

Ruimtelijke onderbouwing

Project 'Fokkemast-Parlevinker'

Amsterdam Noord

Versie: indiening
Datum: 21 december 2023
(aangepast 23 september 2024)

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Ligging van het project.....	6
1.3.	Huidige situatie	6
2.	Beschrijving project	9
2.1.	Voorgaande besluitvorming	9
2.2.	Toekomstige vernieuwing Banne Noord	9
2.3.	Het project	9
2.3.1.	Stedenbouwkundige visie	9
2.3.2.	Fasering.....	12
2.3.3.	De omgevingsvergunning waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft..	12
2.3.4.	Kaders voor bouwen	13
2.3.5.	Woonprogramma	14
2.3.6.	Voorzieningenprogramma	15
3.	Geldende bestemmingsplannen.....	16
3.1.	Bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II'	16
3.2.	Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'	16
3.3.	Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'	18
3.4.	Afwijkingen bestemmingsplan.....	18
3.5.	Procedure.....	19
4.	Beleidskader	20
4.1.	Rijksbeleid	20
4.1.1.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	20
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	21
4.1.3.	Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)	21
4.1.4.	Ladder voor duurzame verstedelijking	22
4.2.	Provinciaal beleid	22
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050	22
4.2.2.	Omgevingsverordening NH2020.....	23
4.2.3.	Woonagenda 2020-2025	24

4.2.4.	Woonakkoord 2021-2025	26
4.3.	Regionaal beleid.....	27
4.3.1.	Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024).....	27
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025.....	27
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.....	28
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	29
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen.....	29
4.4.2.	Amsterdamse woonagenda 2025	30
4.4.3.	Broedplaatsenbeleid	31
4.4.4.	Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050	32
4.4.5.	Nota Parkeernormen Auto	33
4.4.6.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	35
4.4.7.	Agenda Duurzaamheid	37
4.4.8.	Hemelwaterverordening.....	39
4.4.9.	Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050	40
5.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	41
5.1.	Geluid.....	41
5.2.	Bedrijven en milieuzonering	42
5.3.	Bodem.....	43
5.4.	Verkeer.....	44
5.5.	Waterparagraaf.....	45
5.6.	Luchtkwaliteit	48
5.7.	Externe veiligheid	48
5.8.	Ecologie.....	49
5.8.1.	Flora en fauna	49
5.8.2.	Bomen.....	50
5.8.3.	Stikstof	51
5.9.	Archeologie en cultuurhistorie	51
5.9.1.	Archeologie	51
5.9.2.	Cultuurhistorie	52
5.10.	Luchthavenindelingsbesluit	52
5.11.	Duurzaamheid.....	53
5.12.	Windhinder	53

5.13.	Bezonning	53
5.13.1.	Woningen Vlaggemast 42 t/m 52	54
5.13.2.	Appartementen begane grond Staghof 97 t/m 157	54
5.13.3.	Conclusie.....	54
5.14.	Milieueffectrapportage.....	54
5.15.	Behoefte	55
6.	Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid.....	56
6.1.	Eigendomsverhoudingen	56
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	56
6.3.	Planschade	56
7.	Motivering afwijkingen bestemmingsplan	57
7.1.	Algemeen	57
7.2.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	57
7.3.	Milieu- en omgevingsaspecten	57
7.4.	Beleid	58

BIJLAGEN

1. Stedenbouwkundig Plan, vastgesteld 7 november 2023
2. Onderzoek omgevingsgeluid (Cauberg Huygen, 28 september 2023)
3. Bodemonderzoek (Tauw, 21 juli 2023)
4. Quicksan ecologie (Els&Linde, 21 oktober 2022)
5. Afdoend onderzoek (Els&Linde, 18 juli 2024)
6. Stikstofdepositieberekening (Els&Linde, 21 december 2023)
7. Archeologische quickscan (Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam, 2012)
8. Cultuurhistorische verkenning (Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam, 2012)
9. Onderzoek bezonning Project 'Fokkemast-Parlevinker' (Van Riezen & Partners, 21 december 2023)
10. Onderzoek Windhinder en windgevaar Fokkemast-Parlevinker (Van Riezen & Partners, 21 december 2023)
11. MER Aanmeldnotitie (Van Riezen & Partners, 21 december 2023)
12. Risicoanalyse planschade (Van Riezen & Partners, 21 december 2023)
13. Geohydrologisch advies (Tauw, 18 september 2024)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2021 is geld vrijgemaakt vrij voor investeringen in de wijk Banne Noord. Verzakkingen van de grond, wateroverlast en verouderde voorzieningen maken deze investeringen in de wijk urgent. Ook kan met het geld een begin worden gemaakt met het uitvoeren van de toekomstplannen voor de wijk, die samen met bewoners en andere betrokkenen zijn gemaakt. In Banne Noord is het hard nodig om het groen op te knappen, en de wandel- en fietspaden en verkeersveiligheid te verbeteren. Met de extra investeringen maakt de gemeente een park van de groenstrook rond het Parlevinkerpark. Ook wordt gestart met het opknappen van de kenmerkende groene hoven tussen de gebouwen.

De toekomstplannen zoals opgenomen in de Projectnota (mei 2021) omvatten zo'n 485 nieuwe woningen¹ voor diverse doelgroepen op de locaties Noorderbreedte, Fokkemast-Parlevinker en de Driemaster. Aan de Parlevinker komt ook een nieuw, multifunctioneel gebouw voor kunst en cultuur. Ook komt er een nieuwe 'buurtkamer' en een jeugdgebouw. Hier kunnen buurtgenoten elkaar ontmoeten en aan activiteiten meedoen.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het voorgenomen deelproject 'Fokkemast-Parlevinker' ter plaatse van het gebouw Parlevinker, het naastgelegen parkeerterrein en de 29 seniorenwoningen aan de Fokkemast.

De Parlevinker was vroeger het winkelcentrum van Banne Noord. Dit winkelcentrum wordt gesloopt en het naastgelegen parkeerterrein wordt verwijderd. Het maakt plaats voor De Nieuwe Parlevinker, wat de werknaam is van het eerste bouwblok, blok 1, van de nieuwbouwoontwikkeling Fokkemast-Parlevinker. Dit bouwblok aan het Parlevinkerplein zal bestaan uit een cultuurvoorziening met onder andere een buurtcultuurzaal, een broedplaats met kunstenaarsateliers, sociale huurwoningen voor senioren aan een binnenhof, een toren van 10 verdiepingen met sociale huurwoningen en atelierwoningen. Blok 1 omvat ca. 100 nieuwe woningen (excl. ateliers).

De 29 seniorenwoningen aan de Fokkemast worden gesloopt om ruimte te maken voor 2 bouwblokken met daarin 175 nieuwe woningen. Dit gebeurt niet eerder dan dat er nieuwe seniorenwoningen in blok 1 zijn gebouwd aan de Parlevinker. De bewoners van Fokkemast kunnen met behoud van de huidige huur verhuizen naar deze nieuwe woningen honderd meter verderop. Fokkemast Parlevinker omvat in totaal maximaal 275 woningen waarvan circa 100 in blok 1 (excl. broedplaatsen/ateliers).

Het geldende bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II' uit 2013 voorzag niet in dit vernieuwingsproject. Deze afwijking van het bestemmingsplan kan worden toegestaan door een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik) aan te

¹ Dit aantal is indicatief. Het werkelijke aantal is sterk afhankelijk van de uitwerking van de verschillende locaties.

vragen en te verlenen. Een dergelijke aanvraag dient te worden voorzien van een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat de herontwikkeling die afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is en kan worden toegelaten.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor het afwijkend gebruik van deelproject 'Fokkemast-Parlevinker'.

1.2. Ligging van het project

Het plangebied Parlevinker-Fokkemast ligt ongeveer in het midden van Banne Noord in Amsterdam Noord, tussen de Westerlengte en het centraal gelegen plein naast het voormalige winkelcentrum Parlevinker (Parlevinkerplein).



Afbeelding: ligging van de projectlocatie

1.3. Huidige situatie

De woonwijk Banne Noord is in de jaren '70 ontworpen als een groene woonwijk aan de rand van Amsterdam Noord met voornamelijk sociale woningbouw. Het grootste deel van de woningen is ondergebracht in meanderende portieketageflats van 4 lagen zonder lift. Deze zijn verdeeld in 4 clusters met een verschillende ontsluitings- en/of hovenstructuur. Naast twee laagbouwbuurtjes met eengezinswoningen liggen in de wijk ook twee kleine clusters met seniorenwoningen, enkele vrijstaande woningen, drie basisscholen en een bescheiden buurtcentrum rond het Parlevinkerplein.

Het huidige gebouw De Parlevinker is mede door het nieuwe Banne Centrum niet meer in gebruik als winkelcentrum. Het is op dit moment gevuld met voorzieningen, zoals de kledingbank Hebben en Houwen, Het Fort, De Bolder, een activiteitenruimte voor moskee Arrahma en een coffeeshop. In afwachting van de beoogde transformatie is het pand voor een deel met tijdelijke gebruikers gevuld, maar buiten de openingstijden zijn alle gevels volledig geblindeerd. Aan de Parlevinker is ook De Rietwijker gevestigd, vroeger een buurthuis en nu een broedplaats en theater.

Hier organiseren o.a. Verdedig Noord en het collectief Theaterstraat culturele activiteiten voor de buurt. De theaterzaal is met een blinde wand aan het plein gelegen. Ook de naastgelegen gymzaal van de Vier Windstreken ligt met 3 gesloten gevels direct aan het plein. De oorspronkelijk bedoelde levendigheid op het Parlevinkerplein ontbreekt hierdoor en door de gesloten gevels, donkere luifels en afgelegen nissen ontstaat zelfs een negatieve uitstraling.



Afbeelding: Parlevinkerplein

De 29 seniorenwoningen aan de Fokkemast zijn gebouwd in 1977 en goed onderhouden. Het zijn grondgebonden bungalows, gebouwd in vijf rijtjes, met de voorgevel aan de straat en aan de achterzijde kleine tuintjes.



Afbeelding: luchtfoto seniorenwoningen Fokkemast

In aanvulling op de parkeervelden langs de rondweg ligt naast het voormalige winkelcentrum Parlevinker een extra parkeerterrein met ca. 80 plaatsen. Dit parkeerterrein was oorspronkelijk bedoeld voor het winkelcentrum, maar wordt na het vertrek van de laatste verkeersaantrekkende winkel (Lidl) in 2013 vooral benut door omwonenden.

De wijk wordt ontsloten door één doorgaande buurtlus annex busroute (Westerlengte Noorderbreedte-Oosterlengte) waarvan de uiteinden aansluiten op de IJdoornlaan. Alle woonclusters worden vanaf de buurtlus ontsloten via grote parkeervelden langs deze weg. Dankzij de concentratie van autoverkeer langs de buurtlus is het groene midden van de wijk grotendeels autoluw en het domein van voetgangers en fietsers. In deze luwte ligt het Parlevinkerpark met de scholen en het Parlevinkerplein met buurtvoorzieningen.

2. Beschrijving project

2.1. Voorgaande besluitvorming

De uitgangspunten voor de integrale aanpak in Banne Noord zijn in december 2018 vastgelegd in een principenota, waarmee ook de participatie met bewoners is gestart. De participatiebijeenkomsten zijn door honderden mensen bezocht en dankzij hun inbreng is de kwaliteit van de plannen toegenomen. Deze plannen en ideeën zijn in mei 2021 vastgelegd in de projectnota Banne Noord. Tegelijk met de projectnota is op 21 december 2021 ook de investeringsbeslissing genomen om de plannen nader uit te werken voor nieuwe bebouwing op Fokkemast en Parlevinker. De ruimtelijke kaders hiervoor zijn uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan, dat op 7 november 2023 door het college van B en W is vastgesteld.

2.2. Toekomstige vernieuwing Banne Noord

Het projectgebied Parlevinker Fokkemast is de eerste transformatie in Banne Noord vanaf de bouw eind jaren '70. Parallel aan deze vernieuwing wordt stapsgewijs en in overleg met de bewoners van de meanderende flats, de inrichting van de groene hoven aangepakt en wordt ook het Parlevinkerpark opnieuw ingericht. De eerste hoven zijn inmiddels al vernieuwd en opgeleverd. In 2024 wordt de buurtkamer gebouwd en het park opgeknapt.

Op langere termijn worden de mogelijkheden voor herstructurering van de rondweg verkend, waarbij ook ruimte voor verdichting met woningbouw wordt onderzocht aan de Noorderbreedte. Deze ontwikkelingen sluiten aan op transformaties in aangrenzende wijken die voor een deel al zijn voltooid, zoals in Banne Centrum. Daarnaast grenst Banne Noord aan twee grotere groenstructuren in Amsterdam Noord: de Kadoelerscheg aan de westzijde en het NoordHollandsch Kanaal aan de oostzijde. De ruimtelijke kwaliteit van beide groengebieden zal de komende jaren worden verbeterd en daarmee ook de relatie met de groene hoven en het Parlevinkerpark in de wijk, maar ook met Waterland dat direct ten noorden van Banne Noord ligt aan de overzijde van de Ringweg A10 Noord.

2.3. Het project

Voor het project is een Stedenbouwkundig Plan opgesteld dat als bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd.

2.3.1. Stedenbouwkundige visie

Het plangebied Parlevinker Fokkemast ligt tussen twee clusters van meanderende portieketageflats, één aan de Noorderbreedte en één aan de Westerlengte. De sloop van Parlevinker -inclusief het bijbehorende parkeerterrein- en de vervanging van de aangrenzende seniorenwoningen aan de Fokkemast biedt de kans om op deze locatie een nieuw cluster te realiseren met een eigentijdse uitstraling in combinatie met een vernieuwing en herwaardering van het Parlevinkerplein.

