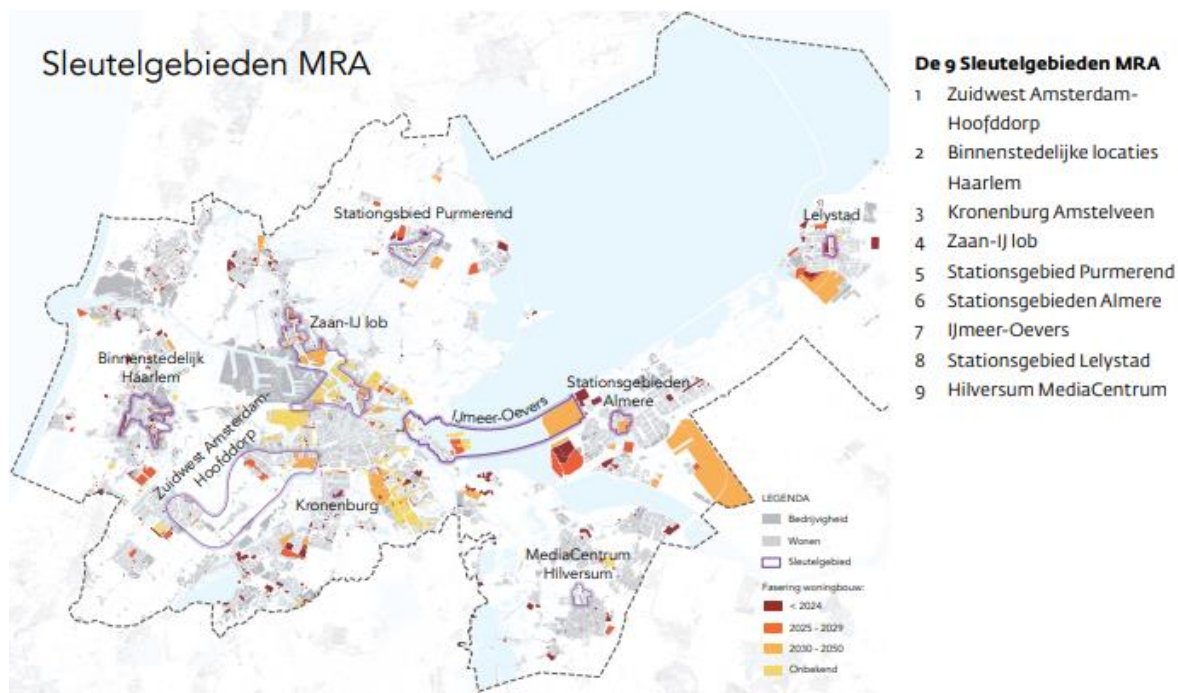
- A. Een woning voor iedereen
- B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
- C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
- D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

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

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de

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



Voorgenomen bouwplan levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020 - 2025.

4.3. Regionaal beleid

Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

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

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor

mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2019, blijkt dat er in 2018 ruim 3.000 nieuwbouwwoningen meer gebouwd zijn dan in het jaar ervoor. In 2017 waren dat er namelijk 10.900 en in 2018 waren dat er 14.000. Deze stijging in nieuwbouwproductie voltrok zich geheel in Noord-Holland Zuid, in de metropoolregio en Amsterdam. Ondanks deze stijging is er in alle regio's, afgezien van de Kop van Noord-Holland, nog wel sprake van een inhaalvraag. Dat is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 8.600 woningen.

	Huishoudensgroei 2014-2018	Nieuwbouw 2014-2018	Vershil	Inhaalvraag
Kop van Noord-Holland	1.000	1.400	+400	-
West Friesland	2.500	2.200	-300	300
Regio Alkmaar	4.800	3.900	-900	900
IJmond	1.300	1.000	-300	300
Zuid-Kennemerland	2.500	2.300	-200	200
Zaanstad	2.300	1.400	-900	900
Waterland	2.300	2.300	0	-
Amstelland-Meerlanden	6.700	4.300	-2.400	2.400
Amsterdam	26.800	18.200	-8.600	8.600
Gooi en Vechtstreek	3.800	2.700	-1.100	1.100
Noord-Holland Noord	8.300	7.500	-800	1.200
Noord-Holland Zuid	45.700	32.200	-13.500	13.500
Noord-Holland	54.000	39.700	-14.300	14.700

Bron: Prognose 2019

Tabel: Inhaalvraag (aantal woningen) op basis van verschil huishoudensgroei en nieuwbouwproductie 2014-2018

Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt.

