

# Ruimtelijke onderbouwing

## Jan de Louterstraat 120 t/m 154



Datum: 12 juli 2024 (na indiening 3)

**Van Riezen & Partners**  
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelveen 1 (3<sup>e</sup> etage)  
1096 HA Amsterdam  
telefoon 020 625 70 25  
e-mail [info@vanriezenenpartners.nl](mailto:info@vanriezenenpartners.nl)  
website [www.vanriezenenpartners.nl](http://www.vanriezenenpartners.nl)

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
1.1.	Aanleiding .....	3
1.2.	Ligging en begrenzing projectlocatie .....	4
2.	Het project .....	5
2.1.	Ontstaansgeschiedenis .....	5
2.2.	Huidige situatie .....	8
2.3.	Nieuwe situatie .....	11
3.	Planologisch kader .....	16
3.1.	Geldende bestemmingsplannen .....	16
3.2.	Afwijkingen .....	18
4.	Beleidskader .....	20
4.1.	Rijksbeleid .....	20
4.2.	Provinciaal .....	21
4.3.	Regionaal beleid .....	26
4.4.	Gemeentelijk beleid .....	27
5.	Omgevingsaspecten .....	32
5.1.	Verkeer en parkeren .....	32
5.2.	Luchtkwaliteit .....	34
5.3.	Geluid .....	34
5.4.	Externe veiligheid .....	35
5.5.	Bodem .....	36
5.6.	Water .....	37
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie .....	40
5.8.	Luchthavenindelingbesluit .....	42
5.9.	Ecologie en stikstofdepositie .....	44
5.10.	Ladder voor duurzame verstedelijking .....	47
5.11.	Milieu effect rapportage .....	48
6.	Uitvoerbaarheid .....	49
6.1.	Economische uitvoerbaarheid .....	49
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	49
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie .....	50
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen .....	50
7.2.	Conclusie .....	51

### Bijlagen:

1. E-mail bevestiging oplossing fietsparkeren in openbare ruimte door gemeente Amsterdam (d.d. 15 mei 2024)
2. Onderzoek Omgevingsgeluid, Cauberg Huygen (d.d. 16 mei 2024)
3. Externe Veiligheid, Aviv (d.d. 3 mei 2024)
4. Verkennend Bodemonderzoek, Tauw (d.d. 12 juli 2024)
5. E-mails akkoord Waternet (d.d. 22 mei 2024 en 25 juni 2024)
6. Toelichting retentiedaken, Geberit (d.d. 1 oktober 2021)
7. E-mail gemeente m.b.t. Watercompensatie (d.d. 21 mei 2024)
8. Quickscan Flora en fauna, ECOquickscan (d.d. 30 juli 2022)
9. Nader onderzoek Flora en fauna, ECOquickscan (d.d. 3 november 2022)

10. Rapportage tijdelijke voorzieningen, Unitura (d.d. 14 december 2022)
11. Ontheffing Wet natuurbescherming (d.d. 2 april 2024)
12. Onderzoek stikstofdepositie, Cauberg Huygen (6 mei 2024)
13. Aanmeldnotitie MER, Van Riezen & Partners (12 juli 2024)

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

In het kader van de stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloopnieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. In dit kader is initiatiefnemer Eigen Haard van plan om de bestaande woongebouwen aan de Jan de Louterstraat 120 t/m 154 te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Het gaat om drie bouwblokken. Hierbij wordt de footprint en de bouwhoogte van de nieuwbouw vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal woningen zal hierdoor met in totaal 42 woningen toenemen (gemiddeld 14 woningen per bouwblok). In totaal ontstaan er 114 woningen in de drie nieuwe blokken (2x 37 en 1x 40 woningen).

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

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

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor de planologische afwijkingen ter plaatse van de drie nieuwe blokken.

## 1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie

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

De projectlocatie bevindt zich centraal aan de Noordrand van Sloterveer. Op de luchtfoto zijn de ligging en begrenzing van de projectlocatie indicatief weergegeven.



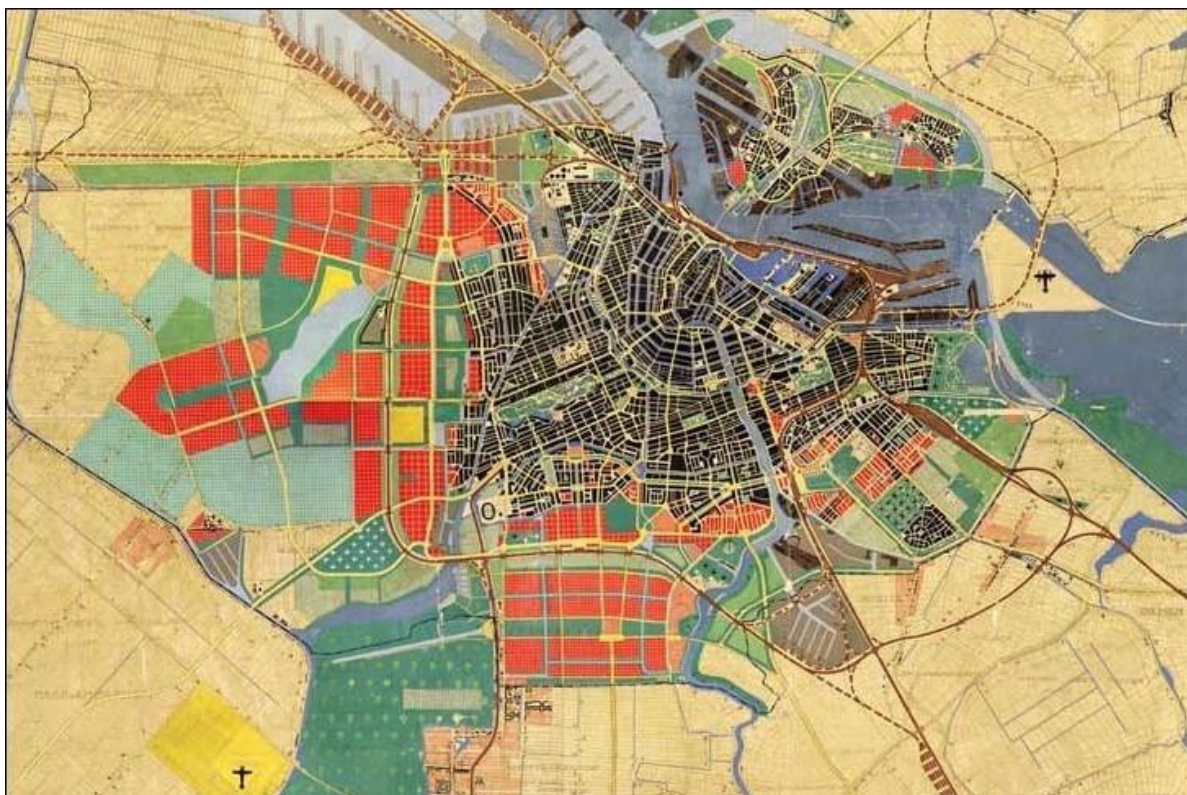
Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie, indicatief (bron: GoogleEarth)

## 2. Het project

### 2.1. Ontstaansgeschiedenis

#### Slotermeer

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



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

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

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

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



Afbeelding: portiekwoningen Jan de Louterstraat, gebouwd in 1954

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

De verzuiling is verder herkenbaar aan de veelheid aan kerken die met de basisschool het sociale hart van de buurten vormden.

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

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

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

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

In 2001 is Richting Parkstad 2015 vastgesteld waarin de kaders voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden zijn opgenomen. Binnen Slotermeer werden er vernieuwingsplannen opgesteld voor Slotermeer-Noord, -Zuid en Buurt 5. Met name in de Wijsgerenbuurt, rondom het Confuciusplein, is er veel sloop-nieuwbouw gerealiseerd. De Anton Struikbuurt is inmiddels voltooid. In de Jan de Louterbuurt, waar zich de onderhavige projectlocatie bevindt, is multifunctioneel centrum De Honingraat gerealiseerd. Veel (basis)scholen zijn of worden vernieuwd of uitgebreid zoals de Slootermeerschool, de Sint Henricusschool, de Heldringschool, de Burgemeester De Vlugtschool, Immanuelschool en de Veerkracht. Voor de Aireystrook is als gevolg van maatschappelijke druk afgeweken van het voornemen hier sloop-nieuwbouw te plegen. De cultuurhistorische waarden en de ligging binnen Gemeentelijk beschermd Stadsgezicht 'Van



Eesteren' hebben geleid tot wijziging van de plannen. Momenteel wordt het meest westelijke deel gerenoveerd, de rest zal volgen. Ook in de Dobbebuurt zijn al veel woningen gerenoveerd en is de openbare ruimte heringericht. Het Gerbrandypark heeft een opknapbeurt gekregen.

De Gemeente Amsterdam werkt samen met woningcorporaties aan de Investeringsaanpak Nieuw-West. Een programma dat als doel heeft de ontwikkeling van de zogenaamde ontwikkelbuurten nieuw leven in te blazen. Lopende en nog op te starten projecten worden hier inhoudelijk, programmatisch, procesmatig op elkaar afgestemd. Veel plannen zijn nog in de startfase en worden daarom nog niet in dit bestemmingsplan meegenomen. Deze plannen worden de komende jaren verder uitgewerkt. De planologische wijzigingen die uit deze plannen voortkomen zullen via een wijziging van het bestemmingsplan Slotermeer 2018 of anderszins juridisch-planologisch worden vastgelegd. De vaststelling van dit bestemmingsplan betekent immers niet dat de situatie in het plangebied de komende 10 jaar per definitie ongewijzigd blijft. Binnen die periode zullen er als de plannen dat nodig maken afwijkingsprocedures of bestemmingsplanwijzigingen worden vastgesteld.

