Ruimtelijke onderbouwing

Project MIX (SDK-Locatie) te Amsterdam



Versie: Na indiening
Datum: 22 september 2021

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
1.1. Aanleiding 1
1.2. Locatie 2
2. Het project 4
2.1. Huidige situatie 4
2.2. Nieuwe situatie 6
3. Planologisch kader 11
3.1. Geldend bestemmingsplan “Osdorpplein e.o.” (2013) 11
3.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan 13
3.3. Kavelpaspoort SDK-locatie – Centrum Nieuw-West 14
4. Beleidskader 15
4.1. Rijksbeleid 15
4.2. Provinciaal beleid 17
4.3. Gemeentelijk beleid 19
5. Omgevingsaspecten 23
5.1. Verkeer en parkeren 23
5.2. Luchtkwaliteit 27
5.3. Geluid 28
5.4. Externe veiligheid 30
5.5. Bodem 30
5.6. Water 31
5.7. Energie en duurzaamheid 33
5.8. Archeologie en Cultuurhistorie 35
5.9. Luchthavenindelingsbesluit 36
5.10. Milieuzonering 42
5.11. Ecologie en stikstofdepostitie 42
5.12. Bezonning 43
5.13. Windhinder 43
5.14. Behoefte 46
5.15. Besluit milieueffectrapportage 47
6. Uitvoerbaarheid 48
6.1. Economische uitvoerbaarheid 48

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 48
7. Motivering en conclusie 50
7.1. Algemeen 50
7.2. Onderbouwing noodzaak afwijkingen 50
7.3. Milieu en omgevingsaspecten 50
7.4. Beleid 50
7.5. Conclusie 51

BIJLAGEN

1. Mobiliteitsonderzoek (kenmerk: 005906.20200404.R1.04), Goudappel Coffeng d.d. 29 maart 2021
2. Historisch bodemonderzoek (kenmerk: 20200207/rap01), ATKB d.d. 28 juli 2020
3. Nader en aanvullend bodemonderzoek (projectnummer: 205168), BK ingenieurs d.d. 23 december 2020)
4. Onderzoek omgevingsgeluid (referentie: 06208-52371-03), Cauberg-Huygen d.d. 26 januari 2021
5. Bouwput en bemalingsadvies (opdrachtnr. 118023), Van Dijk Geo- en milieutechniek d.d. 19 oktober 2020
6. Notitie Waterberging (project 4710), Hiensch Engineering B.V. d.d. 11 december 2020
7. Quick scan ecologie (projectnummer 20.032), Els & Linde d.d. 9 april 2020
8. Onderzoek stikstofdepositie (rapport: B.2020.0798.01.R001), DGMR d.d. 2 februari 2021
9. CFD-studie windhinder en windgevaar (AFR – 7936), Actieflow d.d. 28 januari 2021
10. Aanmeldnotitie MER, Van Riezen & Partners d.d. 7 april 2021
11. Beslissing Aanmeldnotitie MER, Gemeente Amsterdam d.d. 14 september 2021

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Al circa 15 jaar wordt stapsgewijs gewerkt aan de vernieuwing van het Osdorpplein en omgeving. In 2005 is het "Vernieuwingsplan Centrum Nieuw-West" vastgesteld, gevolgd in 2007 door het "Regieplan Centrum Nieuw-West". In deze documenten zijn de uitgangspunten vastgelegd om het bestaande winkelgebied Osdorpplein, de daar omliggende woongebieden en de oever aan de Sloterplas te vernieuwen door zowel stedelijke voorzieningen (winkels, recreatieve voorzieningen, leisure en horeca) als ook woningen toe te voegen. Op 26 juni 2013 werd het bestemmingsplan "Osdorpplein e.o." vastgesteld, waardoor de vernieuwing ook planologisch-juridisch mogelijk werd gemaakt.

Deze plannen worden gerealiseerd door een deel van de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren in een andere stedenbouwkundige opzet en andere bebouwingsdichtheid. Door de bebouwingsdichtheid te vergroten kan de kwaliteit van de openbare ruimte sterk worden verbeterd, onder meer door het graven van een nieuwe gracht. Daarnaast wordt in het Regieplan uitgegaan van het versterken van de relatie tussen het winkelcentrum en de oever van de Sloterplas door op de oever horeca en recreatieve voorzieningen toe te voegen. Op deze wijze wordt het Osdorpplein het centrum van heel Nieuw-West.

Een onderdeel van de vernieuwing is ook de sloop van het voormalige stadsdeelkantoor en de nieuwbouw van woningen met voorzieningen in de plint en een ondergrondse parkeergarage.

Het voorgenomen bouwplan wijkt echter op onderdelen af van het geldende bestemmingsplan, zodat de omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden. Op grond van artikel 2.12, eerste lid van de Wabo kan een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Om de procedure succesvol te kunnen doorlopen dient de aanvraag te worden voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggend document betreft de ruimtelijke onderbouwing voor dit project.

1.2. Locatie

De locatie van de ontwikkeling (projectlocatie) bevindt zich direct ten zuiden van het winkelcentrum Osdorpplein, op het perceel van het voormalige stadsdeelkantoor aan het Osdorpplein Zuid. In volgende afbeelding is de ligging en begrenzing indicatief weergegeven.

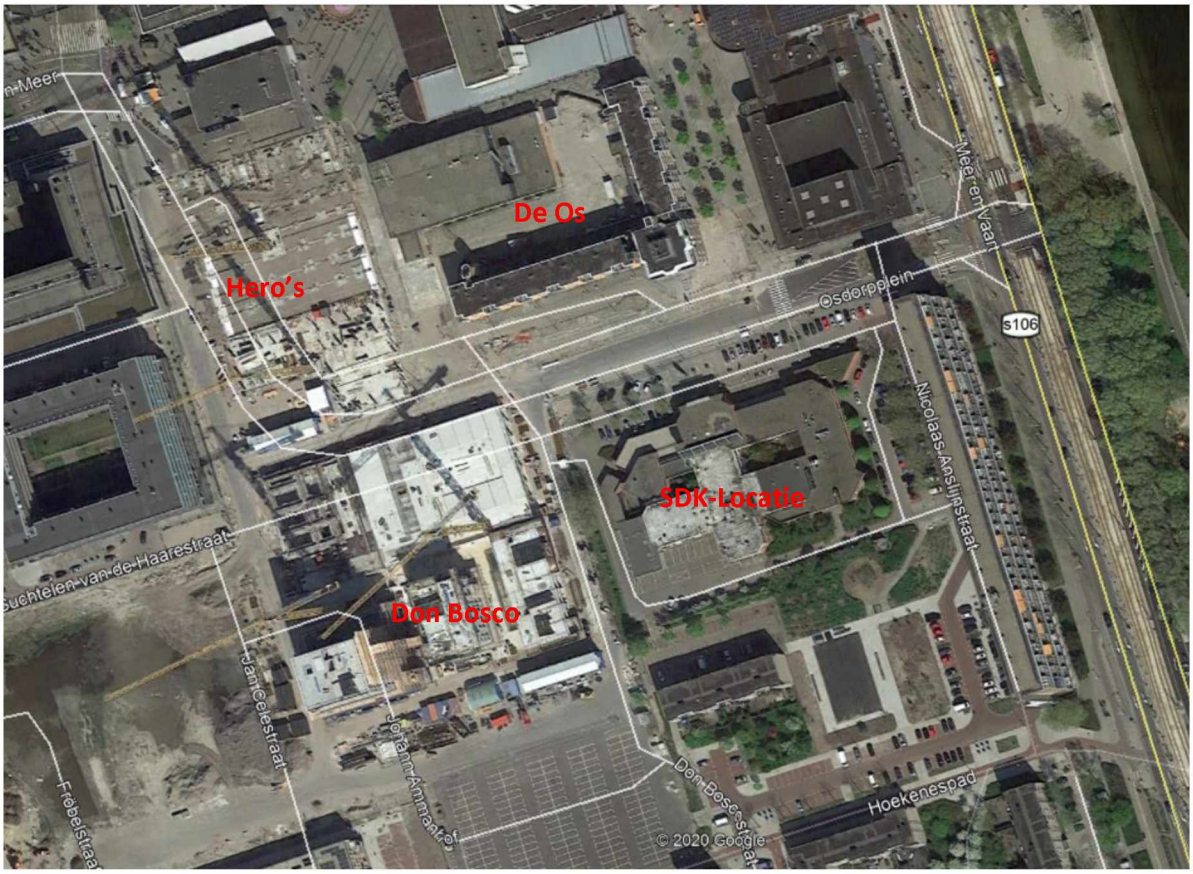


Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing projectlocatie (bron: Googlemaps)

De noordzijde van het perceel grenst aan het Osdorpplein (Zuid) en de zuidzijde grenst aan de bestaande bebouwing en de groenstrook aan de Wilhelmina Bladergroenstraat. De westzijde grenst aan het nieuwbouwproject Don Bosco en de oostzijde aan de Nicolaas Anslijnstraat. De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving.

