

Vreeswijkpad

Goede Ruimtelijke Onderbouwing

opdrachtgever [REDACTED]

datum 19 augustus 2024

Kenmerk 2023-1390

Projectleider [REDACTED]

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging.....	4
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
2	De ontwikkeling	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Nieuwe situatie.....	6
2.2.1	Programma nieuwbouw	6
2.2.2	Stedenbouwkundige uitgangspunten.....	7
3	Beleidskader	9
3.1	Inleiding.....	9
3.2	Rijksbeleid.....	9
3.2.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	9
3.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	10
3.2.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	10
3.3	Provinciaal beleid	11
3.3.1	Omgevingsvisie NH 2050	11
3.3.2	Omgevingsverordening NH2020.....	12
3.4	Gemeentelijk beleid	12
3.4.1	Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ‘Een menselijke metropool’	12
3.4.1.1	Algemeen	12
3.4.1.2	Ruimtelijk-programmatisch kader	13
3.4.2	Woonagenda 2025.....	13
3.4.3	Nota parkeernormen Auto.....	14
3.4.4	Nota parkeernormen fiets en scooter 2018	14
3.4.5	Hemelwaterverordening	14
4	Omgevingsaspecten	15
4.1	Inleiding.....	15
4.2	Archeologie en cultuurhistorie.....	15
4.2.1	Archeologie	15
4.2.2	Cultuurhistorie	15
4.3	Geluid.....	16
4.4	Bodem.....	16
4.5	Ecologie	17
4.6	Externe veiligheid.....	19
4.7	Luchtkwaliteit.....	20
4.8	Water.....	21
4.9	Verkeer- en parkeren	22
4.9.1	Verkeer.....	22
4.9.2	Parkeren.....	22
4.9.2.1	Autoparkeren.....	22
4.9.2.2	Fietsparkeren	23
4.10	Bedrijven en milieuzonering.....	23
4.11	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	24
5	Uitvoerbaarheid.....	25

5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	25
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
5.2.1	Participatie voortraject	25
5.2.2	Overleg ex 3.1.1	25

Bijlagen

- Bijlage 1: Geluidsonderzoek
- Bijlage 2: Bodemonderzoek
- Bijlage 3: Ecologisch onderzoek
- Bijlage 4: Onderzoek stikstofdepositie
- Bijlage 5: Notitie bedrijven en milieuzonering
- Bijlage 6: Aanmeldnotitie m.e.r.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rochdale heeft het voornemen een woningbouwplan uit te voeren aan het Vreeswijkpad in Amsterdam. Het bouwplan heeft betrekking op de blok 3 van een vrijkomende schoollocatie in Gaasperdam en past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Er dient te worden afgeweken van het bestemmingsplan door middel van een 'omgevingsvergunning afwijken'. Ten behoeve van de Wabo-procedure dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden zoals bedoeld in artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voorliggend document vormt deze ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging

Het plangebied is gelegen in de wijk Gaasperdam in Amsterdam Zuidoost. De wijk bestaat uit de buurten Nellestein, Holendrecht, Reigerbos en Gein. Het plangebied is gelegen in de buurt Gein, nabij het buurtwinkelcentrum en metrohalte Gein.



afbeelding 1.1: projectlocatie binnen de rode lijn (bron: googlemaps)

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door IKC De Knotwilg. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan het talud van de metro. Aan de westzijde wordt de nieuwbouw van blok 2 gerealiseerd en aan de oostzijde bevindt zich bestaande woonbebouwing.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Gaasperdam zoals vastgesteld op 27 juni 2006

- Grondwaterneutrale Kelders, zoals vastgesteld op 7 oktober 2021
- Darkstores, zoals vastgesteld op 10 mei 2023

Ingevolge het bestemmingsplan Gaasperdam hebben de gronden de bestemming 'Maatschappelijk'. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan, inclusief bijbehorende woon/zorgvoorzieningen. Onder maatschappelijke voorzieningen vallen de volgende functies: overheids-, medische, onderwijs-, sociaal-culturele, sport-, religieuze en vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen.



- MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

afbeelding 1.2: uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan Gaasperdam met de locatie binnen de rode lijn.

Bebouwing is alleen toegestaan binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken. De maximale bouwhoogte is 3 meter voor de bebouwing op de noordelijke helft en 5 meter voor het bestaande gebouw op de zuidelijke helft.

Het bouwplan is in strijd met de bestemming 'Maatschappelijk' omdat de reguliere woningen waar de ontwikkeling in voorziet daarin niet zijn toegestaan.

Verder is het bouwplan in strijd met de bouwhoogtes van maximaal 5 meter omdat de bouwhoogtes van de nieuwbouw tot maximaal 16,5 meter hoog zijn.

Het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' geldt voor heel Amsterdam en houdt een generiek verbod in om nieuwe kelders te bouwen. Van dit verbod kan worden afgeweken indien kan worden aangetoond dat de te bouwen kelder grondwaterneutraal is.

Het bestemmingsplan 'Darkstores' biedt een regeling voor Darkstores. Daarvan is in dit project geen sprake.

2 De ontwikkeling

2.1 Huidige situatie

De projectlocatie ligt in de wijk Gaasperdam. Deze wijk heeft veel kwaliteiten zoals betaal wonen en groen, maar de wijk is 40 jaar na oplevering ook toe aan vernieuwing op een aantal onderdelen. Dit geldt voor de openbare ruimte, maar ook voor het bestaande vastgoed. Er is met name een gebrek aan kleine en grote woningen en woningen die levensloopbestendig zijn. In de huidige woningvoorraad komen jongeren en ouderen niet aan bod, evenals gezinnen die ruimer willen wonen. Deze analyses vormen samen met het traject dat in 2012 met de bewoners is doorlopen ('Slimweg gelukkig in Gaasperdam') de basis voor de vernieuwing van Gaasperdam. Het Vreeswijkpad is een voormalig scholencluster in Gaasperdam. In het verleden is hier ruimte

gemaakt voor vier schoolgebouwen. Deze ruimte is nooit helemaal ingevuld.