4.4. 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 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 overall woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen 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.

Het onderhavige projectlocatie is in de Visiekaart Amsterdam 2050 aangewezen als een gemengde stadsbuurt. Hier wordt voorzien in de ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

De afwijkingen van het bestemmingsplan in dit project zijn de realisatie van 12 woningen en vier fietsenstallingen. Dit past binnen de visie van Amsterdam.

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 studentenhuisvesting.

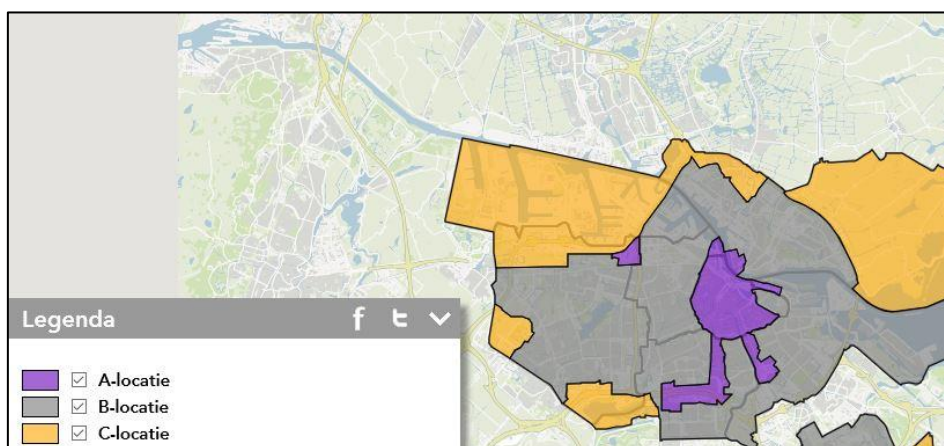
Het project voorziet in de realisatie van 12 eengezins koopwoningen. Dit is een wenselijke toevoeging in dit gebied, waar zich vooral veel sociale huurwoningen bevinden. Dit past binnen het beleid.

Nota Parkeernormen Auto

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

ABC-locaties en parkeernormen

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



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

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):

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

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype. Bij B-locaties kan de gemeente op verzoek van de ontwikkelaar de minimumparkeernorm met maximaal 20% verlagen wanneer de ontwikkelaar deelconcepten aanbiedt.

Op B-locaties geldt voor kantoren een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (geen minimum). Voor overige voorzieningen is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW (ASVV 2012). Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

De parkeernormen gelden ook bij transformatie, tenzij de situatie aanleiding geeft om af te wijken van de parkeernorm. Bij de toetsing worden de plannen volgens de voor de functie geldende normen beoordeeld om te zien wat de parkeervraag van de nieuwe functie is en wat de parkeervraag van de oude functie was. Eén van de situaties die aanleiding kunnen geven tot afwijking van de minimum parkeernorm is wanneer het om een klein project gaat waarvoor vier parkeerplekken of minder nodig zijn en waarbij de realisatie van een klein aantal parkeerplekken erg lastig en duur is.

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op dit onderwerp.

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 bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

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

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

Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen

De gevolgen van klimaatverandering zijn overal merkbaar, ook in Amsterdam. Tropische regenbuien, windhozen, hitte en droogte hebben nu al grote gevolgen voor de stad, vooral voor de meest kwetsbare inwoners.

Er gebeurt nu al heel veel om Amsterdam en de Amsterdammers voor te bereiden op klimaatverandering en om de stad duurzamer te maken. Bijvoorbeeld door:

- wijk voor wijk aardgasvrij te maken
- waar mogelijk zonnepanelen op daken te leggen
- de openbare ruimte natuurinclusief in te richten
- steeds meer gebruikte materialen en grondstoffen opnieuw te gebruiken.

De klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam zijn:

2030

- Volledig uitstootvrij verkeer binnen de bebouwde kom
- Volledig duurzame eigen organisatie
- 80 procent van de elektriciteit die huishoudens gebruiken opgewekt uit zonne- en windenergie
- 50 procent minder nieuwe grondstoffen
- 60 procent minder uitstoot CO₂ in vergelijking met 1990

2040

- Volledig aardgasvrij
- Alle geschikte daken ingezet voor de opwek van zonne-energie

2050

- Volledig voorbereid op klimaatverandering ('klimaatadaptief')
- Volledig klimaatneutraal, zonder CO₂-uitstoot
- Volledig circulaire economie

Het onderhavige project zal gerealiseerd worden met in ieder geval de onderstaande duurzaamheidsmaatregelen:

- Aardgasloos door middel van stadsverwarming;
- Voldoen aan BENG en MPG eisen;

- Bij voorkeur geen primaire grondstoffen gebruiken;
- Bij voorkeur biobased/hergebruikte materialen gebruiken;
- Natuurinclusief bouwen conform afsprakenbrief, hierbij zal voldaan moeten worden aan de minimale natuurexclusiviteitsscore van 30 punten.