Op de projectlocatie bevindt zich in de huidige situatie het voormalige stadsdeelkantoor, dat binnenkort gesloopt gaat worden ten behoeve van de beoogde nieuwbouw.

In de omgeving van de projectlocatie zijn de afgelopen jaren reeds diverse omgevingsvergunningen verleend in afwijking van het bestemmingsplan voor de herontwikkelingen Don Bosco, Hero's en De Os. Don Bosco is inmiddels opgeleverd en Hero's is bijna gereed. Met de bouw van De Os is eind 2020 gestart. Dit project zal in 2022 worden opgeleverd.



Afbeelding: herontwikkelingen rond het Osdorpplein

2. Het project

2.1. Huidige situatie

De projectlocatie heeft een omvang van rond 10.000 m^2 en voor het grootste deel verhard. In de huidige situatie bevindt zich binnen het projectgebied het stadsloket van Amsterdam Nieuw-West. Dat gaat verhuizen naar een locatie aan de overkant (binnen project De Os). Na vertrek zal het gebouw ten behoeve van de nieuwbouw gesloopt worden.

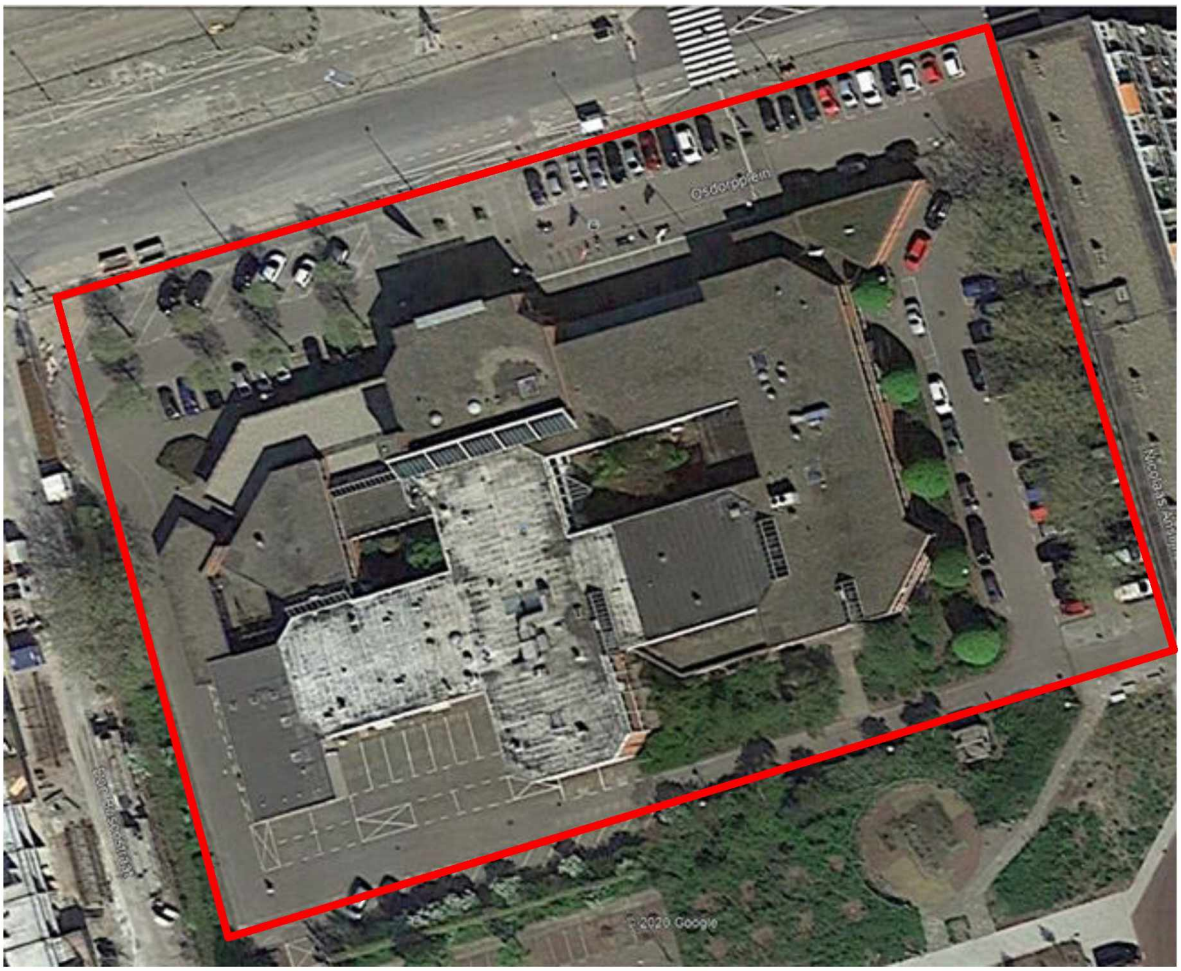


Afbeelding: bestaande bebouwing projectlocatie

Rondom het gebouw bevinden zich parkeerplaatsen.



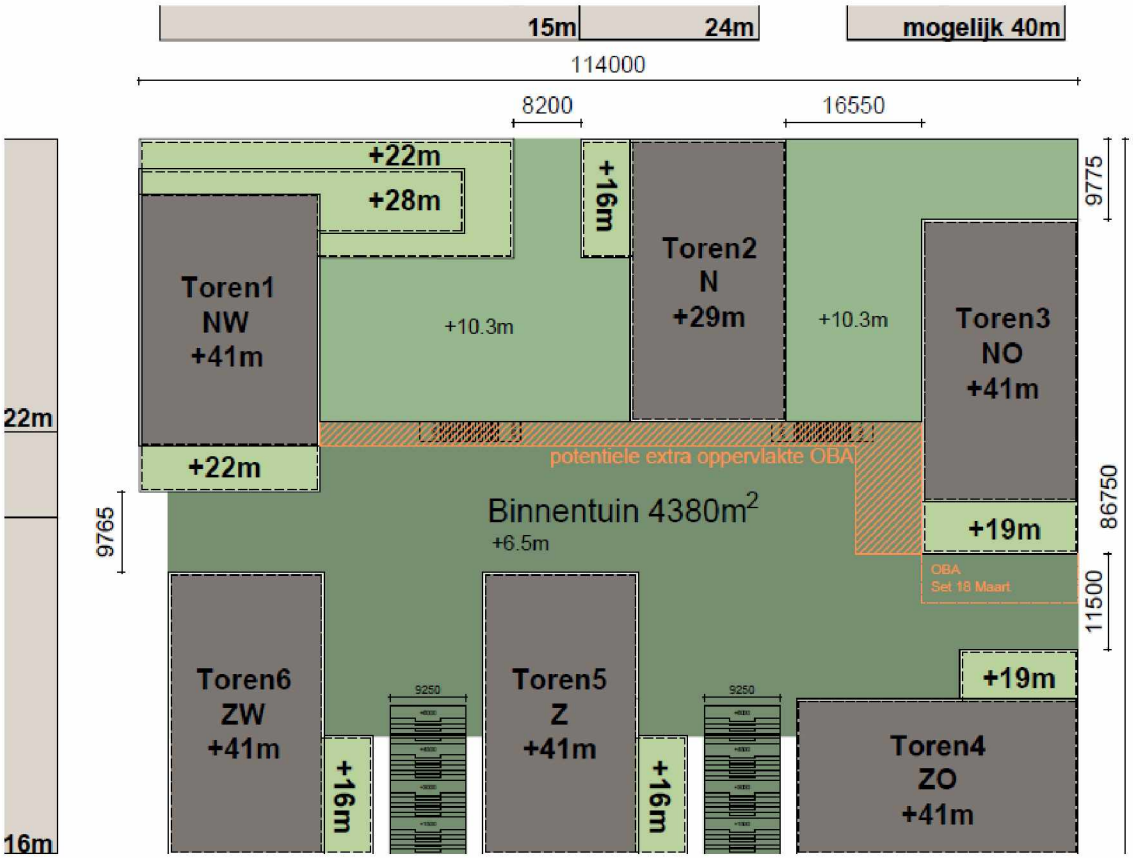
Afbeeldingen: parkeerplaatsen aan de voorkant van het stadsloket



Afbeelding: bovenaanzicht projectlocatie, plangrens indicatief aangegeven

2.2. Nieuwe situatie

Met het voorliggende project worden diverse woongebouwen met bouwhoogten tussen 16 meter en maximaal 41 meter (+NAP) voorzien. Het binnenterrein heeft een bouwhoogte van 6,5 en 10,3 meter.



Afbeelding: nieuwe situatie met bouwhoogten (ontwerp april)

De woningen komen boven op een gemengd programma met commerciële-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen, kantoren en het Verhalenhuis.