Op de plek van de beoogde nieuwbouw stond voorheen een schoolgebouw. Momenteel worden er voorbereidingen getroffen voor de ontwikkeling.



afbeelding 2.1: huidige situatie

2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Programma nieuwbouw

De nieuwe ontwikkeling heeft betrekking op de bouw van 104 appartementen. De oppervlaktes van de woningen variëren tussen de 23 en 66 m². Tevens wordt er 490 m² aan collectieve ruimtes gerealiseerd.

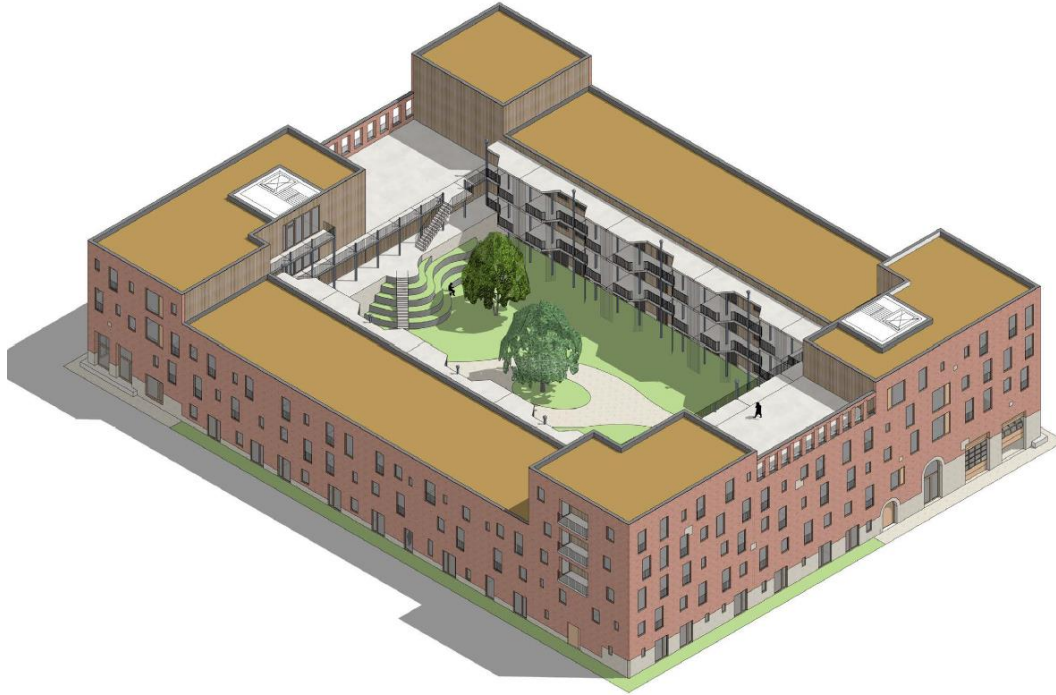
Het nieuwe woongebouw wordt beheerd door de bewoners zelf. Dit is bijzonder, omdat het tegelijk eigendom blijft van Rochdale en de bewoners dus huren. Het eigen beheer maakt het echter voor bewoners mogelijk om als groep te bepalen wie er in de toekomst komen wonen, hoe ze ruimtes en voorzieningen delen en hoe men zelf kleur geeft aan het gebouw. Deze vorm van zeggenschap wordt ook wel 'beheercoöperatie' genoemd. Het is een nieuwe aanpak en vraagt om een ander ontwerp én een ander ontwerpproces. Middels divers ateliers is, samen met de initiatiefgroep (een groep van toekomstig bewoners), het voorlopig tot stand gekomen.

Behalve woningen worden er op een aantal plekken in het gebouw collectieve ruimtes gerealiseerd. Dit kan een extra ontmoetingsplek zijn, aanlandplekken voor een praatje of om samen te eten. Het kan ook gaan om specifieke voorzieningen zoals een werkplaats, muziekruimte of een speelruimte voor de kinderen.

2.2.2 *Stedenbouwkundige uitgangspunten*

Het gebouw vormt een gesloten bouwblok waarbinnen een brede variatie aan woningtypen gerealiseerd rondom een grote binnentuin als sociaal hart van het gebouw.

Er is een sterk contrast tussen de buiten- en de binnenkant van het gebouw. Naar buiten toe sluit het mooi aan op de omgeving met een iets formelere uitstraling uitgevoerd in voornamelijk metselwerk. Voordeuren aan de straat zorgen voor sociale controle en afbakening van de margestrook geeft een prettige overgang in de privacy.



afbeelding 2.2: schetsmatige weergave

Twee poorten aan de noord- en zuidkant geven toegang tot de binnenwereld. Deze binnenwereld is informeel, warmer van kleur en toon en uitgevoerd in voornamelijk hout met veel begroeiing. Een grote binnentuin is bereikbaar voor alle woningen doordat aan de noord- en zuidzijde stijpunten op de tuin uitkomen.

De binnenkant kenmerkt zich als een groene oase, waarbij het groen omhoogklimt via de galerijstructuur naar de dakterrassen. De binnentuin is zoveel mogelijk onverhard en rijk aan biodivers groen.

Het groene hart is tevens het sociale hart van het gebouw. De binnentuin wordt omringd door galerijen met balkons met allerlei ontmoetingsplekken. Plekken om te zitten of te eten, alleen of met je burens, en plekken waar je elkaar terloops tegenkomt.

Volgens de bouwenvelop van de gemeente Amsterdam geldt voor de bebouwing van de appartementen een maximale bouwhoogte van 3,5 meter voor het binnenterrein. De woondelen van het gebouw bestaan respectievelijk uit 3, 4 en 5 bouwlagen waarbij voor 4 bouwlagen een maximale bouwhoogte geldt van 13,5 meter en voor 5 bouwlagen een maximale bouwhoogte van 16,5 meter. De maximale bouwhoogtes zijn gemeten ten opzichte van de peilmaat.