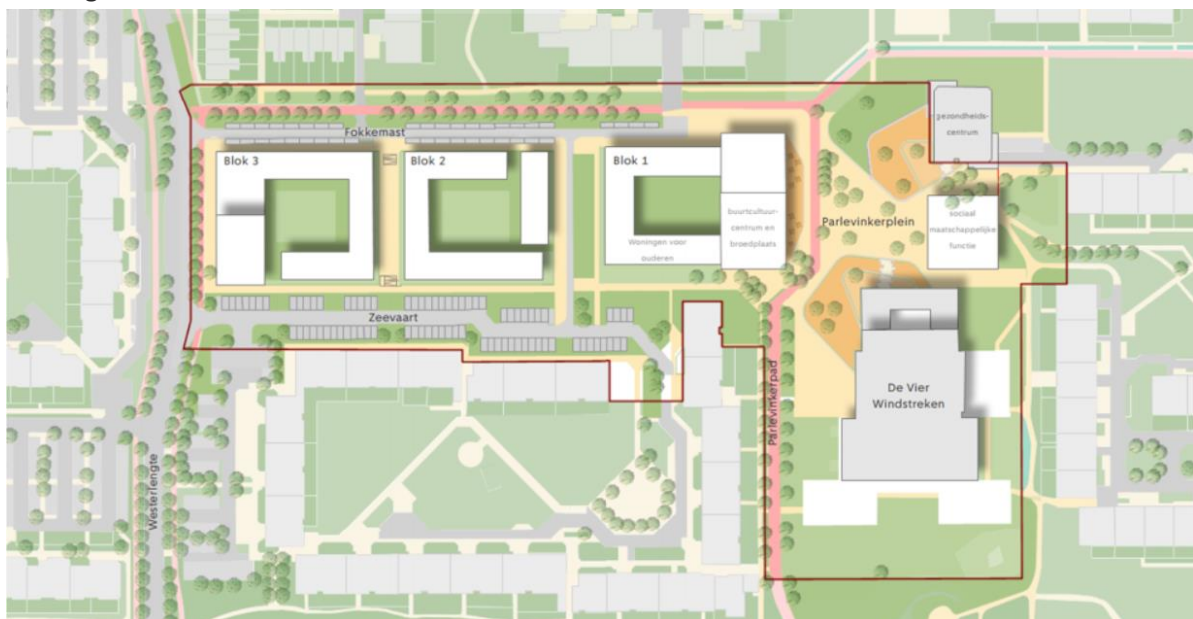
Hoewel het Parlevinkerplein al geruime tijd niet meer functioneert als dorpsplein zien veel bewoners van Banne Noord dit plein nog steeds als logisch middelpunt van de wijk. In het stedenbouwkundig plan wordt daarom volop ingezet om het gebruik van het Parlevinkerplein te versterken en ontmoetingen te stimuleren, enerzijds door de pleinruimte opnieuw definiëren en vorm te geven en anderzijds door bestaande functies te behouden en nieuwe functies toe te voegen, waaronder wonen.

Om hiervoor ruimte te bieden zijn twee ingrepen essentieel:

- De sloop van het voormalige winkelcentrum Parlevinker en het verwijderen van het bijbehorende parkeerterrein, zodat ruimte ontstaat voor een nieuw bouwblok met woningen en een nieuw buurtcultuurcentrum aan de westzijde van het plein;
- De sloop van De Rietwijker én de aangrenzende gymzaal van De Vier Winstreken zodat een overzichtelijke pleinruimte kan worden gerealiseerd d.m.v. een nieuwe pleinwand aan de zuidzijde van het plein.

De positionering van de drie nieuwe bouwblokken op de strook tussen de Westerlengte en het Parlevinkerplein sluit aan op de herdefiniëring van dit plein als middelpunt van Banne Noord. De drie blokken vormen in de basis een nieuw cluster met grotendeels een vergelijkbare hoogte als de aangrenzende clusters aan de noord- en zuidzijde (4 bouwlagen). Alleen aan beide uiteinden zijn twee torenvolumes gepland met een hoogte van 10 lagen: één aan de Westerlengte en één aan het Parlevinkerplein.

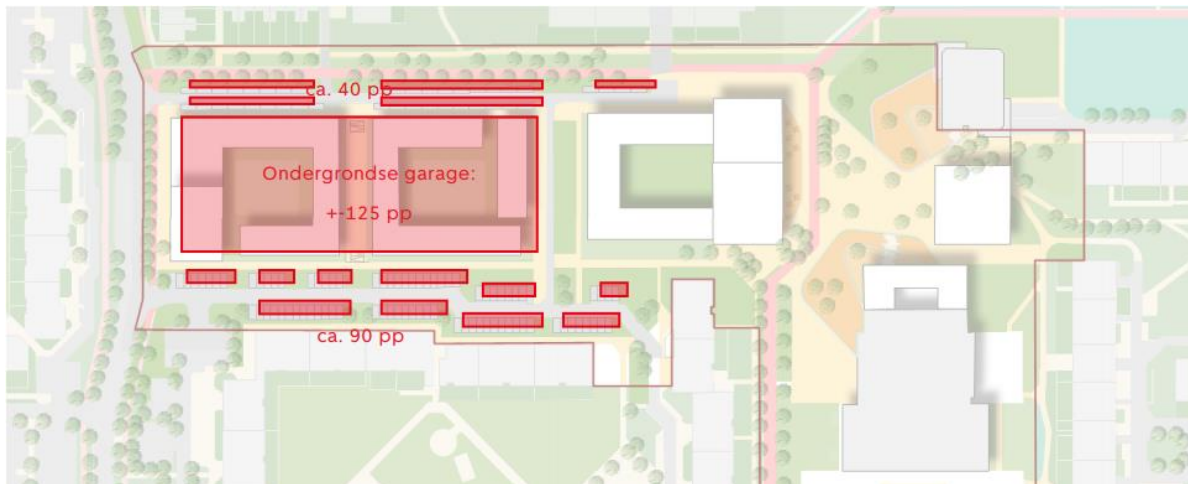
Ruimtelijk gezien vormen beide torens nieuwe accenten waarmee de positie van dit cluster wordt gemarkeerd. Functioneel gezien verlenen de torens extra identiteit, enerzijds aan de Westerlengte, die gedomineerd wordt door parkeervelden, en anderzijds aan het Parlevinkerplein, dat momenteel verborgen ligt tussen gesloten voorzieningen en anoniem groen. De toren aan het Parlevinkerplein ligt bovendien naast de nieuwe kruising van het fietspad vanaf het Parlevinkerpad naar de Staghof met het fietspad langs de Fokkemast, waarmee dit fietsknooppunt ook ruimtelijk wordt gemarkeerd.



Afbeelding: plankaart Stedenbouwkundig Plan

De benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen komen niet in de openbare ruimte, maar in een halfverdiepte parkeergarage onder het middelste en westelijke blok die ook ruimte biedt aan fietsparkeren. Onder het oostelijke blok aan het Parlevinkerplein komt enkel een fietsenstalling. De drie woonblokken worden gescheiden door twee tussenstraten.

De oostelijke straat ligt op maaiveldniveau en wordt autoluw ingericht. De westelijke tussenstraat ligt op het half verhoogde dek en is niet toegankelijk voor rijverkeer. De straten Zeevaart en Fokkemast hebben geen ontsluitingsfunctie meer voor het voormalige winkelcentrum en worden heringericht als woonerven met parkeerplaatsen voor de huidige bewoners.



Afbeeldingen: parkeervoorzieningen auto

Hoewel de focus van de stedenbouwkundige visie betrekking heeft op een nieuw voorzieningengebouw aan de Parlevinker en woningbouw aan de Fokkemast, is in de uitwerking ook een aanzet gegeven voor de toekomstige beeldkwaliteit op deze locatie en voor de programmatische invulling van het Parlevinkerplein. Het resultaat van dit gezamenlijke proces is een visie waarin zowel de ruimtelijke inpassing, de financiële haalbaarheid, de wijze van samenwerken en de ontwikkelstrategie inzichtelijk zijn gemaakt.

In de ruimtelijke uitwerking wordt zichtbaar hoe beide afzonderlijke ontwikkelingen (het voorzieningengebouw en de woningbouw) passen in de omgeving. Daarnaast zoomt de visie in op de beide ontwikkelplots en wordt door middel van organisatieschema's en massastudies getoond hoe het betreffende programma zo optimaal mogelijk kan worden ingepast op de locatie.

In de uitwerking is onderzocht of alle maatschappelijke functies in één voorzieningengebouw konden worden ondergebracht. Dit bleek niet haalbaar. Uitkomst leverde daarnaast op dat alle partijen grote waarde hechtten aan een bruisend plein waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Dat heeft er toe geleid om niet alle partijen in één gebouw onder te brengen, maar juist rondom het plein te organiseren. Aan de overzijde van het Parlevinkerplein is daarom een tweede gebouw opgenomen voor een sociaal maatschappelijke functie. Dit tweede gebouw is geen onderdeel van de voorliggende omgevingsvergunningaanvraag (en dus niet van deze RO).

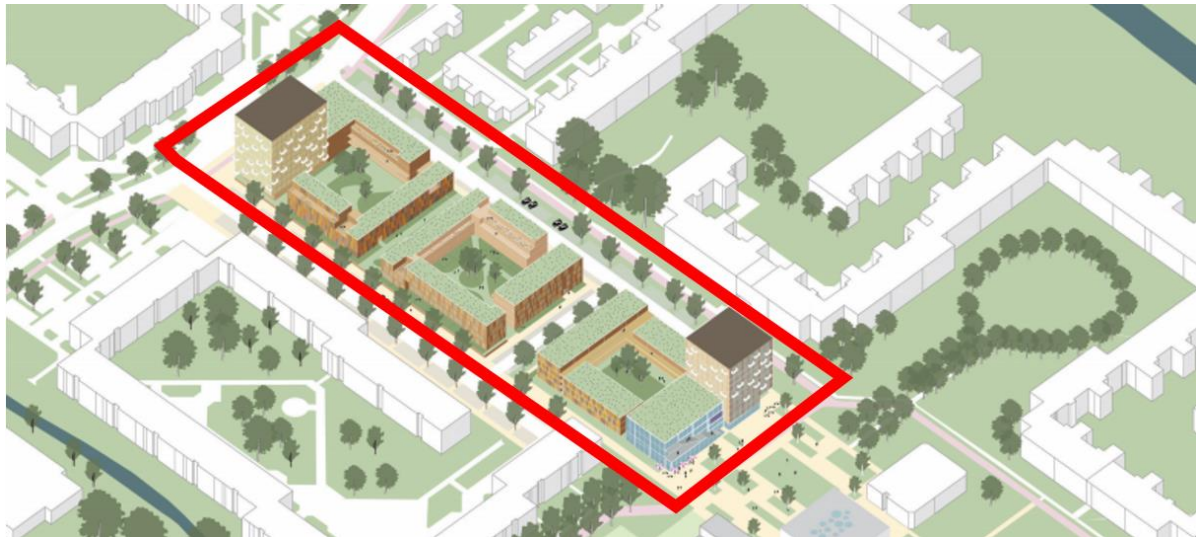
2.3.2. Fasering

De bouwontwikkelingen vindt in de volgende globale fases plaats:

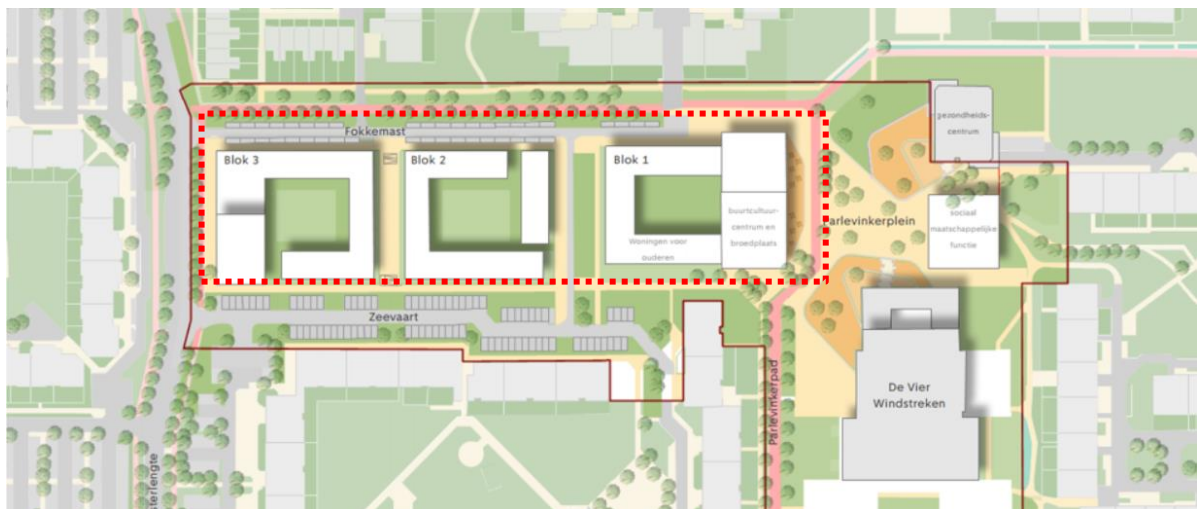
1. Fase 1 is de sloop van de huidige Parlevinker en het bouwrijp maken van een deel van het aangelegen parkeerterrein;
2. Fase 2 is de bouw van De Nieuwe Parlevinker, met seniorenwoningen en voorzieningen;
3. Fase 3 is de sloop van de seniorenwoningen aan de Fokkemast, de gymzaal en de Rietwijker;
4. Fase 4a is de bouw van 2 nieuwe woonblokken op de locatie Fokkemast;
5. Fase 4b is de realisatie van een nieuwe gymzaal en nieuwe bebouwing aan de noordzijde van de school De Vier Windstreken; ook kan dan de nieuwe kavel aan het plein in aanbouw worden genomen;
6. In fase 5 wordt het Parlevinkerplein aangelegd.

