

# Ruimtelijke onderbouwing

## Waldorp en Bauer te Amsterdam Nieuw-West

Status: indiening

Datum: 19 december 2023

(aangepast na indiening, 31 juli 2024)

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

Amstelplein 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 .....	1
1.1.	Aanleiding .....	1
1.2.	Ligging van het project.....	2
2.	Beschrijving project .....	3
2.1.	Bestaande situatie .....	3
2.2.	Beschrijving nieuwe situatie .....	6
2.2.1.	Stadsvernieuwing Overtoomse Veld.....	6
2.2.2.	Vernieuwing met behoud van casco.....	6
2.2.3.	Woningprogramma.....	7
2.2.4.	Niet-woonprogramma .....	8
2.2.5.	Stedenbouwkundige en cultuurhistorische inpassing.....	8
2.2.6.	Verkeersstructuur .....	11
3.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	12
3.1.	Bestemmingsplan ‘Overtoomse Veld’ .....	12
3.1.1.	Noordelijk woongebouw .....	12
3.1.2.	Zuidelijk woongebouw.....	14
3.2.	Conclusie afwijkingen van het geldende bestemmingsplan.....	15
3.3.	Procedure.....	15
4.	Beleidskader .....	16
4.1.	Rijksbeleid.....	16
4.1.1.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	16
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	17
4.1.3.	Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020 .....	17
4.1.4.	Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA).....	17
4.2.	Provinciaal beleid.....	18
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050 (NH2050).....	18
4.2.2.	Omgevingsverordening NH2020.....	19
4.2.3.	Woonagenda 2020-2025 .....	20
4.2.4.	Woonakkoord 2021-2025 .....	21
4.3.	Regionaal beleid.....	22

4.3.1.	Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024).....	22
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025.....	23
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.....	24
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	24
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen.....	24
4.4.2.	Koers 2025 .....	26
4.4.3.	Amsterdamse woonagenda 2025 .....	27
4.4.4.	Samenwerking met corporaties.....	27
4.4.5.	Nota Parkeernormen Auto .....	29
4.4.6.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter .....	30
4.4.7.	Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West .....	32
4.4.8.	Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050 .....	32
4.4.9.	Agenda Duurzaamheid .....	33
4.4.10.	Hemelwaterverordening.....	35
4.5.	Conclusie beleidskader .....	36
5.	Milieu- en omgevingsaspecten.....	37
5.1.	Verkeer en parkeren .....	37
5.1.1.	Verkeer.....	37
5.1.2.	Parkeren auto's.....	37
5.1.3.	Parkeren fietsen.....	37
5.1.4.	Conclusie.....	37
5.2.	Luchtkwaliteit .....	38
5.2.1.	Luchtkwaliteitseisen .....	38
5.2.2.	Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam.....	39
5.2.3.	Conclusie.....	39
5.3.	Geluid.....	39
5.3.1.	Beleid en regelgeving.....	39
5.3.2.	Akoestisch onderzoek.....	40
5.4.	Milieuzonering.....	40
5.4.1.	Algemeen.....	40
5.4.2.	Toets .....	41
5.4.3.	Conclusie.....	42
5.5.	Externe veiligheid .....	42

5.5.1.	Algemeen .....	42
5.5.2.	Toets .....	42
5.6.	Bodem.....	44
5.6.1.	Algemeen .....	44
5.6.2.	Beleid en regelgeving.....	45
5.6.3.	Toets .....	45
5.7.	Waterhuishouding .....	46
5.7.1.	Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek) .....	46
5.7.2.	Watertoets.....	47
5.7.3.	Conclusie.....	48
5.8.	Cultuurhistorie en archeologie .....	48
5.8.1.	Algemeen .....	48
5.8.2.	Beleid en regelgeving.....	48
5.8.3.	Toets .....	50
5.8.4.	Conclusie.....	51
5.9.	Luchthavenindelingbesluit.....	52
5.9.1.	Bouwhoogtes .....	52
5.9.2.	Vogelaantrekkende functies .....	53
5.9.3.	20 Ke-contour .....	53
5.9.4.	Conclusie.....	53
5.10.	Ecologie.....	53
5.10.1.	Wet- en regelgeving.....	53
5.10.2.	Toets: quick scan.....	54
5.10.3.	Toets: vervolgonderzoek .....	55
5.10.4.	Gebiedsbescherming .....	56
5.11.	Ladder voor duurzame verstedelijking .....	56
5.12.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling .....	56
5.13.	Hoogbouweffectrapportage .....	57
5.13.1.	Toetsingskader .....	57
5.13.2.	Toets .....	58
6.	Uitvoerbaarheid.....	59
6.1.	Financieel .....	59
6.2.	Planschade .....	59
6.3.	Maatschappelijk.....	60

6.4.	Ontwerp omgevingsvergunning .....	61
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen .....	62
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen .....	62
7.2.	Conclusie .....	62

**Bijlagen:**

1. Geohydrologische beschouwing infiltratiemogelijkheden (Hemelwaterverordening) (Van Dijk, 12 december 2023)
2. Groen beheerplan Anton Waldorpstraat (Smit Groenadvies, 4 december 2023)
3. Boom Effect Analyse inclusief verwijder,- en compensatietekeningen bomen (Smit Groenadvies, 29 juli 2024)
4. DO Maaiveld ontwerp (Diekman Landschapsarchitecten)
5. Constructieve mogelijkheid waterberging (Evers Partners, 31 mei 2023)
6. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (Cauberg Huygen, 26 oktober 2023)
7. Externe veiligheid A10-West (AVIV, 26 september 2023)
8. Verkennend bodemonderzoek (Van Dijk, 28 november 2023)
9. Ecologische quickscan Marius Bauerplantsoen 1-107 (Natuurlink, 23 januari 2023)
10. Ecologische quickscan Anton Waldorpstraat 1-49 (Natuurlink, 23 januari 2023)
11. Aanvullend ecologisch onderzoek naar gierzwaluw (Natuurlink, 4 december 2023)
12. Aanvullend onderzoek naar vleermuizen (Natuurlink, 4 december 2023)
13. Stikstof Memo (Els&Linde, 10 oktober 2023)
14. Verslag inloopbijeenkomst (6 juni 2023)

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

In het kader van stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloop-nieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. Ook in de wijk Overtoomse Veld in stadsdeel Amsterdam Nieuw-West.

Woonstichting Lieven de Key werkt aan het onderhoud van de hoogbouwflats aan de Anton Waldorpstraat en Marius Bauerplantsoen. De woongebouwen zijn technisch in matige staat, slecht geïsoleerd (label F/G) en er is sprake van achterstallig onderhoud waardoor veel problemen naar voren komen. Het voorgenomen project is daarom een transformatie met behoud van casco (vernieuwbouw), ook wel te vergelijken met een renovatie naar nieuwbouwstaat. Daarmee worden tekortkomingen verholpen en worden de woongebouwen toekomstbestendig gemaakt. Dit gaat gepaard met een vergroting van de omvang van de beide woongebouwen en een toename van het aantal woningen van in totaal 134 naar 174 woningen. Alle woningen blijven verhuurd in de sociale sector. Op de begane grond van de koppen van de flats wordt Bedrijfs Onroerend Goed gerealiseerd van 71 m<sup>2</sup> bvo per flat.

Het realiseren van de uitbreiding van de woongebouwen is niet in overeenstemming met het bestemmingsplan, dat conserverend van aard is: de bestaande bebouwing en het bestaande gebruik is gedetailleerd vastgelegd in het bestemmingsplan.

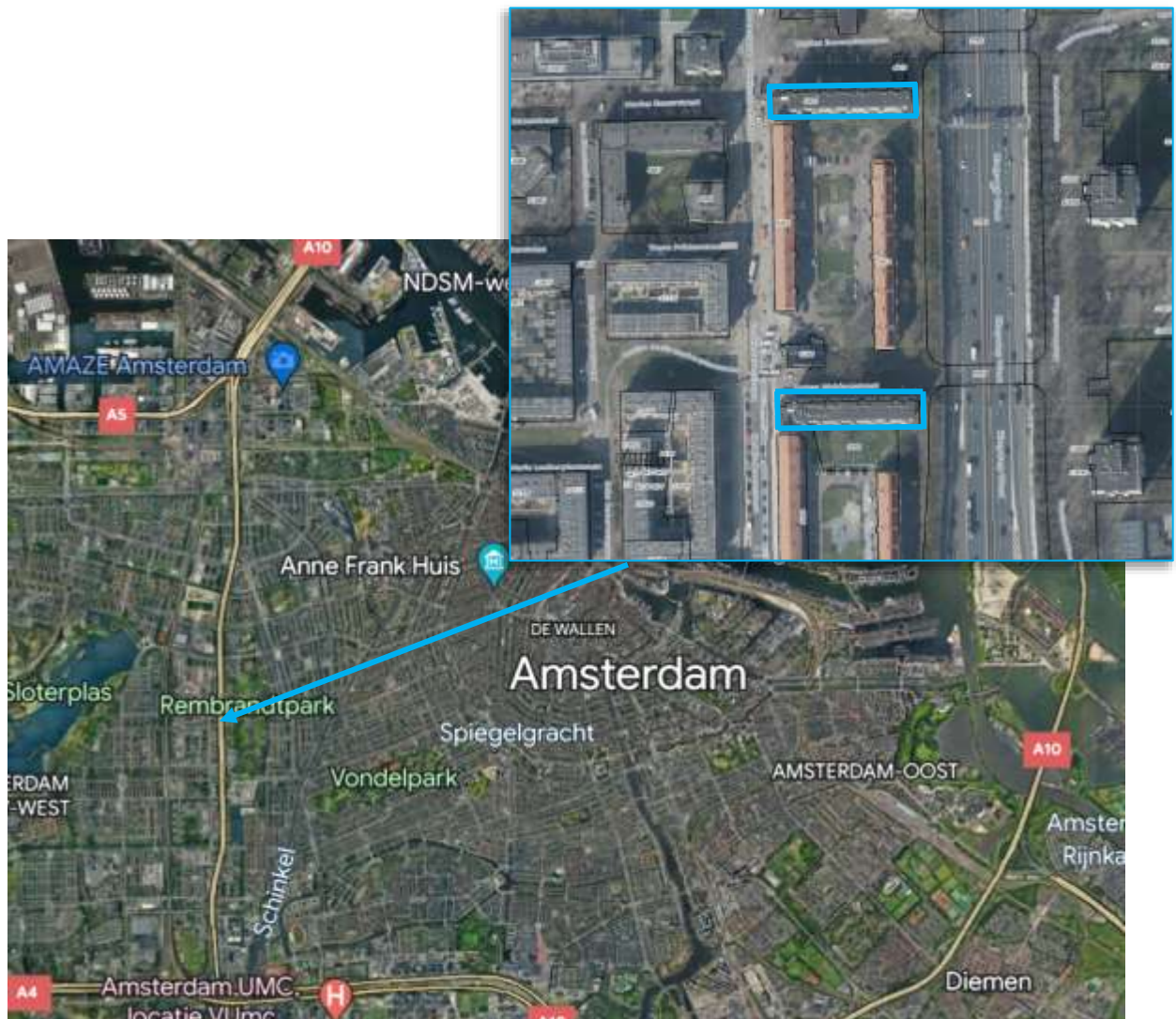
Om het plan mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid. De reguliere procedure wordt in dit geval niet toegepast omdat het woningaantal niet gelijk blijft door de optopping en door de nieuwe woningen aan de westelijke koppen van de flats.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van de afwijkingen van het bestemmingsplan.

## 1.2. Ligging van het project

De projectlocatie is gelegen in het stadsdeel Nieuw-West in de wijk Overtoomse Veld, naast de A10. Het noordelijke deel is gelegen in de hoek van de Derkinderenstraat en het Marius Bauerplantsoen, het zuidelijke gebouw is gelegen in de hoek van de Derkinderenstraat en de Anton Waldorpstraat.

Aan de andere kant van de Derkinderenstraat (westelijk) staan middelhoogbouwwooningen en aan de andere kant van de A10 (oostelijk) ligt het Rembrandtpark met de woontorens aan de Nachtwachtlaan. De navolgende afbeelding toont de beide delen van het project.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie (bron: earth.google.com en kadastralekaart.com)

## 2. Beschrijving project

### 2.1. Bestaande situatie

Het Marius Bauerplantsoen en de Anton Waldorpstraat liggen in een naoorlogse buurt, gebouwd eind jaren 50 – begin jaren 60 van de vorige eeuw, volgens de algemene kenmerken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam, dat in 1934 tot stand kwam, in 1935 werd aangenomen door de gemeenteraad en in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht werd. Na de Tweede Wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreiding naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000.



De bestaande woonblokken vormen gezamenlijk een stedenbouwkundig ensemble. De verdeling van woningen en voorzieningen werd in de tuinstad zorgvuldig verdeeld en de bestaande afwijkende locaties zijn binnen de woningbouwstempels ingepast.

Beide gebouwen binnen de projectlocatie bestaan uit 8 bouwlagen en zijn plat afgedekt in een open verkaveling. Beide gebouwen grenzen aan de noordzijde aan de straat waar ook de ontsluiting plaatsvindt. Autoverkeer wordt direct ontsloten op de Derkinderenstraat en voor fietsers en wandelaars leiden langzaamverkeersroutes onder de A10 door naar het Rembrandtpark (Nachtwachlaan). Aan de zuidzijde en oostzijde van de gebouwen is veel groen aanwezig.