Het Verhalenhuis is een samenwerking tussen onder andere OBA, El HIzjra, Oxville en eventeel FUNX. Het Verhalenhuis wordt dé centrale ontmoetingsplek voor de inwoners van Osdorp. De mix aan mogelijkheden die het Verhalenhuis gaat bieden maakt dat het toegankelijk wordt voor alle generaties en daarmee alle bewoners. Door middel van boeken, digitale middelen, tentoonstellingen, film, voorstellingen, gesprekken en debatten kunnen de bezoekers hun verhalen gaan delen.

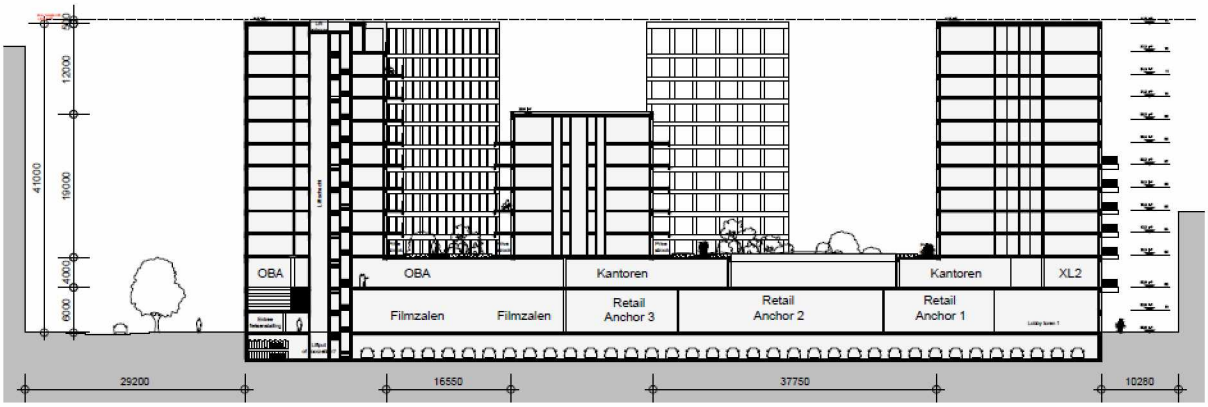
Daarnaast voorziet het project ook in een meerlaagse en deels ondergrondse parkeergarage. Het binnenterrein wordt groen ingericht.

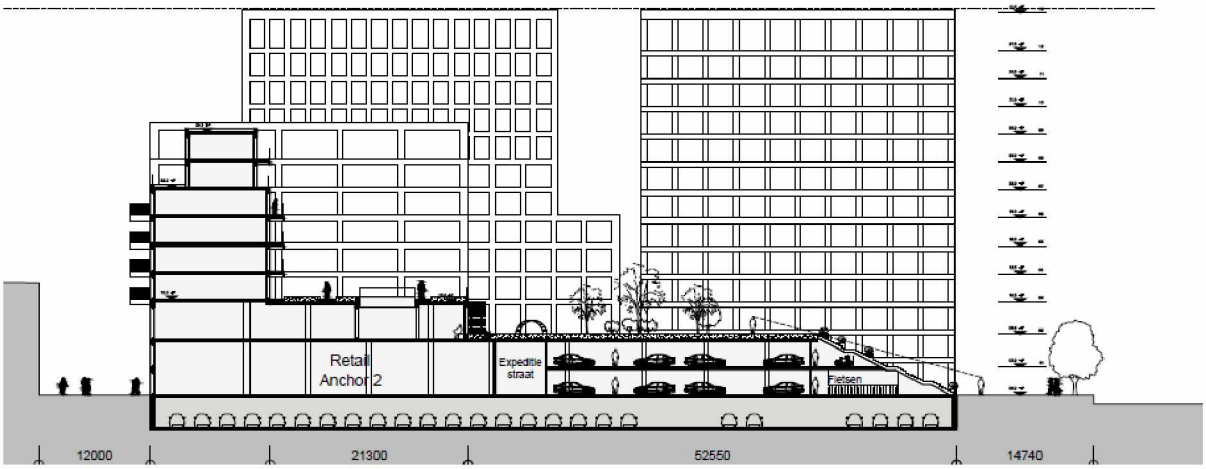


Afbeelding: impressie gevels zuidzijde



Afbeelding: impressiegroen binnenterrein





Afbeeldingen: doorsnedes met parkeergarage, commerciële ruimten, OBA en hoogteaccenten

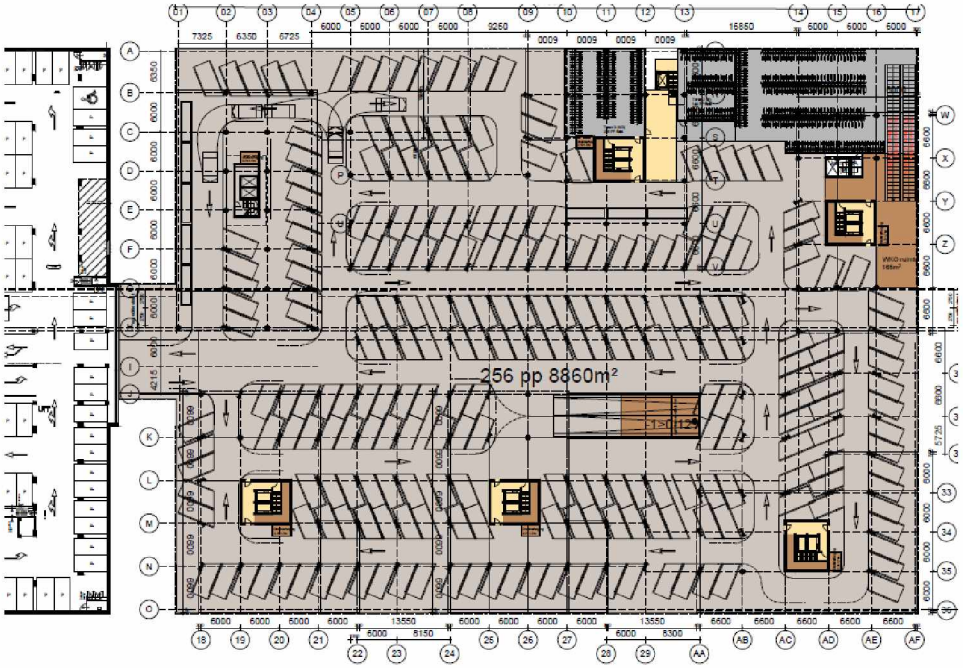
In totaal worden 528 woningen gerealiseerd (zie ook volgende tabel).

Ontwerp VO 18 maart 2021				
programma wonen	**woningen (st)**	**gbo/won (m²)**	**gbo totaal (m²)**	**antal slaapkamers**
Sociaal	132	42,83	5.654	1 slaapkamer
Sociaal (20% groot)	30	71,40	2.142	3 slaapkamers
66 GO woningen (gemiddeld) type M	242	65,74	15.909	2 slaapkamers
85 GO woningen (gemiddeld) type XL	90	85,00	7.651	3 slaapkamers
middeldure woningen	16	47,00	752	1 slaapkamer
105 GO woningen (gemiddeld) type XXL	18	105,26	1.894,60	3 slaapkamers
	528		-	
TOTAAL WONEN	**528**		**34.002**	

In de plint ontstaat ruimte voor een gemengd programma. Op de begane grond is ruimte voor 2.400 m^2 bvo aan commerciële voorzieningen en circa 1.440 m^2 voor het Verhalenhuis. Op de eerste verdieping is er in ieder geval nogmaals 2.160 m^2 bvo voor het Verhalenhuis en 1.950 m^2 bvo voor een mix van kantoren, commerciële-, culturele- en maatschappelijke functies. Eventueel komt hier ook extra ruimte voor het Verhalenhuis. Het Verhalenhuis zal totaal 3.600 m^2 bvo zijn (en mogelijk nog kunnen vergroten ten laste van de overige niet-woonfuncties).