## 2.2. Huidige situatie

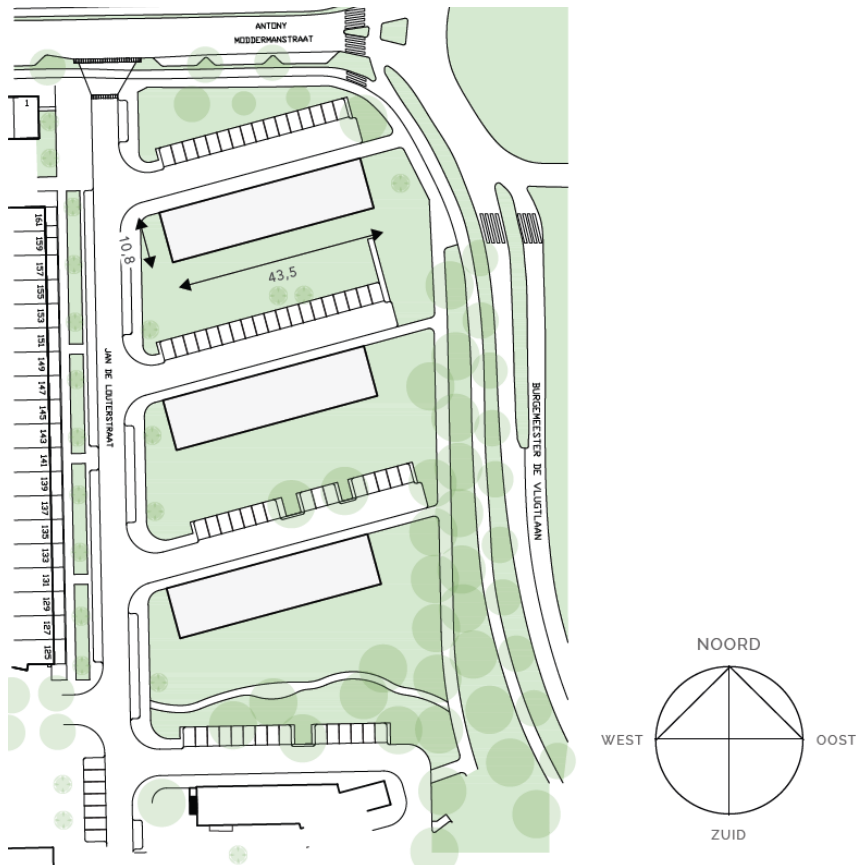
Kenmerkend voor de tuinsteden is de scheiding van verkeerssoorten, functiescheiding en een open verkaveling. De hoofdstructuur bestaat uit een hiërarchisch, samenhangend stelsel van wegen, water en groen.

### *Louterbuurt*

De projectlocatie bevindt zich in de Louterbuurt. De Louterbuurt wordt begrensd door Burgemeester De Vlugtlaan, Slotermeerlaan, Jan de Louterpark, A.A.H Struijckenkade (zijde Eendrachtspark) en Haarlemmerweg. De belangrijkste ontsluiting oost-west gericht is de Antony Moddermanstraat, noord-zuid gericht is dat de Jan de Louterstraat. De Louterbuurt bestaat uit een kern van laagbouw met daar omheen aan de west-, noord- en oostzijde portieketagebouw. In dit gebied bevinden zich twee hoogbouwcomplexen, namelijk bij de entree van Slotermeer bij de Haarlemmerweg en ter hoogte van de bocht in de Burgemeester de Vlugtlaan. De parkstrook ten zuiden van buurt 4, Jan de Louterpark, vormde oorspronkelijk de oost-west verbinding tussen het Eendrachts- en Gerbrandypark maar is in de loop der jaren dichtgeslibd waardoor de verweving van het groen steeds meer aan betekenis heeft ingeboet.

### Bebouwing

De bestaande bebouwing in het projectgebied bestaat uit drie rechthoekige portiekgebouwen uit 1954 met een diepte van 10,8 meter en een breedte van 43,5 meter. De footprint heeft een omvang van 469,8 m<sup>2</sup> (per gebouw).



Afbeelding: stedenbouwkundige opzet bestaande woningen

De gebouwen bestaan uit 5 bouwlagen en een kap en hebben een bouwhoogte van rond 17 meter. In totaal zijn er 72 sociale huurwoningen, verdeeld over de drie bouwblokken.



Afbeelding: huidige bebouwing vanuit de Antony Moddermanstraat

De woningen op de verdiepingen zijn allemaal voorzien van een balkon. De woningen op de begane grond hebben alleen een tuin.

In de directe omgeving bevinden zich uitsluitend woningen. Het gaat hierbij om zowel grondgebonden woningen als gestapelde woningen. De buurt wordt dan ook gekenmerkt door een mix van hoog-, middelhoog en laagbouw (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: diverse bouwtypes langs de Jan de Louterstraat en de Antony Moddermanstraat (achtergrond)

#### *Openbare ruimte*

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, aan de kant van de entrees van de gebouwen. In totaal bevinden zich 69 parkeerplaatsen rond de drie gebouwen. Het gaat uitsluitend om haaksparkeren. Langs de Jan de Louterstraat bevinden zich nog langsparkerplekken. In het gebied geldt een blauwe zone voor parkeren.



Afbeelding: parkeren bij de entrees van de gebouwen

Verder wordt de openbare ruimte vooral gekenmerkt door grasvelden met bomen en struiken.

#### *Bereikbaarheid projectlocatie*

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

- Auto: Slotermeer heeft een eigen afslag van de N200 (onderdeel van het Hoofdnet Auto). De N200 verbindt het westelijk deel van Amsterdam met de binnenstad van Amsterdam en de rijksweg A10. Ook is er via de N200 een rechtstreekse verbinding met Haarlem en de rijksweg

A9. Verkeer vanaf de N200 naar de projectlocatie rijdt via de Burgemeester de Vlugtlaan en de Antony Moddermanstraat naar de Jan de Louterstraat.

- Fiets: de locatie sluit via het fietspad op de Antony Moddermanstraat aan op het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam.
- OV: de projectlocatie bevindt zich op loopafstand van het Plein '40-'45. Hier bevinden zich bus- en tramhaltes van diverse lijnen en is de vanuit hier heel Amsterdam goed te bereiken.

### 2.3. Nieuwe situatie

De huidige woningen voldoen niet meer aan de huidige eisen (wooneisen, duurzaamheidseisen). Eigen Haard is daarom van plan om de huidige woningen te slopen en te vervangen voor nieuwbouw. Hierbij wordt het bouwvolume uitgebreid en het aantal woningen vergroot.

#### *Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten nieuwbouw*

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

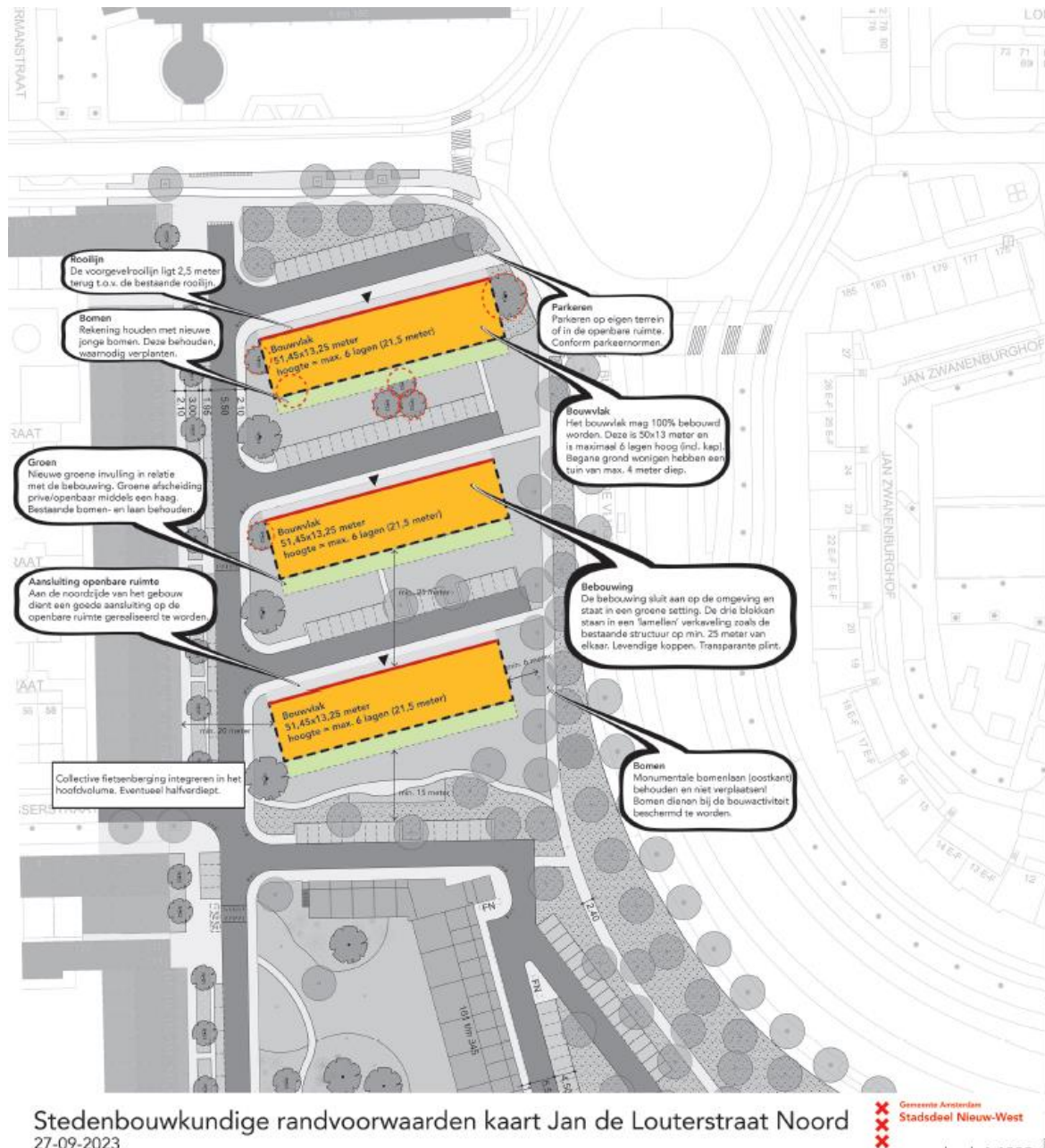
De algemene uitgangspunten die ook voor de projectlocatie zullen worden toegepast zijn het realiseren van galerijflats als middel om in sociale woningbouw hoger te bouwen en iedere woning goed bereikbaar te maken (ook voor mindervaliden en ouderen), alsmede het inzetten van een daklijn en dakopbouw als een verbijzonderend element met effect op schaal van het ensemble.