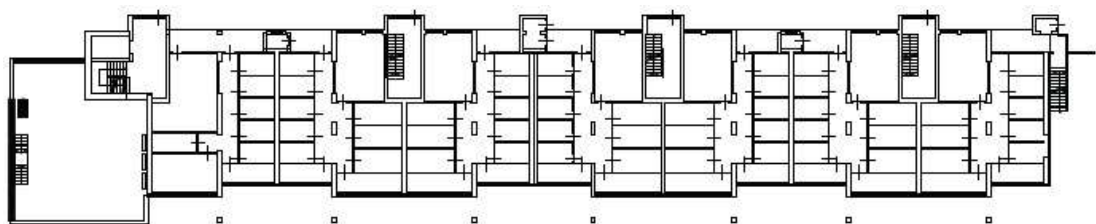


Afbeelding: projectlocatie in relatie tot de omgeving (bron: earth.google.com)

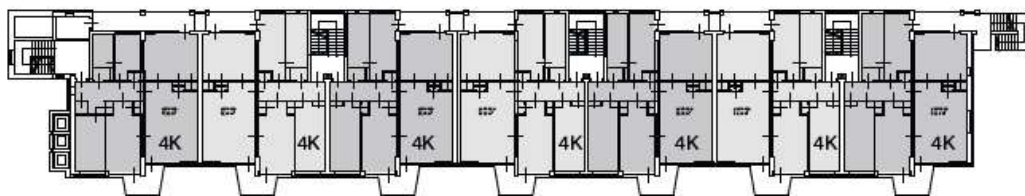


Afbeelding: aanzichten zuidzijde noordelijk gebouw en zuidelijk gebouw (bron: maps.google.com)

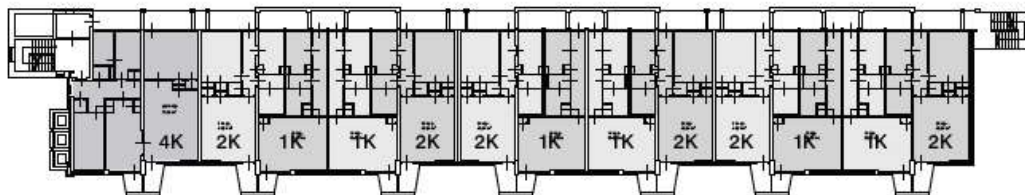
In zowel het noordelijke als het zuidelijke gebouw zijn 67 woningen aanwezig, dus 134 in totaal. De navolgende afbeelding laat de plattegronden van de bouwlagen zien.



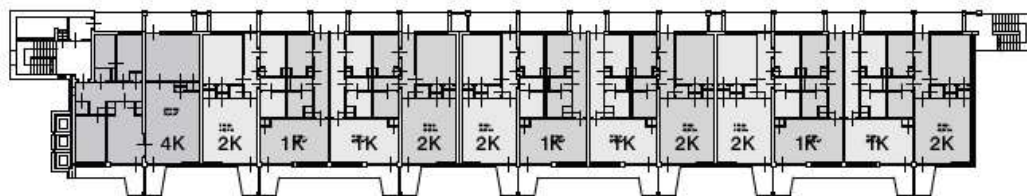
begane grond



1e t/m 4e verdieping



5e t/m 6e verdieping



7e verdieping

Afbeelding: plattegronden bestaande situatie

Op de begane grond zijn bergingen aanwezig. In het gebouw aan het Marius Bauerplantsoen is aan de westzijde op de begane grond een horecafunctie (restaurant en afhaal) aanwezig. Deze functie ligt in het verlengde van de voorzieningsplint (voornamelijk winkels) in het bouwblok Derkinderenstraat 60 t/m 78.

In de plint van het bouwblok Derkinderenstraat 46 t/m 54 zijn enkele zorg- en onderwijsvoorzieningen gevestigd.

De bouwblokken hebben een zogenaamde Orde 3 erfgoedwaardering. Van orde 3 zijn panden uit de periode tussen 1940 en 1970 die in cultuurhistorisch, architectuurhistorisch of, in zeldzame gevallen, stedenbouwkundig opzicht een positieve bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit of op andere wijze een positieve betekenis hebben voor de stad. Bij verbouwing is behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het

gebouw niet verstoren. De woningen zijn echter in zeer slechte bouwkundige en woontechnische staat. Bewoners ervaren in de buurt slechte leefbaarheid en een gevoel van onveiligheid.

De projectlocatie is goed bereikbaar per zowel auto, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: Via de Derkinderenstraat en de S106 is op korte afstand de A10 te bereiken.
- Fiets: Zowel vanaf de Anton Waldorpstraat als het Marius Bauerhof is via een onderdoorgang onder de A10 het Rembrandtpark en de Nachtwachtlaan te bereiken. De Derkinderenstraat is onderdeel van het Hoofdnet Fiets en de Postjesweg – aansluitend op de Derkinderenstraat – is onderdeel van het Plusnet Fiets. Deze fietsroute is aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam.
- OV: Bij de rotonde van de Derkinderenstraat met de Postjesweg is een bushalte aanwezig. Bij de kruising van de Derkinderenstraat/Delflandlaan met de Cornelis Lelylaan (S106) is op circa 400 meter een tramhalte aanwezig. Op circa 650 meter ligt het OV-station Amsterdam Lelylaan. De projectlocatie is hierdoor goed te bereiken met het OV.

## 2.2. Beschrijving nieuwe situatie

### 2.2.1. Stadsvernieuwing Overtoomse Veld

In Overtoomse Veld is de stedelijke vernieuwing in volle gang. Dagelijks werken corporaties, vastgoedpartijen en de gemeente Amsterdam aan extra woningen en aan meer ruimte voor werken en elkaar ontmoeten. Overtoomse Veld wordt gewaardeerd om haar groene en ruime karakter. Daarnaast om de ligging vlakbij het centrum en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Die kwaliteiten maken dat mensen er graag wonen. Door middel van verdichting, door zowel nieuwbouw als transformatie, worden woningen en voorzieningen toegevoegd en worden de ruimtelijke en programmatische kwaliteiten van de buurt verbeterd. Belangrijk onderdeel hiervan is het vernieuwen van de naoorlogse woningen en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de omgeving door middel van vergroening, betere verbindingen met de omliggende buurten en buitenruimte, zodat de buurt meer samenhang krijgt, veiliger voelt en uitnodigt tot verblijf en ontmoeting. Het karakter van de wijk verandert van een monotone woonwijk naar een levendig stedelijk gebied. En dit is al goed zichtbaar.

Als onderdeel van de Stedelijke vernieuwing Overtoomse Veld knapt Lieven de Key zes woongebouwen rondom de Anton Waldorpstraat op. Het project is opgedeeld in drie fases. Elke fase betreft twee woongebouwen. Het voorliggende project betreft de laatste fase: de hoogbouwflats aan de Anton Waldorpstraat en het Marius Bauerplantsoen.

### 2.2.2. Vernieuwing met behoud van casco

De woongebouwen zijn technisch in matige staat, slecht geïsoleerd (label F/G) en er is sprake van achterstallig onderhoud waardoor veel problemen naar voren komen. Het voorgenomen project is daarom een transformatie met behoud van casco (vernieuwbouw), ook wel te vergelijken met een renovatie naar nieuwbouwstaat. Daarmee worden tekortkomingen verholpen en worden de woongebouwen toekomstbestendig gemaakt.

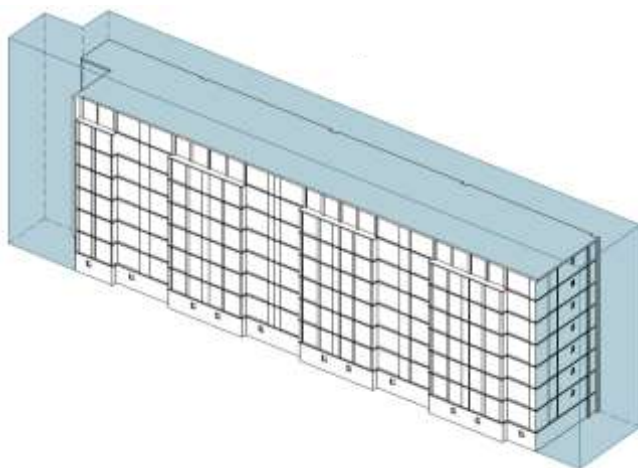


Uitgangspunt voor het ontwerp is de kwaliteit van het bestaande beton casco, de stapeling van woningtypen en de stedenbouwkundige rol van de gebouwen in de ensembles.

Om de bouwkundige gebreken, de slechte isolatie en de bouwfysische problemen met de doorgestorte vloeren op te lossen worden de flats gestript. De gevel, balkons en het interieur worden gesloopt tot alleen het beton casco overblijft. De flats worden uitgebreid aan de kopgevel aan de Derkinderenstraat, de kopgevel aan A10 zijde en voorzien van een extra verdieping.

Door het plaatsen van een nieuwe balkonstructuur tegen de zuidgevel van het gebouw krijgen alle woningen beschikking over een goede buitenruimte en kan door afscherpende maatregelen de geluidsbelasting op de woninggevel sterk worden gereduceerd. Door de gevels te vervangen en het bestaande casco volledig in te pakken kan een optimale isolatie worden gerealiseerd die vergelijkbaar is met een nieuwbouw situatie.

Er worden woningen toegevoegd door het optoppen met één bouwlaag en uitbreiding aan de koppen. Door de optopping gaat het gebouw 9 bouwlagen tellen. De hoogte neemt toe van bijna 23 meter naar bijna 27 meter. Zie de navolgende afbeelding.



Afbeelding: uitbreiding massa

### 2.2.3. Woningprogramma

Het aantal woningen neemt toe van 67 per blok tot 87 per blok. In totaal neemt het aantal woningen toe van 134 tot 174. Op de begane grond blijven de bergingen aanwezig. Zie het overzicht hierna waarin het type woning (bestaand en nieuw) is weergegeven.

#### Bestaande situatie

<i>appartement typen</i>	<i>aantal</i>	<i>GO/app. (m2)</i>	<i>GO totaal (m2)</i>
maisonnette	-	-	-
4 kamer gezin woning	31	ong. 80	2.510
3 kamer gezin woning	-	-	840
2 kamer woning	18	46	616
1 kamer woning (studio)	18	ong. 35	
Totaal	67		3966

### Nieuwe situatie

<i>appartement typen</i>	<i>aantal</i>	<i>GO/app. (m2)</i>
maisonnette	5	90
4 kamer woning	19	80-84
5 kamer gezin woning	4	116
3 kamer woning	11	59-66
2 kamer woning	8	50-60
1 kamer woning (studio)	40	33-55
Totaal	87	

Het project leidt tot een toename van het woningaantal in de sociale huursector. Het gemiddelde gebruiksoppervlak per woning in het project is en blijft 60 m<sup>2</sup>, maar een significant deel van de nieuwe woningen wordt groter dan bestaand.

#### 2.2.4. Niet-woonprogramma

Op de hoek de Marius Baerstraat – Derkinderenstraat bevindt zich in de laagbouw op de kop van het woongebouw een horecavestiging. De laagbouw op de andere kop, van de Anton Waldorpstraat, is een technische ruimte.

In de nieuwe situatie wordt de plint van beide koppen, met elk een brutovloeroppervlak van 71 m<sup>2</sup> bvo per locatie, gebruikt voor Bedrijfs Onroerend Goed. Het gaat om lichte bedrijvigheid (categorie A van de lijst van functiemening), kantoorruimte, maatschappelijke voorzieningen (geen gevoelige functie in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit), dienstverlening, en horeca van categorie 1 en 2 (restaurant, café, lunchroom en/of ijssalon, snackbar, automatiek, loketverkooppunt en/of fastfoodrestaurant).

#### 2.2.5. Stedenbouwkundige en cultuurhistorische inpassing

Door het behoud van het bestaande gebouw blijft de kenmerkende stedenbouwkundige structuur van het ensemble behouden. In de plint worden woningtoegangen toegevoegd om deze te verlevendigen. Samen met een opwaardering van de maaiveld inrichting ontstaat zo een goede begeleiding van de belangrijke langzaamverkeersroutes vanuit het Overtoomse Veld naar het Rembrandtpark.

#### *Historische situatie*

De twee flats aan de Anton Waldorpstraat en het Marius Bauer plantsoen maken deel uit van twee woonhoven langs de Derkinderenstraat en zijn naar ontwerp van A. Eibink en Joh. Brouwer voor Zomers Buiten in 1959 gerealiseerd. De flats bestaan uit een plint met bergingen, daarboven vier lagen met portiek ontsloten gezinswoningen en daarboven weer drie lagen met galerij ontsloten kleine woningen. De bijzondere stapeling van woningtypen voor verschillende doelgroepen is opvallend en verleent de gebouwen hun karakteristieke uiterlijk.

In die zin is het nauw verwant aan de monumentale blokken van H. Knijtizer aan de Jan Evertsenstraat. De gebouwen aan de Anton Waldorpstraat en het Marius Bauer plantsoen zijn overigens geen monument.