4.5. Investeringsnota en stedenbouwkundig plan Lodewijk van Deysselbuurt

Investeringsbesluit

Op 23 december 2021 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt vastgesteld. Deze Investeringsnota legt een aantal principiële keuzes vast voor de fysieke en fysiek-sociale aanpak, waarvoor de gemeente financiële middelen wil reserveren. De precieze keuze van ingrepen werken gemeente en corporatie in de verschillende vervolgstadia verder uit, samen met bewoners en andere partijen.

In de buurt is geen extra grond beschikbaar die kan worden bebouwd vóór er gestart wordt met sloop. In een periode van circa 10 jaar worden ongeveer 500 woningen gesloopt, meer dan 650 woningen gerenoveerd en circa 1.200 woningen gebouwd. Naast sociale huurwoning zijn ook woningen in het middensegment en koopwoningen gewenst.

Stedenbouwkundig Plan (SP)

In het kader van het investeringsbesluit is ook een stedenbouwkundig plan opgesteld. Uitgangspunt is hierbij dat het stedenbouwkundig plan zo veel mogelijk aansluit op de stedenbouwkundige en landschappelijke uitgangspunten van het AUP. Licht, lucht en mooie groene ruimtes. De buurt wordt verdicht in de zuidzone en hoogwaardig gerenoveerd, in m.n. de noordzone en middenzone. Ruimtelijk worden de voor de buurt essentiële groene noord-zuidverbindingen tussen de noord-, middenen zuidzone aangepast aan de opgaves van deze tijd. De open groene verbindingen blijven een belangrijke kwaliteit, maar krijgen een andere vorm en gebruik. Er ontstaat hierdoor een hoogwaardige groene openbare ruimte en waardevolle, goed bruikbare, collectieve groene ruimtes tussen de blokken. De samenhang van de buurt wordt hierdoor versterkt. Verbonden aan dit toekomstperspectief zijn de speerpunten voor de fysieke en fysiek sociale vernieuwing:

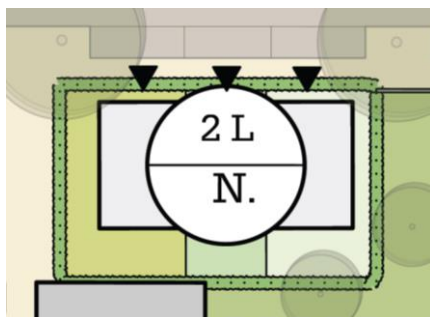
- Verbetering van bestaande woningen (door renovatie en sloop-nieuwbouw) en bouw van extra woningen;
- Lodewijk van Deysselstraat als hart van de buurt: door de ruimtelijke structuur te versterken en monumentwaardige bebouwing te behouden;
- Ruimte bieden aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen die positief bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt en kansen creëren voor buurbewoners;
- Nieuwe invulling geven aan de buitenruimte en groenstructuur.

Een substantieel aantal van de niet-monumentwaardige complexen in de Lodewijk van Deysselbuurt wordt vervangen door nieuwbouw.