Van de in de bouwenvelop genoemde maximale bouwhoogte kan worden afgeweken voor technisch noodzakelijke doeleinden.

Openbare ruimte

De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte. De zuidzijde van Blok 3 grenst aan een margestrook van 1,5 meter, dan volgt een trottoir van 2 meter breed en een groenstrook met nieuwe bomen en vaste planten van 4 meter breed. Tussen Blok 2 en 3 (westzijde) is een buurtstraat met verdiepte groenvakken met nieuwe bomen in

combinatie met vaste planten. Aan de westzijde grenst de margestrook van 1,5 meter aan het trottoir dat naast het bestaande fietspad ligt.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk schaalniveau.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overall zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Kenmerken & identiteit
3. Afwentelen voorkomen

Betekenis voor het project

Uit de uitwerking van prioriteit 3 volgt dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 “Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse”.

Verder worden in de Nationale omgevingsvisie onder meer de volgende nationale belangen benoemd:

1. Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
2. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige behoefte aan woningen.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in nieuwe woningen op een vrijgekomen schoollocatie en draagt bij aan de woonbehoefte binnen de gemeente Amsterdam. Tevens wordt het project binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het woningaanbod bestaat voor minimaal 80% uit sociale huurwoningen en maximaal 20% middeldure huurwoningen.

De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Nationale omgevingsvisie.

3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Betekenis voor het project

De ontwikkeling past binnen de gestelde bepalingen van het Barro en is daarmee niet in strijd.

3.2.3 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Het doel van deze bepaling in de Bro, die ook wel 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt genoemd, is om zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Onder meer door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De ladder is gericht op het tegengaan van leegstand.

De behoefte dient te worden onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving. Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling. Indien sprake is van reeds planologisch geregeld programma is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en vooralsnog zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

Betekenis voor het project

Het project voorziet in de bouw van circa 104 woningen. In paragraaf 3.4.2 wordt ingegaan op de behoefte aan woningbouw.

Geconcludeerd kan worden dat zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht ruimte bestaat voor realisatie van het woonprogramma.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich uit over het *Waarom* en deels over het *Wat*. Onder de hoofddambitie "Balans tussen economische groei en leefbaarheid" zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De bijbehorende deelambities zijn:

1. Leefomgeving: een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
 - a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
 - b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;

- c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
- 2. Gebruik van de leefomgeving: ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
 - a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
 - b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
 - c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
- 3. Energietransitie: Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

Betekenis voor het project

Onder de deelambitie 'leefomgeving' is het onderwerp 'gezondheid en veiligheid' opgenomen, waaronder een verbetering van de kwaliteit van bodem, water, lucht, externe veiligheid en geluidsbelasting worden nagestreefd. Ter plaatse van het Vreeswijkpad zijn in de huidige situatie alleen maatschappelijke voorzieningen mogelijk. Beoogd wordt om een woonprogramma toe te voegen. Dit helpt bij het invullen van de grote behoefte aan woningen zonder dat dit ten koste gaat van het voorzieningenniveau in de buurt.

Daarnaast wordt onder meer een collectieve binnentuin gerealiseerd en een WKO gerealiseerd, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de ambitie 'energietransitie'.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

Betekenis voor het project

De ontwikkeling heeft betrekking tot het toevoegen van een woonprogramma binnen het bestaand stedelijk gebied van Amsterdam en is geheel in overeenstemming met de regeling uit de Omgevingsverordening.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 'Een menselijke metropool'