Ook de lagere bebouwing van vier en vijf lagen aan de hoven is van de hand van A. Eibink en Joh. Brouwer. Voor A. Eibink was dit één van zijn laatste gerealiseerde ontwerpen in zijn carrière. In tegenstelling tot eerdere meer traditionele werken gaan deze laatste ontwerpen uit van een beton casco met invullingen van metselwerk. Vooral aan de noordgevel wordt dit beton casco gebruikt om de verschillende ontsluitingen en de woningtypes aan te zetten. Aan de zuidgevel ontstaat door verticale geleiding van de betonnen balkons en metselwerk vlakken een rustig gevelbeeld. Het gevelontwerp wordt ook gekenmerkt door een zekere pragmatiek. Dit wordt zichtbaar in de beide metselwerk 'boekensteunen' aan weerszijden van het beton casco, aan de zijde van de Derkinderenstraat is dit een geleed baksteen volume maar aan de A10 uit blijkt de 'boekensteun' te bestaan uit horizontale betonbanden die galerij, vluchtrappenhuis en balkons verbinden, met daartussen metselwerk vlakken.

Bijzonder is de gelede, smalle kopgevel aan de Derkinderenstraat die het gebouw, ondanks de zware metselwerk 'boekensteun', een zekere lichtheid en elegantie geeft.

#### *Huidige situatie*

De twee flats aan de Anton Waldorpstraat en het Marius Bauer plantsoen maken deel uit van twee woonhoven langs de Derkinderenstraat in het Overtoomse Veld in Amsterdam, gebouwd volgens de voor dit gebied en deze periode kenmerkende stempelverkaveling. Deze zogenaamde stempels bestaan uit velden met een open verkaveling met strook en haakvormige bebouwing en hofbebouwing. Vanwege de stadsvernieuwing in het Overtoomse Veld, die nog steeds gaande is, zijn er hier en daar wijzigingen aangebracht in de bebouwing maar de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur staat in grote lijnen nog steeds overeind.

De twee flats bevinden zich in een strook met deze stempels tussen de ringweg A10 en de daar parallel aan gelegen Derkinderenstraat. Aan de overzijde van de A10 bevindt zich het Rembrandtpark. Beide flats vormen de begeleiding van een langzaamverkeersroute over de Anton Waldorpstraat respectievelijk het Marius Bauer plantsoen onder de A10 naar het Rembrandtpark.

De flats staan nagenoeg recht op de lijn oost-west met de ontsluiting aan de straat aan de noordzijde en de balkons aan de binnenhof aan de zuidzijde. Deze binnenhoven worden omsloten door lagere bebouwing van vier en vijf lagen met portiek ontsloten woningen boven een bijna volledige verdiepte bergingenkelder.

De hoeken van de stempels zijn ter plaatse van de Derkinderenstraat verbijzonderd door de toevoeging van een laag bouwvolume aan de twee flats. Hierdoor blijven de flats en de aangrenzende lagere bebouwing afleesbaar als afzonderlijke elementen.

Op het eerste gezicht zien de flats er nog tamelijk goed uit. Wat ook opvalt is dat ze veel van hun oorspronkelijke karakter hebben behouden. Aanpassingen die gedaan zijn omvatten de aanbouwen

voor de vuilstortkokers, het vervangen van een groot deel van de gevelkozijnen door aluminium kozijnen, het aanbrengen van suskasten, het aanbrengen van coatings op het metselwerk, met name op de metselwerk gevels van de liftkern. Verder ontbreken er drie van de zes externe vuilstortkokers.

Nadere inspectie maakt echter duidelijk dat de flats na ruim 60 jaar intensieve bewoning toe zijn aan ingrijpende renovatie. Naast diverse gebreken en het sleetse karakter spelen bouwfysische problemen op. De flats zijn slecht geïsoleerd, balkons en galerijen zijn doorgestort aan de vloeren, en de woningen hebben vocht en schimmel problemen. Daarnaast zijn de woningen niet goed toegerust op de hoge geluidsbelasting van de naastgelegen, later aangelegde ringweg A10.

### *Principe van de transformatie*

Uitgangspunt voor het ontwerp is de kwaliteit van het bestaande beton casco, de stapeling van woningtypen en de stedenbouwkundige rol van de gebouwen in de ensembles.

Om de bouwkundige gebreken, de slechte isolatie en de bouwfysische problemen met de doorgestorte vloeren op te lossen worden de flats gestript. De gevel, balkons en het interieur worden gesloopt tot alleen het beton casco overblijft. De flats worden uitgebreid aan de kopgevel aan de Derkinderenstraat, de kopgevel aan A10 zijde en voorzien van een extra verdieping.

Door het plaatsen van een nieuwe balkonstructuur tegen de zuidgevel van het gebouw krijgen alle woningen beschikking over een goede buitenruimte en kan door afscherpende maatregelen de geluidsbelasting op de woninggevel sterk worden gereduceerd. Door de gevels te vervangen en het bestaande casco volledig in te pakken kan een optimale isolatie worden gerealiseerd die vergelijkbaar is met een nieuwbouw situatie.

### *Gevels*

Door het behoud van het bestaande gebouw blijft de kenmerkende stedenbouwkundige structuur van het ensemble behouden. De voor deze flats kenmerkende gelede smalle kopgevels aan de Derkinderenstraat komen terug in de nieuwe situatie. Vanwege de uitbreiding van het bouwvolume staat deze gevels nu dichter op de Derkinderenstraat. Door het handhaven van de geleiding in deze kopgevel is ook de kopgevel van de aangrenzende lage bebouwing nog steeds afleesbaar, weliswaar in iets mindere mate. Hierdoor blijft de strookvormige bebouwing op deze 'stempels' afleesbaar als losse elementen. De terugspringende en uitspringende begane grond maken de oorspronkelijke lage bouwvolumes aan de Derkinderenstraat afleesbaar.

Het nieuwe gevelontwerp van de flats sluit in vorm en materiaal aan op de omgeving en dus ook op het huidige gevelontwerp van de flats. Het nieuwe ontwerp is geen kopie van de bestaande gevels. Vanuit de opgave van deze ingrijpende renovatie zit er wel een zekere pragmatiek in het gevelontwerp: een deel van het te hergebruiken casco bevindt zich in de gevel en zal dus ook in de nieuwe gevels afleesbaar zijn. Dit speelt met name in de noordgevels. Het beton casco blijft hier, voorzien van isolatie en stucwerk, zichtbaar in de gevel. Aan de zuidzijde wordt een nieuwe, prefab

beton balkongewel geplaatst die de draagstructuur van het beton casco volgt. De geleding in deze balkongewel sluit aan bij de maat en schaal van de aangrenzende lage bebouwing. De nieuwe uitbreidingen aan de kopgevels worden uitgevoerd in metselwerk. De extra verdieping volgt de logica van de beton casco gevels maar dan met een ter plaatse van de gevel hogere verdiepingshoogte, als bekroning en om op het dak aanwezige installaties aan het zicht te onttrekken. Het bestaande gevelconcept van beton casco langsgevels, aan weerszijden ter plaatse van de kopgevels omsloten door metselwerk 'boekensteunen' blijft dus in zekere zin overeind.

#### 2.2.6. Verkeersstructuur

Het project heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur in de omgeving van de locatie. Er zijn geen aanpassingen voorzien aan de bestaande wegen. Auto's worden, net als in de huidige situatie, geparkeerd in de openbare ruimte (zie ook paragraaf 5.1).



### 3. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie gelden het bestemmingsplan 'Overtoomse Veld' (NL.IMRO.0363.F1008BPSTD-OH01). In dit hoofdstuk worden de voor dit project relevante regels uit het bestemmingsplan 'Overtoomse Veld' beschreven en wordt het voornemen hieraan getoetst.

Daarnaast gelden de parapluplannen 'Grondwaterneutrale Kelders' (NL.IMRO.0363.GA2102PBPST-VG01) en het parapluplan 'Darkstores' (NL.IMRO.0363.GA2201PBPST-VG01) maar deze beide zijn niet relevant voor voorliggend initiatief en blijven daarom verder buiten beschouwing.

#### 3.1. Bestemmingsplan 'Overtoomse Veld'

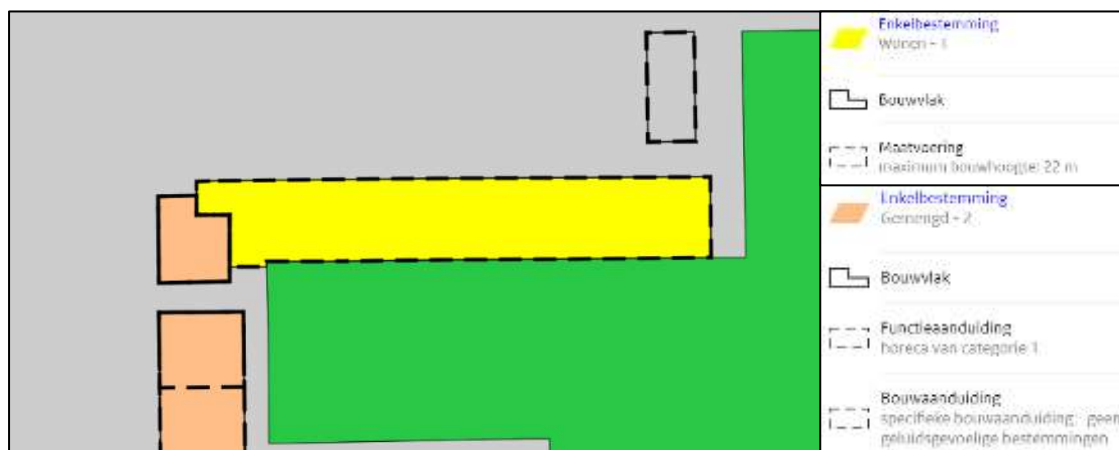
Het bestemmingsplan is op 6 juli 2011 vastgesteld en geheel onherroepelijk sinds 30 mei 2012. Relevant zijn de volgende bestemmingen:

- Wonen-1 (artikel 22);
- Gemengd-2 (artikel 5);
- Verkeer-1 (artikel 17);
- Groen (artikel 11);

De beide delen van het projectgebied worden hierna beschouwd.

##### 3.1.1. Noordelijk woongebouw

De geldende bestemmingen van het noordelijke woongebouw zijn 'Wonen-1' en 'Gemengd-2'.



Afbeelding: uitsnede verbeelding ter plaatse van noordelijk woongebouw

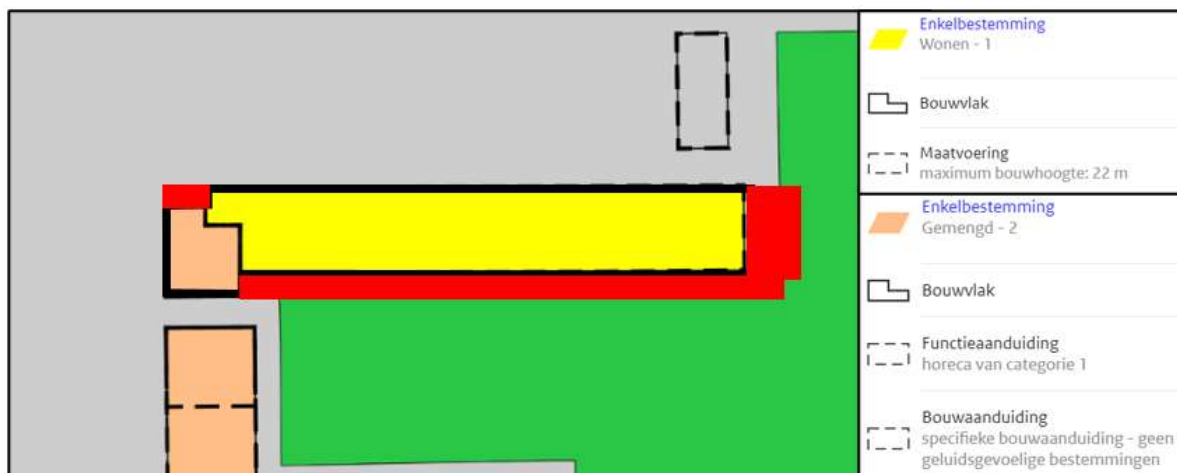
Binnen de bestemming 'Wonen-1' is onder andere wonen toegestaan en het aantal woningen is niet beperkt. Het bestemmingsvlak mag voor 100% worden bebouwd tot een maximale hoogte van 22 meter.

Het westelijk deel van het gebouw heeft de bestemming 'Gemengd-2'. Deze bestemming is bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, dienstverlening, kantoren, horeca van categorie 1, verkeersareaal en parkeren. Geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen en voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen zijn niet toegestaan. De maximale bouwhoogte is 5 meter.

De bouwhoogte van het nieuwe bouwplan is bijna 27 meter, waardoor de maximum bouwhoogte met 5 meter en voor een deel met 22 meter wordt overschreden. Ter plaatse van de bestemming 'Gemengd-2' worden bovendien woningen op de verdiepingen gerealiseerd, wat het bestemmingsplan nu niet toestaat.