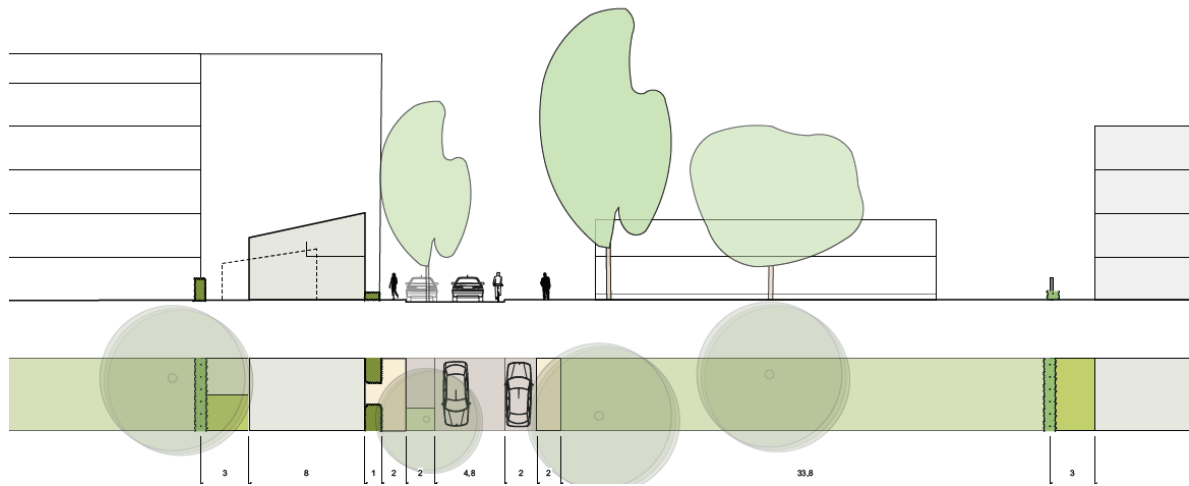
Afbeelding: Stedenbouwkundig plan Lodewijk van Deyssebuurt (projectlocatie rood omrand)

Voor de onderhavige projectlocatie geldt dat hier nieuwbouwwoningen in 2 lagen en een privé tuin zijn toegestaan. De entrees van de woningen bevinden zich aan de noordkant, aan de Van Moerkerkenstraat. In de openbare ruimte wordt voorzien in drie parkeerplaatsen.



Afbeelding: uitsnede SP ter plaatse van de projectlocaties

Door garageboxen te vervangen door woningen en ze meer naar voren te schuiven, hebben ook bewoners van de Van Moerkerkenstraat straks meer contact met de straat. De openbare ruimte krijgt een nieuwe invulling, met een hogere verblijfskwaliteit.



Afbeelding: Ontwerp Van Moerkerkenstraat met nieuwbouwwoningen

De beoogde nieuwbouw van grondgebonden koopwoningen in twee bouwlagen past binnen de kaders van het Investeringsbesluit en het hierbij horende SP. De fietsenstalling is per omissie niet opgenomen in het SP. De footprint en het ontwerp van de openbare inrichting is wel akkoord.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven.

Het project voorziet in 12 extra woningen, alle in het middensegment huur. Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals opgenomen in de uitgave 'Toekomstbestendig parkeren'. In de uitgave is voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen in een gebied als Slotermeer een verkeerskencijfer van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning per etmaal aangegeven. Als gevolg van het project zal het aantal verkeersbewegingen vanwege de extra woningen met 34 tot 43 motorvoertuigen per etmaal toenemen.

Deze toename heeft geen relevante gevolgen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. De betreffende wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Bovendien is de verwachting dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal lager zal zijn aangezien niet iedere bewoner een eigen auto zal hebben. In Nieuw-West is het gemiddelde autobezit 0,43 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,82 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto). Omdat er in de buurt sprake is van een blauwe zone en de bewoners van de nieuwbouw niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zal het autobezit lager uitvallen dan gemiddeld waardoor ook het aantal motorvoertuigenbewegingen lager zal zijn.

Parkeren

Auto's

Op de projectlocatie zijn momenteel 6 garageboxen aanwezig, in totaal 24. Deze worden gesloopt en komen te vervallen. Voor de 12 extra woningen is er op basis van het parkeerbeleid van Amsterdam een parkeerbehoefte van 8,4 parkeerplaatsen (inclusief 0,1 parkeerplaatsen bezoekersparkeren). Daarnaast vervallen 24 parkeerplaatsen door de sloop van de garageboxen. De parkeerplaatsen worden in de openbare ruimte van de Van Deysselbuurt gevonden.

In het SP wordt rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen. Als het Vernieuwingsplan volledig is gerealiseerd zullen er ca. 2.044 woningen zijn in de Van Deysselbuurt. Voor bezoekers wordt in totaal van uitgegaan dat er 205 parkeerplaatsen op straat nodig zijn. Omdat de parkeerplaatsen voor de woningen overdag gebruikt kunnen worden voor de werkruimtes en maatschappelijke voorzieningen (dubbelgebruik) zijn hier geen extra parkeerplaatsen voor nodig. In totaal moeten er dus 820 parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn. Dit aantal is goed inpasbaar in het stedenbouwkundig plan. Nadere uitwerking en inpassing van exact aantal

parkeerplaatsen vindt plaats bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte, in samenspraak met bewoners. Bij dit aantal noodzakelijk beschikbare parkeerplaatsen zijn geen parkeerplaatsen voor zogenoemde vreemdparkerders meegerekend. Het aantal geparkeerde auto's dat niet op naam van buurtbewoners geregistreerd staat is overdag substantieel groter in buurten als de Van Deyselbuurt, waar geen betaald parkeerregime geldt maar een blauwe zone. In de meeste omliggende buurten van de Lodewijk van Deyselbuurt wordt de komende jaren een parkeerregime voor overdag ingevoerd. In de Van Deyselbuurt gebeurt dit vooralsnog niet.