2.3.3. De omgevingsvergunning waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft

De omgevingsvergunning waar deze Ruimtelijke Onderbouwing voor is opgesteld heeft betrekking op fase 2 en 4a (blok 1, 2 en 3 op de tweede afbeelding).



Afbeelding: drie bouwblokken waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft

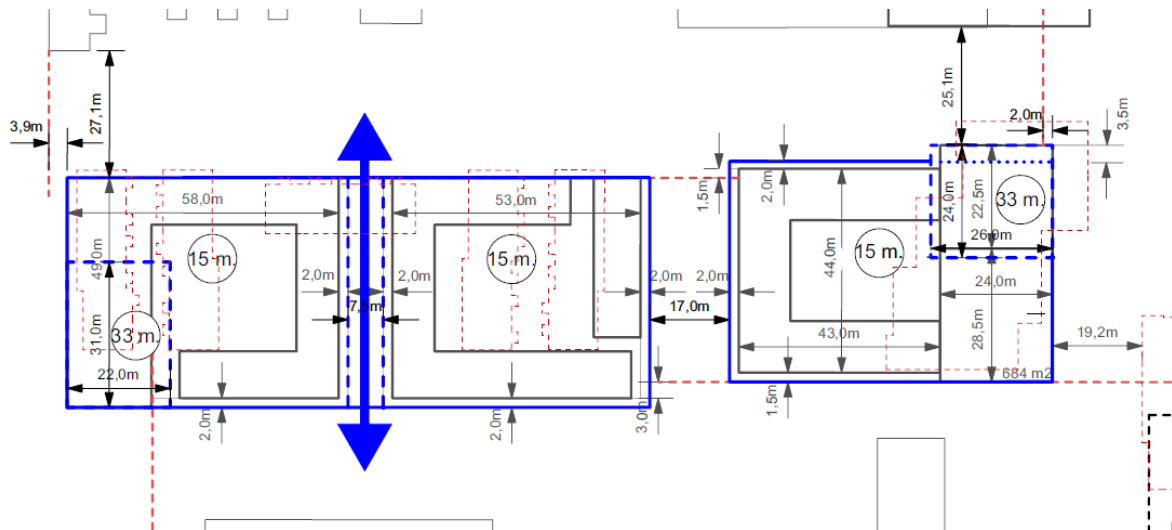


Afbeelding: drie bouwblokken waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft

De omgevingsvergunning betreft de activiteit 'afwijken van het bestemmingsplan'. Te zijner tijd worden omgevingsvergunningen voor de activiteit 'bouwen' ingediend. De nu te verlenen vergunning vormt de planologische kaders voor de latere bouwaanvragen.

2.3.4. Kaders voor bouwen

Hieronder worden de kaders voor het bouwen getoond in een matenplan, dit is vertaald naar de indieningstekening (separaat bijgevoegd). De bouwplannen kunnen ontwikkeld worden binnen de blauwe lijnen en binnen de getoonde bouwhoogtes van 15 resp. 33 meter.



Afbeelding: matenplan / basis voor indieningstekening

Met de pijl is indicatief aangegeven waar een doorgang tussen twee gebouwen moet worden gerealiseerd, met een minimale breedte van 7,5 meter. Deze tussenstraat ligt op het dak van de halfverdiepte parkeergarage en is daardoor niet toegankelijk voor verkeer. Het biedt vooral ruimte voor informeel gebruik door bewoners, bijvoorbeeld voor het plaatsen van bankjes of bloempotten. Aan beide uiteinden sluit deze straat via trappen en/of hellingbanen aan de woonerven van Fokkemast en Zeevaart.

Tuinen, erkers en (al dan niet beglaasde) balkons zijn toegestaan met een maximale projectie van 2 meter buiten het bouwvlak.

In de indieningstekening is al enige speelruimte m.b.t. de hoogte opgenomen op basis van 4,5 en 10,5 bouwlagen (hogere plintlaag blok 1 en halfverdiepte parkeergarage blok 2 en 3).

Dakopbouwen (t.b.v. installaties, trappenhuisen, liften e.d.) zijn toegestaan met een maximale hoogte van 3 meter boven de in de indieningstekening aangegeven bouwhoogtes, en moeten op een minimale afstand van 3 meter van de dakrand aan de straatzijde gesitueerd worden.

De bovenste 10 meter van de woontoren in blok 1 (aan het plein) heeft een maximale oppervlakte van 528 m² per bouwlaag.

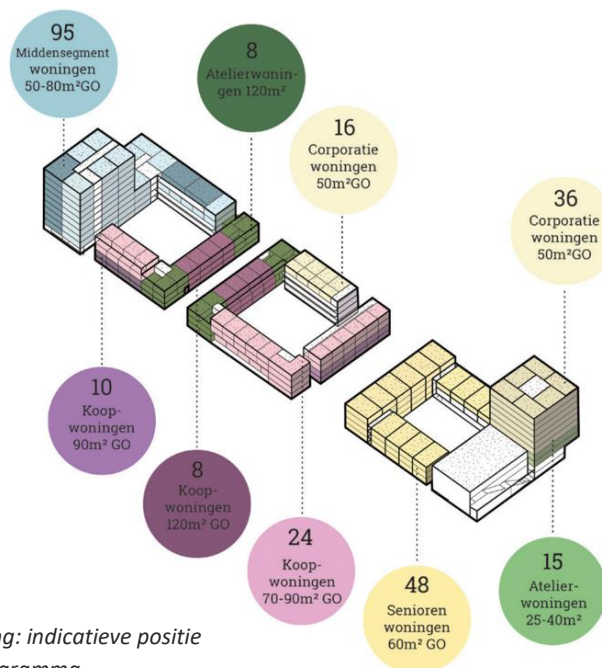
De bovenste 10 meter van de woontoren in blok 3 (aan Westerlengte) heeft een maximale oppervlakte van 580 m² per bouwlaag.

De indieningstekening en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit 'afwijken van het bestemmingsplan' zijn leidend, niet de inhoud van deze Ruimtelijke Onderbouwing. De

reikwijdte van een vergunning moet wel mede worden afgeleid uit de ruimtelijke onderbouwing, welke onlosmakelijk is verbonden met de vergunning (Rechtbank Amsterdam 10 mei 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:2922), maar op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is de ruimtelijke onderbouwing geen bindend voorschrift (ABRS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:820). In het besluit op de huidige aanvraag omgevingsvergunning worden daarom voorschriften opgenomen die de bouwregels vastleggen zodat deze toetsingskader zijn voor de aanvraag voor de activiteit 'bouwen'.

2.3.5. Woonprogramma

In de drie hoven is een gevarieerd woningbouwprogramma voorzien, dat naast vervangende nieuwbouw voor senioren ook huurwoningen omvat in het sociale en middensegment en een deel koopwoningen. Dit programma sluit aan op de beleidsmatige verdeling 40- 40-20. Daarnaast worden ook een aantal atelierwoningen opgenomen. Met deze verdeling biedt dit plan ruimte voor verschillende doelgroepen, zowel voor doorstromers en starters vanuit de Banne, als voor bijzondere groepen waarmee de sociaaleconomische positie van de buurt kan worden versterkt.



Afbeelding: indicatieve positie
woonprogramma

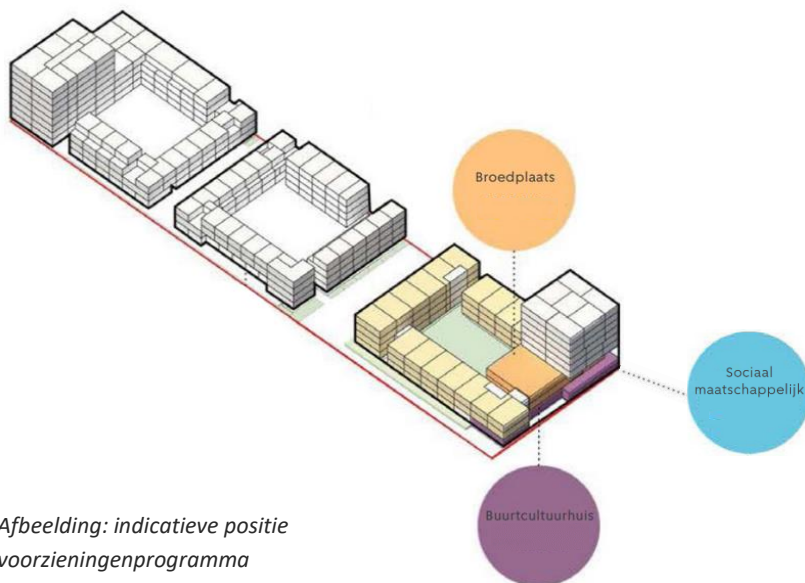
Het definitieve woningprogramma (verdeling tussen typen) is afhankelijk van de uitwerking van de gebouwwontwerpen en kan nog een paar woningen af gaan wijken. De aanvraag voor de omgevingsvergunning heeft betrekking op een totaal maximum van 275 woningen, hierboven is een indicatief programma van 264 getoond.

2.3.6. Voorzieningenprogramma

Het plangebied biedt ruimte voor 1.368 m² bvo ateliers en broedplaatsen, al dan niet in combinatie met atelierwoningen. Deze werk-gerelateerde functies zijn voorzien aan de zijde van het Parlevinkerplein.

Ook wordt daar het nieuwe buurtcultuurhuis van 684 m² bvo gerealiseerd ter vervanging van de Rietwijker met o.a. ruimte voor een theaterzaal en kleinschalige ondersteunende horeca. Met dit voorzieningencluster wordt het kunst- en cultuur(educatie)aanbod in de buurt vergroot en wordt de culturele participatie van buurtbewoners gestimuleerd.

Omdat in het aansluitende hof de vervangende nieuwbouw voor senioren is voorzien, wordt nagestreefd om een ontmoetingsruimte en tevens ruimte voor aanvullende voorzieningen te realiseren voor deze bewoners. Daarvoor wordt in de plint van de woontoren een programma van 523 m² bvo maatschappelijke ruimte opgenomen. Deze kan worden ingevuld door een woon- of zorgsteunpunt, of door aan het seniorenprogramma of het buurtcultuurhuis gerelateerde organisaties. Voor deze locatie, in de woontoren, wordt een wat ruimer gemengd gebruik toegelaten dan alleen het maatschappelijk gebruik. De omgevingsvergunningaanvraag betreft hier het op de begane grond en 1^e verdieping toestaan de volgende bedrijvigheid: publieke dienstverlening, maatschappelijke en commerciële dienstverlening, geen horeca.



Afbeelding: indicatieve positie
voorzieningenprogramma

3. Geldende bestemmingsplannen

3.1. Bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II'

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II'. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 19 juni 2013 en na uitspraak door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geheel onherroepelijk geworden.



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan Banne Buiksloot II

In het bestemmingsplan is de bestaande situatie binnen het projectgebied conserverend bestemd met de bestemmingen 'Wonen-7', 'Tuin-1', 'Maatschappelijk-1', 'Groen', 'Verkeer' en 'Bedrijf-1'. De bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zijn niet groter dan de bestaande bouwvolumes en -hoogtes zijn. De woningen mogen 3 meter hoog zijn en de bebouwing binnen 'Maatschappelijk-1' mag 10 meter hoog zijn.

3.2. Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 oktober 2021 en is inmiddels onherroepelijk. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die

groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

Onderhavig project voorziet in nieuwe ondergrondse bebouwing. Het bouwplan vergt daarom toetsing aan het paraplubestemmingsplan op basis van een geohydrologisch rapport in het kader van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid van het parapluplan. In het geohydrologisch rapport dienen de volgende onderdelen beschreven te worden.

1. De lokale geohydrologische situatie, bestaande uit de bodemopbouw en huidige grondwaterstroming door de zandige ophooglaag op het perceel.
2. De toekomstige grondwaterstroming door de topzandlaag na aanleg van de kelder. Als deze niet of nauwelijks afwijkt van de huidige grondwaterstroming, is sprake van een grondwaterneutrale kelder.
3. In het geval dat uit de berekeningen blijkt dat de grondwaterstroming na de kelderbouw (niet gering) afwijkt, moeten maatregelen worden ontworpen om de grondwaterstroom te verbeteren en de kelder grondwaterneutraal te kunnen aanleggen.
4. Voor grote kelders moet tevens worden aangetoond dat mitigatiemaatregelen t.b.v. de grondwaterneutraliteit zodanig gedimensioneerd zijn dat te verwachten veranderingen in het grondwaterregime geen negatieve effecten hebben. Dit omvat klimaatverandering (berekeningen in de huidige situatie en met het klimaatscenario KNMI WH 2050) en een beoordeling van het effect significante veranderingen van infiltratiehoeveelheden in de omgeving van de kelder.