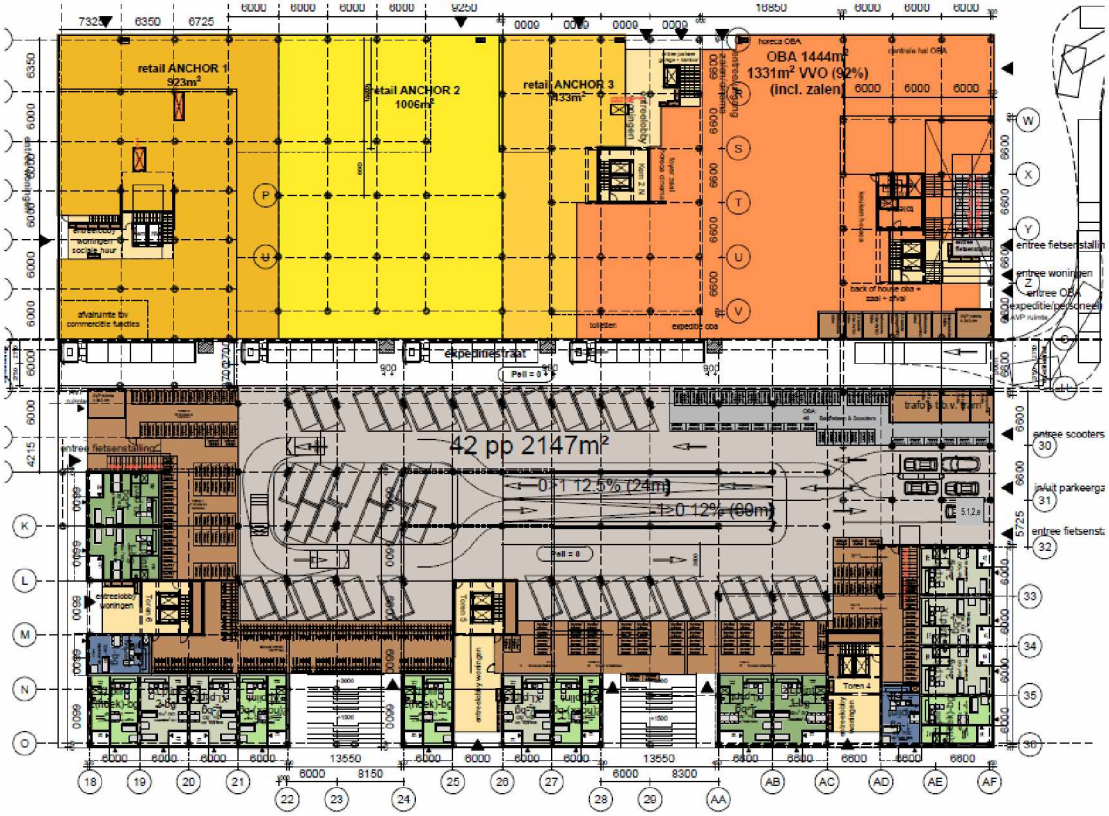
Het totale programma heeft een omvang van rond 54.467 m^2 bvo (zonder parkeren bovengronds, tramtrafo en extra meters OBA >3.000 m2). Inclusief parkeren bovengronds, tramtrafo en extra meters OBA >3.000 m^2 is het project 59.629 m^2 (bvo). Inclusief de ondergrondse parkeergarage voor zowel auto's en fietsen bedraagt dit 69.214 m^2 (bvo).

In de parkeervoorziening zijn circa 360 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeergarage heeft drie lagen, waarvan een ondergronds. De ondergrondse laag is gekoppeld aan de parkeergarage van Don Bosco.



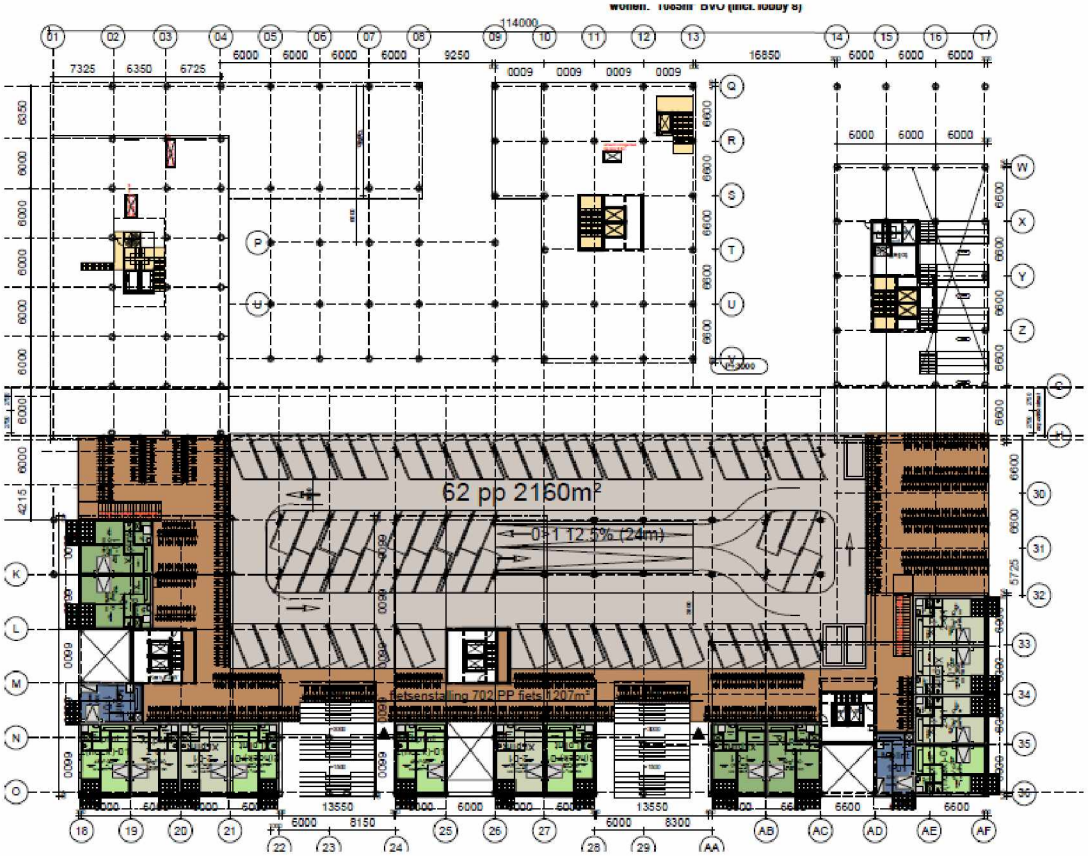
Afbeelding: plattegrond ondergrondse parkeerlaag

De garages zijn gekoppeld en samen functioneren deze als één parkeervoorziening. De in- en uitrit bevindt zich aan de Nicolaas Anslijnstraat.



Afbeelding: parkeerlaag op begane grond met expeditie in het centrale deel

In het centrale deel van het ontwikkelblok bevindt zich de expeditiestraat. Ook deze heeft een link met Don Bosco en ligt in lijn met de expeditiestraat van Don Bosco.