Om bij een aantal parkeerplaatsen van 820 de parkeerdruk op 90% te houden moeten er aanvullende maatregelen genomen worden om het aantal vreemdparkerders terug te dringen.

Fietsen en scooters

Voor de nieuwbouwwoningen wordt voorzien in individuele berging van 5 m² op de begane grond. Deze is ook voor stallen van de fietsen. De vier collectieve fietsenstallingen zijn bedoeld voor de nieuwe studio's in de aangrenzende te renoveren F-blokken. Deze woningen maken geen onderdeel uit van deze aanvraag.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte rondom de bouwblokken wordt rekening gehouden met voldoende fietsstallingsmogelijkheden voor bezoekers en scooters. Dit wordt door de gemeente gedaan.

Door de toepassing van bergingen en collectieve fietsenstallingen wordt er voldaan aan het Bouwbesluit en de beleidsregels uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

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.

Voor het project wordt uitgegaan van 12 extra woningen, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Ook als rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving dan is er cumulatief sprake van minder dan 1.500 woningen. Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

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 projectlocatie is gelegen binnen diverse geluidsbronnen.

In december 2023 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een onderzoek naar het omgevingsgeluid uitgevoerd (zie bijlage 1).

De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidszones (van 350 m breed) langs de Slotmeerlaan en de Burgemeester Roëllstraat, als ook binnen de geluidzone rond industrieterrein Westpoort. Om die reden is een formeel onderzoek Wet geluidhinder (Wgh)¹ benodigd.

De nieuwe woningen bevinden zich buiten een geluidzone langs hoofdspoorwegen. De dichtstbijzijnde hoofd-spoorweg (Amsterdam-Haarlem) is op meer dan 1.000 meter gelegen, de geluidzone 'ter hoogte van' de woningen bedraagt 600 meter. Spoorlawaai is daarom niet nader beoordeeld.

Uit het onderzoek is gebleken dat ter plaatse van de nieuwe woningen met betrekking tot wegverkeerslawaai overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} en met betrekking tot industrielawaai overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Voor geen van de woningen zijn hogere waarden nodig. Alle woningen beschikken over een of meer geluidsluwe gevels.

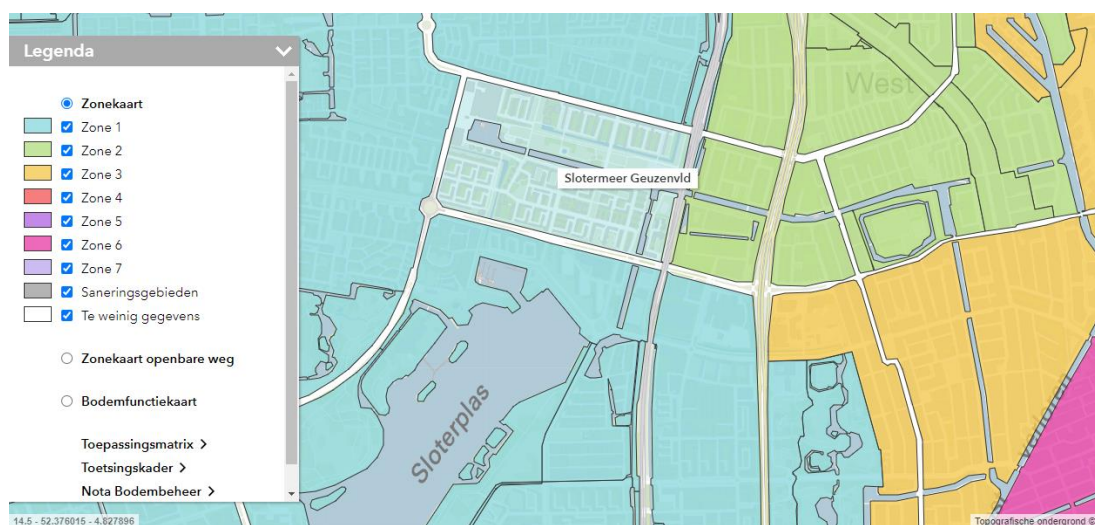
5.4. Externe veiligheid

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.