Daarnaast dient middels een geotechnisch rapport te worden aangetoond dat in de bouwfase geen opbarsten plaatsvindt als gevolg van de kelderbouw. Ook moet bij het aanvragen van de omgevingsvergunning worden aangetoond met lokale boringen/sonderingen dat bij aanleg van de kelder minimaal 1,5 m deklaag resteert onder de keldervloer, om permanente welvorming te voorkomen. In paragraaf 3.2.1 van het Afwegingskader is een overzicht gegeven van mogelijke maatregelen. Deze zijn alle bouwtechnisch van aard en Waternet en de gemeente Amsterdam willen, binnen de gestelde randvoorwaarden, ruimte aan bouwbedrijven bieden om de maatregelen uit te werken en toe te passen. Op deze manier blijft innovatie mogelijk en is keuzevrijheid vanuit de aannemer gewaarborgd.

De omgevingsvergunning voor het bouwen wordt later aangevraagd, op dit moment wordt alleen de planologische afwijking voor de buitenplanse afwijkingen (gebruik van gronden en bouwvolumes) aangevraagd. Het verkrijgen van de binnenplanse afwijkingstoestemming en uitvoeren van het geohydrologisch onderzoek ten behoeve van het bepalen van de bouwtechnische maatregelen vindt daarom plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen'. Om aan te tonen dat dit aspect de uitvoerbaarheid van de planologische omgevingsvergunning niet in de weg staat is door Tauw een geohydrologisch advies opgesteld (zie bijlage). Daarin wordt geconcludeerd dat op basis van de berekeningen, rekening houdend met de voorgestelde mitigerende maatregel, het goed mogelijk moet zijn om de kelder grondwaterneutraal aan te kunnen leggen en dat het hebben van de parkeerkelder niet zal leiden tot negatieve effecten op de omgeving.

3.3. Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'

Ter plaatse geldt tevens het Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken', maar omdat het bouwvoornemen daarop geen betrekking heeft kan de bespreking van het Paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.4. Afwijkingen bestemmingsplan

Op de volgende punten is het plan in strijd met het bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II':

1. Het realiseren van woningen, tuinen, maatschappelijke voorzieningen/publieke dienstverlening/ commerciële dienstverlening en parkeervoorzieningen binnen de bestemmingen 'Tuin-1', 'Groen', 'Verkeer' en 'Maatschappelijk-1';
2. Het realiseren van hogere gebouwen dan toegelaten;
3. Het realiseren van verkeersareaal (verblijfsruimte / langzaam verkeer) binnen de bestemmingen 'Tuin-1', 'Groen' en 'Maatschappelijk'.

Op onderstaande afbeelding zijn de contouren van de nieuwe woongebouwen met rode lijnen geprojecteerd op het geldende bestemmingsplan. De bouwhoogtes van de nieuwe woongebouwen zijn daarin eveneens weergegeven, met rode cijfers.



Afbeelding: projectie bouwvlakken nieuwe woningen op geldend bestemmingsplan

3.5. Procedure

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

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

De realisatie van de nieuwe woningen en maatschappelijke voorzieningen kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure).

Voor het bouwen van de nieuwe kelder voorziet de afwijking van het Parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders' in artikel 5.3 onder a. in een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid met als doel in bouwtechnische / uitvoeringstechnische waarborgen te voorzien om grondwateroverlast te voorkomen. De planologische besluitvorming om de nieuwe kelder toe te staan vindt nu plaats in het kader van de uitgebreide voorbereidingsprocedure (en wordt dus toegestaan). Om aan te tonen dat dit aspect de uitvoerbaarheid van de planologische omgevingsvergunning niet in de weg staat is door Tauw een geohydrologisch advies opgesteld (zie bijlage). Daarin wordt geconcludeerd dat op basis van de berekeningen, rekening houdend met de voorgestelde mitigerende maatregel, het goed mogelijk moet zijn om de kelder grondwaterneutraal aan te kunnen leggen en dat het hebben van de parkeerkelder niet zal leiden tot negatieve effecten op de omgeving.

Om de bouwtechnische / uitvoeringstechnische waarborgen te bieden wordt in het besluit op de huidige aanvraag omgevingsvergunning een voorschrift opgenomen met betrekking tot het aanleveren van onderzoeken en berekeningen aangaande de grondwaterneutrale kelder bij de aanvraag voor de activiteit 'bouwen'. Daarvoor geldt dan de reguliere procedure.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk. De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

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

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

Voor locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven wordt gesteld dat deze moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven én de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken.

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

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

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:

1. We werken als één overheid, samen met de samenleving;
2. We stellen de opgave(n) centraal;
3. We werken gebiedsgericht;
4. We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

Consequenties voor dit project

Met het project 'Fokkemast-Parlevinker' worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Nationale Omgevingsvisie.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen die juridische borging vragen zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

Consequenties voor dit project

Voorliggende omgevingsvergunning past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd. Het onderhavige percelen zijn een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

4.1.3. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

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

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

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

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

4.1.4. Ladder voor duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of afwijking met uitgebreide voorbereidingsprocedure) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het ruimtelijke besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Consequenties voor dit project

In paragraaf 5.11 wordt ingegaan op de behoefte in relatie tot de vergroting van het aantal woningen en de toevoeging van maatschappelijke functies die bij verlening van de onderhavige omgevingsvergunning mogelijk worden maakt. Daaruit blijkt dat wordt voorzien in een behoefte.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050

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

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op

besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Consequenties voor dit project

Onderhavig project is onderdeel van een bestaand stedelijk complex en betreft de sloop van een bestaande woningen en verouderde voorzieningen ten behoeve van nieuwe woningen met maatschappelijke functies. Met herontwikkeling van de locatie wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt bij de herontwikkeling ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. 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 het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

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

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen

die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Consequenties voor dit project

Het onderhavige project voorziet in maximaal 275 nieuwe woningen is daarom aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening vereist daarom regionale afstemming. In paragraaf 5.11 is de behoefte voor dit project behandeld en aangetoond. 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. Het project voldoet aan de Omgevingsverordening.

De daken van de woningen in het project zullen worden uitgevoerd als groene daken met waterbufferingscapaciteit. Hiermee kan worden voldaan aan de hemelwaterverordening en treft het project maatregelen tegen wateroverlast en overstroming. De groene daken zijn tevens behulpzaam om het hitte-eiland-effect van de gebouwde omgeving te verzachten. De groene daken worden gecombineerd met de plaatsing van zonnepanelen. Er wordt gebruik gemaakt van een opstelling die bewezen effectief is om groene dakgedeelten 'onder de panelen' gezond te houden.

Elk bouwblok krijgt een groene binnenhof en de binnengevels van de hof zullen conform het beeldkwaliteitsplan met groene beplanting worden ontworpen. Dit zijn effectieve maatregelen tegen hitte. In het landschapsontwerp van de binnenhof zal worden gekeken hoeveel opgaande begroeiing kan worden toegepast om schaduwplekken in de hof te creëren zonder de daglichttoetreding van de woningen teveel weg te nemen. Droogte wordt ook voorkomen door schaduwbrengende beplantingen.

In de bouwvoorschriften waar tegenwoordig aan moet worden voldaan zitten voldoende waarborgen (o.a. TO-juli norm) om hitte in de woningen te voorkomen.

4.2.3. Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

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

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

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

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

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met de Woonagenda 2020-2025.

4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

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

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.684. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

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

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van woningen, waarvan een deel in de sociale en de middenhuursector, wat in overeenstemming is met het Woonakkoord.

4.3. Regionaal beleid

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

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

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

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

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

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

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

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

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

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

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

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

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

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

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

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

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

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

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

Banne. Dit wordt bereikt door de verdichting te combineren met een duurzame groene inrichting van straten en pleinen en ruimte te bieden aan plekken voor ontmoeting.

Hiervoor gaat de gemeente zuinig om met de schaarse ruimte. De gemeente zoekt plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als grote ruimtegebruiker soms een stapje terug doen. Mede dankzij de verdichting houden bestaande en nieuwe voorzieningen voldoende draagvlak en blijven deze vanuit de eigen buurt op loop- of fietsafstand bereikbaar.

De projectlocatie is aangewezen als 'luw gebied' en 'kleinschalige ontwikkeling en transformatie', zoals hieronder op een uitsnede van de Visiekaart Amsterdam 2050 is getoond.



Afbeelding: uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 ter hoogte van projectlocatie (rood omlijnd)

Onder kleinschalige ontwikkeling en transformatie wordt verstaan: Zonder veranderingen op structuurniveau versterking van bestaande buurten in de naoorlogse stad door nieuwe verbindingen, verduurzaming, toevoegen van woningen of ruimte voor bedrijvigheid. De beoogde vernieuwing van Parlevinker Fokkemast sluit aan op deze uitgangspunten in de Omgevingsvisie.

4.4.2. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat alsdan in 2025 slechts 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

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

Consequenties voor dit project

De realisatie van nieuwe woningen, deels in de sociale- en middenhuursector, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen. Het programma sluit aan op de beleidsmatige verdeling 40-40-20.

4.4.3. Broedplaatsenbeleid

De ontruiming en ontruimingsdreigingen van vrijplaatsen als gevolg van de bouwplannen voor het Oostelijk havengebied en de IJ-oever, leiden ertoe dat in augustus 1998 de krakerscollectieven - een kleine 684 mensen - de gemeenteraad in een raadsadres vragen om "een constructief vestigingsbeleid voor deze doelgroep van jonge cultureel-economische aanwas".

In december 1998 krijgen de kunstenaars en gebruikers, in een openbare hoorzitting van een uitgebreide gemeenteraadscommissie, de gelegenheid hun raadsadres toe te lichten. Op de hoorzitting maakt ook de vakbond FNV-Kiem, die een alliantie is aangegaan met de protesterende collectieven uit de woon-werk-cultuur-panden, duidelijk dat er in Amsterdam een groot tekort is aan betaalbare ateliers voor individuele kunstenaars.

Naar aanleiding van de protestacties besluit de gemeenteraad eind 1999 tot de opzet van project Broedplaats Amsterdam, nu Bureau Broedplaatsen (BBp). Dit besluit leidt tot een Plan van Aanpak Broedplaats dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad op 21 juni 2000.

Sindsdien is de stad enorm veranderd. De druk op de ruimte is groter dan ooit en de vastgoedprijzen hoog. Omdat veel cultuurfuncties in tijdelijke panden zijn gehuisvest staat het voortbestaan van broedplaatsen, ateliers en vrijplaatsen onder druk. En dat terwijl de behoefte aan kunst en cultuur groter wordt nu de stad zo hard groeit. Daarom is in juni 2019 nieuw broedplaatsenbeleid vastgesteld. Daar waar voorheen de tijdelijkheid van broedplaatsen vanzelfsprekend was, omdat er altijd plekken waren waar nieuwe broedplaatsen gerealiseerd konden worden, is in het nieuwe beleid ingezet om de termijnen op te rekken en broedplaatsen

een meer permanent karakter te geven. Marktpartijen die een pand willen neerzetten in de stad worden vaker gevraagd ook ruimte voor een broedplaats te maken.

Voorts wordt de programmering in broedplaatsen en de samenwerking tussen broedplaatsen en de vele culturele instellingen in de stad gestimuleerd. Daar kunnen mooie projecten op buurtniveau uit voortkomen en evenementen met een groot bereik. Ook stimuleert de gemeente specifieke functies in broedplaatsen zoals tijdelijke woonwerkstudio's voor creatief talent (Artist in Residence). In de broedplaatsen zijn naast betaalbare ateliers, bedrijfs-, project- en expositieruimten, winkeltjes, atelierwoningen en horeca ondergebracht.

Sinds 2000 zet Amsterdam in op het realiseren van broedplaatsen en ateliers. Het resultaat in 2018 was ruim 60 broedplaatsen verspreid over de hele stad, met ongeveer 1.368 ateliers voor CAWA-creatieven en ruim 100 Kunstenaarswoningen. De broedplaatsen hebben een totaaloppervlak van ongeveer 143.000 m².

Bureau Broedplaatsen heeft de bestuurlijke opdracht om meer broedplaatsen te creëren, bijvoorbeeld door leegstaand vastgoed tot een broedplaats te transformeren. Zo is in het beleid geconstateerd dat veel gemeentelijk vastgoed, zoals oude schoolgebouwen en bedrijfs- en kantoorpanden, geschikt zijn om te transformeren tot broedplaats. Het bureau werkt hierin samen met de creatieve ondernemers, stadsdelen, centrale diensten, corporaties, makelaars, ontwikkelaars en banken.

Consequenties voor dit project

Het project maakt realisatie van een permanente broedplaats mogelijk en geeft daarom invulling aan het broedplaatsenbeleid. In de woonbebouwing van het project komen ongeveer 23 woningen voor kunstenaars, waarbij gestreefd wordt om deze zoveel mogelijk toe te wijzen aan kunstenaars die in de broedplaats werken. Hiermee wordt het creatieve klimaat rondom de broedplaats en in de buurt verstevigd. De kunstenaars krijgen buurtbinding en de broedplaats zal ook in de avonden meer gebruikt worden, wat de levendigheid en uitstraling versterkt.

4.4.4. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

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

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

Het is de bedoeling dat het plan aangesloten wordt op stadswarmte. In het bouwplan leidt dat tot inpandige ruimte voor een Warmte Overdracht Stations (WOS).

4.4.5. Nota Parkeernormen Auto

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

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

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

De minimumnormen voor woningen zijn als volgt:

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

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.

Voor '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.