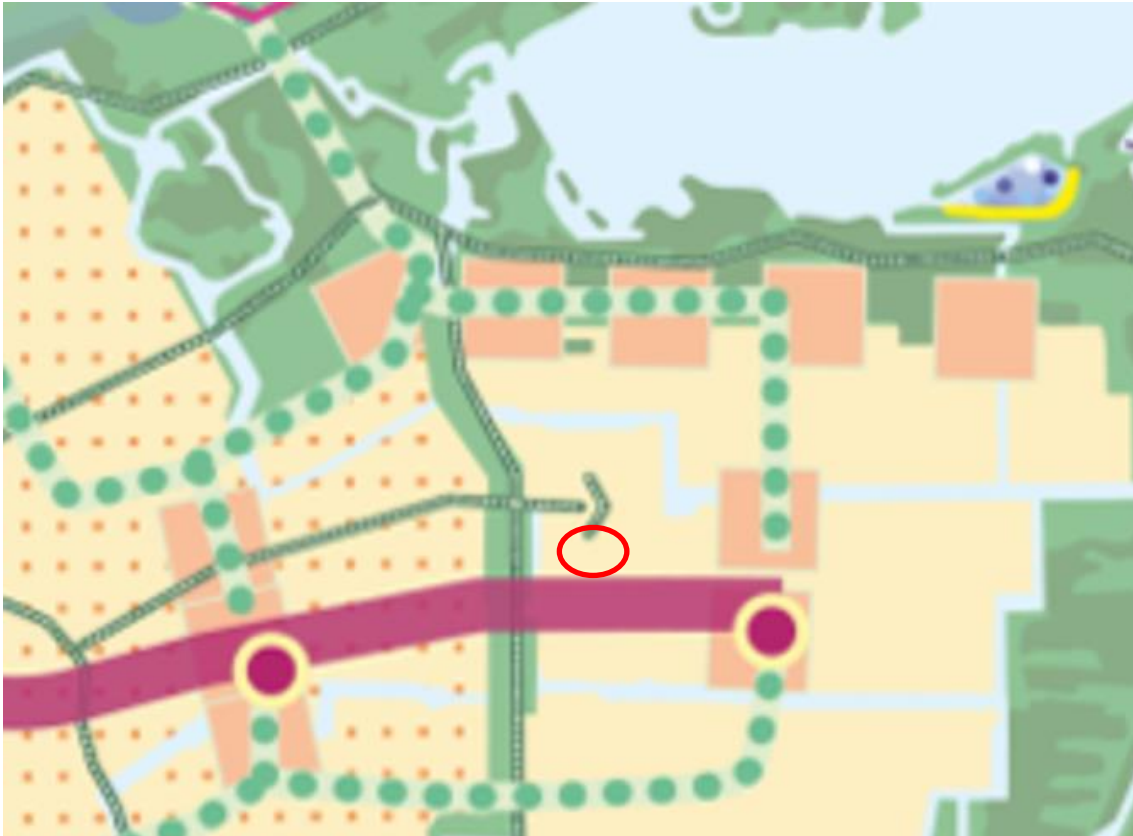
3.4.1.1 Algemeen

De Omgevingsvisie van de gemeente Amsterdam is op 8 juli 2021 vastgesteld en dient als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Amsterdam is de kernstad van een snelgroeiende metropoolregio. Groei en transitieopgaven vragen in toenemende mate om samenwerking op regionale en landelijke schaal. Tegelijk is de kwaliteit van de directe leefomgeving juist belangrijker geworden. De opgestelde Omgevingsvisie moet handvatten bieden voor het opereren in het spanningsveld tussen grote en kleine schaal, tussen beleid voor de korte termijn en keuzes en grote investeringen voor de lange termijn, tussen de noodzaak ruimtelijk richting te geven en de wens tegelijk ruimte te bieden aan initiatieven uit de samenleving.

3.4.1.2 Ruimtelijk-programmatisch kader

De groei van Amsterdam wordt mogelijk gemaakt binnen de huidige stadsgrenzen. Aan de hand van vier buurttypen is de opgave tot verdichting ten behoeve van wonen en werken vorm gegeven. De projectlocatie valt in deze systematiek binnen de kaders van 'luwe gebieden'. In de naoorlogse gebieden (Nieuw-West, Zuidoost, Buitenveldert en naoorlogs Noord) voegt de gemeente een nieuwe stedelijke verdichting toe door verdichting langs de doorgaande straten en lanen met ruimte voor publieksfuncties en vormen ze vanzelfsprekende verbindingroutes in het gebied zelf en met de gebieden eromheen. Tegenover gerichte verdichting staat behoud van bestaande luwe en groene kwaliteiten in andere buurten.

In deze buurten staat de woonfunctie centraal. De ruimte voor werken is geconcentreerd op een aantal plekken: in de stedelijke centra, langs enkele stadsstraten, rondom kruisingen van grote straten en in bestaande bedrijfsgebouwen en gebouwplinten.



afbeelding 3.1: uitsnede uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. De projectlocatie binnen de rode lijn (bron: maps.amsterdam.nl)

Betekenis voor het project

De projectlocatie is gelegen in de gebiedscategorie 'luwe gebieden'. Een transformatie- en verdichtingsopgave komt geheel overeen met de uitgangspunten van de Omgevingsverordening.

3.4.2 Woonagenda 2025

In de Woonagenda 2025: Voldoende, betaalbare en goede woningen (vastgesteld op 19 juli 2017) heeft de gemeente onderzocht wat ervoor nodig is om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen. Tot aan 2025. De drie uitgangspunten zijn voldoende woningen, betaalbare woningen en goede woningen.

Om voldoende woningen te realiseren moeten woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar zijn aangesloten. Daarvoor is onder andere van belang dat jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen worden gebouwd en dat het stedelijke uitgangspunt van 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop wordt aangehouden.

Voor betaalbare woningen moet de woonruimteverdeling worden herzien, moeten middeldure huurwoningen gerichter worden verhuurd aan middeninkomens en moet men in de huursector passend wonen.

Bij het uitgangspunt goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. Het aantal woningen met achterstallig onderhoud moet afnemen en woningen moeten gezonder, veiliger en comfortabeler zijn om in te wonen. Mogelijk wordt hiertoe een structureel Programma Woningkwaliteit in het leven geroepen. Corporaties en huurders moeten aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw en duurzaamheidsprestaties afspreken voor bestaande woningen.

Met het in de ontwikkeling mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het uitgangspunt 40-40-20 wordt op gebiedsniveau toegepast.

Betekenis voor het project

Het woningbouwprogramma voorziet in minimaal 80% sociale huur en maximaal 20% middeldure huur. Woningen in andere segmenten worden gerealiseerd in de andere nieuwbouw aan het Vreeswijkpad.

3.4.3 *Nota parkeernormen Auto*

Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning voor het parkeren op straat krijgen. De parkeerbehoefte dient aldus op eigen terrein te worden opgevangen.

Voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen geldt geen minimum parkeernorm en een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte. De parkeernormen zoals opgenomen in het plan zijn in overeenstemming met de Nota Parkeernormen Auto. In hoofdstuk 4 wordt verder op het beleid ten aanzien van autoparkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.4 *Nota parkeernormen fiets en scooter 2018*

Op 15 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld. Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012.

3.4.5 *Hemelwaterverordening*

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

Betekenis voor het project

Bij de uitwerking van de plannen zal rekening gehouden worden met de voorwaarden uit de hemelwaterverordening.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

Nieuwe ontwikkelingen kunnen archeologische waarden aantasten. In dat kader dienen dan ook de aanwezige of verwachte waarden te worden beschouwd. In de Monumentenwet 1988 is de bescherming van het archeologisch erfgoed geregeld, dit conform het Verdrag van Malta. Deze wet verplicht om bij ruimtelijke plannen, rekening te houden met de in de bodem aanwezige, dan wel te verachten archeologische waarden.

Betekenis voor het project

In het kader van het huidige bestemmingsplan is door Monumenten en Archeologie een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.