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



Afbeelding: uitsnede bodemkwaliteitskaart Amsterdam (<http://maps.amsterdam.nl/bodemkwaliteit/>)

De projectlocatie is volledig aangegeven als 'Zone 1'. Deze zonering wordt gekwalificeerd als 'schone grond'. De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor het huidige en daarmee ook toekomstige gebruik.

Vorbereidend op de vergunningaanvraag voor de bouwactiviteiten wordt momenteel een locatiespecifiek verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten zullen na ontvangst ook in deze ruimtelijke onderbouwing worden verwerkt.

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).

Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2017 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

Grondwater

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

Waterberging en Hemelwaterverordening

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

De projectlocatie is volledig bebouwd of verhard en er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Compensatie is daarom niet nodig. Daarnaast wordt bij de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht besteed aan het rainproof maken van de buurt door zoveel mogelijk te kiezen voor een groene inrichting en de hoeveelheid verharding te beperken¹.

De nieuwe woningen moeten voldoen aan de Amsterdamse Hemelwaterverordening en dus mogelijkheden bieden voor de tijdelijke opvang van regenwater, bijvoorbeeld met tuinen, groene daken of zelfs watertanks.

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.

¹ Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt, september 2021

5.7. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In het kader van het ter plaatste geldende bestemmingsplan is in 2018 archeologisch bureauonderzoek verricht. Hieruit is gebleken, dat er binnen het plangebied van het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Dit betreft met name de zones langs de voormalige Uitweg, de voormalige Groeneweg, de Haarlemmerweg en de Sloterdijkermeerdijk. Voor dit project is er geen sprake van verwachte archeologische waarden. Aanvullend archeologisch onderzoek is niet nodig.

Cultuurhistorie

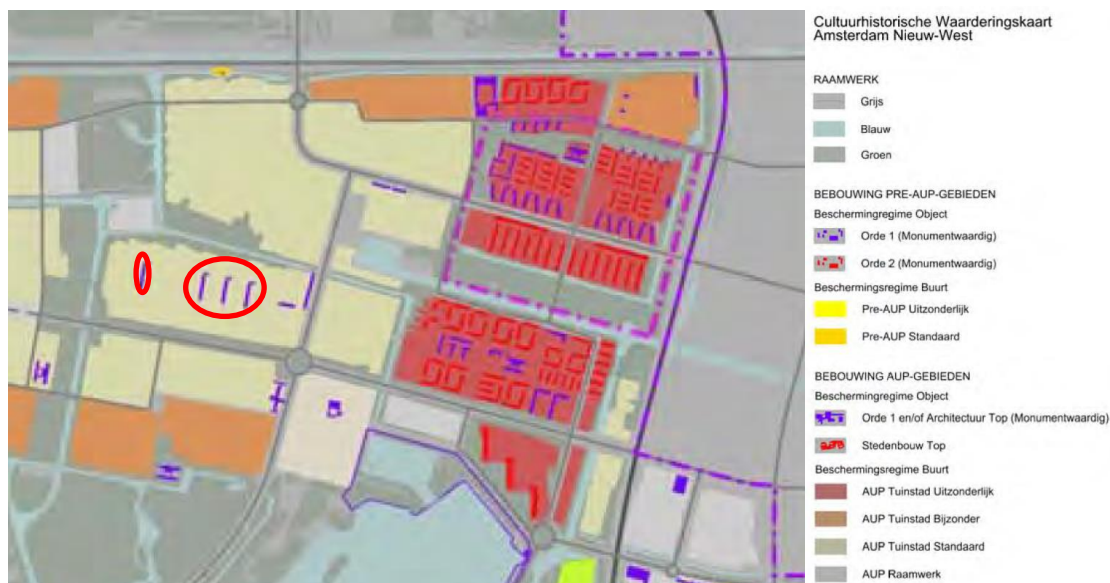
Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel 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 Nieuw-West (vastgesteld in 2013) als leidraad voor stedenbouwkundige plannen is en wordt gehanteerd.

Als gevolg van het project zullen de bestaande garageblokken aan de Van Moerkerkstraat worden gesloopt. Voor de sloop van deze blokken zijn 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.