Parkeernormen auto voor de Broedplaats (excl. bezoekersparkeren):

1. Voor alle onzelfstandige woningen (wooneenheden) in de Broedplaats: Minimaantal: 0 (nul).
Maximaantal: 1 parkeerplaats per 4 onzelfstandige wooneenheden.
2. Voor alle overige ruimten in de Broedplaats (niet-wonendeel): Minimaantal: 0 (nul).
Maximaantal: 0,8 parkeerplaats per 100 m² BVO.
3. Bij de situering en het ontwerp van de entree van de Broedplaats dient rekening te worden gehouden met het kunnen laden en lossen van goederen (voor o.a. de werkruimten).

Parkeernormen maatschappelijk (excl. bezoekersparkeren):

1. In de CROW is niet voorzien in parkeerkencijfers voor (functies vergelijkbaar met) het buurtcultuurcentrum dat in het project is voorzien. Het buurtcultuurcentrum wordt de vervanging van de huidige Rietwijker, die door Urban Resort (broedplaatsen) gebruikt. Op de te hanteren normering is hiervoor al ingegaan.
2. Voor het steunpunt voor ouderen kan voor de parkeernormen worden aangesloten bij de parkeerkencijfers van het CROW voor een 'consultatiebureau voor ouderen'. Dat is een minimum van 1,4 pp per behandelkamer met een maximum van 1,6 pp.

Parkeerregime

Binnen het projectgebied geldt op het moment van indienen van deze aanvraag nog geen betaald parkeren. Vanaf 2024 wordt in heel Noord betaald parkeren uitgerold, ook in Banne Noord.

Bestaande situatie

In aanvulling op de parkeervelden langs de rondweg ligt naast het voormalige winkelcentrum Parlevinker een extra parkeerterrein met ca. 80 plaatsen. Dit parkeerterrein was oorspronkelijk bedoeld voor het winkelcentrum, maar wordt na het vertrek van de laatste verkeersaantrekkende winkel (Lidl) in 2013 vooral benut door omwonenden. Hierdoor zijn rond de Zeevaart in de huidige situatie ca. 1,2 parkeerplaatsen per woning beschikbaar tegenover ca. 0,85 plaatsen elders in Banne Noord. De gemeten parkeerdruk is overdag 50-70% en 's avonds ca. 80%, wat redelijk hoog is te noemen. De wijk ondervindt de effecten van de invoering van betaald parkeren in het CAN-gebied.

Consequenties voor dit project

Alle benodigde parkeerplaatsen voor de bewoners van de nieuwe woningen worden op eigen terrein gerealiseerd in een half verdiepte parkeergarage onder de nieuwe woonblokken. Hieronder is de berekening van de minimaal en maximaal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen bij het programma van 275 woningen dat met deze omgevingsvergunning wordt aangevraagd, met een indicatieve verdeling naar segmenten overeenkomstig het Stedenbouwkundig Plan. Daarbij is ook voor de middensegmentwoningen en minimum parkeernorm opgenomen, terwijl voor middenhuur geen norm geldt.

type woonprogramma	pp auto min		pp auto max		aantal woningen
Corporatie-regulier 50m2	0	0	0	0	56
Corporatie-ouderen 60m2	0	0	0	0	48
Middensegment 2kmr 50m2	0,3	3,3	1	11	11
Middensegment 3-4kmr 80m2	0,6	57	1	95	95
Duur 70m2	0,6	14,4	1	24	24
Duur 90m2	0,6	6	1	10	10
Duur 120m2	0,6	4,8	1	8	8
Urban Resort-atelier woning 45 m2	0	0	0	0	15
Urban Resort-atelier woning 60 m2	0	0	0	0	0
Urban Resort-atelier woning 120 m	0,6	4,8	1	8	8
		90,3		156	275

Het bouwplan voorziet in 125 inpandige parkeerplaatsen in de parkeerkelder onder de nieuwbouw. Uit deze berekening blijkt dat daarmee ruimschoots wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen voor de woningen en er een overmaat is om een eventuele parkeerbehoefte van medewerkers van de maatschappelijke voorzieningen op te vangen.

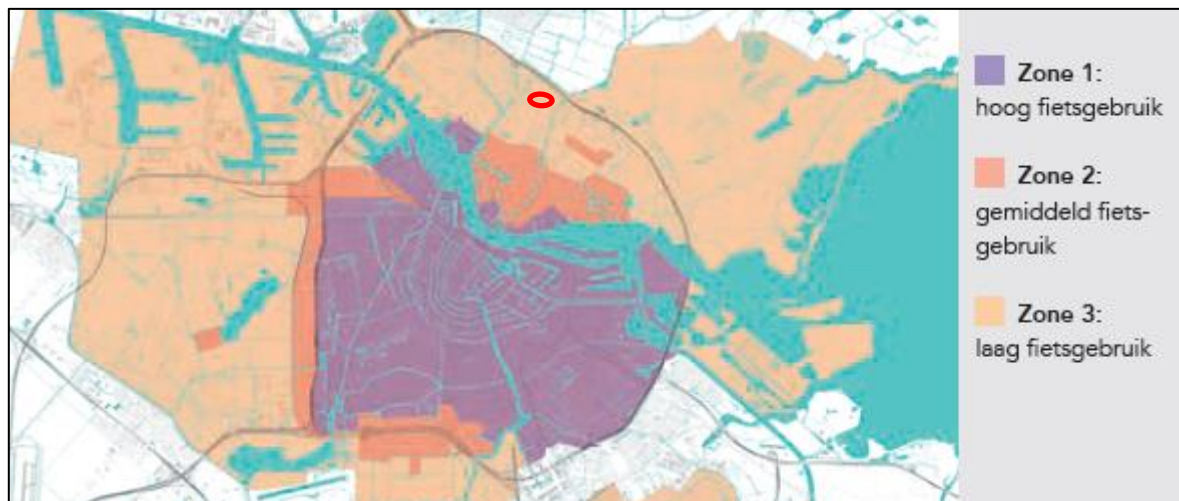
De aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn bedoeld voor de bestaande woningen rond de Zeevaarthof en voor bezoekers van de nieuwe woningen en voorzieningen.

Om ruimte te creëren voor de beoogde herontwikkeling in combinatie met een groene inrichting van de openbare ruimte wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor de bestaande woningen in overeenstemming gebracht met het gemiddelde in de rest van de wijk.

4.4.6. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

De projectlocatie is gelegen in zone 3. Dit is een gebied met een laag fietsgebruik.



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

Woningen inclusief de onzelfstandige wooneenheden in de Broedplaats

Ten aanzien van woningen is aangegeven dat het Bouwbesluit bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie geen eisen stelt aan de aanwezigheid van bergingen. De gemeente verwacht echter dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en deze projecten voorzien van voldoende en goede fietsparkeergelegenheid. De Bouwbrief 2015-130 is daarvoor de leidraad. Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet volgens Bouwbrief 2015-130 voldoen aan het navolgende schema.

Gebruiksoppervlakte woning (m2)	Aantal fietsparkeerplekken per woning
< 50	2
> 50 - < 75	3
> 75 - < 100	4
> 100 - < 125	5
> 125	6

Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn, maar deze mogen in de openbare ruimte worden gevonden.

Voor scooters geldt dat per woning 0,13 scooterparkeerplaatsen worden gerealiseerd, het totaal afgerond naar boven.

Maatschappelijke functies

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is niet voorzien in parkeerkencijfers voor (functies vergelijkbaar met) het buurtcultuurcentrum dat in het project is voorzien. Het buurtcultuurcentrum wordt de vervanging van de huidige Rietwijker, die door Urban Resort (broedplaatsen) gebruikt. Op de te hanteren normering is hiervoor al ingegaan.

Voor het steunpunt voor ouderen is evenmin een fietsparkeernorm, ook niet voor een 'consultatiebureau voor ouderen'. Daarom wordt aangesloten op de functie waarmee nog het meeste overeenkomst kan worden verondersteld: de norm voor medewerkers van een (para-) medische praktijk/gezondheidscentrum medewerkers. Daarvoor is de norm 1 fietsparkeerplek per 100 m² bvo.

Consequenties voor dit project

Hieronder is de berekening van de te realiseren fietsplekken bij het programma van 275 woningen dat met deze omgevingsvergunning wordt aangevraagd, met een indicatieve verdeling naar segmenten overeenkomstig het Stedenbouwkundig Plan.

type woonprogramma	fietsplekken		aantal woningen
Corporatie-regulier 50m2	2	112	56
Corporatie-ouderen 60m2	3	144	48
Middensegment 2kmr 50m2	2	22	11
Middensegment 3-4kmr 80m2	4	380	95
Duur 70m2	3	72	24
Duur 90m2	4	40	10
Duur 120m2	5	40	8
Urban Resort-atelier woning 45 m2	2	30	15
Urban Resort-atelier woning 60 m2	3	0	0
Urban Resort-atelier woning 120 m2	5	40	8
		880	275

Vanwege de 48 seniorenwoningen (seniorenhof) in dit woongebouw wordt er een aparte scootmobielruimte gemaakt. De norm van 3 plekken per woning is voor dit type woningen waarschijnlijk een overschatting, maar de Nota maakt geen onderscheid naar ouderenwoningen.

Voor het steunpunt voor ouderen, met een omvang van 523 m² bvo, wordt uitgegaan van een fietsparkeerbehoefte van 7 plekken voor medewerkers.

In de kelder onder blok 2 en 3 wordt een parkeergarage gerealiseerd waarin ook een fietsenstalling voor 490 fietsen wordt gerealiseerd. In de kelder en op de begane grond van het woongebouw in

blok 1 wordt een fietsenstalling gerealiseerd voor 390 fietsen. Samen zijn dat 880 plekken. Daarmee wordt voldaan aan de normen van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. Er zijn op voorhand geen scooterparkeerplaatsen voorzien.

In de omgevingsvergunningen voor bouwen zal het bovenstaande nader worden uitgewerkt en gepreciseerd, zodanig dat aan de Bouwbrief wordt voldaan.

4.4.7. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water. In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

Doelstellingen gemeente Amsterdam

2030

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

2040

- Aardgasvrij

2050

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

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

Klimaatneutraal

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

Duurzame energie

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

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

Van het aardgas af

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

Circulaire economie

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

Schone lucht

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

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

Consequenties voor dit project

De uitgangspunten voor de gehele Fokkemast-Parlevinker ontwikkeling zijn aardgasvrij en klimaatadaptief:

- De bedoeling is dat de nieuwbouw wordt aangesloten op het warmtenet van Westpoort Warmte /Vattenfall dat hoofdzakelijk wordt gevoed met restwarmte uit de afvalverbranding.
- De klimaatadaptieve maatregelen staan omschreven in paragraaf 4.2.2.

De ontwikkeling van het bouwplan voor blok 1 is op dit moment gaande. De ambities die Rochdale in de ontwerp-opgave gesteld heeft zijn de volgende:

- MilieuPrestatienorm (MPG) < 0,5
- Materiaalgebruik CO₂-eq < 220 kg/m² bvo
- Gebruik van bio-based materialen
- Losmaakbaarheid van componenten

Hiermee wordt ingegaan op de opgave voor een circulaire economie en het terugdringen van de CO₂-uitstoot volgens de klimaatakkoorden.

Tevens wordt erop ingezet om de woningen modulair en geprefabriceerd te bouwen. Deze bouwwijze is sneller en schoner en levert minder luchtvervuiling op dan traditionele bouw.

Zoals in paragraaf 4.2.2 al is omschreven benutten we de daken om zoveel mogelijk zonne-energie op te wekken. Het dakplan wordt geoptimaliseerd om ruimte te bieden aan groene daken met regenwaterbuffering in combinatie met zonnepanelen. Op de daken moet ook ruimte worden gemaakt voor de luchtbehandelingsinstallaties.

4.4.8. 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 bebouwd oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Consequenties voor dit project

De daken van de woningen in het project zullen worden uitgevoerd als groene daken met waterbufferingscapaciteit. Hiermee kan worden voldaan aan de hemelwaterverordening en treft het project maatregelen tegen wateroverlast en overstroming. De groene daken zijn tevens behulpzaam om het hitte-eiland-effect van de gebouwde omgeving te verzachten. De groene daken worden gecombineerd met de plaatsing van zonnepanelen. Er wordt gebruik gemaakt van een opstelling die bewezen effectief is om groene dakgedeelten 'onder de panelen' gezond te houden.

Elk bouwblok krijgt een groene binnenhof en de binnengevels van de hof zullen conform het beeldkwaliteitsplan met groene beplanting worden ontworpen. Dit zijn effectieve maatregelen tegen hitte. In het landschapsontwerp van de binnenhof zal worden gekeken hoeveel opgaande begroeiing kan worden toegepast om schaduwplekken in de hof te creëren zonder de daglichttoetreding van de woningen teveel weg te nemen. Droogte wordt ook voorkomen door schaduwbrengende beplantingen.

In de bouwvoorschriften waar tegenwoordig aan moet worden voldaan zitten voldoende waarborgen (o.a. TO-juli norm) om hitte in de woningen te voorkomen.

4.4.9. Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050

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

Om te zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen worden bij ieder project of initiatief de mogelijkheden afgewogen om tegels en asfalt te vervangen door groene ruimte volgens het principe: 'Groen tenzij'. Daarnaast wordt de stedelijke groennorm gehanteerd, ook voor bestaande buurten, en wordt de stad natuurinclusief aangelegd en beheerd. Op basis van die norm gaat de gemeente aan de slag voor nieuw en/of beter groen in de bestaande stad. Nieuwe buurten worden vanaf de aanleg ingericht op basis van de groennorm.