Op de begane grond zullen (gezins-)woningen gerealiseerd worden, met tuindeuren en de keuken aan de straat, zodat er meer ogen op straat komen en meer levendigheid voelbaar wordt. Vooral het maken van collectieve en individuele adressen wordt bijgedragen aan het verbeteren van de sociale veiligheid langs de Jan de Louterstraat.

#### *Stedenbouwkundige randvoorwaarden*

De gemeente Amsterdam heeft op 4 oktober 2022 stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het project vastgesteld. Hierin zijn de bouwvlakken vastgelegd en is bepaald dat de bouwhoogte maximaal 21,5 meter mag zijn, bestaande uit maximaal 6 bouwlagen.

Daarnaast zijn er ook randvoorwaarden vastgesteld met betrekking tot parkeren, rooilijn, bomen/groen en tuinen (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: Stedenbouwkundige randvoorwaarden kaart Jan de Louterstraat Noord (d.d. 27 september 2023)

Er wordt voldaan aan de gestelde randvoorwaarden.

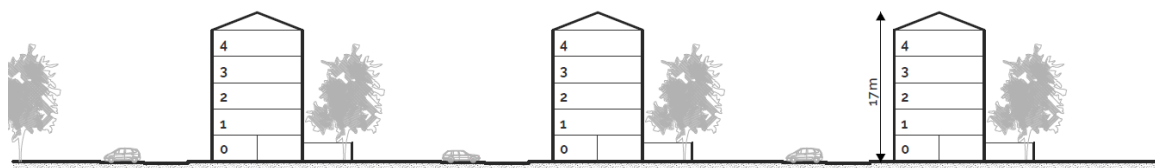
### Nieuwe bouwvolumes

De nieuwe bouwvolumes worden voor het grootste deel in de huidige footprint van de bestaande gebouwen geprojecteerd. In afwijking van de huidige situatie wordt de rooilijn met 2,5 meter terug gezet ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast wordt de footprint van de nieuwbouw groter dan in de huidige situatie. De nieuwe footprint is 13,215 meter diep en 51,28 meter breed en heeft hiermee een omvang van rond 678 m<sup>2</sup> (per gebouw) en neemt hierdoor met rond 207,9 m<sup>2</sup> toe ten opzichte van de huidige situatie (zie volgende afbeelding).

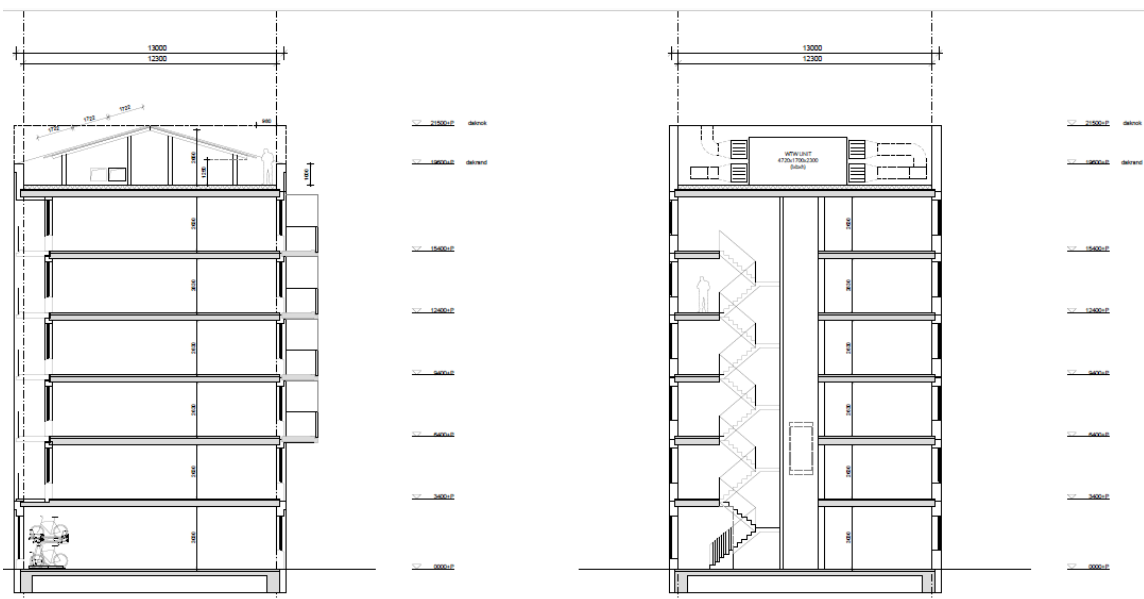


Afbeelding: stedenbouwkundige opzet nieuwe situatie (DO)

De nieuwbouw voorziet in één extra bouwlaag ten opzichte van de huidige situatie. De gebouwen bestaan hierdoor uit 6 bouwlagen. De bouwhoogte neemt hierdoor toe tot 21,5 meter.



doorsnede bestaande situatie



Afbeelding: huidige en toekomstige bouwhoogte ter plaatse van galerij (links) ter plaatse van lift (rechts)

Qua architectuur en vormgeving wordt aangesloten bij de huidige bebouwing. De nieuwbouw voegt zich hierdoor goed in de omgeving.



Afbeelding: impressie nieuwe situatie (noordgevel)



Afbeelding: impressie nieuwe situatie (zuidgevel)

### *Programma*

De nieuwe bouwvolumes krijgen een mix aan woningtypes, geschikt voor gezinnen, jongeren en ouderen. In totaal zijn er 114 woningen voorzien (66 sociale huur- en 48 middenhuurwoningen) met oppervlaktes variërend van 2- tot 5-kamerwoningen. De grotere maisonnette woningen komen in de plint, de kleinere woningen in de bovengelegen bouwlagen. Van de 72 gesloopte sociale huurwoningen worden 66 in de nieuwbouw teruggebracht en aangevuld met 48 huurwoningen in het middensegment. Dit programma is conform afsprakenbrief met de gemeente Amsterdam.

In de plinten komen ook (individuele en gemeenschappelijke) bergingen en collectieve fietsenstallingen (conform bouwbrief gemeente Amsterdam). In de openbare ruimte rondom de blokken zullen fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden voor bezoekers.

Het huidige aantal parkeerplaatsen (69) wordt gehandhaafd. Dat is voldoende, aangezien er een blauwe zone aanwezig is. De bewoners die willen terugkeren naar de nieuwbouw behouden hun vergunningen voor de blauwe zone. Alle nieuwe instromers krijgen geen parkeervergunning. Dit wordt ook zo geadverteerd.

*Ruimtelijke gevolgen voor de bestaande omgeving*

Uit het voorgaande blijkt dat voor de beoogde bouwblokken uit wordt gegaan van 6 bouwlagen met een bouwhoogte van 21,5 meter. Ten opzichte van de bestaande situatie neemt de bouwhoogte daardoor met 4,5 meter toe. Dit sluit ruimtelijk aan op de bestaande omgeving. De verhoging is met één bouwlaag gering. Ook de omvang van het bouwvolume is vergelijkbaar met (maar wel groter dan) de huidige situatie. De ruimtes tussen de bouwblokken blijven bestaan en schuiven alle iets op. Het effect op uitzicht, bezonning en privacy van bestaande gebouwen in de omgeving is zeer beperkt en aanvaardbaar. De kwaliteit en uitstraling van de nieuwbouw verbeterd. Er wordt ook rekening gehouden met de stedenbouwkundige structuur van de buurt. Er is dan ook geen sprake van relevante negatieve effecten op de bestaande omgeving.