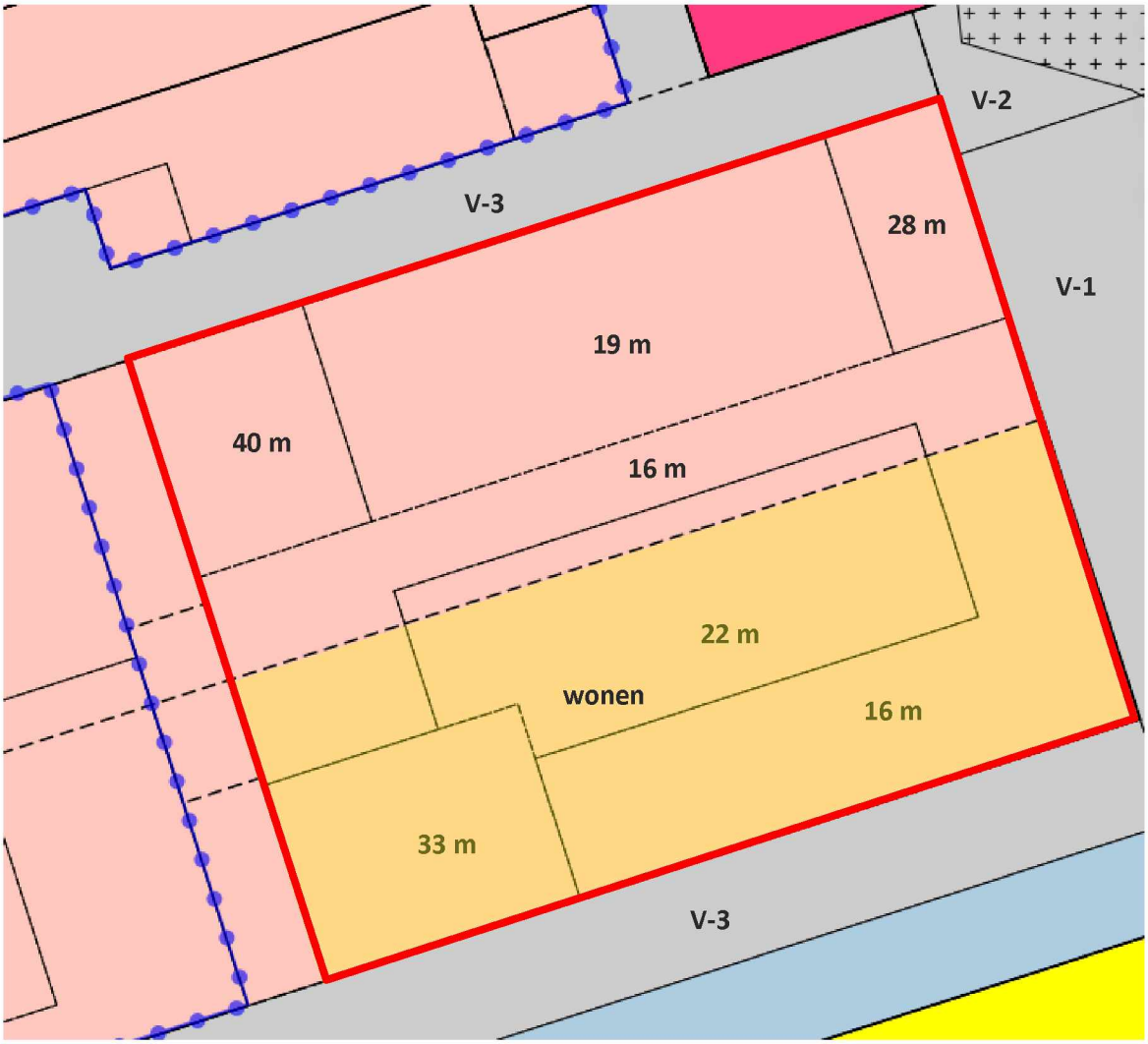


Afbeelding: parkeerlaag op de 1e verdieping

3. Planologisch kader

3.1. Geldend bestemmingsplan "Osdorpplein e.o." (2013)

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan "Osdorpplein e.o." dat op 26 juni 2013 door de voormalige stadsdeelraad van Nieuw-West is vastgesteld. Het projectgebied is daarin bestemd als "Centrum – 3" (C-3). Het zuidelijke deel is ook voorzien van de functieaanduiding 'wonen'. Op de volgende afbeelding is een uitsnede van de planverbeelding weergegeven, waarop de projectlocatie met een rode lijn is aangeduid. De openbare ruimte aan de oostzijde van de projectlocatie is bestemd als "Verkeer – 1" (V-1), ten noordoosten "Verkeer – 2" (V-2) en ten noorden en zuiden "Verkeer – 3" (V-3).



Afbeelding: uitsnede verbeelding met bestemming Centrum – 3, bouwhoogten en functieaanduiding wonen (geel)

Gebruik

Hier zijn de gronden bestemd voor detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen (geen geluidsgevoelige bestemmingen), horeca van categorieën (A, B, C, D), cultuur en ontspanning, woningen en short stay op de verdiepingen, laad- en losvoorzieningen, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, (on)gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, bergingen, technische ruimten en andere nevenruimten in de kelder, souterrain, eerste, tweede en derde bouwlaag. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor verkeersareaal, groenvoorzieningen en (dak) tuinen. Ter plaatse van de aanduiding 'wonen' zijn woningen en short stay ook op de begane grond toegestaan. Het gaat hierbij om de zuidelijke helft van het bouwvlak.

Een aantal toegestane functies is gekoppeld aan maxima. Voor woningen geldt dat er maximaal 400 binnen de bestemming 'Centrum 3 ' zijn toegestaan. Voor detailhandel geldt een maximum bruto vloeroppervlak (BVO) van 13.000 m^2, voor maatschappelijke voorzieningen 3.500 m^2 en voor horeca en cultuur en ontspanning samen 3.600 m^2. Voor parkeervoorzieningen geldt een maximum van 25.000 m^2.

Verder geldt dat nieuwe woningen alleen gerealiseerd mogen worden indien zij voldoen aan de stille zijde eis. Voor parkeervoorzieningen in de eerste bouwlaag geldt aanvullend dat deze uitsluitend zijn toegestaan indien deze minimaal 10 meter van de bestemming Verkeer-1 of Verkeer-3 gerealiseerd worden, één en ander met uitzondering van in- en uitritten.

Bebouwing

De projectlocatie mag volledig bebouwd worden. De bouwhoogte varieert hierbij van 16 tot maximaal 40 meter (zie vorige afbeelding). Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter. Voor daktuinen of dakterrassen zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde van maximaal 1,20 meter toegestaan, waarbij moet worden gemeten vanaf het dak. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de gebouwen ter voorkoming van onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat en van onevenredige verslechtering van de bezonning van aangrenzende gronden en bouwwerken enter waarborging van een acceptabel windklimaat.

Algemene regels

Naast de hiervoor beschreven bestemmingsregels voorziet het bestemmingsplan ook in een aantal algemene regels.

Toegestane overschrijdingen
Op grond van artikel 31 zijn een aantal algemene bouwregels van toepassing. Hierdoor kunnen voor een aantal gevallen de aangewezen bestemmingsgrenzen worden overschreden. Het gaat hierbij om volgende:

a. tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van hijsinrichtingen en andere ondergeschikte delen van gebouwen, voor zover deze de vrije doorgang van het verkeer niet belemmeren;
b. ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
c. ten behoeve van gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan maximaal 1 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg, 2,4 meter boven een rijwielpad en 2,4 meter boven een voetpad, voorzover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van bedoelde strook van 1,5 meter.

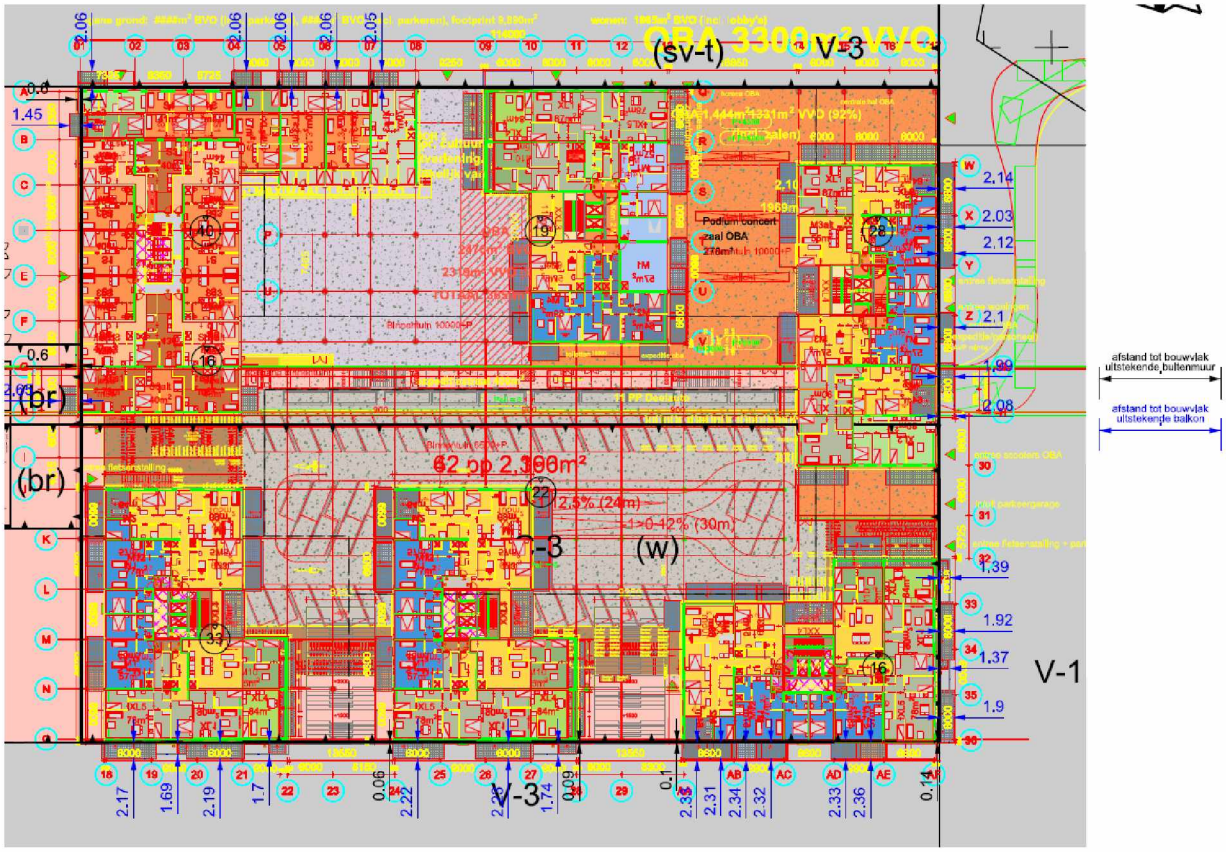
Binnenplanse afwijkingen
Artikel 34 voorziet in een aantal algemene afwijkingsregels. Zo kan het bevoegde gezag in afwijking van het bestemmingsplan een vergunning verlenen voor gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 meter en een maximum bruto vloeroppervlak van 25 m², alsmede voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, vrijstaande muren, geluidwerende en windhinder beperkende voorzieningen, bruggen, steigers, duikers en andere waterbouwkundige constructies, mits hiertoe gezamenlijk niet meer dan 10% van de totale oppervlakte van het plangebied wordt aangewend.