Consequenties voor het project

Er is geen sprake van een nieuwe buurt, maar van herontwikkeling van bestaande gebouwen. Er is sprake van verdichting met als doel het woningaanbod in de wijk te verbreden, doorstroming te stimuleren en zodoende de wijk ook op langere termijn aantrekkelijk en leefbaar te kunnen houden (groeien binnen bestaande grenzen conform OVA). Qua metrage is ruimte voor compensatie nihil of afwezig, maar de bestaande groenstructuur wordt wel versterkt. De verbinding van het Parlevinkerplein op de bestaande, kenmerkende groenstructuren wordt behouden en zo veel mogelijk versterkt. Het plein sluit via de hoeken en de noordzijde aan op de centrale groene zone in de wijk, het Parlevinkerpark. Hiermee wordt het plein ruimtelijk verbonden met de groenstructuur in Banne Noord.

De inrichting van het plein sluit aan op bestaande groenstructuren in de omgeving:

- het dijkje met de lindebomen, ofwel 'de koekenpan', aan de noordzijde van het Parlevinkerplein;
- de karakteristieke trompetbomen langs het Parlevinkerpad aan de zuidwestzijde van het plein;
- de oorspronkelijke doorgaande laanbeplanting langs de Fokkemast, in de noordwesthoek van het plein, wordt hersteld;
- de zone tussen de gebouwen aan de oostzijde van het plein en de woningen aan het Spinakerhof wordt zo veel mogelijk groen ingericht ter versterking van de ecologische verbinding tussen het Parlevinkerpark en de groenzone langs Fokkezeil.

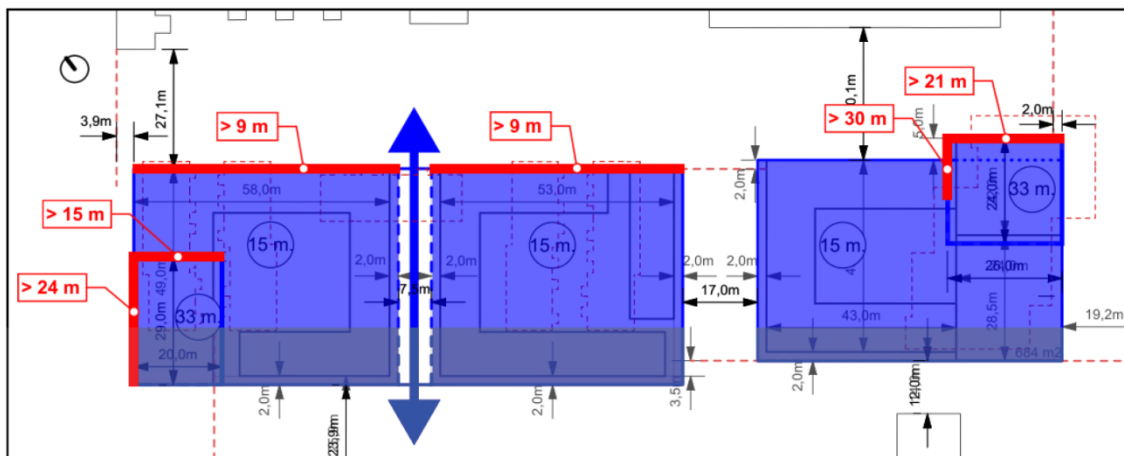
5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van diverse wegen. Daarom is op 28 september 2023 door ingenieursbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is getoetst aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid.

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van de weg Westerlengte en de rijksweg A10. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

1. De geluidbelasting vanwege de rijksweg A10 bedraagt ten hoogste 59 dB L_{den} na aftrek artikel 110g Wgh. Ter plaatse van de op onderstaande afbeelding aangeduide gevels worden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als ook de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Op die locaties zijn dove gevels nodig. Op alle andere gevels, uitgezonderd de zuidwestgevels, overschrijden de geluidbelastingen vanwege de A10 de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.



Afbeelding: Dove gevels benodigd vanwege het wegverkeerslawaai afkomstig van de A10. Ter verduidelijking: > 9 m duidt op dove gevels op 9 m en hoger

2. De geluidbelasting vanwege de Westerlengte bedraagt ten hoogste 56 dB L_{den} na aftrek artikel 110g Wgh. Op alle gevels van het westelijk bouwblok aan de zijde van de Westerlengte, uitgezonderd de zuidwestgevel, overschrijden de geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.
3. De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 59 dB en voldoet overal aan de in het geluidbeleid gestelde grenswaarde van $L_{VL,cum} = (63+3) = 66$ dB.
4. Gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de gevels, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai van ten hoogste 53 dB vanwege de A10 en van ten hoogste 56 dB vanwege de Westerlengte.

5. In bijlage IV behorende bij paragraaf 4.3 van het onderzoeksrapport is voor de voorbeeldverkaveling een overzicht gegeven van de direct aanwezige geluidluwe gevels. Woningen dienen zoveel als mogelijk direct aan een geluidluwe gevel gesitueerd te worden. Indien woningen niet direct beschikken over een geluidluwe gevel, zijn aanvullende maatregelen benodigd, bijvoorbeeld in de vorm van balkons of loggia's die zo nodig verdiepingshoog verglaasd moeten worden. In het verdere ontwerptraject moeten de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen op woningniveau bepaald worden.
6. Voor éénzijdig gerichte woningen of verblijfsruimten aan een dove gevel is toepassing van dove gevels niet wenselijk omwille van de benodigde spuiventilatie. Voor deze woningen moeten geluidreducerende voorzieningen getroffen worden om de geluidbelasting te reduceren tot aan of onder de maximaal te ontheffen waarde (en eventueel de voorkeursgrenswaarde), passend binnen het Amsterdams geluidbeleid. Dit betekent dat dergelijke woningen voorzien moeten worden van een geluidwerende buitenruimte of een geluidscherm aan de gevel.

De vast te stellen hogere waarden voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï zijn dus:

- Vanwege de A10 van ten hoogste 53 dB.
- Vanwege de Westerlengte van het ten hoogste 56 dB.

Er worden dove gevels voorgeschreven op de locatie zoals weergegeven op voorgaande afbeelding, vanaf de daarop getoonde hoogtes. Voor alle woningen met dove gevels en alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld geldt de eis dat de woning moet zijn voorzien van een stille zijde.

Deze voorschriften worden opgenomen in de omgevingsvergunning voor het planologisch afwijkend gebruik, zodat de later aan te vragen omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' aan deze voorschriften worden getoetst.

5.2. Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten een passende locatie in de nabijheid van gevoelige bestemmingen krijgen, en anderzijds gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft richtafstanden tussen potentieel overlastgevende functies en gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie. Het betreft richtafstanden die een eerste indicatie geven, er dient derhalve altijd kritisch bekeken te worden of -indien de richtafstand niet overschreden wordt- de specifieke situatie toch aanleiding geeft voor vervolgonderzoek.

De locatie bevindt zich in een gemengd stedelijk gebied. In de directe omgeving bevinden zich vooral woningen en twee scholen. Ten opzichte van het onderhavige projectlocatie blijkt dat de richtafstanden niet worden overschreden (dat wil zeggen: de indicatieve hindercirkel van de bedrijven overlapt de beoogde woningbouw niet) en de schoolpleinen liggen op meer dan 50 meter van de nieuwe woningen. Er mag derhalve redelijkerwijs verwacht worden dat ter plaatse van de woningen voor wat betreft de nabijgelegen scholen sprake zal zijn van een acceptabel woon- en

leefklimaat. Evenzo mag redelijkerwijs verwacht worden dat de scholen niet in hun functioneren belemmerd wordt door de realisatie van woningbouw buiten de indicatieve hindercirkels. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het project voorziet niet zelf in functies die tot geluidsoverlast in de omgeving zullen leiden.

5.3. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is op 21 juli 2023 door ingenieursbureau Tauw een bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn behoudens het voorkomen van lichte bijmengingen met baksteen geen waarnemingen gedaan die kunnen duiden op de aanwezigheid van een bodemverontreiniging.

In de bovengrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In de ondergrond is plaatselijk een lichte verontreiniging met PCB tot een diepte van circa 0,5-1,1 m -mv aangetoond. In de zandige bovengrond is geen asbest aangetoond. In het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Volgens de beleidsregel van gemeente Amsterdam is de grond niet verontreinigd en vrij toepasbaar. De grond is tevens getoetst aan handelingskader PFAS. Hieruit volgt dat er beperkingen gelden voor toepassingen in grondwaterbeschermingsgebieden.

Op werkzaamheden in de grond zijn de basishygiëne is van toepassing. De veiligheidsklassen in dit rapport zijn gebaseerd op de CROW 400, tweede gewijzigde druk, 20 december 2017. De veiligheidsklassen zijn gebaseerd op de SRC-waarden zoals deze van kracht waren op dinsdag 18 juli 2023.

Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek inclusief asbest wordt bepaald of er, vanuit de bodemkwaliteit, belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen nieuwbouw. Indien uit het onderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor het huidige of beoogde gebruik kan aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk zijn.

Conclusie is dat met het bodemonderzoek de milieuhygiënische bodemkwaliteit op de locatie in voldoende mate is vastgesteld en dat de milieukundige kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor het voorgenomen project.

5.4. Verkeer

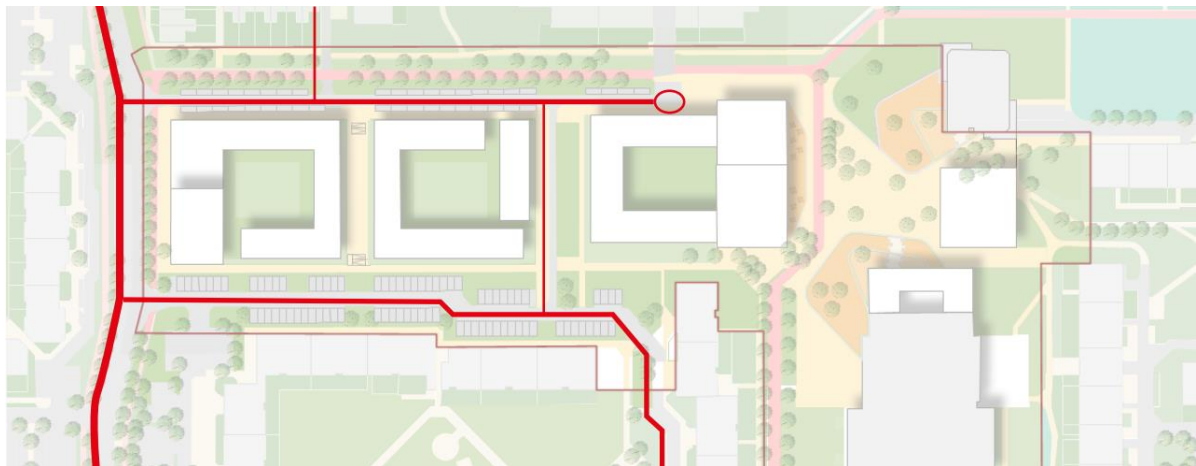
Autoverkeer

De locatie heeft altijd voorzien in stedelijke functies, zijnde 29 woningen, 1.614 m² bvo winkels en conform het geldende bestemmingsplan ook in maatschappelijke voorzieningen. Het project voorziet nu maximaal 275 woningen. Hierdoor zal de verkeersgeneratie niet relevant veranderen. De verkeersbewegingen worden op basis van de CROW bepaald (rest bebouwde kom). Deze staan in de onderstaande tabel. De woningen en appartementen hebben een norm per woning, de overige bebouwing hebben een norm per 100 m² bvo. In huidige situatie leidt dat tot 1.245 mvt/etmaal en in de nieuwe situatie tot 1.468 mvt/etmaal. Het verschil van 223 mvt/etmaal heeft een verwaarloosbaar effect op de verkeersintensiteiten (huidig: 1.900-8.000 mvt/etmaal op Westerlengte, toenemend richting IJdoornlaan). De wegen zullen het verkeer veilig en zonder problemen (blijven) kunnen afwikkelen.

	norm	huidig	toekomst
woningen	4,7	136	
winkels	68,7	1109	
sociale huur (fase 1)	3,6		202
ouderenhuisvesting	2,7		130
cultuurgebouw	10,5		295
zorgkantoor	8,8		46
sociale huur (fase 2)	3,6		54
middeldure huur	3,6		382
vrije sector	7,2		360

Tabel: verkeersbewegingen voor de huidige en de toekomstige situatie

Hierna is getoond hoe de auto ontsluiting in de nieuwe situatie verloopt. Dat leidt niet tot een wezenlijke aanpassing van de ontsluitingsstructuur.



Afbeelding: ontsluiting auto

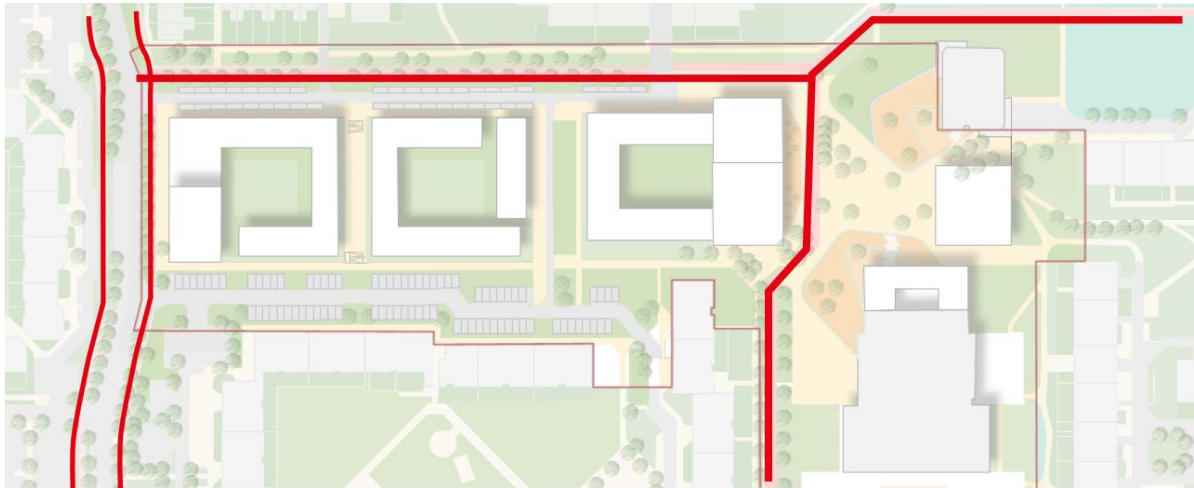
In de Projectnota (2021) is besloten dat de kwaliteit van de rondweg (gevormd door de Westerlengte, Noorderbreedte, Oosterlengte) wordt verbeteren door het profiel aan te passen. Op deze manier kan de snelheid van het verkeer verlaagd worden. In het nieuwe profiel is meer ruimte voor fietspaden en oversteekplekken voor fietsers en voetgangers.