Binnen het grotere onderzoeksgebied komen vooralsnog geen locaties voor met een aange- toonde archeologische waarde (archeologische monumenten). Wel bestaan er aanwijzingen dat (an)organische archeologische resten vanaf 0,5 m onder maaiveld kunnen worden verwacht. Ter plaatse van twintigste-eeuwse grootschalige bebouwing, diepe waterlopen, en verhoogde autowegen is de bodem naar verwachting diepgaand verstoord. Op deze plaatsen worden geen archeologische resten meer verwacht. De projectlocatie was tot voor kort reeds grotendeels be- bouwd en valt dus binnen het twintigste-eeuwse grootschalige bebouwde gebied.

Nader archeologisch onderzoek is niet nodig.

Voor het plangebied geldt conform de Monumentenwet een vondstmeldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en ber- ging van de vondsten.

4.2.2 Cultuurhistorie

Op grond van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) dient in een ruimtelijk plan een be- schrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuur- historische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is ge- houden.

Betekenis voor het project

Het projectgebied kent geen specifieke cultuurhistorische waarde. Er is geen sprake van een aardkundig waardevol gebied. Het bouwplan leidt niet tot aantasting van cultuurhistorische waarden.

4.3 Geluid

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

Betekenis voor het project

Door Cauberg Huygen is akoestisch onderzoek¹ uitgevoerd (13 december 2023, Referentie 10274-58849-01). De planlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de geluidzone van metrolijn 50/54 (nabij Gein). De metrolijn is niet in de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer of in de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder als spoortracé aangewezen. De geluidbelastingen vanwege de metro wordt om deze reden aangemerkt als wegverkeerslawaaai.

Onderzocht is of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Metrolawaai (is wegverkeerslawaaai): voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- De geluidbelasting vanwege het metroverkeer bedraagt ten hoogste 61 dB L_{den} na aftrek artikel 110g Wgh. Op de oost-, zuid- en westgevel van het nieuwe wooncomplex overschrijden de geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor deze gevels zijn hogere waarden nodig.
- Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van het metroverkeer op lijnen 50 en 54, 61 dB voor de zuidgevel en 58 dB voor de oost- en westgevel.
- Geconcludeerd wordt dat de tweezijdig georiënteerde woningen direct beschikken over een geluidluwe zijde. De hoekwoningen aan de zuidzijde hebben echter geen geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afscherpende verglaasde buitenruimten of een dubbel raamprincipe zijn benodigd ter realisatie van een geluidluwe gevel. In het verdere ontwerptraject van het plan dienen de noodzakelijke voorzieningen op woningniveau bepaald en gedimensioneerd te worden teneinde te voldoen aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Het onderdeel geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Bodem

In het kader van een ruimtelijke procedure waarin een nieuwe functie mogelijk wordt gemaakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem

¹ Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen, 13 december 2023

verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het bouwplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Betekenis voor het project

Door BK Ingenieurs is verkennend (water)bodem en verhardingsonderzoek² uitgevoerd (projectnummer 172838, 24 oktober 2017). Met dit onderzoek is de huidige kwaliteit van de (water)bodem en de verhardingen vastgelegd. De bodemkwaliteit voldoet in het algemeen aan de verwachte kwaliteit op basis van het vooronderzoek en de bodemkwaliteitskaart. Het uitvoeren van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk. Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bestaat er geen bezwaar voor de voorgenomen werkzaamheden.

4.5 Ecologie

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Met de Wet natuurbescherming wordt gepoogd om een eind te maken aan de discussies over de implementatie van de Europese richtlijnen. De wet beoogt één integraal en vereenvoudigd kader voor Natuurbescherming te introduceren. Het nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt en beoogt qua systematiek dicht tegen de formuleringen uit de richtlijnen aan te kruipen. De wet valt, als het gaat om beschermingsregimes, uiteen in een regime voor gebiedbescherming en een voor soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming binnen de Wnb ziet alleen op de bescherming van de zogenaamde Natura 2000-gebieden en niet meer voor op de op grond van de oude wet aangewezen beschermde Natuurmonumenten, voor zover deze niet deels dan wel geheel vallen binnen een Natura 2000-gebied.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt op grond van de Wet een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt.

Ten tijde van de vaststelling van het ruimtelijk plan moet al duidelijk zijn of de ontwikkelingsmogelijkheden die in het plan worden opgenomen niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Het in de wet opgenomen beschermingsregime voor soorten valt uiteen in drie afzonderlijke regimes, die elkaar deels overlappen. Het gaat om de volgende regimes:

1. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen onder meer een verbod om dieren opzettelijk te verstoren, een verbod nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen en een verbod om planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. Ontheffing van deze verboden is mogelijk mits wordt vastgesteld dat er geen andere bevredigende oplossing is en met zekerheid geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding. Bovendien dient sprake te zijn van een van de ontheffingsgronden die zijn opgenomen in de Hrl. De belangrijkste ontheffingsgronden zijn:

² Bodemonderzoek, BK Ingenieurs, 24 oktober 2017

- a. het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna, of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
 - b. ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
 - c. in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
2. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels die beschermd zijn op grond van de Vogelrichtlijn. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het verboden is vogels opzettelijk te storen. Ontheffing van de verbodsbepaling is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn niet als ontheffingsgrond genoemd en kunnen niet ten grondslag worden gelegd aan een ontheffing te verlenen. Bij vogels is verstoring tijdens het broedseizoen niet langer verboden als de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar is. Dit betekent overigens niet dat het vernielen, verplaatsen of het beschadigen van nesten is toegestaan, hiervoor gelden aanvullend de eerder genoemde verbodsbepalingen.
 3. Het beschermingsregime voor nationale soorten, dat van toepassing is op soorten die vermeld zijn op de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien: er geen andere bevredigende oplossing is, en indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er wordt vanuit gegaan dat jurisprudentie van de afdeling die onder de Flora- en faunawet bestond, ook van toepassing is op het nieuwe wettelijke stelsel. Dit betekent dat een ruimtelijk plan alleen kan worden vastgesteld, als is aangetoond dat de verbodsbepalingen uit de Wnb ter bescherming van bepaalde soorten niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan. Voorgaande kan door middel van ecologisch onderzoek worden aangetoond.