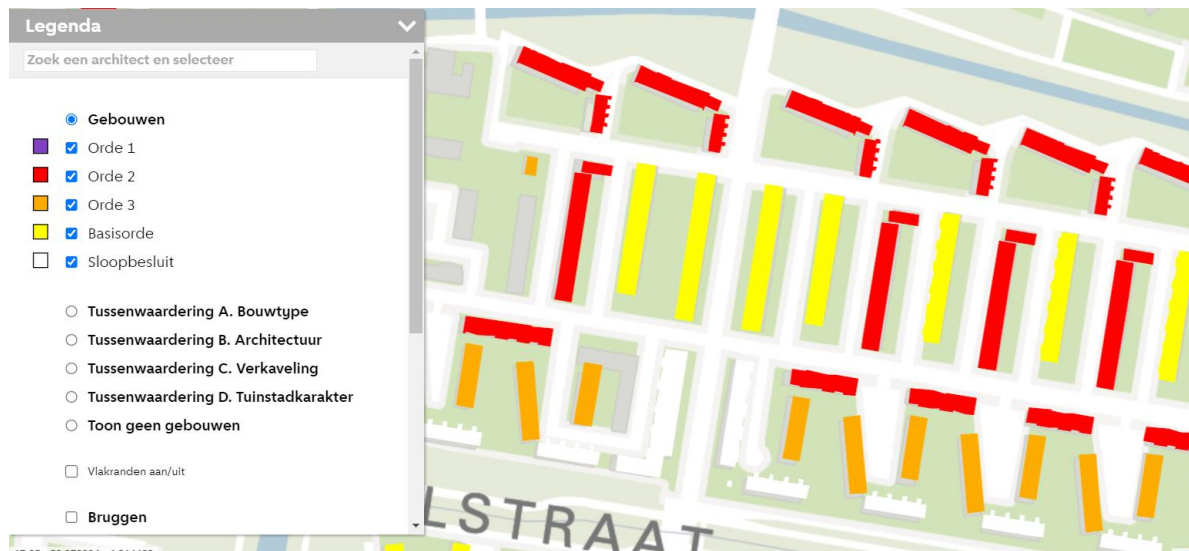


Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West, de projectlocatie is globaal rood omcirkeld

De projectlocatie is gelegen in een buurt waar het beschermingsregime 'AUP Tuinstad standaard' van toepassing is. De gebouwen zelf zijn aangeduid als Orde 1 en/of Architectuur Top (monumentwaardig). Voor Rijks- en Gemeentelijke Monumenten en voor bebouwing van Orde 1 geldt in alle gevallen sloopbescherming. In de regels in het bestemmingsplan dient met huidige bouwhoogtes en rooilijnen rekening gehouden te worden. Tevens dient rekening gehouden te worden met de omringende groen- en waterstructuur. Indien toch voor sloop wordt gekozen, dient dat goed gemotiveerd te worden. In het kader van de Investeringsnota is besloten om de onderhavige garages te slopen.

Waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP'

Zoals ook in hoofdstuk 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 bouwblokken aangemerkt als orde-2-bebouwing. Dit zijn over het algemeen bouwwerken van vóór 1940, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld. Van orde 2 zijn tevens panden van na 1940, maar voor 1970 van zeer bijzondere cultuurhistorische, architectuurhistorische of in zeldzame gevallen stedenbouwkundige betekenis. Uitgangspunt bij orde 2 panden is behoud/restauratie. In het kader van de Investeringsnota is voor de onderhavige garages gekozen voor sloop van de garages en de nieuwbouw van woningen. De woningen worden zorgvuldig ingepast en sluiten aan bij de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

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 voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;

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

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

Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogte van 119-121 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 51-52 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 ligt niet binnen de 20 Ke-contour (LIB-5).

Het LIB vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.9. Ecologie en stikstofdepositie

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) beschermd 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.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied te Amsterdam ligt niet in of binnen de invloedssfeer van een gebied dat is aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in de Wet natuurbescherming en/of NNN. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde.

Soortenbescherming

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, egel en, algemeen voorkomende, (spits)muizen zijn beschermd, maar vallen onder een algemene vrijstelling van de provincie Noord-Holland. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. De provincie Noord-Holland kent wel een meldingsplicht voor de vrijgestelde soorten. De zorgplicht blijft onverminderd van toepassing.

In de periode van 2020 tot 2023 is het gebied regelmatig onderzocht en is gebleken, dat in de Van Deysselbuurt baltsterritoria van gewone dwergvleermuizen en in veel kleiner aantal van ruige dwergvleermuizen aanwezig zijn (zie bijlage 2). Dit geldt echter niet voor de te slopen garages. De garages bieden geen schuilmogelijkheid aan vleermuizen en zijn verder ook niet van belang voor andere beschermde soorten. De garages maken dan ook geen onderdeel uit van de voor het gebied op 27 november 2023 aangevraagde ontheffing van de Wet natuurbescherming. Ook het nemen van maatregelen of het volgen van een ecologisch werkprotocol is hier niet aan de orde.