Openbaar vervoer

Buslijn 34 rijdt over de wegen Westerlengte en Noorderbreedte. Deze lijn rijdt door/langs Banne Buiksloot en Floradorp en verbindt deze buurten met de metrostations Noord en Noorderpark.

Langzaam verkeer

Verkeersstromen van langzaam verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer, wat de verkeersveiligheid verbetert. Het plangebied is rondom goed bereikbaar per fiets.



Afbeelding: ontsluiting fiets

Het Parlevinkerpad is onderdeel van het Hoofdnet Fiets en de belangrijkste doorgaande langzaam verkeersroute in Banne Noord. Het pad wordt als vrij liggend fietspad voortgezet over het Parlevinkerplein en sluit aan op het bestaande fietspad langs Fokkemast waarmee logische fietsroutes over het plein ontstaan. Hierdoor kan de overige pleinruimte primair worden ingericht als verblijfsruimte/voetgangersgebied.

5.5. Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

Voor het dempen van water, het compenseren van water en verhardingstoenames (wanneer meer materialen worden toegevoegd die geen water doorlaten, zoals steen, beton) zijn de voorschriften van het Waterschap leidend. Deze stelt dat, bij een verhardingstoename van meer dan 800 m² of bij

demping, compenserend oppervlaktewater moet worden aangelegd, zoals sloten, vijvers en plassen.

In fase 2 is sprake van een afname van het verharde oppervlak met 430 m². Dit komt omdat de in fase 1 hiervoor te slopen bebouwing en parkeerterrein vrijwel volledig bestaat uit verhard oppervlak, afgezien van enkele groenperken (max. 255 m²) in het parkeerterrein. In de nieuwbouw van fase 2 komt binnenin het bouwblok een groene binnentuin in volle grond van 685 m². In fase 2 zullen in eerste instantie in het kader van watercompensatie geen maatregelen hoeven te worden getroffen.

In fase 4a is sprake van een toename van het verhard oppervlak met 2.150 m². Dit komt omdat de beide bouwblokken in deze fase worden aangelegd op een halfverdiepte parkeerbak. Al het oppervlak inclusief de binnenhoven in deze bouwblokken moet daardoor in principe als verhard worden beschouwd. Door de nieuwbouw in fase 4a komen de achtertuinen van de bestaande, in fase 3 te slopen woonbebouwing te vervallen en ook diverse groenperken op gemeentegrond. Deze als niet-verhard oppervlak te beschouwen achtertuinen en groenperken beslaan 2.150 m² in de huidige situatie.

In fase 4a zullen maatregelen getroffen dienen te worden in het kader van watercompensatie en zal een watervergunning moeten worden aangevraagd. De toename van verhard oppervlak in de gehele ontwikkeling (fase 2 + 4a) bedraagt $(2.150 - 430) = 1.720$ m².

Het behoud van infiltratie is niet mogelijk want het betreft een halfverdiepte parkeerbak. Compensatie door het creëren van extra oppervlaktewater met een oppervlak van 10% = 172 m² wordt in de stedelijke context van deze ontwikkeling niet mogelijk geacht. In een eerder stadium van de gemeentelijke planvorming (projectnota Banne Noord) was nog sprake van het toevoegen van waterpartijen in het Parlevinkerpark op de positie van de naar een andere locatie te verplaatsen basisschool De Vier Windstreken. Nu echter is besloten om de basisschool op de bestaande positie te handhaven vervalt die mogelijkheid.

In fase 4a zal compensatie door middel van alternatieve vormen van waterberging worden toegepast. Daarbij wordt de norm gehanteerd van het waterschap dat niet meer dan 8 m³/min/100 ha, ofwel 11,5 liter/etmaal/m², zal worden afgevoerd op het rioolstelsel. Berekend voor het toegenomen verharde oppervlak van 1.720 m² betekent dit: $1.720 \times 11,5 = 19.550$ liter per etmaal.

In fase 4a zullen waterbergende maatregelen worden toegepast in de nieuwbouw om het berekende volume van 19.550 liter (= 20 m³) regenwater per etmaal te kunnen bergen:

- In de halfverdiepte parkeerbak kan in elk van de twee bouwblokken een waterberging van 10 m³ worden aangelegd.
- Alternatief kunnen de daken van de bebouwing als groene daken met waterretentielaag van 71 liter/m² worden aangelegd. Hiertoe is $19.550 / 71 = 275$ m² dakvlak ruimschoots aanwezig.
- De hemelwaterverordening van Amsterdam vereist een waterbuffering van 60 liter/m². Hieraan zal de nieuwbouwontwikkeling sowieso moeten voldoen. Dan is $19.550 / 60 = 325$ m² dakvlak benodigd en ruimschoots aanwezig.

- d. Bij opties b. en c. zal in de hemelwaterafvoeren een systeem worden geïnstalleerd om vertraagd af te voeren conform de norm van het waterschap.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen van fase 4a en de gerelateerde aanvraag watervergunning zullen de compenserende maatregelen definitief worden gespecificeerd. Zoals hierboven is uiteengezet onder c. en d. zal door het voldoen aan de hemelwaterverordening van Amsterdam al kunnen worden voldaan aan de norm van het waterschap.

Grondwater

De omgevingsvergunning voor het bouwen wordt later aangevraagd, op dit moment wordt alleen de planologische afwijking voor de buitenplanse afwijkingen (gebruik van gronden en bouwvolumes) aangevraagd. Het verkrijgen van de binnenplanse afwijkingstoestemming en uitvoeren van het geohydrologisch onderzoek ten behoeve van het bepalen van de bouwtechnische maatregelen vindt daarom plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen'. Om aan te tonen dat dit aspect de uitvoerbaarheid van de planologische omgevingsvergunning niet in de weg staat is door Tauw een geohydrologisch advies opgesteld (zie bijlage). Daarin wordt geconcludeerd dat op basis van de berekeningen, rekening houdend met de voorgestelde mitigerende maatregel, het goed mogelijk moet zijn om de kelder grondwaterneutraal aan te kunnen leggen en dat het hebben van de parkeerkelder niet zal leiden tot negatieve effecten op de omgeving.

Rainproof

In de Hemelwaterverordening Amsterdam stelt de gemeente randvoorwaarden aangaande duurzaamheid. Duurzame maatregelen zijn van belang voor de ontwikkeling van een toekomstbestendige stadswijk. Voor dit project ligt de focus qua duurzaamheid op de realisatie van oplossingen voor waterberging op, aan of naast het gebouw. Maatregelen voor waterberging staan beschreven in het programma Rainproof. Rainproof heeft ten doel om de stad waterrobuust in te richten zodat er kan worden geanticipeerd op klimaatverandering. Daarmee kan de hogere piekbelasting op het rioolstelsel zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij de ontwerpen van bebouwing (en openbare ruimte) kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regelval zoveel mogelijk worden afgevangen en voorkomen. De groene invulling van het binnenterrein geeft invulling aan het programma Rainproof. Dit kan leiden tot (extra) ondergrondse waterberging(en).

Het waterbergend vermogen van woonerven is vrij beperkt. In het ontwerp moet daarom (extra) aandacht worden besteed aan het bereiken van Rainproof, bijvoorbeeld d.m.v. wadi's en/of ondergrondse voorzieningen. Het plein wordt klimaat adaptief ingericht met een mix van verharding, groen en mogelijk water. Er is aandacht voor een goede afwatering van de verharde oppervlaktes.

5.6. Luchtkwaliteit

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

Het project betreft de bouw van 275 woningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, verpleegtehuizen of bejaardentehuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen (wegen waar meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal rijden) binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. In het projectgebied worden deze functies niet gerealiseerd, zodat aan de richtlijn van de gemeente Amsterdam wordt voldaan.

5.7. Externe veiligheid

Inrichtingen

Conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gelden voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of bewerkt veiligheidsafstanden tot (nieuwe) gevoelige functies. In geval van ruimtelijke besluiten (zoals een omgevingsvergunning) moet worden getoetst of er kan

worden voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico.

Volgens de risicokaart bevinden zich in het projectgebied geen inrichtingen als bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vormt het Besluit externe veiligheid transportroutes het kader. Daarin is bepaald dat buiten een zone van 200 meter van de transportroute in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het beoogde gebruik van gronden en gebouwen.

Volgens de gemeentelijke informatie bevinden zich in de nabijheid het projectgebied geen transportroutes van gevaarlijke stoffen. De A10 ligt op een afstand van 250 meter. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.

Buisleidingen

Ten aanzien van buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hoofdgasleidingen) kader. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen buisleidingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen vallen. Externe veiligheid vanwege buisleidingen vormt geen belemmering voor het project.

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

5.8. Ecologie

5.8.1. Flora en fauna

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. 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. vrijstelling.

In oktober 2022 is een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de ontwikkelingen. Uit de quick scan volgt dat de woning met het adres Fokkemast 2 geschikt is voor vleermuizen. Daarom is nader onderzoek (afdoend onderzoek) noodzakelijk, bestaande uit inventarisaties in het voor- en najaar.

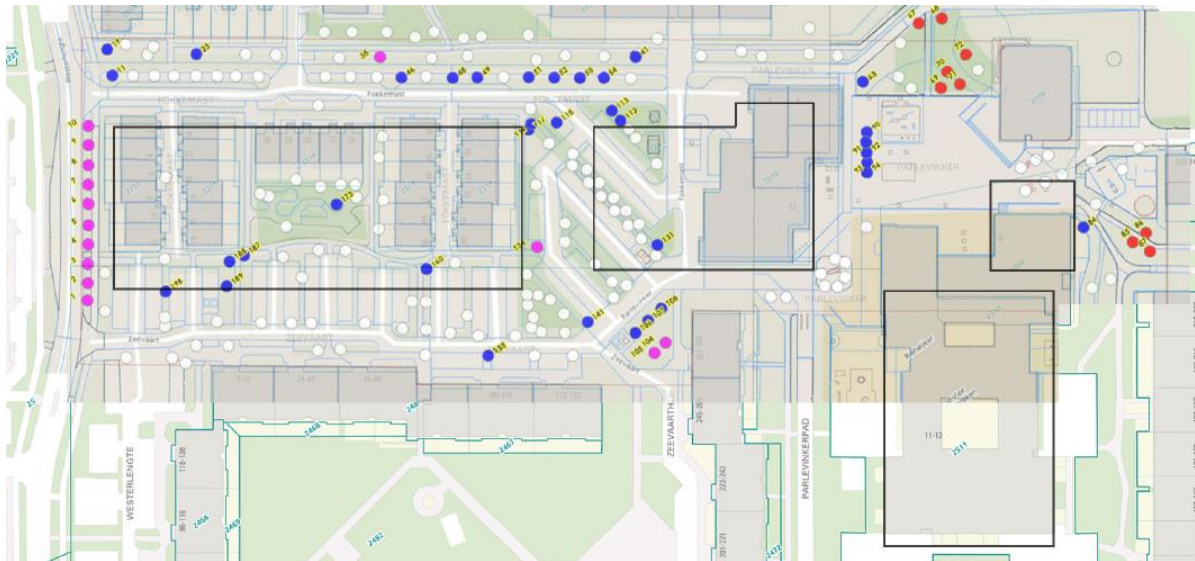
Het afdoend onderzoek betreft alleen Fokkemast 2 (zie resultaat quick scan ecologie d.d. oktober 2022) waardoor Fokkemast 2-12 nog niet gesloopt kan worden voorafgaand aan afronding van het

afdoend onderzoek. De rest van de bebouwing is blijkens de quick scan met zekerheid vrij van vleermuizen en kan worden gesloopt zodra de bebouwing vrij is van bewoners / gebruikers.

Het afdoend onderzoek heeft plaatsgevonden in het najaar van 2023 en het voorjaar van 2024 (zie bijlage). Uit de resultaten van het afdoend onderzoek blijkt dat er binnen de planlocatie geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Een vergunning is niet nodig.

5.8.2. Bomen

Alle bomen in het plangebied zijn in een 'Boom Effect Analyse' (BEA) geïnventariseerd en onderzocht op kwaliteit, conditie, toekomstverwachting en status. De bomenrij aan de Westerlengte is onderdeel van de beschermwaardige hoofdbomenstructuur van de gemeente Amsterdam. Geen enkele boom heeft een (gemeentelijk) monumentale status.