Betekenis voor het project

Door Ecoresult is ecologisch onderzoek uitgevoerd³ (ER20211222v02, 14-04-2022). Door van de Goes en Groot is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie⁴ (AE2023-105).

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Botshol op een afstand van 5 km ten zuidwesten van het plangebied. Verder bevindt zich het stikstofgevoelige natuurgebied de Oostelijke Vechtplassen op 5,3 km ten zuidoosten van het plangebied.

Om vast te stellen of het project kan leiden tot verhoogde depositie van stikstof in Natura2000-gebied is een stikstofberekening gemaakt met behulp van het rekenprogramma AERIUS.

Uit de uitgevoerde berekeningen van de aanlegfase en de gebruiksfase blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol stikstof/ha/j op de stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. Er zijn daardoor geen nadelige milieueffecten te verwachten op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Geconcludeerd wordt dat aan de hand van de gehanteerde parameters significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten. Er is geen vergunning ten behoeve van de Wet natuurbescherming benodigd.

Negatieve effecten als gevolg van overige verstoringvormen dan stikstofdepositie (zoals geluid, trillingen, verlichting, mechanische effecten of menselijke aanwezigheid) zijn uitgesloten wegens de grote afstand tussen plangebied en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied.

Natuurnetwerk Nederland

Op basis van de afstand tussen het projectgebied en het dichtstbij gelegen onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (NNN) (ten minste 430 m) is op voorhand uit te sluiten dat er sprake is

³ Quicksan Wet natuurbescherming, Ecoresult, 14 april 2022

⁴ Stikstofberekening, van der Goes en Groot, 5 augustus 2024

van (tijdelijke) negatieve impact op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN gebieden.

Hoofdgroenstructuur en Ecologische structuur

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur (HGS) zoals aangewezen door de gemeente Amsterdam. Negatieve effecten op de HGS zijn op voorhand uit te sluiten.

De westgrens van het plangebied valt voor een klein deel binnen de ecologische structuur zoals aangewezen door de gemeente Amsterdam. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden dient deze structuur zo goed mogelijk te worden ontzien.

Vanuit gebiedsbescherming gelden er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Soortenbescherming

Binnen het plangebied zijn, met uitzondering van vleermuizen, geen beschermde soorten aangetroffen.

Het schoolgebouw dat op de kavel aanwezig was is gesloopt. De gronden liggen braak en zijn deels bouwrijp gemaakt.

Vanuit soortenbescherming gelden er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Externe veiligheid

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

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

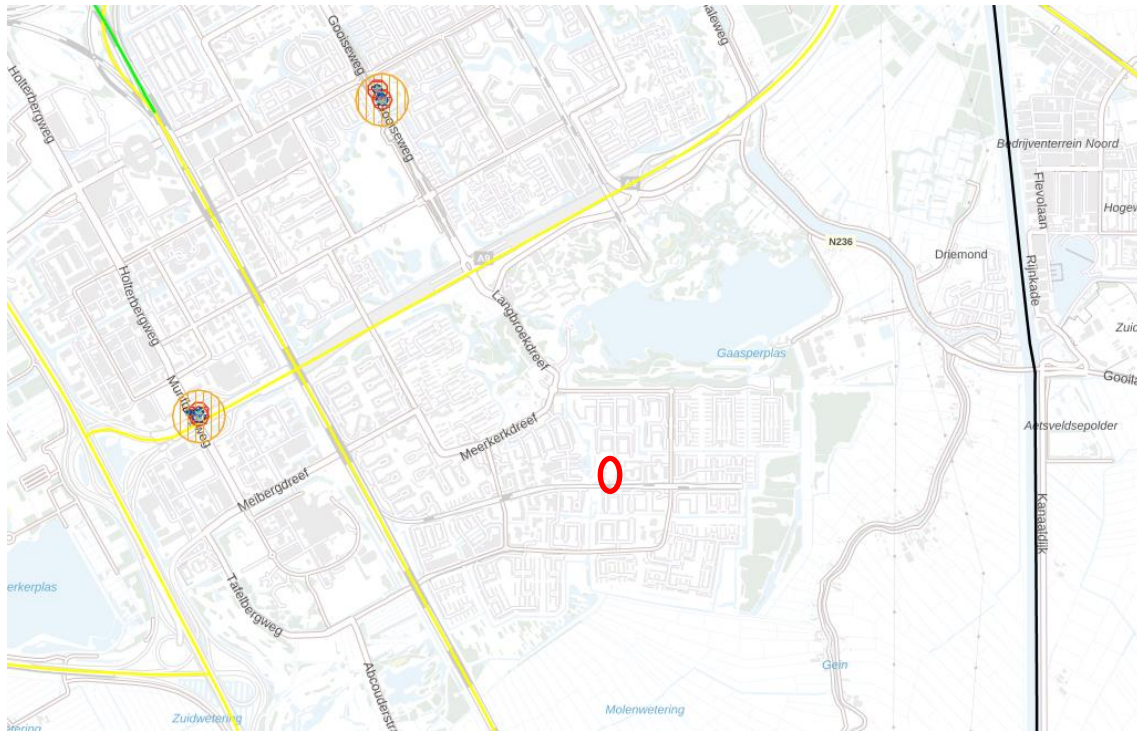
Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt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

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

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

Betekenis voor het project

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen relevante risicobronnen. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.



afbeelding 4.1: uitsnede uit de risicokaart. Het plangebied binnen de rode lijn.

4.7 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Op basis van wetgeving die bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit' kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden niet worden overschreden;
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft;
- het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Onder kleine projecten worden projecten verstaan die de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering voor. Het ministerie VROM heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in het Besluit NIBM. Projecten die de concentratie NO_x, SO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling.

Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in de regeling NIBM omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

Betekenis voor het project

Volgens de verkeersberekening van de gemeente leidt de gehele ontwikkeling van het Vreeswijkpad tot maximaal 240 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Met toepassing van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat het verkeer 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	240
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,38
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;	
geen nader onderzoek nodig	

Conclusie is dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.8 Water

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. Er wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf bevat ook de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Betekenis voor het project

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

Waterkering

Binnen het plangebied ligt geen waterkering.