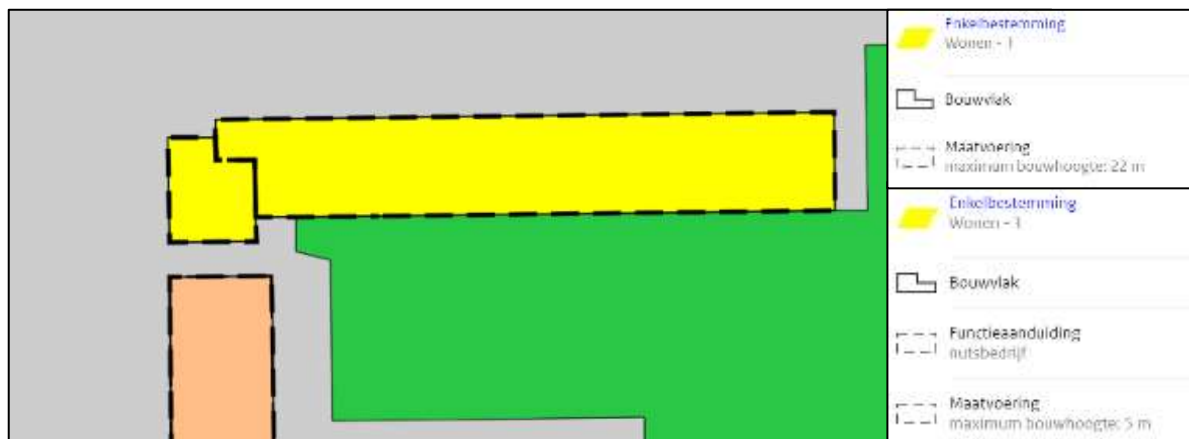
Het bestemmingsvlak 'Gemengd-2' heeft een oppervlak van 100 m<sup>2</sup>. In de nieuwe situatie wordt hier in de plint een nieuwe niet-woonfunctie gerealiseerd met een brutovloeroppervlak van 71 m<sup>2</sup> bvo. Het gaat om lichte bedrijvigheid (categorie A van de lijst van functiemening), kantoorruimte, maatschappelijke voorzieningen (geen gevoelige functie in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit), dienstverlening, en horeca van categorie 1 en 2 (restaurant, café, lunchroom en/of ijssalon, snackbar, automatiek, loketverkooppunt en/of fastfoodrestaurant).

Door de uitbreiding van de massa van het gebouw wordt een deel ook op de bestemmingen 'Verkeer-1' en 'Groen' geprojecteerd, deze bouwdelen zijn op onderstaande afbeelding rood weergegeven. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen, woningen of voorzieningen toegestaan.



### 3.1.2. Zuidelijk woongebouw

De geldende bestemming van het zuidelijke woongebouw is 'Wonen-1', ook voor het westelijke bouwdeel. Het westelijke bouwdeel is voorzien van de aanduiding 'nutsbedrijf' waardoor behalve wonen tevens een nutsvoorziening is toegestaan. Het hoofdgebouw heeft een maximum bouwhoogte van 22 meter en de maximale bouwhoogte van het westelijke bouwdeel is 5 meter.



Afbeelding: uitsnede verbeelding ter plaatse van zuidelijk woongebouw

Ook hier is de bouwhoogte van het nieuwe bouwplan bijna 27 meter, waardoor de maximum bouwhoogte met 5 meter en voor een deel met 22 meter wordt overschreden. Ter plaatse van de aanduiding 'nutsbedrijf' worden bovendien woningen op de verdiepingen gerealiseerd, wat het bestemmingsplan nu niet toestaat.

Het aanduidingsvlak 'nutsbedrijf' heeft een oppervlak van 100 m<sup>2</sup>. In de nieuwe situatie wordt hier in de plint een nieuwe niet-woonfunctie gerealiseerd met een brutovloeroppervlak van 71 m<sup>2</sup> bvo. Het gaat om lichte bedrijvigheid (categorie A van de lijst van functiemening), kantoorruimte, maatschappelijke voorzieningen (geen gevoelige functie in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit), dienstverlening, en horeca van categorie 1 en 2 (restaurant, café, lunchroom en/of ijssalon, snackbar, automatiek, loketverkooppunt en/of fastfoodrestaurant).

Door de uitbreiding van de massa van het gebouw wordt een deel ook op de bestemmingen 'Verkeer-1' en 'Groen' geprojecteerd, deze bouwdeelen zijn op onderstaande afbeelding rood weergegeven. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen, woningen of voorzieningen toegestaan.



### 3.2. Conclusie afwijkingen van het geldende bestemmingsplan

Zoals beschreven onder 3.1.1 en 3.1.2 past het voorgenomen project niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan.

#### Afwijkingen bestemmingsplan noordelijk woongebouw

1. Overschrijding maximale bouwhoogte 'Wonen-1' (strijd met artikel 22.2.2 onder b)
2. Realiseren woningen binnen 'Gemengd-2' (strijd met artikel 5.1)
3. Overschrijding maximale bouwhoogte 'Gemengd-2' (strijd met artikel 5.2.2 onder b)
4. Realisatie woningen op bestemming 'Verkeer-1' (strijd met artikel 17.1 en 17.2.2)
5. Realisatie voorzieningen op bestemming 'Verkeer-1' (strijd met artikel 17.1 en 17.2.2)
6. Realisatie woningen op bestemming 'Groen' (strijd met artikel 11.1 en 11.2)

#### Afwijkingen bestemmingsplan zuidelijk woongebouw

1. Overschrijding maximale bouwhoogte 'Wonen-1' (strijd met artikel 22.2.2 onder b)
2. Realisatie niwet-woonfuncties op bestemming 'Wonen-1' (strijd met artikel 22.1)
3. Realisatie woningen op bestemming 'Verkeer-1' (strijd met artikel 17.1 en 17.2.2)
4. Realisatie woningen op bestemming 'Groen' (strijd met artikel 11.1 en 11.2)

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

Overige onderdelen van de vergunningaanvraag wijken niet af van het bestemmingsplan.

### 3.3. Procedure

Om het plan mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid. De reguliere procedure wordt in dit geval niet toegepast omdat het woningaantal niet gelijk blijft door de optopping en door de nieuwe woningen aan de westelijke kanten van de flats.

## 4. Beleidskader

### 4.1. Rijksbeleid

#### 4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

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

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

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

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

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2024) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

#### *Consequenties voor dit project*

Door de renovatie van de bestaande woongebouwen en verhoudingsgewijs beperkte uitbreiding in volume en aantal woningen, worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Omgevingsvisie.

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

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden en nadien nog aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in de Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro), bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet.

Gelet op het Barro en de Rarro zijn voor de projectlocatie geen onderwerpen van toepassing.

##### *Consequenties voor dit project*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

#### 4.1.3. Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020

Het klimaat verandert. De stijging van de gemiddelde temperatuur brengt extremer weer met zich mee, dat natter, droger en heter is. De resultaten daarvan zijn wateroverlast, hittestress en druk op watervoorraden door droogte. Dit vereist een verandering in denken en doen: klimaatbestendig en waterrobuust inrichten moet in Nederland een vanzelfsprekend onderdeel bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden.

Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen en intensiveren is het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie opgesteld. Daarin staat hoe gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk de nadelige effecten van klimaatverandering tegen willen gaan. De kern is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en klimaat robuust is ingericht. Op nationaal niveau zijn stresstesten per gemeente uitgevoerd om de knelpunten van bestaande infrastructuur in kaart te brengen. In een driedig nationaal programma worden deze kwetsbaarheden in beeld gebracht, afgewogen en geprioriteerd, om vervolgens tot concrete maatregelen te worden omgezet.

##### *Consequenties voor dit project*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal vooraf moeten worden gekeken of deze klimaatadaptief zijn en hoe de inrichting dusdanig robuust kan worden aangepast. Zie ook paragraaf 4.7.

#### 4.1.4. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

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

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

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het toevoegen van woningen in de sociale sector is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

## **4.2. Provinciaal beleid**

### 4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (NH2050)

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

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

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

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. 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. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

#### 4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

#### *Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling*

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

#### *Artikel 6.62 Klimaatadaptatie*

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

#### *Consequenties voor dit project*

Het onderhavige project voorziet in een toevoeging van 40 nieuwe woningen is daarom aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening vereist daarom



regionale afstemming. In paragraaf 5.11 is de behoefte voor dit project behandeld en aangetoond. De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave. Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. De onderhavige projectlocatie is een geschikte locatie voor extra woningen omdat deze in het Bestaand Stedelijk Gebied ligt en zeer goed bereikbaar is. Het project voldoet aan de Omgevingsverordening. Het voldoen aan de voorwaarde van klimaatneutraal bouwen wordt in Amsterdam wat betreft wateroverlast, overstroming en droogte geborgd via de Hemelwaterverordening, zie daarvoor het rapport Geohydrologische beschouwing infiltratiemogelijkheden in de bijlage. Met het aspect hitte wordt in dit plan rekening gehouden aan de hand van het Groen beheerplan dat bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is opgenomen als bijlage. Het project voldoet aan de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

#### 4.2.3. Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

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

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.

6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden worden tussen provincie en regio's afspraken gemaakt om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningenzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

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

#### *Consequenties voor dit project*

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

#### 4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

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

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. 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 met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

#### *Consequenties voor dit project*

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen in de sociale sector en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

### **4.3. Regionaal beleid**

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

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

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

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

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

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen in de sociale sector en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

#### 4.3.2. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

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

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

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

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen in de sociale sector en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

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

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

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen in de sociale sector en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

### 4.4. Gemeentelijk beleid

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

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

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. Rigoureuus 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.

#### *Consequenties voor dit project*

De projectlocatie is gelegen in de zone die op de visiekaart is aangewezen als 'gemengde gebieden'. Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat de bouwdynamiek onder controle dient te blijven en ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten wordt beschermd. De projectlocatie is gelegen nabij het netwerk van stadstraten en stadslanen.



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

Het noordelijk deel van de projectlocatie is gelegen in of aan een gebied dat is aangeduid als gemengde stadsbuurt. In het kader van stedelijke vernieuwing staat de gemengde stadsbuurt voor 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.

Nieuw-West groeit dankzij de koppeling van gebiedstransformatie van het Schinkelkwartier, Sloterdijk en Haven-Stad en herontwikkeling van bestaande woongebieden uit tot een stadsdeel met een meer regionale functie als stedelijk centrum. De dynamiek draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid en wijkconomie en helpt om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen. Het verbeteren van de sociale cohesie, het vreedzaam naast en liefst met elkaar leven van diverse culturen en leeftijden is een opgave. De opgave wordt door de groei van het aantal inwoners urgenter. In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer.

#### *Consequenties voor dit project*

Het project voorziet in een vernieuwing en vergroting van twee woongebouwen met een toename van het aantal woningen in de sociale sector binnen een 'gemengd gebied' en 'gemengde stadsbuurt'. De woningen dragen bij aan de gewenste verdichting en de verduurzaming en verbetering van de woonkwaliteit. De onderhavige ontwikkeling past binnen de kaders van de Omgevingsvisie 2050.

#### 4.4.2. Koers 2025

Koers 2025 operationaliseert de gemeentelijke structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren van grof naar fijn beredeneerde keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want de stad groeit. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid neemt toe en ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel. Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie vestigt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

#### *Consequenties voor het project*

In Koers 2025 worden verschillende gebieden (bouwstenen) aangewezen waarbinnen de woningbouwopgave van 50.000 woningen moet plaatsvinden. Het gebied waarbinnen de beide woongebouwen zijn gelegen is Ring West (bouwsteen 2). De woningbouw in het projectgebied betreft een deel van de bestaande planvoorraad van 5.200 nieuwe woningen in dit gebied in 2025. Met vergunning van voorliggend project is verzekerd dat 40 woningen (los van de 134 bestaande

die worden vernieuwd) van de 5.200 nieuwe woningen in dit gebied gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van de woningbouw op deze plek is daarmee in lijn met Koers 2025.

#### 4.4.3. Amsterdamse woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m<sup>2</sup>).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

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

#### *Consequenties voor dit project*

Voorliggend project realiseert volledig sociale huurwoningen. Doordat verschillende typen woningen worden gerealiseerd (studio's, 2-kamer-, 4-kamer-, 5 kamerappartementen en maisonnettes) wordt er binnen dit segment een divers en waardevol aanbod gecreëerd en zorgt voor vernieuwing in de buurt.

#### 4.4.4. Samenwerking met corporaties

Amsterdam kent een lange traditie van het maken van afspraken met woningcorporaties en huurderskoepels over betaalbaarheid, toewijzing aan bepaalde doelgroepen en groei van de sociale voorraad (nieuwbouw en aankoop versus sloop, liberalisatie en verkoop). Een limitatief aantal corporaties investeert in nieuwbouw in Amsterdam. Deze corporaties zijn allen lid van de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties (AFWC).



Dit vergemakkelijkt het maken van langjarige, collectieve afspraken. De huidige afspraken, vastgelegd in de Samenwerkingsafspraken, gelden voor de periode 2020 t/m 2023. Over het nieuwbouwprogramma is in de huidige Samenwerkingsafspraken het volgende vastgelegd .

*(Afspraak 3-a)*

Corporaties en de gemeente maken mensen en middelen vrij om gemiddeld 2.500 permanente sociale huurwoningen per jaar in aanbouw te nemen. In totaal gaat het in de periode 2020 -2023 om 10.000 permanente woningen. Dit is een verdubbeling van het aantal dat we in de Samenwerkingsafspraken 2015 -2019 hebben afgesproken.