Stikstofdepositie

In November 2023 is door Projoule Energie- en installatieadvies een stikstofberekening uitgevoerd (zie bijlage 3), waarbij naast de nieuwbouw van de woningen ook de renovatie van de bestaande woningen zijn meegenomen. Gebleken is dat dit voornemen geen effect heeft op stikstofdepositie in hiervoor gevoelige Natura-2000 gebieden. Vanwege de vergelijkbaarheid van de ingrepen per blok is dit rapport toepasbaar voor alle blokken, waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft.

5.10. Ladder voor duurzame verstedelijking (Behoeft)

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."

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al (grotendeels) is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een toename van een beperkt aantal woningen. Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut. Uit de diverse beleidsstukken van provincie, regio en gemeente, zoals beschreven in hoofdstuk 4, is voldoende gebleken, dat er een nijpend tekort is aan woningen in de regio Amsterdam. De nu voorziene 12 extra woningen voorzien dan ook in een behoefte en dragen bij aan de grote woningbouwopgave voor Amsterdam.

5.11. 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 huidige bestemmingsplan voorziet ter plaatse al in bebouwing met een woonbestemming. De bebouwing is van vergelijkbare omvang. Het aantal woningen is niet beperkt. Er worden nu 12 extra woningen gerealiseerd. Het project wordt dan ook niet gezien als een `nieuw stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is niet nodig. Uit voorafgaande paragrafen is voldoende gebleken, dat het project geen relevant negatief effect heeft op de omgeving en het milieu.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door initiatiefnemer Rochdale.

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

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bewoners, omwonenden en belangstellenden

Toen de plannen voor de vernieuwing van de buurt concreter werden, is er in 2020 een Buurtplatform opgericht en is in het kader van het investeringsbesluit en het stedenbouwkundig plan een uitgebreid participatietraject doorlopen.

Sinds medio 2020 zijn er circa 10 (digitale) overleggen geweest tussen het buurtplatform, gemeente en Rochdale. Naast de formele en informele overleggen is er ook schriftelijk veel informatie uitgewisseld, zijn er vragen beantwoord en is gereageerd op adviezen.

Het buurtplatform is het in grote lijnen eens met het vernieuwingsplan: ook zij onderkennen de noodzaak tot vernieuwing, inclusief gedeeltelijke sloop-nieuwbouw, verdichting en het toevoegen van woningen in andere segmenten.

Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht zal het wettelijk vooroverleg plaatsvinden over het beoogde project.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Rochdale is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen en te vervangen door een viertal woongebouwen met 12 woningen en vier fietsenstallingen ten behoeve van de te renoveren F-blokken. De nieuwbouw voegt zich goed in de bestaande stedenbouwkundige compositie van de buurt. 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 bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

Gebruik

1. Wonen: Vanwege de functieaanduiding 'garage' is wonen in de eerste bouwlaag binnen de bestemming 'Wonen -1' niet toegestaan. Daarnaast zijn woningen in de bestemming 'Verkeer-2' ook niet toegestaan.

Bouwen

2. Maximum bouwhoogte: de nieuwbouw voorziet in een maximum bouwhoogte van circa 8 meter, waardoor de maximum toegestane bouwhoogte met circa 3 meter wordt overschreden.
3. Bouwen binnen de bestemmingen 'Verkeer-2': de beoogde volumes zijn deels gelegen binnen de bestemming 'Verkeer-2'. De betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogte van 7 meter.

De nieuwe bebouwing neemt beperkt toe ten opzichte van de huidige bebouwing. Dit is nodig om zo kwalitatief goede woningen te kunnen realiseren die voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Door de vergroting en verschuiving van het bouwvlak komt een deel van het gebouw met enkele vierkante meters in de direct aangrenzende verkeersbestemming terecht. Betreffende gronden zijn reeds geheel verhard. De groene uitstraling van het gebied rond de gebouwen wordt hierdoor niet aangetast. De afwijkingen zijn in deze grootstedelijke omgeving beperkt en aanvaardbaar en hebben geen relevant negatief effect op de omgeving, die gekenmerkt wordt door een mix van laag- middelhoog- en hoogbouw.

7.2. Conclusie

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