Oppervlaktewater

De voorgenomen activiteiten zorgen niet voor wijzigingen in de waterstructuur en er wordt geen water gedempt. Er is geen oppervlaktewater binnen het plangebied aanwezig.

Oppervlakteverharding

Bij plannen met een toename aan verhard oppervlak, verharding plus bebouwing, van meer dan 1.000 m², moet die toename worden gecompenseerd met extra oppervlaktewater ter grootte

van minimaal 10% van de toename van het verhard oppervlak. De compensatie moet zijn uitgevoerd voor de start van de bouw en of herinrichting van het maaiveld. Indien er minder dan 1.000 m² wordt verhard geldt voor de initiatiefnemer een zorgplicht.

Op basis van het concept Stedenbouwkundig Plan is er sprake van een afname van verhard oppervlak. Toen het schoolgebouw en bijbehorende buitenruimte nog aanwezig waren, was de projectlocatie bijna geheel verhard. In de nieuwe situatie wordt een groene binnentuin gerealiseerd.

Er wordt voorzien in een watersysteem met een bufferende werking. Het systeem moet per vierkante meter bebouwd oppervlak in een bergingscapaciteit voorzien van 60 liter water. Na een intensieve regenbui mag gedurende 60 uur telkens 1 liter water per uur worden afgegeven aan de omgeving. Het bebouwd oppervlak van het schetsontwerp is circa 2.200 m². Dit vraagt een totale waterbergingscapaciteit van 60 liter x 2.200 m² = 132.000 liter.

Het dakoppervlak is 1.526 m². Wanneer dit wordt uitgevoerd als waterdak met een capaciteit van 100 l/m² dan kan het met een capaciteit van 152.600 m² ruimschoots het benodigde volume regenwater opvangen. De binnentuin wordt zo groen mogelijk ingericht met weinig verharding en een wadi voor extra bergingscapaciteit.

4.9 Verkeer- en parkeren

De nieuwbouw van woningen heeft gevolgen voor de verkeersgeneratie en het parkeren.

4.9.1 Verkeer

Door de dienst V&OR is verkeersonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het project Vreeswijkpad. In het verkeersonderzoek is de gehele ontwikkeling in beeld gebracht, dus inclusief blok 3, waar deze ruimtelijke onderbouw betrekking op heeft. Het richtjaar van het onderzoek is 2030. Het plan voor de ontwikkeling bij het Vreeswijkpad bestaat uit sloop en nieuwbouw van de twee scholen en een woningbouwprogramma. Er vindt geen uitbreiding plaats van de scholen. Daarom is in het verkeersonderzoek alleen het effect van het woningbouwprogramma beschouwd.

De extra inwoners zorgen voor een toename in verplaatsingen met alle vervoerwijzen (auto, openbaar vervoer, fiets, voetganger). Ten opzichte van de bestaande hoeveelheid verkeer in de wijk gaat het om een beperkte toename. Er zijn immers al vele woningen aanwezig, maar ook winkelgebied Gein en de twee scholen. Voor het autoverkeer berekent het verkeersmodel een toename van ca. 240 motorvoertuigbewegingen per etmaal, dus ca. 120 aankomende en 120 vertrekkende ritten via het Wisseloordplein van en naar de Wageningendreef. In de wijk betekent dat een toename in autoverkeer van 15-20%.

De geplande ontwikkeling van de woningen veroorzaakt geen problemen met de afwikkeling van het autoverkeer in de wijk (Wisseloordplein en Wisseloord). Ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Wageningendreef blijft in orde. Gezien de relatief beperkte toename van autoverkeer zijn de effecten op de relevante kruispunten in het omliggende wegennet marginaal. Alle kruispunten en rotondes in het gebied kunnen het verkeer in 2030 nog goed verwerken.

4.9.2 Parkeren

Ten behoeve van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen is op basis van de Nota Parkeernormen Auto de parkeerbehoefte in kaart gebracht.

4.9.2.1 Autoparkeren

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de Nota Parkeernormen Auto.

Parkeerbalans		
	Bewonersparkeren	Bezoekersparkeren
Norm	0 per woning	0,1 per woning

Aantal woningen	104	104
Aantal parkeerplaatsen	0	10

Het bezoekersparkeren wordt door gemeente Amsterdam in de openbare ruimte aangelegd. Het Wisseloord wordt hiertoe doorgetrokken in westelijke richting om ruimte te maken voor een rij haaksparkeren tegen het talud van de aanwezige metrolijn. In de verdere uitwerking van het ontwerp openbare ruimte dient dit gewaarborgd te worden.

4.9.2.2 Fietsparkeren

Voor de berekening van het benodigde aantal fiets- en scooterparkeerplaatsen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- bewonersparkeren inpandig op eigen terrein;
- bezoekersparkeren in de openbare ruimte;
- er wordt ruimte voor scooterparkeren opgenomen in de stallingsgarages (0,13 scooterplek/woning).

Voor de bepaling van het aantal benodigde fiets- en scooter parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de Nota Fiets en Scooter Parkeren.

Voor bezoekersparkeren in de openbare geldt de volgende norm:

- Bezoekersparkeren fiets t.b.v. woningen: 0,5 fietsplek/woningen

In het ontwerp openbare ruimte is voorzien in deze eis. In de verdere uitwerking van het ontwerp openbare ruimte dient dit gewaarborgd te worden.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van bestemmingsplannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1). Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

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

Betekenis voor het project

Gezien de locatie, waarbij sprake is en blijft van functiemenging en een relatief hoge geluidbelasting ten gevolge van het metroverkeer aan de orde is, is deze nieuwbouwlocatie aan te duiden als 'gemengd gebied'. Dit vertaalt zich conform de systematiek uit de publicatie bedrijven en milieuzonering door de afstanden behorende bij de bedrijfsfuncties in de VNG-tabel (behorende bij de gebiedstypering 'rustige woonwijk') met één afstandsstap te verminderen. Zo wordt bijvoorbeeld een richtafstand uit de tabel van 100 meter voor een gemengd gebied 50 meter en een richtafstand van 30 meter wordt 10 meter.