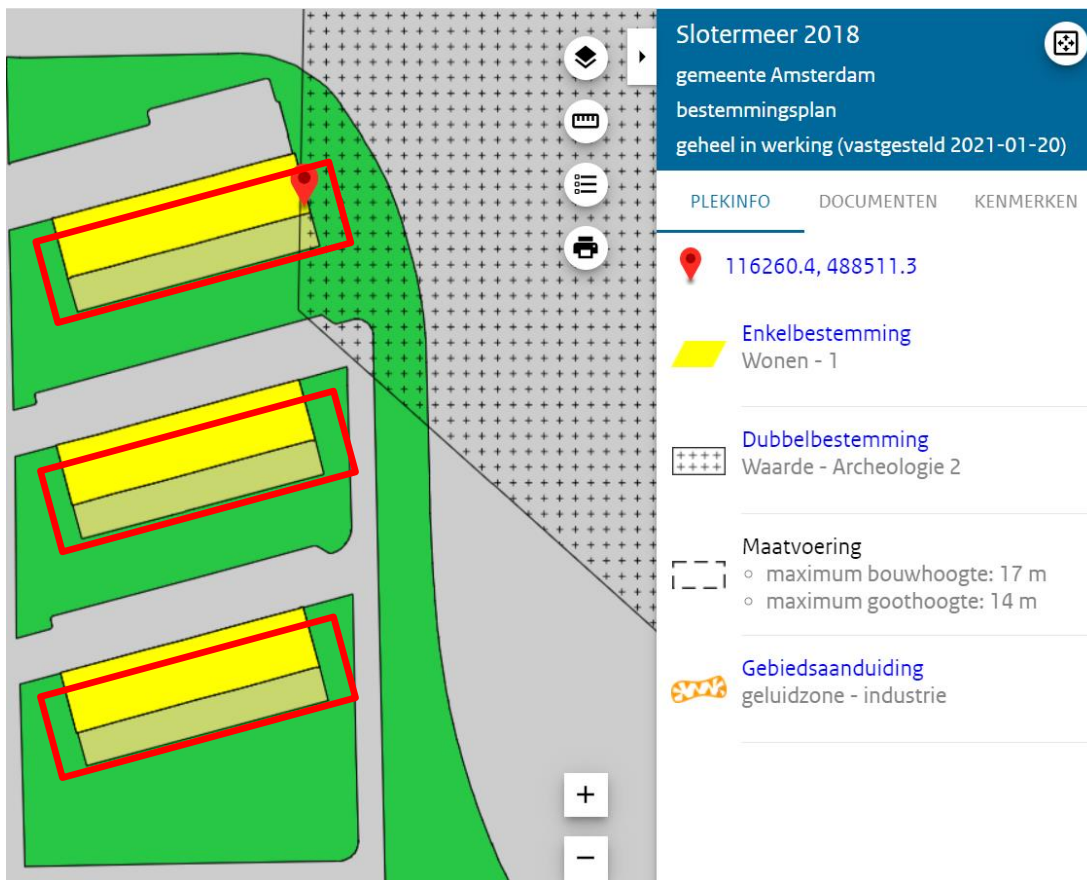


## 3. Planologisch kader

### 3.1. Geldende bestemmingsplannen

#### Bestemmingsplan 'Slotermeer 2018'

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



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Slotermeer 2018'

De projectlocatie is voor wat betreft de bestaande bebouwing volledig bestemd als 'Wonen – 1'. De aangrenzende gronden, die vallen binnen het nieuwe bouwvlak van de nieuwbouw zijn bestemd voor 'Groen - 2', 'Tuin' en voor een minimaal deel 'Verkeer – 2'. In de noordoosthoek valt een klein deel binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. De gehele projectlocatie is tevens gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'Geluidzone – Industrie' en valt hierdoor binnen de geluidzone van het industrieterrein "Westpoort". In het vervolg worden de relevante delen van het bestemmingsplan nader toegelicht.

### Bestemming 'Wonen – 1'

De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 20 van de regels worden gebruikt voor gestapelde woningen, tuinen en erven.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. De bestaande bebouwing is in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een goot- en bouwhoogte van 14 respectievelijk 17 meter.

### Bestemming Tuin

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

### Bestemming 'Groen – 2'

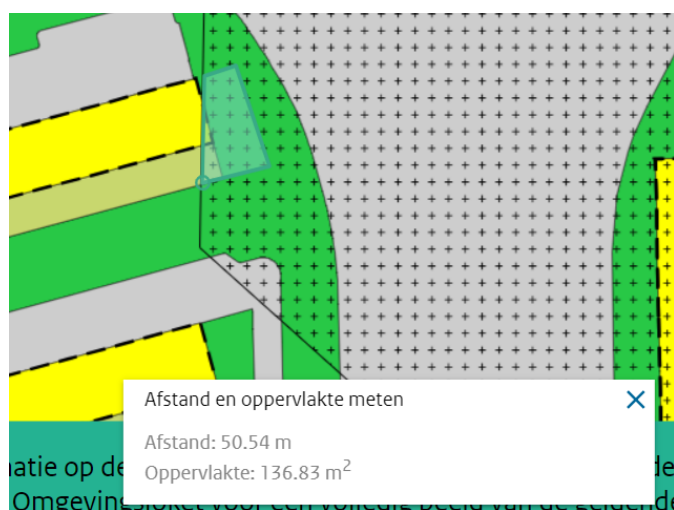
In artikel 8 is bepaald dat gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer groenvoorzieningen en openbare ruimte. Binnen deze bestemming zijn geen woongebouwen toegestaan. Het gebruik als tuinen is niet toegestaan.

### Bestemming 'Verkeer – 2'

In deze bestemming is volgens artikel 17 onder meer het gebruik als rijwegen en voet- en fietspad, ongebouwde parkeervoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen, speelvoorzieningen en groenvoorzieningen toegestaan. Woongebouwen zijn niet toegestaan.

### Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'

Een klein gebiedje met een oppervlak van circa 137 m<sup>2</sup> valt binnen een archeologische dubbelbestemming (zie volgende afbeelding). Bij bodemingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> of dieper dan 1,5 meter is archeologisch onderzoek verplicht.



Afbeelding: omvang bebouwing binnen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' (indicatie blauw omrand)

### Gebiedsaanduiding 'Geluidzone – Industrie'

De projectlocatie bevindt zich geheel binnen de geluidzone van het industrieterrein "Westpoort". Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting als gevolg van Westpoort 53 db bedraagt (zie ook paragraaf 5.3)

### Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

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

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

## **3.2. Afwijkingen**

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

### Gebruik

1. Wonen: Door het verschuiven en vergroten van de bebouwing wordt de woonfunctie ook in de bestemmingen 'Tuin', 'Groen – 2' en 'Verkeer – 2' geprojecteerd. Wonen is daar niet toegestaan.
2. Geluidgevoelige bestemming (zoals wonen): Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.
3. 'Geluidszone-industrie - Westpoort': Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde vanwege de ligging binnen Westpoort.

### Bouwen

4. Maximum bouwhoogte: de nieuwbouw voorziet in een maximum bouwhoogte van 21,5 meter, waardoor de maximum toegestane bouwhoogte met 4,5 meter wordt overschreden. Dat geldt ook voor de maximum goothoogte.
5. Bouwen binnen de bestemmingen 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer-2': de beoogde volumes zijn met circa 200 m<sup>2</sup> per gebouw (totaal = 600 m<sup>2</sup>) gelegen binnen de bestemmingen 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer-2'. De betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogte van 21,5 meter.

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

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

## 4. Beleidskader

### 4.1. Rijksbeleid

#### Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

Het gaat hierbij om:

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

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

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO<sub>2</sub>-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

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

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

#### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

## 4.2. Provinciaal

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

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

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

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

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

### *Conclusie*

Het project maakt sloop en nieuwbouw met enige verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

### Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is in 2021 twee keer op onderdelen herzien.

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

Voor de projectlocatie zijn de volgende regels met betrekking tot 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', 'Industrieterrein van provinciaal belang' en 'klimaatadaptatie' relevant:

#### *Nieuwe stedelijke ontwikkeling:*

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.

De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave. Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. In het kader van de stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloopnieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. In dit kader is initiatiefnemer Eigen Haard van plan om de bestaande woongebouwen aan de Jan de Louterstraat 120 t/m 154 te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Hierdoor neemt het aantal woningen met 42 toe. Hierover heeft dus in het kader van de stedelijke vernieuwing regionale plaatsgevonden afstemming (Amsterdam is aangemerkt als zelfstandige regio).

In paragraaf 5.10 is het voornemen verder getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Geconcludeerd wordt dat er voldoende behoefte is aan woningen (zie ook de in het vervolg beschreven beleidsstukken met betrekking tot woonbeleid en regionale afspraken). De locatie bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied.

### *Industrieterrein van provinciaal belang*

De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van industrieterrein Westpoort. Dat betekent dat voor woningen of andere milieugevoelige objecten rekening gehouden moet worden met de milieubelasting van het industrieterrein. Er wordt met onderhavig project geen nieuwe milieugevoelige functie toegevoegd, in de huidige situatie is reeds een woonwijk aanwezig. Zie hoofdstuk 5 voor de omgevingsaspecten ter plaatse.

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

### *Klimaatadaptatie*

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

De locatie bevindt zich niet in een risicogebied voor overstroming. Die nieuwe daken worden groen uitgevoerd (retentiedaken). Dit levert een positieve bijdrage aan de biodiversiteit, waterretentie en het voorkomen van hittestress in de stad.