Afbeelding: Bomen Effect Analyse Fokkemast & Parlevinker (bron: Pius Floris)

Op basis van deze inventarisatie is in de BEA aangegeven welke bomen of boomgroepen behoudenswaardig zijn en welke bomen eventueel verplant kunnen worden. Met deze informatie zijn in een veldbezoek alle bomen nogmaals bekeken in relatie tot het stedenbouwkundig plan. Alle verplantbare bomen zijn de afgelopen jaren geplant ter vervanging van bomen die door ziekte, ouderdom en/of stormschade zijn uitgevallen.

Bijna alle behoudenswaardige bomen kunnen in het stedenbouwkundig plan worden ingepast, met uitzondering van een platanen achter Fokkemast 48. Ter compensatie staan aan de Zeevaart enkele platanen die wel inpasbaar zijn in het stedenbouwkundig plan door deze op te nemen in de inrichting van de toekomstige openbare ruimte. Op vergelijkbare wijze zijn ook de twee zilversdoorns bij Zeevaarthof 267-287 inpasbaar.

Naast vrijwel alle behoudenswaardige bomen zijn ook de grotere boomstructuren of boomgroepen aan de randen van het plangebied inpasbaar. Naast de essen langs de Westerlengte betreft dit de lindebomen langs het dijkje in de Staghof en de aangrenzende boomgroep bij het gezondheidscentrum, de esdoorns langs de Fokkezeil en de trompetbomen langs het Parlevinkerpad.

Ook de rij bomen langs de Fokkemast kan worden ingepast, maar door ziekte is ongeveer de helft van de kastanjabomen langs dit fietspad inmiddels vervangen door veel kleinere sierkersen.

Stedenbouwkundig heeft het voorkeur om de oorspronkelijke beplanting langs de Fokkemast te herstellen als toegang naar het Parlevinkerplein. Nader onderzoek is nodig of de resterende kastanjebomen kunnen worden behouden.

Naast gevoeligheid voor ziekte is de bodem hier met 2 tot 3 decimeter is gezakt en lokaal zelfs 4 decimeter. Tijdens piekbuien wordt de grond kletsnat en vervolgens weer kurkdroog door warmere zomers. Weinig bomen zijn tegen deze afwisseling bestand. Om de oorspronkelijke beplantingsstructuur te herstellen en ook klimaatbestendig te maken kan het voorkeur hebben om de bestaande bomenrij langs Fokkemast volledig te vervangen met nieuwe bomen in combinatie met een integrale verbetering van de bodemstructuur d.m.v. ophoging en drainage.

Indien de bomen langs Fokkemast blijven staan kan ongeveer de helft van de 200 bomen in het plangebied worden behouden.

Ongeveer 30 bomen moeten wijken voor de bouw van blok 1 en ongeveer 25 voor blok 2 en 3. Afhankelijk van de inrichting van de Zeevaart moeten hiervoor ongeveer 25 bomen wijken en voor het nieuwe Parlevinkerplein een vergelijkbaar aantal. Naar verwachting kunnen in het toekomstige ontwerp voor de Zeevaart en het Parlevinkerplein ongeveer 40 bomen worden gecompenseerd. Waar mogelijk worden bestaande bomen aan de Zeevaart en het Parlevinkerplein behouden, maar net als aan de Fokkemast zijn op de meeste locaties de wijzigingen in het maaiveld t.g.v. van de herinrichting (met ophogingen en ook enkele verlagingen) te groot voor veel bestaande bomen.

5.8.3. Stikstof

Vanwege de aard en de omvang van het project, kunnen effecten op beschermde, stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet worden uitgesloten. Daarom is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd door Els&Linde (zie bijlage). Daarbij is de bouwfasering gehanteerd zoals die is beschreven in paragraaf 2.3.2.

Uit het rapport blijkt dat het project zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen, ook niet bij het dichtstbijzijnde en daardoor maatgevende, zijnde Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (2,1 km).

Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve gevolgen gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten, en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouwaanvraag niet aan de orde.

5.9. **Archeologie en cultuurhistorie**

5.9.1. Archeologie

Gelet op de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2012 een archeologische quickscan gedaan in het kader van de voorbereiding van het nu geldende bestemmingsplan (zie bijlage). Geconcludeerd werd dat de projectlocatie een lage verwachting op de vondst van archeologische waarden heeft. De locatie is daarom vrijgesteld van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen.

Wél geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.9.2. Cultuurhistorie

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2012 een cultuurhistorische verkenning en advies uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van het nu geldende bestemmingsplan (zie bijlage). Daaruit zijn geen voor het onderhavige projectgebied geen te beschermen waarden naar voren gekomen.

5.10. **Luchthaveninddelingsbesluit**

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.

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De locatie ligt ook buiten de 20Ke-zone waarbinnen nadere verantwoording van geluidhinder en externe veiligheid voor nieuwe woningen nodig is. De maximum bouwhoogte conform het LIB vanwege de maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 81 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat uit van een duidelijk lagere bouwhoogte, zodat voldaan wordt aan de regels van het LIB. Het LIB vormt dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.11. Duurzaamheid

Gasloos bouwen is het uitgangspunt. Het is de bedoeling dat de nieuwbouw wordt aangesloten op het warmtenet van Westpoort Warmte /Vattenfall dat hoofdzakelijk wordt gevoed met restwarmte uit de afvalverbranding. Daarnaast voorziet het project in een groen binnenterrein en zal voldaan worden aan de gestelde eisen met betrekking tot isolatie en materialisatie. Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.7 waar op de uitgangspunten en ambities ten aanzien van duurzaamheid is ingegaan.

5.12. Windhinder

Het project zal invloed hebben op het lokale windklimaat. Om deze reden is door Van Riezen & Partners een windstudie opgesteld (zie bijlage) om deze beïnvloeding in beeld te brengen en om te beoordelen of deze aanvaardbaar is. De windstudie is gebaseerd op Computational Fluid Dynamics (CFD) berekeningen. Voor deze studie is gebruik gemaakt van de Nederlandse norm NEN8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouwmgeving'. In hoofdstuk 5 van de studie worden de resultaten voor windhinder en windgevaar ter plaatse van de openbare buitenruimte 1,75 m boven maaiveld weergegeven conform NEN 8100:2006.

De resultaten voor het project kunnen als volgt samengevat worden:

- Het windklimaat rondom de projectlocatie is voornamelijk gekarakteriseerd door windklassen A, B en C. Deze klassen zijn geschikt om te zitten, te staan en te wandelen;
- Windklasse D is in beperkte maten in het gebied waargenomen. Het comfort dat wordt ervaren in deze regio's, kan respectievelijk, als matig en slecht omschreven worden;
- Het windklimaat in de nieuwe situatie is een lichte verbetering ten opzichte van de bestaande situatie;
- Er is in beide situaties sprake van enkele gebieden met windklasse E, die in beperkte mate binnen de projectlocatie voorkomt.
- Het is niet te verwachten dat het project leidt tot windgevaar.

5.13. Bezinning

Om de effecten van de 3 nieuwe bouwblokken op de omgeving te beoordelen is een uitgebreide bezonningsstudie uitgevoerd door Van Riezen & Partners (zie bijlage). In hoofdstuk 5 daarvan zijn de bezonningsdiagrammen met top-view getoond voor alle relevante data en tijden. Voor een aantal data en tijden zijn gevel aanzichten van omliggende woningen toegevoegd ter verduidelijking van het geconstateerde.

De resultaten hebben aanleiding gegeven voor een aantal woningen een nadere analyse uit te voeren en te beoordelen of wordt voldaan aan de TNO-normen. Opgemerkt moet worden dat de TNO-normen geen formele status hebben, maar slechts een handvat zijn om te beoordelen of een aanvaardbare bezonningssituatie wordt gerealiseerd.

5.13.1. Woningen Vlaggemast 42 t/m 52

In zowel de bestaande, geldende als de nieuwe situaties voldoen huisnummers 42, 44 en 46 niet aan de lichte norm van minimaal 2 uur bezonning. De huisnummers 48, 50 en 52 voldoen in alle drie de situaties wel aan deze norm. Het bouwplan niet leidt tot een verslechtering van de bezonningssituatie.

5.13.2. Appartementen begane grond Staghof 97 t/m 157

In de bestaande en geldende situaties voldoen alle huisnummers ruim aan de lichte norm van minimaal 2 uur bezonning. In de nieuwe situatie verslechtert de bezonning voor een aantal ramen van huisnummers 97 t/m 157, echter voldoet deze nog steeds aan de norm van minimaal 2 uur bezonning.

Als op de begane grond aan de lichte norm wordt voldaan, dan wordt op de hoger gelegen verdiepingen zonder meer ook aan de lichte norm voldaan.

Hierdoor kan gesteld worden dat het bouwplan niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de bezonningssituatie.

5.13.3. Conclusie

Bij diverse appartementen en woningen neemt de bezonning gedurende bovenstaande periodes op de dag af. De woningen die in de bestaande/geldende situatie voldoen aan de lichte TNO-norm, voldoen daaraan ook nog na realisatie van het bouwplan. Bij de woningen waar al niet wordt voldaan aan de norm verslechtert de situatie niet als gevolg van het bouwplan. Hierdoor kan gesteld worden dat het bouwplan niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de bezonningssituatie.

5.14. Milieueffectrapportage

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

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

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

Het project voorziet in de realisatie van maximaal 275 woningen. Gezien de aard en omvang van het project is er sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is daarom ook een MER Aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat het project geen aanleiding geeft tot het uitvoeren van een MER. Hierover zal de gemeente een beslissing moeten nemen.

5.15. Behoeft

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

Woningen algemeen

In de beleidsstukken van de provincie en de MRA blijkt dat de woningbehoefte voor de regio groot is. Voor de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen geformuleerd. In de "Koers 2025" (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De behoefte heeft zich vertaald in het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III', dat inzet op vooral de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen, aangevuld met sociale huurwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

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

6. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

6.1. Eigendomsverhoudingen

De gronden waar het project plaats zal vinden worden uitgegeven in erfpacht. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan. De eventueel door de gemeente te verhalen kosten worden via de erfpachtaanbieding verhaald.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gebouwd voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Hier zijn voldoende financiële middelen voor beschikbaar.

6.3. Planschade

Uit een risicoanalyse planschade (zie bijlage) is gebleken dat de beoogde herontwikkeling enige waardevermindering tot gevolg kan hebben voor de woningen Vlaggenmast 42-52 vanwege de afname van bezonning en een geringe waardevermindering voor de woningen Vlaggenmast 42-52 en Westerlengte 142-152 vanwege vermindering van uitzicht. Deze effecten komen in beginsel in meer of mindere mate voor planschade in aanmerking.

Het is aannemelijk dat voor dit project het binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade met een forfait van 5% van een eventuele waardevermindering voor rekening van de aanvrager blijft. Het betreft woningbouw op een inbreidingslocatie in een woonkern, de ontwikkeling lag in de lijn der verwachting en de schade is niet onevenredig in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak.

Het is zeer aannemelijk dat eventuele waardevermindering het normaal maatschappelijk risico met een forfait van 5% niet zal overstijgen. Het risico dat tot vergoeding van planschade overgegaan moet worden is daarom nihil.

Rochdale heeft de planschadeovereenkomst van de gemeente ondertekend en aan de gemeente beschikbaar gesteld.

7. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

7.1. Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen nieuwbouw van woningen op de locatie Fokkemast-Parlevinker in Banne Noord. Initiatiefnemer Rochdale is hier van plan om in totaal maximaal 275 appartementen in de sociale-, middenhuur- en vrije sector te realiseren. De beoogde ontwikkeling past echter niet in het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden. De afwijkingen zijn uitsluitend vergunbaar met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo.

7.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Op de volgende punten is het plan in strijd met het bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II':

1. Het realiseren van woningen, tuinen, maatschappelijke voorzieningen/publieke dienstverlening/ commerciële dienstverlening en parkeervoorzieningen binnen de bestemmingen 'Tuin-1', 'Groen', 'Verkeer' en 'Maatschappelijk-1' en het realiseren van verkeersareaal (verblijfsruimte / langzaam verkeer) binnen de bestemmingen 'Tuin-1', 'Groen' en 'Maatschappelijk'.
2. Het realiseren van hogere gebouwen dan toegelaten;

Ad 1: Het project maakt deel uit van de vernieuwing van Banne Noord. Het vroegere winkelcentrum Parlevinker is mede door het nieuwe Banne Centrum niet meer in gebruik als winkelcentrum en is daar ook niet meer voor geschikt. In afwachting van de beoogde transformatie is het pand voor een deel met tijdelijke gebruikers gevuld, maar buiten de openingstijden zijn alle gevels volledig geblindeerd. Herontwikkeling van deze bebouwing is nodig om verloedering tegen te gaan. De woningen aan de Fokkemast bestaan uit 29 bungalows. Deze zijn weliswaar in goede staat, maar de noodzakelijke vergroting van de Amsterdamse woningvoorraad in de segmenten waaraan veel behoefte bestaat geeft aanleiding om de woningen te vervangen door nieuwbouw met 275 woningen. De nieuwbouw leidt tot een andere configuratie dan bestaand, wat de verklaring is voor het afwijken van de geldende bestemmings- en bouwvlakken. De nieuwe stedenbouwkundige opzet is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen, zoals blijkt uit het Stedenbouwkundig Plan.

Ad 2: De hoogte varieert van 5 tot 10 bouwlagen (15 resp. 33 meter). De nieuwbouw leidt tot een andere configuratie dan bestaand, wat de verklaring is voor het afwijken van de geldende bouwhoogtes. De nieuwe stedenbouwkundige opzet is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen, zoals blijkt uit het Stedenbouwkundig Plan.

7.3. Milieu- en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden en dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd.

7.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen is past binnen het beleid.