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich IKC De Knotwilg en het naastgelegen Cruyffcourt. Door Cauberg Huygen is een notitie⁵ opgesteld waarin de ligging van de projectlocatie ten opzichte van de het IKC en het Cruyffcourt is beschouwd.

Richtafstanden

In de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is niets bepaald voor een voetbalkooi of speelvoorziening. Een zogenaamd veldsportcomplex met verlichting met sbi 931, betreft complete voetbal- of sportclubs met meerdere velden en niet om een enkel veld zonder verlichting, om die reden zal die milieucategorie, en de daarmee gepaard gaande richtafstand, een absolute overschatting betreffen van de werkelijke situatie.

Daarom wordt in dit onderzoek aansluiting gezocht bij een school of kinderdagopvang met een buitenspeelplaats, waarvoor binnen gebiedstype 'rustige woonwijk' een richtafstand geldt van 30 meter voor het maatgevende hinderaspect 'geluid'. Zodoende zijn hooguit de volgende SBI-2008 codes en omschrijvingen van toepassing:

Bedrijf	SBI-2008	Omschrijving	Werkelijke afstand	Grootste afstand (milieuaspect geluid) [m]		Categorie
				Rustige woonwijk	Gemengd gebied	
De Knotwilg	852, 8531	Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	Ri zuiden 6 m	30	10	2
Cruyff court	852, 8531	Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	Ri zuiden 20 m	30	10	2
	8891	Kinderopvang	Ri zuiden 20 m	30	10	2

afbeelding 4.2: situatie plangebied ten opzichte van de school en het Cruyff Court

De projectlocatie ligt nog net binnen de richtafstand van het perceel van het ten noorden gelegen IKC De Knotwilg. Voor de andere aspecten worden de contouren niet overschreden. Overeenkomstig hetgeen opgenomen is in de VNG-publicatie dient nader akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de geluiduitstraling van de school naar de nieuwe woningen. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd vóór uitvoering van het project zodat kan worden overwogen om extra maatregelen aan de gevels te nemen van de woningen die binnen de richtafstand van de school zijn gelegen.

4.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In Nederland is het verplicht om de effecten op het milieu volwaardig onderdeel te laten zijn van de voorbereiding en de besluitvorming over ruimtelijke plannen. Daarvoor is in de Wet milieubeheer de methodiek van de milieueffectrapportage (m.e.r.) opgenomen.

De voorgenomen ontwikkeling is niet direct m.e.r. beoordelingsplichtig op basis van het onderdeel 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Echter, omdat de voorgenomen ontwikkeling wel valt onder de noemer van een 'stedelijk ontwikkelingsproject', is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is in feite een beknopte opsomming van de beoordeling van de ontwikkeling op verschillende milieuaspecten.

Het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer zijn per 7 juli 2017 gewijzigd. Gemeenten zijn thans verplicht om een expliciet besluit te nemen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport (Mer). Uit de bij deze Goede Ruimtelijke Onderbouwing gevoegde Aanmeldnotitie m.e.r.⁶ volgt dat de kenmerken van de activiteit en de mogelijke gevolgen voor het milieu geen aanleiding geven voor het opstellen van een milieueffectrapportage.

⁵ Notitie bedrijven en milieuzonering, Cauberg Huygen, 13 december 2023

⁶ Aanmeldnotitie m.e.r., DNS Planvorming, 19 augustus 2024

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente is volgens de Wet ruimtelijke ordening verplicht om kostenverhaal toe te passen in geval het een bouwplan betreft voor het toevoegen van één of meerdere woningen. Hiervoor dient een exploitatieplan vastgesteld te worden, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Op basis van het aanvullend convenant erfpacht zijn door de gemeente Amsterdam en de corporatie Rochdale in het kader van dit plan afspraken gemaakt over de financiële afhandeling. Het betreft afspraken aangaande de realisatie van de plannen en het verhalen van ambtelijke kosten. Het vaststellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer nodig; het kostenverhaal is namelijk anderszins verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 *Participatie voortraject*

De gemeente Amsterdam heeft op diverse momenten in het voortraject participatie uitgevoerd met o.a. omwonenden en andere belangstellenden. Hierbij heeft participatie plaatsgevonden ten aanzien van het stedenbouwkundig plan voor Vreeswijkpad. Op 28 november 2017 heeft een informatieavond plaatsgevonden op basisschool de Knotwilg. Daarnaast heeft er een inspraakavond plaatsgevonden op 11 december 2017 welke gehouden is in buurthuis Gein nabij de projectlocatie. Een verslag van de inspraakavond is bijgevoegd. Daarnaast is er schriftelijk door de gemeente Amsterdam middels een Nota van Beantwoording gereageerd op de inspraak.

Het bouwplan is tot stand gekomen door middel van co-creatie met en een initiatiefgroep van toekomstige bewoners. De initiatiefgroep is een vertegenwoordiging van vijf verschillende groepen uit Zuidoost die allemaal mee willen doen aan dit project.

Het ontwerpproces was daarmee tegelijk een kennismaking met deze groepen én een groepsproces waarin de vijf groepen met elkaar tot een gezamenlijke visie voor het gebouw moeten komen.

5.2.2 *Overleg ex 3.1.1*

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening vindt overleg plaats met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn".

PM

Bijlagen

Bijlage 1

Geluidsonderzoek

Bijlage 2

Bodemonderzoek

Bijlage 3

Ecologisch onderzoek

Bijlage 4

Onderzoek stikstofdepositie

Bijlage 5

Notitie bedrijven en milieuzonering

Bijlage 6

Aanmeldnotitie m.e.r.