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

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

### Woonakkoord 2021-2025

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

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de



woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

Het project omvat in totaal 114 (42 extra) woningen en levert hiermee een bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

### Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

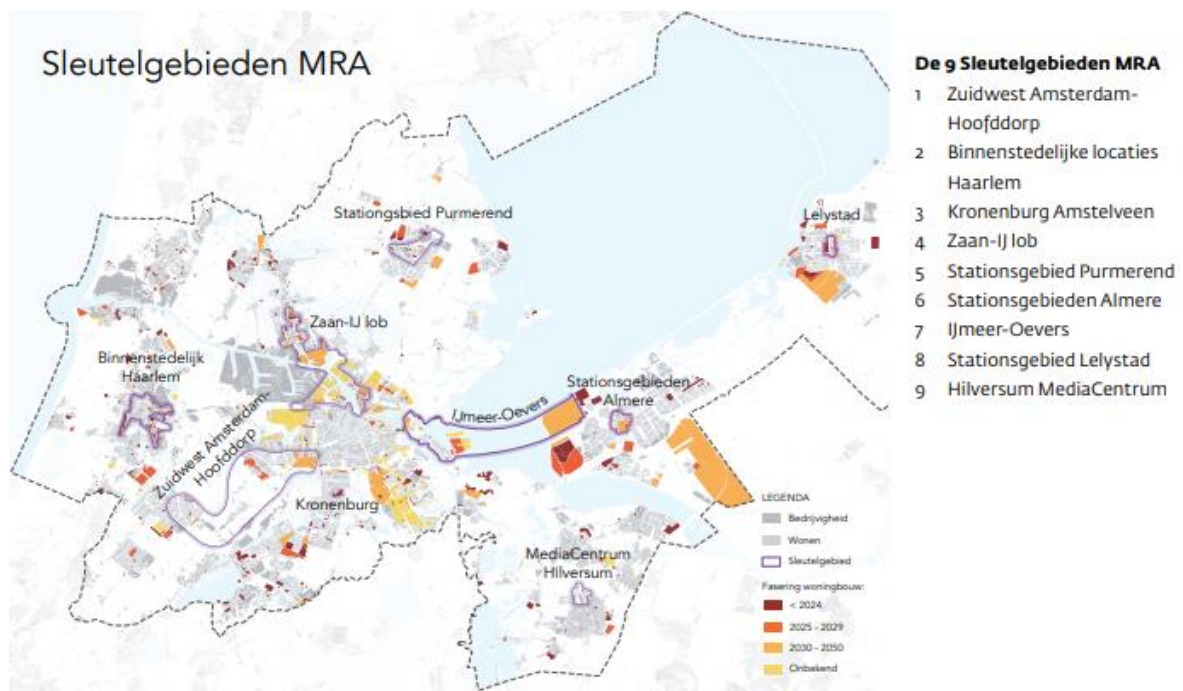
- A. Een woning voor iedereen
- B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
- C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
- D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.

5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

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



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

### 4.3. Regionaal beleid

#### Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

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

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

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

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

Bron: Prognose 2019

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

Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen.

#### 4.4. Gemeentelijk beleid

##### Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

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

Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen 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 onderhavige projectlocatie is in de Visiekaart Amsterdam 2050 aangewezen als een gemengde stadsbuurt. Hier wordt voorzien in de ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Het project voorziet in de vernieuwing een uitbreiding van bestaande woongebouwen en past binnen de visie van Amsterdam.

### Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m<sup>2</sup>).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

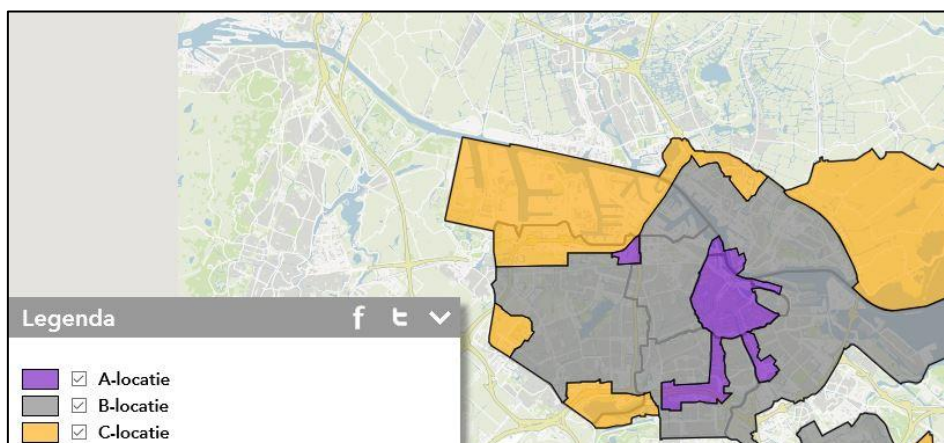
Het project voorziet in de realisatie van 114 woningen. Door de sloop van de huidige woningen zal het aantal woningen per saldo toenemen met in totaal 42 woningen (gemiddeld 14 per bouwblok). Het gaat hierbij voornamelijk om sociale huurwoningen (66 woningen) en huurwoningen in het middensegment (48 woningen). In overleg met de gemeente is afgesproken, dat hier geen woningen in het dure segment gerealiseerd worden. Dit programma is conform de afsprakenbrief met de gemeente.

## Nota Parkeernormen Auto

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

### *ABC-locaties en parkeernormen*

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



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

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
  - Bij woningen tot 30 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> en 60 m<sup>2</sup> bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
  - Woningen boven de 60 m<sup>2</sup> bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

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

Op B-locaties geldt voor kantoren een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo (geen minimum). Voor overige voorzieningen is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW (ASVV 2012). Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder

autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

De parkeernormen gelden ook bij transformatie, tenzij de situatie aanleiding geeft om af te wijken van de parkeernorm. Bij de toetsing worden de plannen volgens de voor de functie geldende normen beoordeeld om te zien wat de parkeervraag van de nieuwe functie is en wat de parkeervraag van de oude functie was. Eén van de situaties die aanleiding kunnen geven tot afwijking van de minimum parkeernorm is wanneer het om een klein project gaat waarvoor vier parkeerplekken of minder nodig zijn en waarbij de realisatie van een klein aantal parkeerplekken erg lastig en duur is. In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op dit onderwerp.

#### Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

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

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

#### Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad:

- 20/20/20: In 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt en 20% minder energie verbruikt dan in 2013.
- Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Een circulaire economie in gang zetten met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie.
- Amsterdam klimaatbestendig in 2020.
- In 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden.

Bij de nieuwbouw zullen diverse duurzame maatregelen worden getroffen. Het gaat hierbij om de volgende:

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

- Gasloos door middel van stadsverwarming;
- Voldoen aan BENG en MPG eisen;
- Bij voorkeur geen primaire grondstoffen gebruiken;
- Bij voorkeur biobased/hergebruikte materialen gebruiken.



## 5. Omgevingsaspecten

### 5.1. Verkeer en parkeren

#### Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Jan de Louterstraat, de Antony Moddermanstraat en de Burgemeester de Vlugtlaan rijden.

Het project voorziet in 42 extra woningen, alle in het middensegment huur. Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals opgenomen in de uitgave 'Toekomstbestendig parkeren'. In de uitgave is voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen in een gebied als Slotermeer een verkeerskencijfer van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning per etmaal aangegeven. Als gevolg van het project zal het aantal verkeersbewegingen vanwege de extra woningen met 118 tot 151 motorvoertuigen per etmaal toenemen.

Een toename van het verkeer met 118 tot 151 motorvoertuigen per etmaal heeft geen relevante gevolgen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. De betreffende wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Bovendien is de verwachting dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal lager zal zijn aangezien niet iedere bewoner een eigen auto zal hebben. In Nieuw-West is het gemiddelde autobezit 0,43 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,82 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto). Omdat er in de buurt in de eerste helft van 2025 betaald parkeren zal worden ingevoerd en de bewoners van de nieuwbouw niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (met uitzondering van 'herhuisvesters' zie de navolgende subparagraaf), zal het autobezit lager uitvallen dan gemiddeld waardoor ook het aantal motorvoertuigenbewegingen lager zal zijn.

#### Parkeren

##### *Auto's*

Op de projectlocatie zijn momenteel 69 autoparkeerplaatsen op straat aanwezig. Dit aantal blijft gehandhaafd.

Voor de in totaal 114 woningen (inclusief 42 extra woningen) is er op basis van het parkeerbeleid van Amsterdam een parkeerbehoefte van 11,4 (=12) parkeerplaatsen (bezoekersparkeren). Ter plaatse geldt een blauwe parkeerzone. De nieuwe bewoners van de nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, met uitzondering van de al eerder genoemde 'herhuisvesters'. Deze behouden een parkeervergunning als ze die al hebben. Van de huidige 41 vergunninghouders keren 50% terug. Het gaat hier dus om 21 bewoners met een vergunning.

'Herhuisvesters' zonder een vergunning komen ook niet in aanmerking voor een nieuwe vergunningen.

Door de nieuwbouw ontstaat er dan een parkeerbehoefte van 33 parkeerplaatsen. Met 69 parkeerplaatsen wordt hieraan ruim voldaan. Er blijven hierdoor ook nog extra parkeerplaatsen over voor bewoners uit de omgeving. De parkeerdruk in de omgeving zal dus afnemen.

Er wordt voldaan aan het parkeerbeleid van Amsterdam. In de eerste helft van 2025 (ruim voor ingebruikname van de nieuwe woningen) wordt in Slotermeer betaald parkeren ingevoerd. De verwachting is dat hierdoor de parkeerdruk in de buurt verder af zal nemen. Parkeren vormt dan ook geen belemmering voor dit project.

#### *Fietsen en scooters*

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht. Zoals blijkt uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter geeft de gemeente bij nieuwbouw echter de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimum van 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn, wat bij 114 woningen neerkomt op rond 57 bezoekersparkeerplaatsen. Voor scooters geldt een richtlijn van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein, oftewel 15 scooterparkeerplaatsen. Per bouwblok resulteert dat in rond 20 bezoekersparkeerplaatsen en rond 5 scooterplaatsen.

In de blokken komen op maaiveldniveau individuele bergingen en collectieve fietsenstallingen. Voor de woningen die gebruik zullen maken van de collectieve fietsenstalling is uitgegaan van 3 fietsparkeerplekken per woning. Dit is conform de norm voor woningen met een GO van 50 tot 75 m<sup>2</sup>. De collectieve fietsenstalling gaat uit van gestapeld fietsparkeren (boven en onder).

De sociale huurwoningen, met uitzondering van de 2-kamerwoningen en rolstoelwoningen, krijgen een individuele berging van 5 m<sup>2</sup> op de begane grond. Deze is ook voor stallen van de fiets. Alle overige woningen die geen individuele berging hebben, waaronder ook de middensegment huurwoningen voldoen aan de Amsterdamse Bouwbrief.