Daarnaast kunnen de maximale bouwhoogten met maximaal 1 meter wordt vergroot. Geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, kunnen worden toegestaan, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 meter bedraagt. Bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen of grenzen van maatvoeringsvlakken mogen met ten hoogste 2 meter worden overschreden ten behoeve van balkons, luifels, erkers, toegangsportalen, tochtportalen, brandtrappen, ventilatiekanalen, overstekende daken en vergelijkbare onderdelen van gebouwen. Voor schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten, bouwkundige maatregelen ten behoeve van een stille zijde, antennes en vergelijkbare bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie zoals zonnepanelen mag de maximale bouwhoogte met 5 meter worden overschreden. Voor lift- en trappenhuizen en algemene technische ruimten is dat 3 meter en voor de aanleg van daktuinen 2 meter.

3.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Voor het project zijn de volgende afwijkingen van het bestemmingsplan aan de orde:
- Alle nieuw toe te voegen woningen, die vallen binnen deze bestemming zijn een overschrijding van het maximum aantal woningen van 400. Het maximum aantal woningen wordt al door de realisatie van de projecten Don Bosco en De Os overschreden.
- Kantoren zijn niet toegestaan.
- De bouwhoogte wordt op diverse plekken duidelijk overschreden tot een maximumhoogte van 41 meter (+NAP).
- Balkons vallen grotendeels buiten het bouwvlak, op diverse locaties meer dan 2 meter, zodat hier de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid (tot maximaal 2 meter) niet toepasbaar is (zie

volgende afbeelding). In afwijking van het bestemmingsplan worden nu overschrijdingen tot 2,4 meter ten behoeve van balkons mogelijk gemaakt.



Afbeelding: balkons buiten bouwvlak (blauwe pijlen en maten)

3.3. Kavelpaspoort SDK-locatie – Centrum Nieuw-West

Op 19 december 2019 is voor de SDK-locatie een kavelpaspoort opgesteld, die ook de basis heeft gevormd voor contractvorming tussen gemeente en ontwikkelaar. In een kavelpaspoort worden zowel de privaatrechtelijke als bestuursrechtelijke regels opgenomen waaraan moet worden voldaan, maar het kavelpaspoort zelf heeft geen publiekrechtelijke status. In de kavelpaspoorten zijn naast de bouwregels ook het maximale programma voor de locaties vastgelegd. In het kader van dit project wordt een allonge met de gemeente vastgesteld, waarin het gewijzigde programma is opgenomen.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Rijksoverheid werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.
Het gaat hierbij om:

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

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

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om volgende:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame landbouw voor voedsel en agroproductie.

19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van de biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

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

<u>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</u>

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Rarro in werking getreden.

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

4.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

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

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. 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.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

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 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.

Ten aanzien van het project geldt dat het project vanwege de aard en omvang is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Het project is een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover in beginsel regionale afstemming nodig is. In het vervolg en in paragraaf 5.13 is de behoefte voor dit project uitgebreid behandeld en aangetoond. Het project voldoet daarmee aan de Omgevingsverordening.

20 Ke-contour
De projectlocatie ligt binnen de 20 Ke-contour vanwege het vliegverkeer Schiphol. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour kan een bestemmingsplan (of omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan) uitsluitend voorzien in nieuwe woningen als deze zijn gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor zover nieuwe woningen worden toegestaan op de gronden binnen de 20 Ke-contour, wordt in de toelichting van dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en risico vanwege het luchtverkeer. Ook worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

Ten aanzien van het projectlocatie geldt dat deze is gelegen binnen het stedelijk gebied zodat woningen zijn toegestaan. Er bevinden zich reeds woningen op de projectlocatie. Door de realisatie van het project wordt wel het maximum aantal woningen verhoogd. In paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op de 20 Ke-contour.

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

4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Voor het Osdorpplein en omgeving wordt conform de Structuurvisie uitgegaan van een "kwaliteitsimpuls" voor het stadsdeelcentrum. Het onderhavige project past in dit kader.



Afbeelding: uitsnede kaart "faseringsbeeld 2010-2020" uit Structuurvisie 2011

Vernieuwingsplan Centrum Nieuw-West, 1e herziening (2014)

Het Vernieuwingsplan Centrum Nieuw-West, 1e herziening is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. In de herziening zijn enkele programmatische en ruimtelijke wijzigingen aangebracht in het Vernieuwingsplan dat dateert van 2005. De wijzigingen hebben betrekking op het bijstellen van de grondopbrengsten en programma, het schrappen van het beoogde nieuw te bouwen stadsdeelkantoor en het optimaliseren van onrendabele deelplannen.



Afbeelding: Impressie van het vernieuwede Centrum Nieuw West (projectlocatie met geel aangegeven)

De grote integrale ontwikkeling op Osdorpplein Zuid die in VNP 2005 en Regieplan 2007 was voorzien is in meerdere stedenbouwkundige massa's opgedeeld. Hierdoor wordt een gefaseerde uitvoering mogelijk. De herontwikkeling van de SDK-locatie past in de wensen van het vernieuwingsplan.

Koers 2025

Op 14 september 2016 is de 'Koers 2025' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van de woningen binnen dit project reeds mogelijk. Het project voorziet in de behoefte aan extra woningen binnen de stadsgrenzen.

Amsterdamse woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Het voorliggende project heeft betrekking op met name de realisatie van woningen. Het project levert een bijdrage aan het streven om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar aan te laten sluiten.

Het in uitvoering zijnde project De Os en de Mix voldoen niet aan de hiervoor beschreven 40-40-20 eis van de Woonagenda 2025. In 2016 zijn hierover afspraken gemaakt met de gemeente toen de bouwenveloppe overeenkomst door beide partijen werd ondertekend. Zo worden er maximaal 500 woningen (max 34.000 m^2 gbo, 30% in sociale segment, waarvan 20% voor grote gezinnen), maximaal 30 % van 500 woningen kleiner dan 60 m2 (gbo). Plus ter compensatie van vrije sector woningen op De Os 12 sociale huurwoningen en 16 middendure huur woningen gerealiseerd. In totaal dus maximaal 528 woningen. Het compenseren van de 12 sociale huurwoningen en 16 middeldure woningen is vastgelegd in de afsprakenbrief voor de SDK-locatie en is opgenomen in de allonge van De Os. Beide dateren uit juli 2019.

Nota Parkeernormen Auto

De parkeernormen in Amsterdam zijn geactualiseerd in een nieuwe stedelijke Nota parkeernormen Auto. Deze nota is op 7 juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad en van kracht per 1 juli 2017. Op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld, na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties.

In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd, zoals ook het Osdorpplein e.o.. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voor woningen geldt:

- Sociale- en middeldure huur: geen minimum norm, maximum norm is 1 pp/woning.
- Vrije sector: Afhankelijk van de oppervlakte, minimum 0,1 en maximum 1 pp/woning.
- Voor alle woningen: bezoekersnorm van 0,1 pp/woning.

Beleidsregel 5: Bij het toetsen van nieuwbouwplannen wordt de onderstaande tabel gehanteerd.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[8]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Alles wat geen kantoor of woning is valt onder de noemer 'voorzieningen'. Voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies en specifieke afspraken met de gemeente Amsterdam. In paragraaf 5.1 wordt dit nader toegelicht.

<u>Nota Parkeernormen fiets en scooter</u>

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 besproken door de gemeenteraad. In dit beleid worden voor woningen en diverse voorzieningen minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen. In paragraaf 5.1 wordt dit nader toegelicht.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Verkeersafwikkeling

In maart 2021 is door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Het plan genereert 825 extra motorvoertuigen per etmaal. Het verkeer neemt voornamelijk toe op de route Osdorpplein (zuidtak) - Meer en Vaart – Cornelis Lelylaan. De gemiddelde parkeernorm van 0,4 van het plan zorgt dat men iets vaker loopt, fietst of het OV pakt, in plaats van de auto.

Een aantal kruispunten met de Meer en Vaart hebben in de huidige situatie van 2020 één stroom met afwikkelingsproblematiek, maar een lage gemiddelde kruispuntbelasting. Door de omgevingsontwikkeling en de ontwikkeling van het plan worden de kruispuntbelastingen van de kruisingen in het gebied iets verhoogd. Echter blijven de waarden onder de normen. Volgens de richtlijnen vormen geen van de kruispunten in het gebied een knelpunt.