*(Afspraak3-b)*

Een deel van de beoogde productie zal gerealiseerd moeten worden door middel van verdichting. Corporaties zorgen ervoor dat op hun eigen locaties verdichting kan worden gerealiseerd, de gemeente faciliteert dit zo veel mogelijk.

*(Afspraak 3-g)*

Op stedelijk niveau gaan we voor sociale huurwoningen (exclusief studenten - en jongerenwoningen) uit van een gemiddelde oppervlakte van 60 m<sup>2</sup> gbo.

*(Afspraak 3-h)*

Corporaties voegen grotere sociale woningen (> 70 m<sup>2</sup> gbo) in ieder geval toe in gebieden waar deze woningen onvoldoende beschikbaar zijn.

*(Afspraak 3-j)*

De gemeente stelt, na consultatie van de corporaties, de stedenbouwkundige, programmatische en kwalitatieve randvoorwaarden vast voor het sociale programma op gemeentelijke locaties. Voor de differentiatie in m<sup>2</sup> en/of specifieke doelgroep wordt gekeken naar de specifieke locatie en de stedelijke woningvraag. Waar passend wordt ingezet op een aandeel reguliere sociale woningen groter dan 70 m<sup>2</sup> gbo.

*Consequenties voor dit project*

Het project leidt tot een toename van het woningaantal in de sociale huursector. Dit wordt gerealiseerd door verdichting op de bestaande locatie. Het gemiddelde gebruiksoppervlak per woning in het project is 60 m<sup>2</sup>.

De grootste woningen in de bestaande situatie zijn 81 m<sup>2</sup> gbo. Door het project worden grotere woningen gerealiseerd: 5 maisonnettes van 90 m<sup>2</sup> gbo, 19 vierkamerwoningen van 80-84 m<sup>2</sup> gbo en 4 vijfkamerwoningen van 116 m<sup>2</sup> gbo. Het project voldoet daarom aan het woonbeleid dat is vervat in de samenwerkingsafspraken.

#### 4.4.5. Nota Parkeernormen Auto

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

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

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. Ook bestaat er een vrijstelling van de parkeernorm bij kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B-locaties waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt.

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.

### *Consequenties voor dit project*

Op de projectlocatie worden 174 huurwoningen in het de sociale sector gerealiseerd. Voor deze woningen geldt geen minimum parkeernorm. Van deze 174 woningen zijn er 40 woningen extra ten opzichte van de bestaande situatie. Voor 134 woningen blijft de situatie daarom gelijk. De locaties is gelegen binnen een zone met betaald parkeren / vergunningparkeren. Voor de nieuwe woningen zullen overeenkomstig het parkeerbeleid geen nieuwe parkeervergunningen worden afgegeven. Voor alle woningen geldt wel een norm voor bezoek van 0,1 parkeerplaats per woning. Dit leidt tot een parkeerbehoefte op van  $174 \times 0,1 = 17$  parkeerplaatsen. Het uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat deze bezoekersplaatsen in de openbare ruimte opgelost worden.

De nieuwe niet-woonfuncties in de plint van de koppen van de woongebouwen vergen eveneens toetsing aan de parkeernormen. Voor zover bedrijven en kantoren worden gerealiseerd geldt geen minimumnorm, maar alleen een maximumnorm. Voor voorzieningen zijn diverse parkeerkencijfers van toepassing, conform de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. De voor het project relevante parkeerkencijfers zijn:

- Café/bar (horeca): 5,0 tot 7,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo;
- Restaurant (horeca): 12,0 tot 14,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo;
- Commerciële dienstverlening: 1,4 tot 1,9 parkeerplaatsen per behandelkamer.
- Tandartsenpraktijk: 1,7 tot 2,2 parkeerplaatsen per behandelkamer.

Totale parkeerbehoefte voor de huidige situatie van de niet-woonfunctie (restaurant) bedraagt 12 tot 14 parkeerplaatsen omdat het oppervlak van de voorziening 100 m<sup>2</sup> bvo bedraagt.

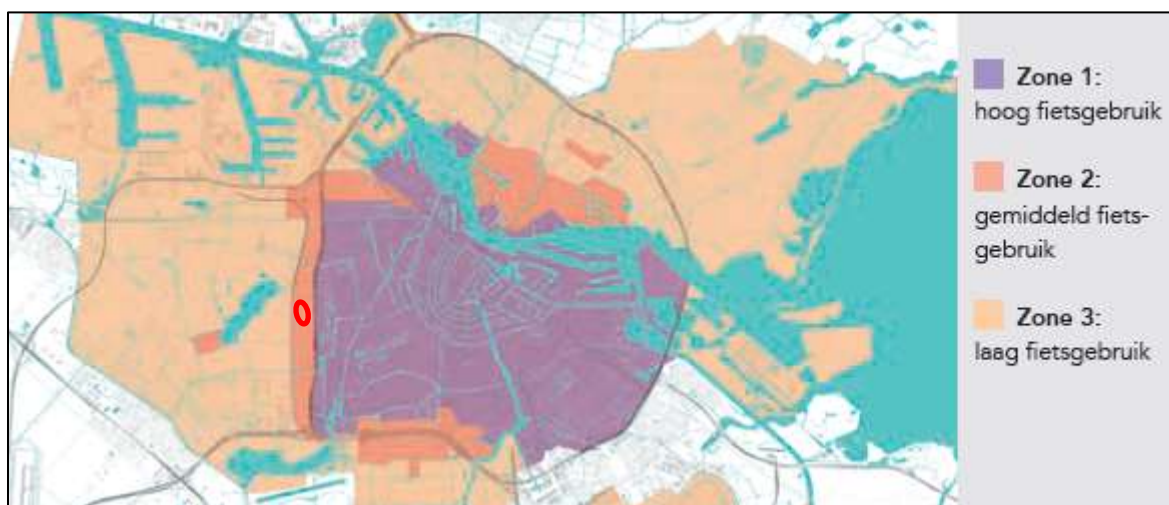
In de nieuwe situatie is sprake van twee vestigingen van elk 71 m<sup>2</sup> bvo. De parkeerbehoefte stijgt dan toe naar 17 tot 20 parkeerplaatsen wanneer beide locaties als restaurant gebruik zouden worden. Waarschijnlijker is dat de ene locatie wel horeca wordt en de andere locatie benut wordt als commerciële of maatschappelijke dienstverlening. Dan is de parkeerbehoefte 10 tot 12 en dus lager dan de huidige parkeerbehoefte.

Geconcludeerd wordt dat het deelaspect parkeren geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend project.

#### 4.4.6. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

De projectlocatie is gelegen in zone 2. Dit is een gebied met een gemiddeld fietsgebruik.



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

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

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning
< 50 m <sup>2</sup>	2
>50 m <sup>2</sup> - < 75 m <sup>2</sup>	3
>75 m <sup>2</sup> - <100 m <sup>2</sup>	4
>100 m <sup>2</sup> - <125 m <sup>2</sup>	5
>125 m <sup>2</sup>	6

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

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

#### Consequenties voor dit project

De navolgende tabel toont het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd per woongebouw. Voor de 40 studio's worden in totaal 80 parkeerplekken gerealiseerd in een gezamenlijke stalling. De overige woningen krijgen een individuele fietsenberging conform de Amsterdamse Bouwbrief 2015-130.

Het ontwerp voorziet per gebouw in:

- 47 individuele fietsenbergingen (één voor elk appartement)
- 80 collectieve fietsparkeerplaatsen (twee per studio <40m<sup>2</sup>)
- 5 opstelplaatsen voor bakfiets of scooter
- 10 extra bergingen

Geconcludeerd wordt dat er voldoende fietsparkeerplaatsen en parkeerplekken voor scooters worden gerealiseerd.

#### 4.4.7. 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.

##### *Consequenties voor het project*

In paragraaf 5.8 wordt ingegaan op het aspect cultuurhistorie in relatie tot de herontwikkeling.

#### 4.4.8. Groenvisie Amsterdam 2020 – 2050

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

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

##### *Consequenties voor het project*

Het Spoorpark speelt een belangrijke rol in de stedelijke vernieuwing van Overtoomse Veld. Door de bouw van woningen is er ook meer behoefte aan groen. Daarom knapt de gemeente Amsterdam het Spoorpark op tot een openbaar buurtpark.

Er is geen sprake van een nieuwe buurt, maar van herontwikkeling van bestaande gebouwen met behoud van het bestaande casco. Ten behoeve van het project is een Groen beheerplan Anton Waldorpstraat opgesteld en een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Beide documenten zijn als bijlage toegevoegd. Uit de BEA volgt dat de aannemer pas aan het werk na goedkeuring van een nog op te stellen 'boombeschermingsplan' om de toekomstverwachting van de te handhaven bomen te beschermen.

Bij het voorliggende project wordt de bestaande massa vergroot, maar het leidt niet tot een vermindering van het aanwezige groenoppervlak. Wel dienen 4 bomen gekapt te worden. Voor 3 daarvan geldt dat deze te dicht op de planontwikkeling staan en voor 1 dat deze midden in een toekomstige water infiltratie (wadi) staat. Alle 4 worden de bomen gecompenseerd binnen het project. Smit groentechniek heeft in tekening 6.6 van bijgaande boomeffectanalyse in beeld gebracht welke bomen verwijderd worden en in ontwerptekening 6.7 aangegeven waar deze worden gecompenseerd.

#### 4.4.9. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

#### Doelstellingen gemeente Amsterdam

##### 2030

- Streven naar volledig uitstootvrije stad
- Duurzame eigen organisatie
- 80% van de elektriciteit die huishoudens gebruiken wordt opgewekt uit zonne- en windenergie
- Er wordt 50% minder nieuwe grondstoffen gebruikt
- Er wordt 55% minder CO<sub>2</sub> uitgestoten in vergelijking met 1990

##### 2040

- Aardgasvrij

##### 2050

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

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

### *Klimaatneutraal*

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in 2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

### *Duurzame energie*

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

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

### *Van het aardgas af*

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

### *Circulaire economie*

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

### *Schone lucht*

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

1. bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden

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

#### *Consequenties voor dit project*

Het behoud van het casco is vanuit oogpunt van duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt; hiermee wordt zowel in materiaal als (grijze) energie een grote winst behaald. Door het vervangen van de gevels en het bestaande casco volledig in te pakken wordt een optimale isolatie gerealiseerd die vergelijkbaar is met een nieuwbouw situatie. De te verwijderen bouwmaterialen worden zo mogelijk, al dan niet als grondstof, in het gebouw hergebruikt. Anders worden zij (op andere wijze) elders hergebruikt. Nieuwe bouwmaterialen worden op duurzame wijze verkregen, samengesteld en toegepast

De woningen worden aardgasvrij opgeleverd met een duurzame warmte en koude voorziening. Het dak wordt voorzien van PV-panelen en zo mogelijk benut voor waterretentie en/of een groen dak. Om hittestress door overmatige opwarming van het gebouw te voorkomen worden maatregelen onderzocht, in elk geval is er sprake van overstekken ter plaatse van de balkongevels. Het ontwerp voorziet in voldoende en goed toegankelijke fietsparkeerplekken en voldoende opstelplaatsen voor bakfietsen en scooters om uitstootvrije mobiliteit te stimuleren. Het streven is om zoveel mogelijk maatregelen voor fauna toe te passen.

#### 4.4.10. Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m<sup>2</sup> minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

#### *Consequenties voor dit project*

In voorliggend geval is sprake van de toevoeging van een bouwlaag op de bestaande woongebouwen en van ingrijpende renovatie. De eis om per m<sup>2</sup> minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit gedurende de opvolgende 60 uur vertraagd af te voeren is van toepassing.

Ten behoeve van de VO toetsing door de gemeente Amsterdam is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid van de waterberging op het gebouw ('Constructieve mogelijkheid waterberging' van Evers Partners d.d. 31 mei 2023; zie bijlage). De bestaande fundering is globaal getoetst op de mogelijkheid tot verhoging van de belasting ten gevolge van de extra bouwlaag (bouwmuren, platdak en veranderlijke belasting) en de renovatiemaatregelen op de onderliggende, bestaande vloerniveaus. De fundatie blijkt hiervoor voldoende reserve te beschikken, er is echter onvoldoende overwaarde in draagvermogen voor opname van het aanvullende gewicht van het retentiedak. Versterkingsmaatregelen om de fundering hiervoor geschikt te maken zijn dermate kostbaar dat



het project financieel onhaalbaar zou worden. De conclusie is dat de hemelwaterberging niet in de vereiste mate op het gebouw uitvoerbaar is en andere maatregelen noodzakelijk zijn. Daarom wordt gekozen voor het aanleggen van hemelwater infiltratievoorzieningen op eigen terrein als compensatie voor de dakoppervlakten. De infiltratievoorzieningen zullen in de plantsoenen ten zuiden van de gebouwen worden gerealiseerd. Om aan de eisen van Gemeente Amsterdam te voldoen met betrekking tot waterberging en hemelwaterinfiltratie, kan een combinatie van infiltratiekratten en infiltratiebassins (wadi's) worden toegepast. Dit is verder uitgewerkt in de rapportage 'Geohydrologische beschouwing infiltratiemogelijkheden' van ingenieursbureau Van Dijk (zie bijlage).