In de blokken komen op maaiveldniveau individuele bergingen en collectieve fietsenstalling. Voor de woningen die gebruik maken van de collectieve fietsenstalling geldt dat deze voldoen aan het aantal fietsplekken conform de Amsterdamse Bouwbrief. De collectieve fietsenstalling gaat uit van gestapeld fietsparkeren (boven en onder), waarbij elke woning minimaal 2 lage plekken heeft.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte rondom de 3 bouwblokken wordt rekening gehouden met voldoende fietsstallingsmogelijkheden voor bezoekers en scooters. Conform de afsprakenbrief met de gemeente, wordt dit door de gemeente gedaan. Dit is nogmaals op 15 mei 2024 door de gemeente per mail bevestigd (zie mail in bijlage 1).

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

## 5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Voor het project wordt uitgegaan van 114 woningen, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Ook als rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving dan is er cumulatief sprake van minder dan 1.500 woningen. Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

## 5.3. Geluid

### *Wet geluidhinder*

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is gelegen binnen diverse geluidsbronnen.

In mei 2024 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Uit de berekeningen blijkt het volgende:

Vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van de Antony Moddermanstraat, de Burgemeester De Vlughtlaan, de Haarlemmerweg en het gezoneerde industrieterrein Westpoort worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. Nergens worden de maximale ontheffingswaarden overschreden. Er zijn nergens dove gevels nodig.

De gecumuleerde geluidbelastingen  $L_{VL,cum}$  voldoen overal aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier:  $63+3 = 66$  dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn nergens aanvullende maatregelen benodigd. Het in oktober 2023 aangepaste geluidbeleid voorzag niet in inhoudelijk relevante wijzigingen ten opzichte van het geluidbeleid ten tijden van het opstellen van het geluidrapport, zodat de conclusies nog steeds van toepassing zijn.

Een gering deel van de woningen beschikt direct over een geluidluwe zijde. Voor woningen die niet aan deze geluidsluwe tuinzijden zijn gesitueerd zijn aanvullende maatregelen benodigd. In het akoestisch onderzoek worden hiervoor suggesties gegeven. Kortheidshalve wordt hier verwezen naar het rapport in bijlage 2. Hierdoor is voldoende aangetoond, dat het plan op akoestisch gebied haalbaar is.

Omdat is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, zullen hogere waarden vastgesteld worden voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai. In volgende tabel is een overzicht gegeven van de vast te stellen hogere waarden. Het ontwerp besluiten zal samen met de ontwerp vergunning ter inzage worden gelegd.

Geluidbron	Vast te stellen hogere waarde
Antony Moddermanstraat	59 dB
Burgemeester De Vlughtlaan	60 dB
Haarlemmerweg	49 dB
Industrieterrein Westpoort	53 dB(A)

Tabel: Overzicht vast te stellen hogere waarden

#### 5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico.

In mei 2024 is door onderzoeksbureau Aviv onderzoek naar externe veiligheid verricht (zie bijlage 3). Hieruit is het volgende gebleken:

##### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

##### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico toe. Deze toename is minder dan 10%. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Er kunnen een aantal mogelijke maatregelen worden toegepast om risico's te beperken en/of de mogelijkheid voor hulpverlening en zelfredzaamheid te vergroten. Deze maatregelen zijn niet limitatief, er zijn wellicht ook nog andere maatregelen die toegepast kunnen worden. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren;
- Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren waarbij van de verschillende risicobronnen af kan worden gevlucht;
- Ontvluchtingsmogelijkheden (vluchtroutes en nooduitgangen) vanuit bouwwerken in het plangebied realiseren die van de verschillende risicobronnen af zijn gericht;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied.

Het groepsrisico neemt door de ontwikkeling niet significant toe. De kans op een ongeval is heel klein. In algemene zin geeft de Veiligheidsregio aan voorbereid te zijn op het beperken van de effecten van een dergelijk ongeval en het in veiligheid brengen van mensen. Er zijn in de omgeving voldoende vluchtwegen van de risicobron af aanwezig. De aanwezigen zijn over het algemeen zelfredzaam. Er worden geen specifieke functies gerealiseerd voor mensen die zichzelf niet in veiligheid kunnen brengen (zoals een ziekenhuis of een kinderdagverblijf).

#### *Plasbrandaandachtsgebied*

Het plangebied ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied.

#### *Aandachtsgebied (vooruitlopend op Omgevingswet)*

Het plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied van 200 meter. De woningen worden aangemerkt als 'kwetsbaar'. Het aanwijzen van een voorschriftengebied is voor deze ontwikkeling niet verplicht. Mocht het bevoegd gezag daar wel toe besluiten, dan is in het explosievoorschriftengebied scherfwerend glas een verplichte aanvullende bouweis.

## **5.5. Bodem**

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

#### Verkennend bodemonderzoek 2022

In 2022 is er door TAUW voor de locatie een vooronderzoek conform NEN 57252 uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek, TAUW, kenmerk R001-1285980CBM-V02-sal-NL, 12 juli 2022).

#### *Vooronderzoek*

Uit het vooronderzoek is gebleken dat de locatie in 2017 door Stantec (ARVO bodem- en verhardingsonderzoek, Stantec, kenmerk m16a0481.r01v2, 17 februari 2017) is onderzocht. In de grond en het grondwater zijn tijdens dit onderzoek voor de onderzochte parameters maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond in de grond en maximaal licht verhoogde concentraties in het grondwater.

#### *PFAS onderzoek*

Uit het PFAS onderzoek is gebleken dat er op basis van de aangetoonde PFAS gehalten in de zandgrond bij het toepassen van de grond elders sprake is van een beperking in

grondwaterbeschermingsgebieden en onder oppervlaktewater. Op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam is de grond niet verontreinigd en vrij toepasbaar.

#### *Asbest in grondonderzoek*

Tijdens het verkennend bodemonderzoek naar asbest is een gehalte van 0,8 mg/kg d.s. asbest aangetoond. De grens voor nader onderzoek (50 mg/kg d.s.) wordt hiermee niet overschreden. Aanvullend asbestonderzoek wordt niet aanbevolen.

#### Verkennend bodemonderzoek 2024

Hoewel de gebruikssituatie sinds 2022 niet is veranderd, is het door Stantec uitgevoerde onderzoek uit 2017 inmiddels verouderd en dient de locatie opnieuw conform de ARVO 2024 te worden onderzocht. Dat is in juli 2024 door Tauw gedaan (zie bijlage 4).

Geconcludeerd wordt dat de interventiewaarde bodemkwaliteit uit het Bal niet wordt overschreden. De toelaatbare kwaliteit bodem wordt niet overschreden.

De milieuhygiënische kwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## **5.6. Water**

#### Afstemming met Waternet

In het kader van de Watertoets is de inhoud van deze waterparagraaf in mei 2024 afgestemd met Waternet, de waterbeheerder voor dit gebied. Waternet heeft op 22 mei 2024 (en nogmaals op 19 juni 2024) aangegeven akkoord te zijn met de waterparagraaf (zie mails in bijlage 5).

#### Beleid en regelgeving

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

#### *Keur*

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

#### *Programma Rainproof*

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het

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

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

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

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

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

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

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. In 2023 is deze aangepast door de norm voor de opvang van een regenbui van 60 naar 70 mm te verhogen. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst.

Het plan voorziet in retentiedaken. In bijlage 6 is het toegepaste systeem toegelicht. Het onderhavige bouwplan voor dit project zal aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst.

#### *Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2023*

In het OPR is het beleid voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater opgenomen. Het programma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en is tot stand gekomen door de samenwerking tussen gemeente, Waternet en Amsterdam Rainproof.

Het Omgevingsprogramma Riolering heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 was de norm dat we tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade kunnen verwerken. Omdat buien steeds extremer worden, is de norm nu verhoogd naar 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, wordt een hogere norm van buien van 90 mm in een uur gehanteerd. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond.

Naast het verwerken van regenwater, moet bij nieuwbouwprojecten de afstand tussen de straat en het grondwater minimaal 90 cm zijn. Zo ontstaat er ruimte in de ondergrond om water tijdelijk vast te houden, wat een buffer kan vormen in drogere periodes en goed is voor groen.

Het onderhavige project zal voldoen aan het OPR. In het kader van de vergunningaanvraag voor het bouwen zal het ingediende bouwplan hieraan worden getoetst.

#### *Grondwater*

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

#### *Waterberging*

De projectlocatie is momenteel grotendeels verhard en er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Het oppervlak aan verharding zal ten opzichte van de huidige situatie wel toenemen met circa 623 m<sup>2</sup>. Volgens artikelen 2.2 en 2.3 van de Keur van AGV geldt bij toename van verharding altijd een zorgplicht. Dit betekent niet dat er altijd compensatie nodig is. Er is ook geen aparte watervergunning nodig van het waterschap, omdat de verharding met minder dan 1.000 m<sup>2</sup> toeneemt. Desondanks is de zorgplicht onverminderd van kracht. 10 % van de toename aan verharding moet gecompenseerd worden (=62 m<sup>2</sup>) met berging voor een 70 mm bui. 70 mm neerslag op 62 m<sup>2</sup> kan als extra berging verdeeld worden over de retentiedaken in het projectgebied. Zo wordt er iets meer water geborgen dan de hemelwaterverordening voorschrijft, waardoor er ook aan de zorgplicht uit de waterschapsverordening voldaan wordt.

Daarnaast is er al op gebiedsniveau compensatie voor de diverse vernieuwingsprojecten in Slotermeer gerealiseerd door de aanleg van de Sloterparkbadsingel. Deze is in 2012 aangelegd en heeft een oppervlak van 6.682 m<sup>2</sup>. Tot nu toe is voor ongeveer 3.450 m<sup>2</sup> compensatieruimte gebruikt voor uitgevoerde en toegezegde projecten. Dit betekent dat er nog ongeveer 3.200 m<sup>2</sup> compensatieruimte beschikbaar is voor vernieuwingsprojecten, zoals Jan de Louter-Noord. Uitgangspunt bij de compensatie is dat deze dient plaats te vinden binnen hetzelfde watersysteem. De gebieden in Slotermeer en Slotervaart vallen binnen het watersysteem van de Sloterplas en kunnen daardoor gebruik maken van de Sloterparkbadsingel.