Auto parkeren

In het hiervoor genoemde mobiliteitsonderzoek is voor de onderhavige planontwikkeling ook een parkeerbalans opgesteld op basis van de gemeentelijke parkeernormering. De parkeernormen voor de onderhavige ontwikkeling komen overeen met die van de naastgelegen ontwikkeling Don Bosco.

	parkeernorm	
sociale huurwoning	0,0	parkeerplaats per woning
middenhuur 30 - 60 m² BVO	0,3	parkeerplaats per woning
vrije sector huur / koop > 60 m² BVO	0,6	parkeerplaats per woning
bezoekers woningen	0,1	parkeerplaats per woning
detailhandel	2,2	parkeerplaats per 100 m² bvo
supermarkt	2,7	parkeerplaats per 100 m² bvo
bibliotheek	0,58	parkeerplaats per 100 m² bvo
horeca	3,4	parkeerplaats per 100 m² bvo
kantoor	0,8	parkeerplaats per 100 m² bvo

Niet op alle momenten van de week is de parkeervraag van de verschillende gebruikers (bewoners, bezoekers en personeel) even hoog. Om die reden wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages welke zijn opgenomen in CROW publicatie 381 of (indien niet aanwezig binnen CROW) ervaringscijfers van Goudappel Coffeng. In volgende tabel zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
woningen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	40%*/70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	70%	100%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%

** Voor Don Bosco is gerekend met 40%, omdat hier veelal buitenlandse bewoners gehuisvest zijn, die relatief minder bezoek hebben*

Bij de parkeerbalans zijn de projecten Don Bosco en MIX samengevoegd, omdat de parkeergarages van beide deelgebieden aan elkaar gekoppeld zijn. Het onderhavige project voorziet in 360 parkeerplaatsen en in totaal wordt voorzien in 589 parkeerplaatsen voor Don Bosco en het onderhavige project MIX. Er zijn 2 varianten doorberekend het gaat hierbij om volgende varianten:

- Variant 1: detailhandel op de 1e verdieping;
- Variant 2: kantoor op de 1e verdieping.

Op dit moment is de invulling nog niet definitief. Op de eerste verdieping kan er dus meer detailhandel komen of ruimte ontstaan voor kantoren. Omdat het nog niet definitief vaststaat zijn er in overleg met de gemeente beide varianten beschouwd.

		werkdag					zaterdag		zondag
	gebied	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
sociale huur	MIX	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers	MIX	2	4	14	0	12	11	14	12
sociale huur	Don Bosco	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers	Don Bosco	1	3	11	0	6	8	11	10
vrije sector 30 – 60 m² BVO	Don Bosco	44	44	79	87	70	52	70	61
bezoekers	Don Bosco	3	6	23	0	12	17	23	20
vrije sector > 60 m² BVO	MIX	105	105	189	210	168	126	168	147
bezoekers	MIX	4	7	28	0	25	21	28	25
detailhandel	MIX	29	58	10	0	72	96	0	58
supermarkt	Don Bosco	19	38	25	0	51	64	44	38
bibliotheek	MIX	7	15	21	0	15	16	0	0
horeca	Don Bosco	5	7	15	0	16	11	16	7
kantoor	MIX	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal		218	285	415	297	445	422	375	377
totaal afgerond		219	285	415	298	445	423	376	378
compensatie openbaar parkeren		**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**
totaal		423	489	619	502	649	627	580	582
deelauto's		20	20	20	20	20	20	20	20
reductie deelauto's		-80	-80	-80	-80	-80	-80	-80	-80
totaal		363	429	559	442	589	567	520	522

Tabel: Parkeerbehoefte op basis van volledig dubbelgebruik (variant 1)

Het drukste moment in variant 1 is de koopavond. Dan zijn 458 parkeerplaatsen benodigd. In totaal moeten 204 parkeerplaatsen uit de openbare ruimte gecompenseerd worden (159 bij MIX en 45 bij Don Bosco). De totale parkeervraag is daarmee 662 parkeerplaatsen.

Op eigen terrein zijn 589 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een tekort op de parkeerbalans. Met 20 deelauto's kan er een sluitende parkeerbalans ontstaan. Voor de 20 deelauto's geldt een reductie van 80 parkeerplaatsen conform de CROW publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren'): 1 deelauto vervangt 4 gewone parkeerplaatsen.

		werkdag					zaterdag		zondag
	gebied	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
sociale huur	MIX	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers	MIX	2	4	14	0	12	11	14	12
sociale huur	Don Bosco	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers	Don Bosco	1	3	11	0	6	8	11	10
vrije sector 30 – 60 m² BVO	Don Bosco	44	44	79	87	70	52	70	61
bezoekers	Don Bosco	3	6	23	0	12	17	23	20
vrije sector > 60 m² BVO	MIX	105	105	189	210	168	126	168	147
bezoekers	MIX	4	7	28	0	25	21	28	25
detailhandel	MIX	16	32	5	0	40	53	0	32
supermarkt	Don Bosco	19	38	25	0	51	63	44	38
bibliotheek	MIX	7	15	21	0	15	16	0	0
horeca	Don Bosco	5	7	15	0	16	11	16	7
kantoor	MIX	16	16	1	0	1	0	0	0
totaal		221	274	411	297	413	379	375	352
totaal afgerond		221	275	412	298	414	380	376	352
compensatie openbaar parkeren		**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**	**204**
totaal		425	479	616	502	618	584	580	556
deelauto's		10	10	10	10	10	10	10	10
reductie deelauto's		-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40	-40
totaal		395	449	586	472	588	554	550	526

Het drukste moment in variant 2 is de koopavond. Dan zijn 414 parkeerplaatsen benodigd. In totaal moeten 204 parkeerplaatsen uit de openbare ruimte gecompenseerd worden (159 bij MIX en 45 bij Don Bosco). De totale parkeervraag is daarmee 618 parkeerplaatsen.

Op eigen terrein zijn 589 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een tekort op de parkeerbalans. Met 10 deelauto's kan er een sluitende parkeerbalans ontstaan. Voor de 10 deelauto's geldt een reductie van 40 parkeerplaatsen.

Fiets- en scooterparkeren

De parkeernormen van Amsterdam zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (vastgesteld op 19 maart 2018). De Beleidsregels gaan uit van een gebiedsindeling. De projectlocatie bevindt zich in het gebied 2. Hier gelden de volgende normen:

	parkeernorm	
woning < 50 m² GO	2,0	fietsparkeerplaats per woning
woning 50 m² - 75 m² GO	3,0	fietsparkeerplaats per woning
woning 75 m² - 100 m² GO	4,0	fietsparkeerplaats per woning
woning 100 m² - 125 m² GO	5,0	fietsparkeerplaats per woning
woning > 125 m² - 100 m² GO	6,0	fietsparkeerplaats per woning
detailhandel	2,8	fietsparkeerplaats per 100 m² bvo
bibliotheek	3,5	fietsparkeerplaats per 100 m² bvo
kantoor	2,0	fietsparkeerplaats per 100 m² bvo

Tabel: parkeernormen fiets

	parkeernorm	
woning < 50 m² GO	0,13	scooterparkeerplaats per woning
woning 50 m² - 75 m² GO	0,13	scooterparkeerplaats per woning
woning 75 m² - 100 m² GO	0,13	scooterparkeerplaats per woning
woning 100 m² - 125 m² GO	0,13	scooterparkeerplaats per woning
woning > 125 m² - 100 m² GO	0,13	scooterparkeerplaats per woning
detailhandel	0,25	scooterparkeerplaats per 100 m² bvo
bibliotheek	0,26	scooterparkeerplaats per 100 m² bvo
kantoor	0,25	scooterparkeerplaats per 100 m² bvo

Tabel: parkeernormen scooter

Voor de woningen resulteert dat in een parkeervraag van 1.604 fietsplekken en 68 scooterplekken. Voor de niet-woonfuncties is dat 248-262 fietsplekken en 20 scooterplekken. In totaal dus 1.852-1.866 fietsplekken en 78 scooterplekken. Daarnaast zullen er in overleg met de gemeente nog extra openbare fietsplekken worden toegevoegd.

5.2. Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitseisen

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden. In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat onder meer bij het verlenen van omgevingsvergunningen die in afwijking zijn van het geldende bestemmingsplan, moet worden getoetst aan de grenswaarden.

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

	Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	825
	Aandeel vrachtverkeer	0,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,65**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,13**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Afbeelding: resultaat toepassing NIBM-rekentool

Uit paragraaf 5.1 blijkt dat het aantal verkeersbewegingen met 825 toeneemt. Uit de berekening met de NIBM-tool is gebleken dat het project kwalificeert als 'Niet in betekende mate'. Er zal dan ook geen sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Besluit gevoelige bestemmingen en Richtlijn luchtkwaliteit Amsterdam

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden. De 'Richtlijn voor gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam' hanteert dezelfde afstanden, maar in tegenstelling tot de landelijke regeling zonder de uitstootwaarden: dus ongeacht de uitstoot binnen die zones. De functies die worden gevestigd in het voorliggende project zijn geen gevoelige bestemmingen in de zin van het Besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen of het Amsterdamse beleid.

5.3. Geluid

Bij een nieuwe ontwikkeling dient op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in het kader van een goede ruimtelijke ordening, het akoestisch klimaat inzichtelijk te worden gemaakt. Beoordeeld dient te worden of er sprake is van geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van of nabij de ontwikkeling en of er geluidshinder kan ontstaan. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen.

In januari 2021 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd (zie bijlage).