#### **4.5. Conclusie beleidskader**

Het project leidt tot een toename van het woningaantal in de sociale huursector. Dit wordt gerealiseerd door verdichting op de bestaande locatie. Het gemiddelde gebruiksoppervlak per woning in het project is en blijft 60 m<sup>2</sup>, maar een significant deel van de nieuwe woningen wordt groter dan bestaand.

Het voorliggende project draagt bij aan de grote vraag naar kwalitatief goede sociale huurwoningen. Het landelijke, provinciale, regionale beleid en gemeentelijke vraagt om meer woningen in vooral deze categorie.

Het project voldoet aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de verschillende overheidsniveaus. Ten aanzien van klimaatadaptatie (Hemelwaterverordening) is vrijstelling nodig omdat de hemelwaterberging niet in de vereiste mate op het gebouw uitvoerbaar is.

## 5. Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1. Verkeer en parkeren

#### 5.1.1. Verkeer

Met behulp van de kengetallen van de CROW-publicatie 381 kan berekend worden in welke mate de verkeersgeneratie wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie. Op basis van de CROW-normen wordt Amsterdam beschouwd als een 'zeer sterk stedelijk gebied'. De voorliggende woongebouwen zijn gelegen in 'rest bebouwde kom'. Een sociaal huurappartement kent een verkeersgeneratie van 2,8 tot 3,6 motorvoertuigen (mvt) per etmaal.

In de bestaande situatie leveren de 134 woningen een verkeersgeneratie op van 376 tot 483 mvt per etmaal. In de nieuwe situatie worden er 174 woningen gerealiseerd, welke een verkeersgeneratie opleveren van 488 tot 627 mvt per etmaal. De verkeersgeneratie neemt toe met circa 100 tot 150 mvt per etmaal. De verwachting is dat het werkelijke aantal motorvoertuigbewegingen/etmaal lager zal zijn, omdat niet iedereen een eigen auto in zijn bezit heeft en de locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Het autoverkeer wordt in eerste instantie afgewikkeld op de Derkinderenstraat en vervolgens op de Postjesweg of de S106. Uit de Verkeersprognoses Amsterdam 4.5 blijkt dat er een verwachte etmaalintensiteit is van 9.168 mvt op een weekdag op de Derkinderenstraat in 2025. Voor de Postjesweg worden 4.554 mvt verwacht. Voor de S106 gaat het om meer dan 20.000 mvt per etmaal. De voorliggende toename aan verkeersbewegingen is gering en relatief ten opzichte van de prognoses. De wegen zullen de toename aankunnen.

#### 5.1.2. Parkeren auto's

In paragraaf 4.4.5 is al ingegaan op dit onderwerp. Korthedshalve wordt naar die paragraaf verwezen.

#### 5.1.3. Parkeren fietsen

In paragraaf 4.4.6 is al ingegaan op dit onderwerp. Korthedshalve wordt naar die paragraaf verwezen.

#### 5.1.4. Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. De intensivering van het ruimtegebruik leidt niet tot onaanvaardbare verkeershoeveelheden en de parkeersituatie blijft binnen de kaders van de regelgeving.

## 5.2. Luchtkwaliteit

### 5.2.1. Luchtkwaliteitseisen

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

Dit project heeft betrekking op minder dan 1.500 woningen. Het project is daarom te kwalificeren als 'niet in betekenende mate' en heeft zodoende geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Ter bevestiging is hierna de NIBM-tool ingevuld met een worst-case benadering voor de toename aan verkeersbewegingen als gevolg van het project.

<b>Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022</b>		
Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		150
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,23
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Naast bovenstaande beoordeling is ook gekeken of in de huidige situatie de luchtkwaliteit voldoende is. Hiertoe is de Atlas Leefomgeving geraadpleegd.

Uit deze Atlas blijkt dat de concentraties stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof in 2020 langs de Postjesweg ter hoogte van het plangebied niet hoger zijn dan 20 microgram per m<sup>3</sup>. Hiermee bevinden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof zich beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m<sup>3</sup>. Deze grenswaarde beoogt vooral bescherming te bieden tegen de langetermijneffecten van fijn stof.

### 5.2.2. Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Het college van B&W heeft op 5 januari 2010 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen (zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingshuizen) in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Het project heeft geen betrekking op gevoelige functies. Het project voldoet daarmee aan de richtlijn van de gemeente.

### 5.2.3. Conclusie

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. De bestaande luchtkwaliteit is voldoende en het project draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

## 5.3. **Geluid**

### 5.3.1. Beleid en regelgeving

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

#### *Amsterdams beleid hogere waarden*

Op 12 juli 2016 heeft het college van B&W het Amsterdams Geluidbeleid voor hogere (grens)waarde vastgesteld. Dit beleid was niet altijd even duidelijk en bood geen mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel zouden kunnen voldoen aan het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft geleid tot het opstellen van Het Amsterdams geluidbeleid 2019.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt niet principieel van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt

in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

### 5.3.2. Akoestisch onderzoek

Het plan is gelegen binnen de geluidzone van onder andere de Postjesweg en de A10. De geplande geluidgevoelige bestemmingen betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Ingenieurs- en adviesbureau Cauberg Huygen heeft akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Op basis van de huidige gegevens zijn de volgende conclusies getrokken:

- Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de A10 ten hoogste 69 dB  $L_{den}$  inclusief aftrek art. 110g Wgh bedraagt, hiermee wordt de voorkeurgrenswaarde van 48 dB en de maximaal te ontheffen waarde van 53 dB overschreden.
- Toepassing van overdrachtsmaatregelen zijn onrealistisch vanwege de hoogte van de beoogde nieuwbouw. Snelheidsverlaging en het terugdringen van de verkeersintensiteiten is gezien de verkeersfunctie van de A10 niet realiseerbaar.
- Bij het verlenen van hogere waarden voor woningbouw eist de gemeente Amsterdam ten minste één geluidluwe gevel per woning. In hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen voorgesteld om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen:
  - Dakraam
  - Loggia

## 5.4. Milieuzonering

### 5.4.1. Algemeen

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een planologische procedure waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies.

Indien nieuwe milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen of scholen, mogelijk worden gemaakt in de nabijheid van bestaande bedrijven dan dient de geluidsruimte die het bedrijf heeft op basis van een algemene maatregel van bestuur (AMvB), of zoals vastgelegd in de omgevingsvergunning, te worden gerespecteerd. Bij het toestaan van nieuwe bedrijven of andere functies dient rekening gehouden te worden met de milieuruimte die in de toekomst nodig is. Hierbij kunnen de richtlijnen in de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009

gehanteerd worden om de afstand te bepalen tussen woningen en de verschillende bedrijfscategorieën. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'kwetsbare' functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

#### 5.4.2. Toets

In voorliggend geval is sprake van bestaande woongebouwen die in omvang worden uitgebreid. De navolgende afbeelding toont de planologische situatie. Hierop is te zien dat er een aantal omliggende bestemmingen zijn die bedrijfsmatige functies toelaten. De gemengde bestemmingen langs de Derkinderenstraat laten naast bedrijfsmatige functies ook woningen toe. Deze worden daardoor niet extra belemmerd door de voorliggende uitbreiding van de woongebouwen. Hetzelfde geldt voor de bestaande gemengde bestemming/horecafunctie binnen het projectgebied. Hier zijn geen woningen toegestaan, maar de afstand tussen de gemengde bestemming/horecafunctie neemt niet af.

Relevant zijn dan nog de maatschappelijke bestemmingen ten noorden van beide woongebouwen. Binnen de noordelijke maatschappelijke bestemming is reeds wonen toegestaan, waardoor de uitbreiding van het noordelijke woongebouw niet tot een belemmering van de bedrijfsvoering leidt. Bovendien is de uitbreiding van het hoofdgebouw relatief beperkt en vindt deze voornamelijk plaats aan de zuidzijde van beide woongebouwen, waardoor de maatschappelijke bestemmingen niet worden belemmerd door de voorliggende (relatieve) uitbreiding. Andersom zal de uitbreiding door de kleine omvang niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de woningen.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan met projectlocatie met rode omkaderingen aangeduid



#### 5.4.3. Conclusie

Bedrijven vormen geen belemmering voor de woningen terwijl andersom er ook geen bedrijven zullen worden beperkt in hun bedrijfsvoering als gevolg van de woningen.

### 5.5. Externe veiligheid

#### 5.5.1. Algemeen

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

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

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

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

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

#### 5.5.2. Toets

In de omgeving van de projectlocatie zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Ook zijn er geen relevante spoorlijnen of buisleidingen. De locatie ligt wel binnen de zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen (A10), waarover brandbare en/of toxische stoffen worden vervoerd. Door de toename van het aantal personen als gevolg van de woningen zal het groepsrisico mogelijk toenemen.

Adviesbureau AVIV heeft de benodigde risicoberekeningen uitgevoerd en daarover gerapporteerd (zie bijlage). De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de resultaten worden hierna benoemd.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico is in zowel de huidige als de toekomstige situatie meer dan zes keer groter dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt niet toe door de ontwikkeling.

Omdat er sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Ook 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.

Naar verwachting zal na realisatie van Zuidasdok een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat nu over de A10-west plaatsvindt, afgewikkeld worden via de Westrandweg. Dit heeft een positieve invloed op het groepsrisico ter plaatse van de A10-west.

#### Plasbrandaandachtsgebied

Voor de A10-west geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied. Het bevoegd gezag dient in het bestemmingsplan de redenen te vermelden die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

#### Verantwoording

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- Vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- Maatregelen ter beperking van de risico's;
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Hieronder wordt ingegaan op de mogelijk te nemen maatregelen. Het gaat daarbij om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

#### *Bronmaatregelen*

Het in gebruik stellen van de Westrandweg heeft geleid tot vermindering van het aantal transporten met brandbaar gas over de A10-West waarmee het groepsrisico (GR) aanzienlijk daalt.



De vervoerders gebruiken de Westrandweg en A9 als voorkeursroute naar het zuiden en het oosten van het land.

#### *Effectmaatregelen*

Effectgerichte maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden als gevolg van brand of explosies en vaak bouwkundig van aard. De projectlocatie is van de A10 gescheiden door een talud waardoor in de huidige situatie een beschermende wal aanwezig is tussen de snelweg en het plangebied.

#### *Maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening*

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en mindervaliden zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Voorliggend project maakt geen nieuwe functies mogelijk specifiek voor mensen met beperkte zelfredzaamheid.

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Voorgesteld wordt dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontvluchten.

De projectlocaties zijn via twee routes bereikbaar voor motorvoertuigen. De ontsluiting voldoet aan de eisen dat er één aanrijdroute moet zijn voor de hulpverlening en één voor mensen om het gebied te ontvluchten. Voetgangers kunnen het plangebied via alle richtingen bereiken en verlaten.

## **5.6. Bodem**

### 5.6.1. Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Bouwbesluit is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

### 5.6.2. Beleid en regelgeving

#### *Wet bodembescherming*

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

#### *Nota bodembeheer*

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk.

Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

### 5.6.3. Toets

Omdat in voorliggend geval de footprint van de woongebouwen wordt uitgebreid is milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd voor die delen waar de uitbreiding plaatsvindt (Van Dijk; zie bijlage).

Uit de analyseresultaten blijkt dat de toplaag van de bodem tot 0,6 m-mv ter plaatse van beide percelen heterogeen licht tot sterk verontreinigd is met PCB. De omvang van de sterke verontreiniging bedraagt meer dan 25 m<sup>3</sup>, derhalve is in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voorts is de toplaag van de bodem ter plaatse van locatie B (Marius Bauerplantsoen) licht verontreinigd met meerdere zware metalen en PAK. De verhoogde gehalten aan PCB in de grond zijn vermoedelijk te relateren aan in het verleden uitgevoerde schuur- en schilderwerkzaamheden aan de gevel (PCB houdende kit en/of verf).

Het grondwater ter plaatse is enkel als gevolg van de AS3000-correctie licht verontreinigd met som xylenen en som dichlooretheen. Voor een nadere toelichting inzake het licht verhoogde gehalte wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van de rapportage.

Met betrekking tot de vastgestelde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse kan worden geconcludeerd dat er, gezien de mate en omvang aan verontreiniging met PCB in de grond, vooralsnog milieuhygiënisch gezien bezwaar is tegen de toekomstige verbouwing en uitbreiding van de wooncomplexen. Doordat er sprake is van een geval zullen alle graafwerkzaamheden in de grond gezien worden als saneringshandeling waardoor een saneringsmaatregel noodzakelijk is. Voorafgaand aan de graafwerkzaamheden dient een saneringsplan opgesteld te worden waarin de gekozen saneringsmaatregel wordt omschreven. Na goedkeuring van het saneringsplan kan door een BRL 7001 gecertificeerde aannemer onder milieukundige begeleiding (BRL 6001) worden aangevangen met de graafwerkzaamheden.

## 5.7. Waterhuishouding

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.