Op 21 mei is door de gemeente bevestigd dat de 62 m<sup>2</sup> watercompensatie oppervlakte water, vanwege van de toename verhard oppervlak van dit project in de watercompensatiebank kan



worden toegerekend aan (de reserve in) de Sloterparkbadsingel die rond 2010 is gegraven (zie mail in bijlage 7).

#### *Waterkwaliteit*

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool.

Daarnaast gelden hier de principes van water- en bodem, waarbij onder andere geen afstroming van verontreinigingen naar het oppervlaktewater mogen plaatsvinden. Om waterverontreiniging en bodemverontreiniging te voorkomen, zal de buitenste schil van de gebouwen, bijvoorbeeld op daken en gevels, géén uitloegende materialen bevatten.

## **5.7. Archeologie en cultuurhistorie**

### Archeologie

In het kader van het ter plaatste geldende bestemmingsplan is in 2018 archeologisch bureauonderzoek verricht. Hieruit is gebleken, dat er binnen het plangebied van het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Dit betreft met name de zones langs de voormalige Uitweg, de voormalige Groeneweg, de Haarlemmerweg en de Sloterdijkermeerdijk. Voor dit project gaat het slechts om een beperkt gebied aan de noordostrand. Het gebied heeft een omvang van circa 137 m<sup>2</sup> (zie paragraaf 3.1). Bij bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> of ondieper dan 1,5 m onder maaiveld is archeologisch onderzoek vereist. Het project voorziet niet in ondergrondse bebouwing, waardoor archeologisch onderzoek niet nodig is.

### Cultuurhistorie

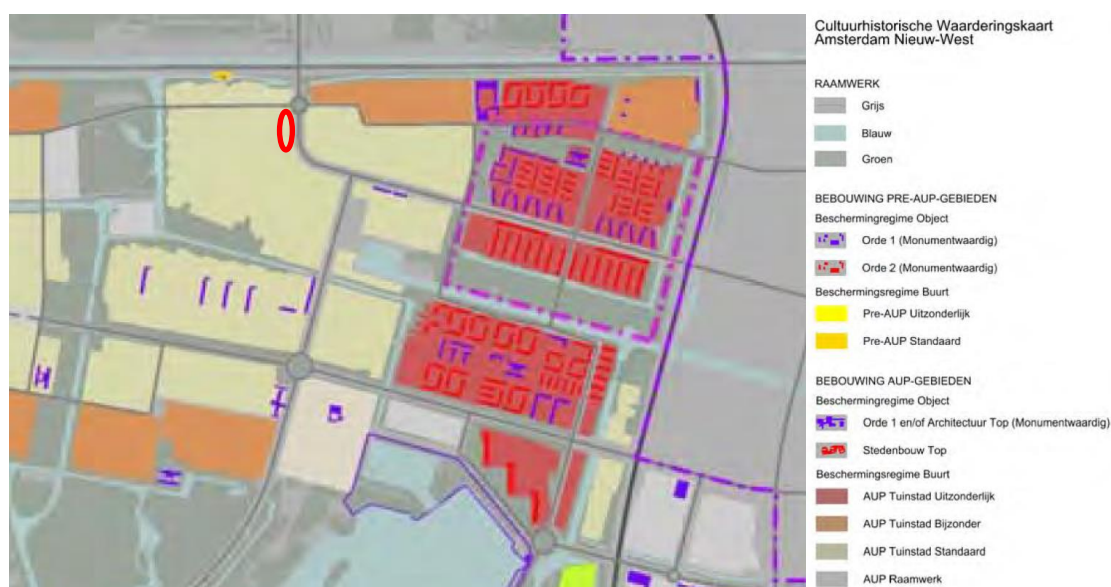
Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. De projectlocatie maakt deel uit van het Rijkswederopbouwgebied “Westelijke Tuinsteden”, een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor met de Rijksdienst Cultureel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

Als gevolg van het project zullen de bestaande bouwblokken aan de Jan de Louterstraat worden gesloopt. Voor de sloop van deze blokken zijn naast de Nota Cultuurhistorie Amsterdam NieuwWest ook de waarderingskaart ‘Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’ van belang.

*Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West*

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

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



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

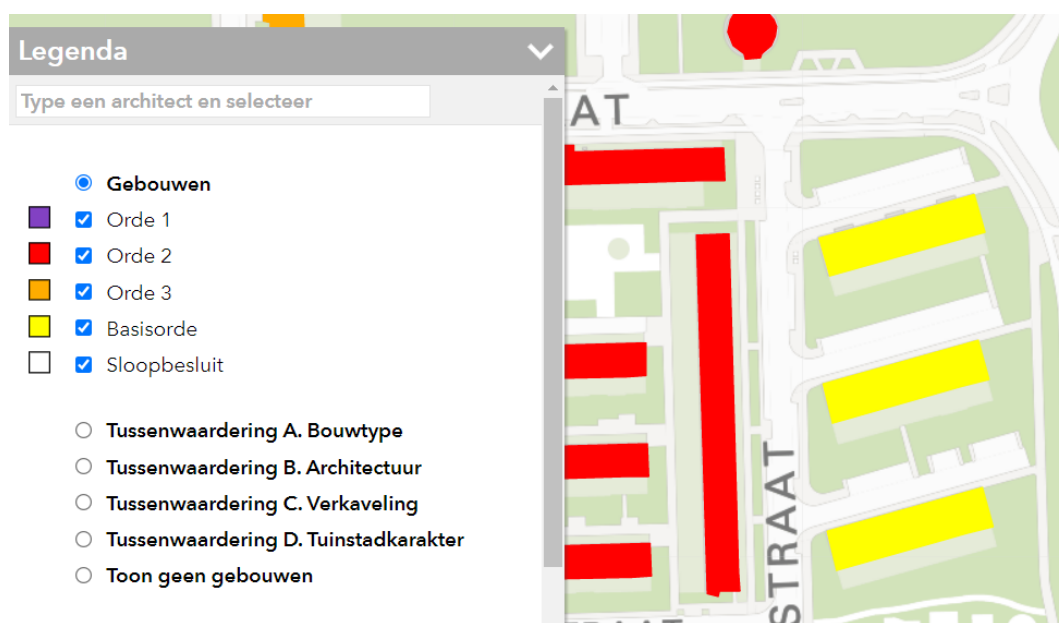
De projectlocatie is gelegen in een buurt waar het beschermingsregime 'AUP Tuinstad standaard' van toepassing is. Binnen dit beschermingsregime is sloopnieuwbouw mogelijk waarbij in geval van nieuwbouw onder meer de volgende richtlijnen van toepassing zijn:

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

De beoogde nieuwbouw op de projectlocatie voldoet aan de richtlijnen voor nieuwbouw. De bestaande bebouwing op de projectlocatie is in de Nota Cultuurhistorie tenslotte niet benoemd als een (potentieel) gemeentelijk monument.

### Waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP'

Zoals ook in hoofdstuk 2 is beschreven maakt de projectlocatie onderdeel uit van de naoorlogse stadsuitbreiding die is gebaseerd op de het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934. De gemeente heeft voor dit gebied een waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP' in voorbereiding. De waarderingskaart voor de AUP-gebieden geeft inzage in de stedenbouwkundige en architectonische waardering van alle panden uit de periode 1935-1970. Aan ieder pand is een orde toegekend, opklimmend van de laagste Basisorde naar de hoogste Orde 1. Vaak heeft bebouwing met een orde 1 - waardering de status van rijks- of gemeentelijk monument. De criteria die voor de verschillende ordewaarderingen zijn opgesteld vormen de basis voor welstandbeoordeling.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart AUP (bron: [https://maps.amsterdam.nl/ordekaart\\_aup/](https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/))

Op de waarderingskaart zijn de bestaande bouwblokken aangemerkt als bebouwing met een basisorde. Gelet op de status volgens de waarderingskaart van de gemeente zijn er vanuit cultuurhistorie geen belemmeringen om de drie bestaande gebouwen te slopen. Doordat het ontwerp voor de nieuwbouw de originele stedenbouwkundige opzet respecteert wordt het stedenbouwkundige beeld van de Jan de Louterstraat gehandhaafd.

## 5.8. Luchthavenindelingbesluit

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

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

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

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

#### Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogte van 131 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 54 meter ten opzichte van NAP.

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

#### *Vogelaantrekkende functies*

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

geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

#### *20 Ke-contour*

De projectlocatie ligt niet binnen de 20 Ke-contour (LIB-5).

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

## **5.9. Ecologie en stikstofdepositie**

Voor de bescherming van plant- en diersoorten en natuurgebieden is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Ook mag een project in beginsel geen effect hebben op beschermde natuurgebieden.

In juli 2022 is door ECOquickscan een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage 8). Hieruit is het volgende gebleken:

### **Gebiedsbescherming**

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

### **Soortenbescherming**

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

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten is strikter beschermd. Dit zijn soorten waarvoor bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming - hoofdstuk 3 geldt. Op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezige habitats en de biotoeppen van individuele diersoorten zijn huismus, gierzwaluw en soorten uit de soortgroep vleermuizen niet uit te sluiten binnen het plangebied. Het is daarom nodig geweest om aanvullend onderzoek uit te voeren naar vleermuizen, huismus en gierzwaluw. Dit onderzoek liep tot eind september 2022 (zie bijlage 9).