### 5.7.1. Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)

Het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 geeft de koers aan voor een toekomstbestendig watersysteem in het beheersgebied van het waterschap voor de komende zes jaar. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. We maken met elkaar steeds meer gebruik van de schaarse ruimte. Dit heeft gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Wat dit betekent is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin wordt geschetst welke keuzes het waterschap maakt om het waterbeheer in de regio toekomstbestendig te maken. Het WBP is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht. Onderdeel van het Waterbeheerprogramma zijn de maatregelen die het waterschap wil nemen om het oppervlaktewater schoner en gezonder te maken. Het waterschap houdt hierbij rekening met de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt. De maatregelen die het waterschap neemt om de KRW doelen te halen leggen we vast in het WBP. De KRW doelen liggen vast in de

regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

#### *Waterveiligheid*

Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2024 zullen naast de grondlichamen ook de niet-waterkerende objecten (zoals huizen, kabels, leidingen) en de waterkerende kunstwerken (zoals sluizen) zijn getoetst. In 2030 zullen de regionale waterkeringen volledig op orde zijn.

#### *Voldoende water*

Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

#### *Schoon water*

Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. Van geen van de wateren mag de kwaliteit achteruitgaan.

### 5.7.2. Watertoets

#### *Waterberging*

Het project leidt tot een toename aan bebouwing, maar de verhardingstoename is relatief. Watercompensatie is daarom niet aan de orde.

#### *Oppervlaktewater*

Er is geen oppervlaktewater aanwezig binnen het projectgebied en er wordt geen nieuw oppervlaktewater gegraven.

#### *Grondwater*

Dit project voorziet niet in een uitbreiding van een ondergrondse kelderlaag en heeft daarom geen effect op het grondwater.

#### *Waterkering*

De projectlocatie is niet gelegen nabij een waterkering en leidt niet tot nieuwe ondergrondse bebouwing. Het project heeft zodoende geen gevolgen voor de waterkerende functie van een waterkering.

#### *Riolering*

De woongebouwen zullen op de bestaande wijze worden aangesloten op de aanwezige riolering.

### *Hemelwaterafvoer*

In paragraaf 4.4.10 is ingegaan op de eisen die de Hemelwaterverordening van Amsterdam stelt aan de waterberging op het dak.

#### 5.7.3. Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. In paragraaf 4.4.10 en in de rapportage in de bijlage is beschreven hoe wordt voldaan aan de hemelwaterberging niet in de vereiste mate op het gebouw uitvoerbaar is.

## **5.8. Cultuurhistorie en archeologie**

### 5.8.1. Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

### 5.8.2. Beleid en regelgeving

#### *Erfgoedwet*

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Het betreft:

- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- bescherming van stads- en dorpsgezichten.

#### *Archeologiebeleid Amsterdam*

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt uit de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

#### *Nota cultuurhistorie Nieuw – West*

De Nota Cultuurhistorie Nieuw - West is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de

stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

### 5.8.3. Toets

#### *Archeologie*

Door Bureau Monumenten & Archeologie is er in oktober 2007 archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Overtoomse Veld. Voor het plangebied van Overtoomse Veld geldt een lage archeologische waarde. Dit komt mede doordat eventuele archeologische waarden binnen het plangebied een lage concentratie en een wijde verspreiding heeft. Mogelijke waarden zijn bewoningssporen, erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) en latere tijd tot de verstedelijking na 1950. Door Bureau Monumenten & Archeologie is aangegeven dat nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

#### *Cultuurhistorie*

Bureau Monumenten en Archeologie heeft onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden van het naoorlogs erfgoed. In de AUP-gebieden zijn de architectuur van de bebouwing en de stedenbouwkundige opzet niet los van elkaar te zien. In de Waarderingskaarten AUP-gebieden wordt de oorspronkelijke planopzet en uitvoering gewaardeerd. Dat betekent dat bij de beoordeling zoveel mogelijk is uitgegaan van de huidige situatie in het perspectief van de oorspronkelijke bedoelingen van het stedenbouwkundig- en architectonische ontwerp. Bij de waardering is zowel naar de architectonische als stedenbouwkundige kant van de bebouwing gekeken.

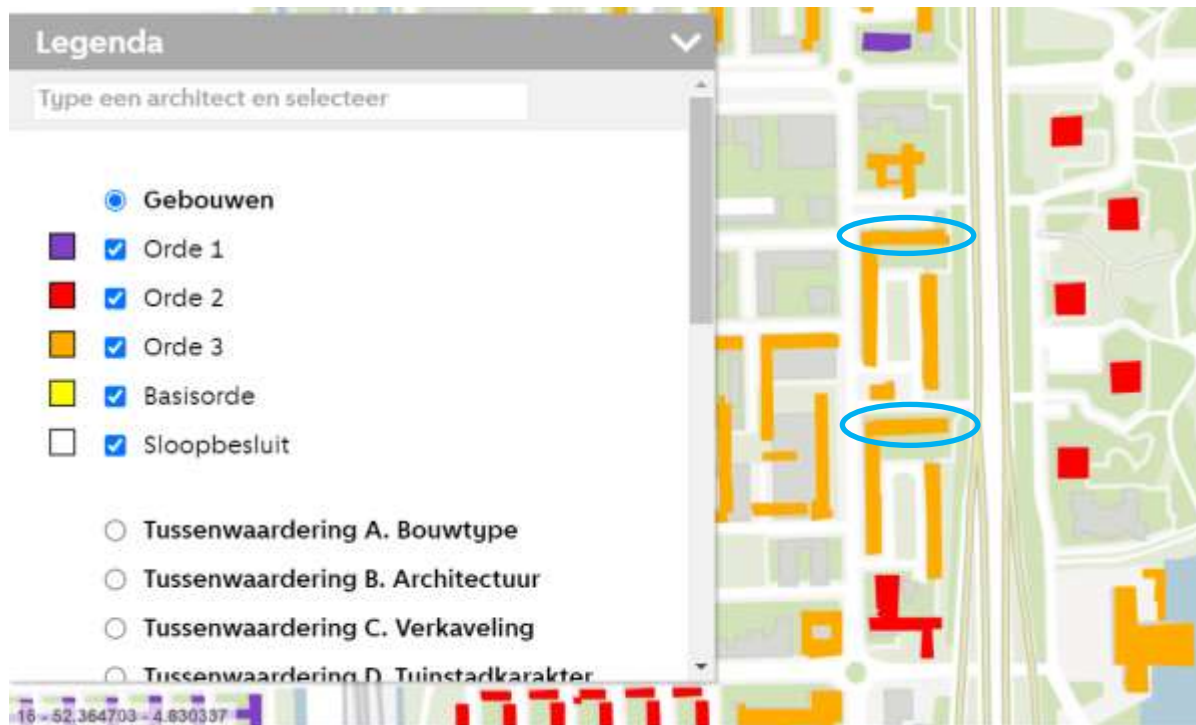
De waardering van de bebouwing is gebaseerd op vier aspecten:

- Kaart A: de interne organisatie van het object (typologie en plattegrond);
- Kaart B: de ruimtelijke vormgeving van objecten (architectuur);
- Kaart C: de groepering van objecten (verkaveling);
- Kaart D: de bijdrage van objecten aan de kwaliteit van tuinstedelijke ensembles als geheel (bijdrage aan tuinstadkarakter).

Alle objecten en groepen van objecten zijn op deze vier aspecten kort getypeerd en gewaardeerd met 1-5 punten. Het totaal komt uit op een schaal van 0-20 punten. De totaalwaardering leidt tot de volgende ordewaarderingen:

- 0-10 basiskwaliteit (Basisorde);
- 11-14 middel kwaliteit (Orde 3);
- 15-17 hoge kwaliteit (Orde 2);
- 18-20 topkwaliteit (Orde 1).

Hieronder is een uitsnede van de waarderingskaart ter hoogte van het plangebied opgenomen.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart, projectlocatie aangegeven met blauwe ovaal (bron: maps.amsterdam.nl)

De projectlocatie is onderdeel van de Westelijke tuinsteden en opgericht volgens de AUP concepten (zie paragraaf 2.1). De woongebouwen zijn gewaardeerd als orde 3-panden. Bij dergelijke panden is bij verbouwing behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het gebouw niet verstoren. De woningen zijn echter in zeer slechte bouwkundige en woontechnische staat. In paragraaf 2.2.3 is toegelicht waarom de wijzigingen aan de gebouwen passend is.

Volgens de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (26 juni 2013) is de projectlocatie gewaardeerd als 'AUP Raamwerk'. Bij deze waardering horen richtlijnen voor nieuwbouwwontwikkelingen. Binnen het beschermingsregime 'AUP Raamwerk' zijn in principe alle verkavelingsvormen toegestaan.

#### 5.8.4. Conclusie

In paragraaf 2.2.3 is onderbouwd waarom de nieuwe gevels en omvang van de woongebouwen cultuurhistorisch aanvaardbaar zijn. Op het gebied van archeologie bestaan geen belemmeringen.



## 5.9. Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (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. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie paragraaf 5.9.3).

### 5.9.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 63 en 65 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 48 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.

#### 5.9.2. 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 buiten deze zone en bovendien worden er geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

#### 5.9.3. 20 Ke-contour

Het 20 Ke-gebied (LIB-5) is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.

De projectlocatie is gelegen buiten de 20 Ke-contour, zodat een extra planologische afweging niet nodig is.

#### 5.9.4. Conclusie

Het Luchthavenindelingbesluit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend project.

### 5.10. **Ecologie**

#### 5.10.1. Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving op het gebied van ecologie kent twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. Bij sloop-nieuwbouw of verbouw dient rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten en de effecten op natuurgebieden. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

### 5.10.2. Toets: quick scan

Door ecologisch adviesbureau Natuurlink is een ecologisch onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten in het projectgebied. De rapportages voor beide gebouwen zijn bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Voor de gebouwen zijn de conclusies als volgt.

#### *Gierzwaluw*

Nestlocaties van gierzwaluw (*Apus apus*) kunnen niet op voorhand worden uitgesloten. Bij de voorgenomen ingreep kunnen mogelijk nestlocaties van gierzwaluw verloren gaan. Dit kan leiden tot een overtreding van de verbodsbepaling van art. 3.1 lid 2 Wnb. Hierin wordt gesteld dat het verboden is om opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast kunnen eventueel aanwezig dieren bij de ingreep worden gedood. Dit kan leiden tot een overtreding van art. 3.1 lid 1 Wnb. Hierin wordt gesteld dat het verboden is in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen. Het is daarom noodzakelijk om aanvullend onderzoek te verrichten naar de gierzwaluw om de aan- of afwezigheid van nestlocaties van de gierzwaluw aan te tonen. Het onderzoek naar gierzwaluw bestaat uit drie gerichte veldbezoeken in de periode 15 mei tot en met 15 juli. De meest geschikte periode is 1 juni - 15 juli. Aangenomen kan worden dat er geen broedende gierzwaluwen aanwezig zijn als er tijdens deze bezoeken geen aanwezigheid kan worden aangetoond.

#### *Vleermuizen*

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Mochten vleermuizen aanwezig zijn, dan kunnen deze bij de ingreep worden gedood of verwond. Dit leidt tot een overtreding van art. 3.5 lid 1 Wnb (het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen). Daarnaast zullen de mogelijke verblijfplaatsen niet meer kunnen functioneren. Dit leidt tot een overtreding van art. 3.5 lid 4 Wnb (het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen).

Het is daarom noodzakelijk om aanvullend onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van vleermuizen. Dit onderzoek dient te worden uitgevoerd volgens het Vleermuisprotocol 2021 (Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging, 2020). Bij het vleermuisonderzoek zal onderzoek gedaan moeten worden naar de volgende soorten:

- gewone dwergvleermuis;
- ruige dwergvleermuis;
- laatvlieger;
- meervleermuis.

De volgende functies van het complex voor vleermuizen zullen moeten worden onderzocht:

- zomerverblijfplaats;
- paarverblijfplaats;
- massa winterverblijfplaats

#### *Conclusie*

Er dient vervolgonderzoek te worden uitgevoerd naar gierzwaluwen en vleermuizen.

### 5.10.3. Toets: vervolgonderzoek

Door ecologisch adviesbureau Natuurlink is een Aanvullend ecologisch onderzoek naar vleermuizen en de gierwaluw uitgevoerd. De beide rapportages zijn bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. De conclusies zijn als volgt.

#### *Vleermuizen*

In het onderzoeksgebied zijn de volgende functies voor vleermuizen vastgesteld in het woonbezit van de opdrachtgever of in de direct aangrenzende panden:

- 1 zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis;
- 5 paarverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis.

Gewone dwergvleermuizen maken jaarrond gebruik van zomer- en met name paarverblijfplaatsen. Het is dus aannemelijk dat het complex jaarrond gebruikt wordt door vleermuizen.

De voorgenomen ontwikkeling valt niet binnen de reikwijdte en geldigheid van de gedragscode 'soortenbescherming voor woningcorporaties'. Het project voldoet namelijk aan niet de eis dat het gaat om een kleinschalig project.

Indien er niet wordt gewerkt onder een gedragscode dan is het noodzakelijk om een Ontheffing Wet natuurbescherming - soortenbescherming aan te vragen voor de gewone dwergvleermuis om een overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Bij deze aanvraag dient een activiteitenplan te worden ingediend waarin wordt beschreven hoe een negatief effect op de gewone dwergvleermuis kan worden voorkomen. Tevens zal er een ecologisch werkprotocol moeten worden opgesteld waarin de maatregelen uit het activiteitenplan verder worden uitgewerkt. Een ecooloog zal het proces ecologisch moeten begeleiden. Hij/zij moet een ecologisch logboek bijhouden om de bevindingen en mondelinge aanwijzingen vast te leggen. Op deze manier kan aantoonbaar worden gemaakt dat er volgens de regels uit het werkprotocol is gehandeld.

Op basis van de aangetroffen soorten en functies dienen zowel tijdelijke als permanente verblijfplaatsen te worden gerealiseerd. De mitigatieopgave op basis van de onderzoeksresultaten is weergegeven in onderstaande tabel.

Soort	Aantal gevonden verblijfplaatsen	Aantal te realiseren tijdelijke en permanente verblijfplaatsen
Gewone dwergvleermuis	6	24

#### *Gierwaluw*

Er zijn geen nesten aangetroffen van gierwaluw en daarom ook geen negatieve effecten te verwachten op de gierwaluw als gevolg van de voorgenomen ingreep. Er worden wat betreft deze soort dus ook geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden.

#### 5.10.4. Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige gebieden liggen op circa 8,5 km afstand. Om te beoordelen of sprake is van nadelige gevolgen als gevolg van stikstofdepositie is door ecologisch adviesbureau Els&Linde een berekening van de stikstofdepositie als gevolg van voorliggende ontwikkeling uitgevoerd (zie bijlage).

Met behulp van Aerius (2023) is berekend wat de depositie is tijdens de bouwfase. De depositie is berekend op de Natura 2000-gebieden Polder Westzaan (afstand 8,8 km) en IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske (afstand 8,8 km). De overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het perceel. Uit de berekening blijkt dat er tijdens de bouwfase geen verhoogde depositie ontstaat op de Natura 2000. Er is ook geen sprake van een significante verhoging van de depositie tijdens de bouwfase of de gebruiksfase. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

Voor de NNN gebieden en de Amsterdamse groen- en ecologische structuur geldt, anders dan de al genoemde Natura2000 gebieden, geen externe werking. Vanwege de afstand en beperkte omvang van de werkzaamheden kunnen negatieve effecten op deze locaties worden uitgesloten.

Er zijn vanuit de gebiedsbescherming geen belemmeringen om de geplande werkzaamheden uit te voeren.

#### **5.11. Ladder voor duurzame verstedelijking**

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

In de paragrafen 4.2.3, 4.2.4, 4.3.2, 4.3.3, 4.4.3 en 4.4.4 ingegaan op de woningbehoefte. Daaruit blijkt dat het voorliggende bouwplan voorziet in een behoefte.

Ten aanzien van de niet-woonfuncties geldt dat het bestemmingsplan reeds voorziet in een niet-woonprogramma van 100 m<sup>2</sup> en dat het nieuwe plan een uitbreiding van slechts 42 m<sup>2</sup> bvo behelst. Een dergelijke geringe toename (minder dan 500 m<sup>2</sup>) behoeft geen ladderonderbouwing.

#### **5.12. Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor projecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

- de aard van de voorgenomen activiteit;
- de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
- de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
- mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten het maken van een m.e.r. (bijlage C) of een m.e.r. beoordeling (bijlage D) verplicht is. Het project zou onder de categorie stedelijk ontwikkelingsproject gerangschikt kunnen worden die in deze bijlagen voorkomen, als het onderdeel uitmaakte van een grotere ontwikkeling. Dat is echter niet het geval.

Vooropgesteld wordt dat het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie laat. Mede daardoor kan ook discussie ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling spelen een rol. Het is in ieder geval niet relevant of per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan.

De voorliggende ontwikkeling betreft de uitbreiding van twee bestaande woongebouwen waarbij het aantal woningen toeneemt van 134 naar 174. Gezien het feit dat de omgeving reeds volledig is ingericht als gemengde omgeving waar woningen en andere voorzieningen naast elkaar voorkomen, de relatief beperkte fysieke omvang van de planologische wijziging en het feit dat de toename van het woningaanbod in planologische zin reeds mogelijk is binnen het bestaande volume wordt geconcludeerd dat het project niet is aan te merken als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Er is dan ook geen aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren.

Voorts blijkt uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten.

### **5.13. Hoogbouweffectrapportage**

#### **5.13.1. Toetsingskader**

De Structuurvisie Amsterdam 2040, die in februari 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld, staat de visie van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw. De visie is nader uitgewerkt in het door B&W in mei 2011 vastgestelde beleidsstuk: Hoogbouw in Amsterdam. Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de stad en tegelijk het openhouden van het landschap één van de doelen. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn bij de verdichting van de stad, maar is niet in alle gevallen even wenselijk. De structuurvisie geeft aan in welke gebieden hoogbouw wordt gestimuleerd en in welke gebieden

hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast wanneer de impact van een hoogbouwplan op het stedelijk landschap onderzocht moet worden.

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (parse) zones langs de Ringweg/Ringlijn, met name rond de ov-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief; het is niet de bedoeling dat alle bebouwing daarbinnen naar een hoogte van 60 meter of hoger reikt.

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden met bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

#### 5.13.2. Toets

De bouwhoogte van de twee woongebouwen bedraagt in de nieuwe situatie bijna 27 meter. Het project is niet gelegen binnen UNESCO-gebied, is lager dan 30 meter en bovendien zijn de gebouwen gelegen in de 'infrastructuurbundel A10, metronetwerk en spoor', waarbinnen een hoogbouweffectrapportage pas nodig is vanaf 60 meter. Gezien de lagere bouwhoogte van het project is een hoogbouweffectrapportage voor dit bouwplan niet noodzakelijk.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Financieel

Het project is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt een nieuwe erfpachtovereenkomst afgesloten waarmee het kostenverhaal wordt verzekerd.

De kosten voor het project worden gedragen door de initiatiefnemer. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

### 6.2. Planschade

De beide flats worden opgetopt en op de koppen aan de westzijde enigszins uitgebreid. De bouwhoogte neemt met 5 meter toe van 22 meter naar 27 meter hoogte. Er zijn reeds 8 bouwlagen aanwezig. De extra bouwlaag tast het stedenbouwkundige beeld niet significant aan. De ruimtelijke effecten daarvan zijn zeer lokaal en beperken zich tot enige vergroting van de schaduw door de gebouwen.

Het onroerend goed in de directe omgeving is overwegend corporatiebezit (grotendeels van De Key zelf) en maatschappelijk vastgoed. De gebouwen met maatschappelijke bestemming hebben geen marktconforme waarde en zijn om die reden niet gevoelig voor planschade. Van het eigen bezit van De Key is uitgesloten dat een planschaderisico aan de orde is. Ook met betrekking tot de woningen van Eigen Haard is niet aannemelijk dat de corporatie een verzoek om tegemoetkoming in planschade zal indienen.

Voor het overige geldt dat Overtoomse Veld al jarenlang een wijk in ontwikkeling is. Stedelijke vernieuwing vindt al zo'n 20 jaar plaats. In het Structuurplan Amsterdam kiezen voor stedelijkheid uit 2003 werd stedelijke vernieuwing van Overtoomse Veld al ingezet. Ook in het daarop volgende ruimtelijke beleid zoals de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) heeft de stedelijke vernieuwing van Overtoomse Veld een plek gekregen. Daarin maakte Overtoomse Veld onderdeel van de 'Visie uitrol centrumgebied 2040'. Overtoomse Veld is binnen de uitrol aangewezen als 'wonen - werken'. De uitrol van het centrumgebied manifesteert zich het sterkst via het grote aantal extra woningen die zullen worden gebouwd in wijken die nog als 'tuinstedelijk' of als monofunctioneel werkgebied te boek stonden en tot het (hoog)stedelijke centrumgebied zouden gaan behoren. Voorzien werd dat de appartementen in een stedelijke, gemengde setting zouden worden gebouwd.

Basis voor de vernieuwing van Overtoomse Veld is het rapport Richting Parkstad 2015 uit het jaar 2000 en daarna het "Vernieuwingsplan Overtoomse Veld" dat op 11 februari 2004 door de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Slotervaart is vastgesteld en op 16 juni 2004 door de Gemeenteraad bekrachtigd. In aanvulling op het vernieuwingsplan is op 13 september 2005 het "Uitwerkingsplan Raamwerk/ Openbare Ruimte Overtoomse Veld" (POR) vastgesteld. Mogelijke



planvorming het onderhavige gebied (A10 strook zuid) werd voorzien na 2010. In het vernieuwingsplan voor Overtoomse Veld is voorgesteld om alle 279 woningen aan de C. Leickertstraat en A. Waldorpstraat na 2010 te renoveren.

De beoogde ontwikkeling van het woningbouwplan was daarom in ieder geval voorzienbaar vanaf 2004, maar al vanaf het rapport Richting Parkstad 2015 uit het jaar 2000 was de vernieuwing van de buurt aangekondigd en was een plan zoals nu aan de orde voorzienbaar. In alle naoorlogse wijken van Amsterdam werden dit soort projecten tot ontwikkeling gebracht.

Op grond van artikel 6.2, eerste lid, van de Wro blijft binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade voor rekening van de aanvrager. Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder b, van dit artikel – voor zover hier relevant – blijft, van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, in ieder geval voor rekening van de aanvrager: een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade.

Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft overwogen (overzichtsuitspraak van 28 september 2016, overweging 5.14, ECLI:NL:RVS:2016:2543), is inbreiding van woningen in een bestaande woonkern in beginsel een normale maatschappelijke ontwikkeling, die zich voordoet in veel centra van steden en dorpen in Nederland. Bij waardevermindering van een onroerende zaak als gevolg van een normale maatschappelijke ontwikkeling, zoals woningbouw op een inbreidingslocatie in een woonkern, waarbij die woningbouw in de lijn der verwachtingen lag, is een waardevermindering tot 5% van de waarde van de onroerende zaak, in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk vóór het ontstaan van de schade, substantieel, maar niet zodanig zwaar dat deze schade niet voor rekening van de aanvrager kan worden gelaten. Dit betekent dat een waardevermindering tot 5% van de waarde van de onroerende zaak in deze categorie gevallen in beginsel tot het normaal maatschappelijke risico van de aanvrager behoort. Vergelijk de overzichtsuitspraak van de Afdeling van 28 september 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2543). In het verlengde van het voorgaande is aannemelijk dat voor dit project een forfait van 5% van een eventuele waardevermindering van toepassing is. Het betreft woningbouw op een inbreidingslocatie in een woonkern, de ontwikkeling lag in de lijn der verwachting en de schade is niet onevenredig in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak.

Het is zeer aannemelijk dat eventuele waardevermindering door enige extra schaduw op de woningen ten westen/noordwesten van de twee flats het normaal maatschappelijk risico met een forfait van 5% niet zal overstijgen.

### **6.3. Maatschappelijk**

Het gaat hier om de toevoeging van woningen binnen bestaande woongebouwen waarbij de massa wordt vergroot. De vergroting is relatief en zorgt niet voor een onaanvaardbare wijziging van het woon- en leefklimaat van de omliggende functies. De initiatiefnemer informeert de buurt, belanghebbenden en bestaande bewoners. In de bijlage is het verslag opgenomen van de inloopbijeenkomst van 6 juni 2023.

#### **6.4. Ontwerp omgevingsvergunning**

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing, overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

## 7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Woonstichting Lieven de Key werkt aan het onderhoud van de hoogbouwflats aan de Anton Waldorpstraat en Marius Bauerplantsoen. Na technische onderzoeken en een woonwensonderzoek is een voorkeursscenario bepaald waarmee de kwaliteit van de woongebouwen wordt verbeterd. Onderdeel hiervan is het verbeteren van de energiezuinigheid en de veiligheid. Dit gaat gepaard met een vergroting van de omvang van de beide woongebouwen en een toename van het aantal woningen van in totaal 134 naar 174 woningen. Alle woningen blijven verhuurd in de sociale sector. De vergroting van de woongebouwen past niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

### 7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

De vergroting van de woongebouwen leidt tot het realiseren van het woongebouw op bestemmingen waar geen woningen zijn toegestaan. Ook leidt het tot een overschrijding van de toegestane bouwhoogte.

De overschrijding van de bouwhoogte in verband met een extra bouwlaag zorgt niet voor een onaanvaardbare bouwhoogte. Er zijn reeds 8 bouwlagen aanwezig. De extra bouwlaag tast het stedenbouwkundige beeld niet significant aan en ook worden gebruiksmogelijkheden niet onaanvaardbaar beïnvloed.

De vergroting van de footprint vindt vooral plaats aan de oost- en westkoppen van de woongebouwen. Aan de oostzijde richt het gebouw zich tot de A10. Aan de westzijde is de uitbreiding in footprint beperkt en vindt de uitbreiding vooral plaats door een uitbreiding in de hoogte. Deze uitbreiding zorgt voor een toename aan woningen aan deze zijde, maar het blijft binnen de bestaande rooilijn langs de Derkinderenstraat.

Wanneer de afwijkingen worden afgezet tegen het belang van het toevoegen van sociale huurwoningen, rechtvaardigt dit de afwijkingen van het bestemmingsplan. De ruimtelijke invloed is zoals hiervoor geschetst ook beperkt.

### 7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Er is sprake van goede ruimtelijke ordening.