### *Vleermuizen*

Tijdens het nader onderzoek zijn in het plangebied de volgende verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld:

- 3 zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis
- 4 zomer- en paarverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis
- 1 (vermoedelijke) paarverblijfplaats van ruige dwergvleermuis
- 2 zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis in een vleermuiskast
- 2 paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis in een vleermuiskast

Er zijn geen (grote) winterverblijfplaatsen vastgesteld. De paarverblijfplaatsen zijn mogelijk wel geschikt voor overwintering van één of enkele vleermuizen. Aangezien de paarverblijfplaatsen bij strenge vorst naar verwachting niet geschikt zijn, betreffen dit geen volwaardige winterverblijfplaatsen. De verblijfplaatsen zijn aangetroffen in de opgehangen vleermuiskasten, bij toegankelijke kantpannen (kopgevels), tussen de gevel en het kozijn en vermoedelijk in open ventilatievoegen bij de balkons (langsegevels). Alle voorstaande verblijfplaatsen van vleermuizen zijn beschermd conform de Wet natuurbescherming.

### *Huismus*

In het plangebied zijn geen nestlocaties van de huismus aangetroffen. Buiten het plangebied zijn circa 4 nestlocaties van huismus waargenomen aan de achter(west)zijde van de rijtjeswoning ten westen van het plangebied.

### *Gierzwaluw*

In het plangebied zijn geen nestlocaties van de gierzwaluw aangetroffen. Ook buiten het plangebied zijn geen nestlocaties van de gierzwaluw waargenomen.

### *Overige waarnemingen*

Rond het plangebied is verder een waarneming van egel gedaan en betrof uitsluitend een foeragerend dier in de grasstrook ten zuiden van het plangebied.

### Consequenties

In het plangebied zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis vastgesteld. Deze vaste rust- en verblijfplaatsen zijn jaarrond beschermd. De sloop en nieuwbouw van betreffende flats hebben dan ook een negatief effecten op deze vaste rust- en verblijfplaatsen.

In het kader van de Wet natuurbescherming dient voor zowel de gewone dwergvleermuis als de ruige dwergvleermuis een ontheffing ex. artikel 3.5 te worden aangevraagd bij de Gedeputeerde Staten van de provincie. In dit kader zal een activiteitenplan opgesteld moeten worden. In het activiteitenplan zal onder andere ingegaan moeten worden op mitigerende maatregelen en een onderbouwing van het wettelijk belang van de aanvraag. Mitigerende maatregelen hebben betrekking op de werkzaamheden (werkwijze), tijdelijke effecten en definitieve maatregelen om het plangebied opnieuw geschikt te maken voor soorten.

Een tweetal algemene voorwaarden zijn vanuit de Wet natuurbescherming - hoofdstuk 3 altijd van toepassing:

- In het broedseizoen van vogels mogen, zonder controle voorafgaand door een ecooloog, de vegetatie, bosjes en opstallen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zouden kunnen leiden tot verstoring, beschadiging of vernieling van nesten, rustplaatsen en eieren. Alle vogels zijn beschermd. Storing van nesten is onder artikel 3.1 (Vogelrichtlijn) toegestaan mits niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de betreffende vogelsoort. Voor vogels die ook staan vermeld onder artikel 3.5 (Habitatrichtlijn, inclusief Verdragen van Bern en Bonn) is verstoren niet toegestaan.
- Op basis van de zorgplicht volgens artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
  - Voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
  - Het beperken van verlichting tijdens de avonduren in voorjaar, zomer en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
  - De werkzaamheden starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen.

Naast de consequenties die voortkomen uit de Wet natuurbescherming zijn er ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de (toekomstige) inrichting van het plangebied:

- Voor vleermuizen kunnen open stootvoegen aangebracht worden in muren, of vleermuiskasten worden geplaatst in de spouw of tegen de muur op >2,5 meter hoogte;
- Er kunnen neststenen worden aangebracht ten behoeve van huismussen en gierzwaluwen op >2,5 meter hoogte in de muur, of bij een steile dakvorm als dakpannen. Deze beschermde soorten verliezen steeds meer nestmogelijkheden;
- Op het nieuwe dak kan een groendak worden aangebracht. Dit dak draagt bij aan de biodiversiteit, waterretentie en het voorkomen van hittestress in de stad;
- Het planten van bomen en struwelen voor vogels en vleermuizen verdient aanbeveling. Het beste zijn, ecologisch gezien, inheemse (autochtone) bes- en bloemdragende struiken en planten;
- Voor insecten kan een insectenhotel tegen de gevel of in de buitenruimte geplaatst worden. Een insectenhotel is nuttig voor allerlei insecten en heeft tevens een educatieve functie.

Voor dit plan worden voldoende maatregelen genomen om verstoring van vleermuizen te minimaliseren. Hiervoor is door Unitura een rapportage tijdelijke voorzieningen opgesteld, waarin is vastgelegd waar 32 tijdelijke vleermuiskasten worden opgehangen (zie bijlage 10).

Op 2 april 2024 heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland namens Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op grond van artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming een ontheffing verleend voor dit project (zie bijlage 11).

### *Stikstofdepositie*

In mei 2024 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een Aerius-berkening uitgevoerd om het effect van het project op stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden in kaart te brengen (zie bijlage 12).

Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar.

Ecologie en stikstofdepositie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

## **5.10. Ladder voor duurzame verstedelijking**

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

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

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

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

*"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."*

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al (grotendeels) is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een toename aan woningen met 42. Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut. Uit de diverse beleidsstukken van provincie, regio en gemeente, zoals beschreven in hoofdstuk 4, is voldoende gebleken, dat er een nijpend tekort is aan woningen in de regio Amsterdam. De nu voorziene 42 extra woningen voorzien dan ook in een behoefte en dragen bij aan de grote woningbouwopgave voor Amsterdam.



### 5.11. Milieu effect rapportage

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

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

Het huidige bestemmingsplan voorziet ter plaatse al in bebouwing met woningen van vergelijkbare omvang. Het aantal woningen is niet beperkt. Ten opzichte van de huidige daadwerkelijke situatie neemt het aantal woningen met 42 toe. Er is daarom ervoor gekozen om een aanmeldnotitie MER op te stellen (zie bijlage 13). Hieruit is gebleken dat het project geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Eigen Haard.

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

### 6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

*Bewoners, omwonenden en belangstellenden*

Eigen Haard heeft voor het project een projectplan opgesteld, welke op 19 november 2020 gepresenteerd is aan de huidige bewoners.

De afgelopen periode zijn de bewoners regelmatig geïnformeerd middels bijeenkomsten. Ook is er een bewonerscommissie waarmee initiatiefnemer regelmatig vergaderd over de plannen (zie ook <https://www.eigenhaard.nl/projecten/jan-de-louterstraat/>).

Wanneer gestart wordt met het VO, wil initiatiefnemer naast de bewoners ook de omwonenden informeren over de plannen. Tenminste 1 bijeenkomst en mogelijk een tweede bijeenkomst wordt hiervoor georganiseerd.

*Wettelijk vooroverleg*

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

## 7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Eigen Haard is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen en te vervangen door een drietal woongebouwen die zich voegen in de bestaande stedenbouwkundige compositie van de Louterbuurt. Deze nieuwe woningen voldoen aan de tegenwoordige eisen en bieden plek aan verschillende doelgroepen. Bij de nieuwbouw zal ook rekening worden gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten.

### 7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

#### Gebruik

1. Wonen: Door het verschuiven en vergroten van de bebouwing wordt de woonfunctie ook in de bestemmingen 'Tuin', 'Groen – 2' en 'Verkeer – 2' geprojecteerd. Wonen is daar niet toegestaan.
2. Geluidgevoelige bestemming (zoals wonen): Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.
3. 'Geluidszone-industrie - Westpoort': Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde vanwege de ligging binnen Westpoort.

#### Bouwen

4. Maximum bouwhoogte: de nieuwbouw voorziet in een maximum bouwhoogte van 21,5 meter, waardoor de maximum toegestane bouwhoogte met 4,5 meter wordt overschreden (exclusief liftopbouw en technische ruimten). Dat geldt ook voor de maximum goothoogte.
5. Bouwen binnen de bestemmingen 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer-2': de beoogde volumes zijn met circa 200 m<sup>2</sup> per gebouw (totaal = 600 m<sup>2</sup>) gelegen binnen de bestemmingen 'Tuin', 'Groen-2' en 'Verkeer-2'. De betreffende bouwvolumes hebben maximum bouwhoogte van 21,5 meter.

De woningen in de nieuwbouw worden circa 2 meter dieper dan de bestaande woningen en de bouwblokken worden 8 meter breder om zo kwalitatief goede woningen te kunnen realiseren die voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Door de uitbreiding van het bouwvlak kunnen meer woningen gerealiseerd worden en volstaat de verhoging van het gebouw met 4,5 meter. Bij een gelijkblijvend bouwvlak zou de bouwhoogte met minimaal een tweede bouwlaag verhoogd moeten worden. Door de vergroting van het bouwvlak komt een deel van het gebouw met enkele vierkante meters in de direct aangrenzende bestemmingen terecht. De groene uitstraling van het gebied rond de gebouwen wordt hierdoor niet aangetast. De afwijkingen zijn in deze grootstedelijke omgeving beperkt en aanvaardbaar een hebben geen relevant negatief effect op de omgeving, die gekenmerkt wordt door een mix van laag- middelhoog- en hoogbouw. Door de invoering van betaald parkeren in de eerste helft van 2025 (ruim voor ingebruikname van de nieuwe woningen)

zal de parkeerdruk duidelijk afnemen en vormt parkeren geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## **7.2. Conclusie**

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Er dient wel een hogere waarde vastgesteld te worden. Dit vormt echter geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.