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Tussen Meer en Osdorpplein gezamenlijk ten hoogste 38 dB (na aftrek) bedraagt. Hier wordt overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

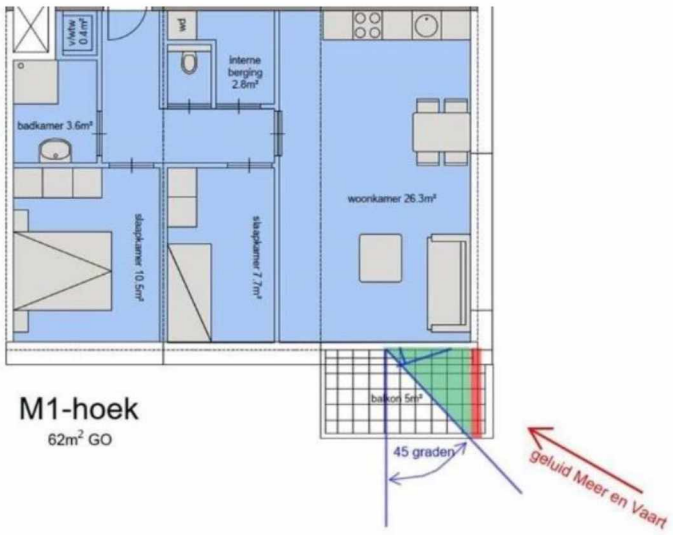
De geluidbelasting vanwege de Meer en Vaart bedraagt ten hoogste 55 dB. Er vinden deels overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB na aftrek wordt nergens overschreden.

De geluidbelasting vanwege de Cornelis Lelylaan bedraagt ten hoogste 44 dB na aftrek. Overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 55 dB en voldoet overal aan de in het geluidbeleid gestelde grenswaarde van 66 dB.

Verder is gebleken dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen. Om die reden wordt geadviseerd om voor de gevels, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai van ten hoogste 55 dB na aftrek vanwege de Meer en Vaart.

496 woningen beschikken direct over een geluidluwe gevel en 32 woningen na balkonscherm-maatregelen (hoekschermen of zijschermen).



Afbeelding: balkonschermmaatregelen

Er dienen hogere waarden vastgesteld te worden en er zijn maatregelen aan de gebouwen nodig om aan de stille zijde eis te voldoen. Er is wél sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

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

5.4. Externe veiligheid

Inrichtingen
In het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen. In of rondom het Osdorpplein zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen en met dit bestemmingsplan worden deze ook niet mogelijk gemaakt. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico worden derhalve nergens overschreden.

Vervoer
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het Besluit externe veiligheid transportroutes kader. De hoofdroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg (A10), spoor en water liggen ver buiten het plangebied. Overschrijding van het individuele (plaatsgebonden) risico is daarmee in het plangebied nergens aan de orde.

5.5. Bodem

In de 'Wet bodembescherming' zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkennend) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren.

In juli 2020 is door adviesbureau ATKB een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hierin wordt geconcludeerd dat op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken in 2017 en 2018 circa 1/3-deel van de onderzoekslocatie reeds milieukundig onderzocht is op de parameters uit het standaard NEN5740-pakket en asbest. Dit betreft het uitpandige terreindeel grenzend aan het stadsdeelkantoor. De bodemkwaliteit komt overeen met verwachte bodemkwaliteit op basis van de bodemkwaliteitskaart. De gehele onderzoekslocatie is nog niet onderzocht op de aanwezigheid van PFAS. Voor het nog niet onderzochte terreindeel wordt aanbevolen, in combinatie met het PFAS-onderzoek, ook de kwaliteit vast te stellen op basis van de parameters uit het standaard NEN5740-pakket en asbest.

In december 2020 is door onderzoekbureau BK ingenieurs nader en aanvullend onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Uit het onderzoek is gebleken dat de grond maximaal licht verontreinigd is met zware metalen en PAK. Op basis van de toetsing aan het beleid van Gemeente Amsterdam is de grond niet verontreinigd met PFAS.

In het verkennend bodemonderzoek uit 2018 is naar voor gekomen dat de zandige ondergrond (1,2 – 1,4 m -mv) ter plaatse van een gedempte sloot (boring 01) sterk verontreinigd is met minerale olie en matig verontreinigd met koper. In 2018 is een nader onderzoek uitgevoerd naar deze verontreiniging en is de verontreiniging afgeperkt. De geschatte oppervlakte van de spot betreft 48 m^2. De omvang van de spot is derhalve circa 10 m^3. Er is geen sprake van een geval van bodemverontreiniging zoals genoemd in de wet bodembescherming (wbb).

Op de locatie is zowel op het maaiveld als in de contactzone (0,0 – 0,5 m -mv) visueel geen asbest aangetroffen of analytisch aangetoond. Het criterium voor nader onderzoek (50 mg/kg ds) wordt niet overschreden. Vanwege het aangetoonde gehalte aan asbest in de grond van 105 mg/kg ds ter plaatse van G06 in het voorgaand onderzoek uit 2018 is een nader asbestonderzoek uitgevoerd. In de onderzochte grond uit de proefgaten is analytisch geen asbest boven de detectielimiet aangetoond. De grond binnen de onderzoekslocatie kan derhalve als niet verontreinigd met asbest worden beschouwd.

Het grondwater is niet verontreinigd met de ARVO parameters. Het grondwater is verontreinigd met PFAS maar er is geen bodemsanering noodzakelijk. Het onderzochte water voldoet gedeeltelijk aan de normen voor lozen op schoonwaterriool en gedeeltelijk aan de normen voor lozen op het vuilwaterriool.

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

5.6. Water

In het kader van het bestemmingsplan Osdorpplein e.o. (2013) heeft een uitgebreide watertoets plaatsgevonden, aangezien het bestemmingsplan het juridisch planologisch kader vormde voor de integrale herontwikkeling van het centrum van Nieuw-West.

Inleiding watertoets

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De uitvoerende dienst van AGV is Waternet. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterstructuur

De herontwikkeling van het Osdorpplein en omgeving, waar de SDK-locatie onderdeel van is, leidt tot een toename van de hoeveelheid bebouwing en verharding. In het kader van het geldende bestemmingsplan heeft overleg plaatsgevonden met Waternet en is een compensatieopgave geformuleerd. Ten opzichte van hetgeen het geldende bestemmingsplan regelt, wordt ter plaatse van de onderhavige projectlocatie geen extra verharding/bebouwing gerealiseerd.

Grondwater

Er wordt een verdiepte parkeerkelder gerealiseerd, waardoor onderzoek naar het effect op grondwaterstromen nodig is. In oktober 2020 is door Van Dijk Geo en milieutechniek een bouwput- en bemalingsadvies opgesteld (zie bijlage).

Bouwput:
Bij de huidige ontgravingsdiepte tot onderzijde poeren is onvoldoende stabiliteit aanwezig om opbarsten van de bouwputbodem te voorkomen. Een spanningsbemaling in het tussen zandpakket is dan ook noodzakelijk. De waterdruk moet met 0,5 meter worden teruggebracht. Zodra de poeren zijn gemaakt en het drainage zandbed is aangebracht kan de spanningsbemaling worden gestopt. Met gemaakte aannames, uitgangspunten en berekeningsresultaten kan in het kader van de aanvraag van een Watervergunning bij Waterschap van Amstel, gooi en vecht worden uitgegaan van een melding met zorgplicht. Ook inzake lozen dienen meldingen c.q. vergunningen bij de betreffende autoriteit worden aangevraagd. De lozingsparameters dienen nog wel te worden bepaald.

Opgemerkt wordt dat de berekening van het waterbezwaar gebaseerd is op aannames en mogelijk door heterogeniteit van de ondergrond enigszins kan afwijken. In het geval de grondwaterstand hoger of lager staat dan de aangehouden zal het waterbezwaar navenant meer of minder zijn. Geadviseerd wordt om voor en tijdens de bemaling de grondwaterstanden goed te monitoren middels peilbuizen. De pomp dienen te worden uitgerust met een (geijkte) debietmeter ter controle van de hoeveelheid opgepompt en geloosd grondwater.

Damwand:
Voor de damwand zijn twee berekeningen uitgevoerd. Het betreft een gesteunde damwand in drie fasen. Op basis van de berekeningsresultaten is het toepassen van een AZ 26-700, S320 plank alleszins verantwoord. Bij een planklengte van 15,5 m à 16,5 m met een inbeddingsdiepte van NAP-16,0 m à NAP-17,0 m zal een maximale vervorming optreden van ca. 67,6 mm.

Waterkwaliteit
Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooien die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief. Bij de toepassingen van materialen zal hiermee rekening worden gehouden. Ook zal het vuile water gescheiden worden afgevoerd van het hemelwater.

<u>Waterberging</u>

In de nieuwe situatie is de gehele plot voorzien van bebouwing. Er is daardoor geen ruimte voor waterberging op de grond. Het water moet echter wel binnen de kavel worden opgevangen. Daarom wordt water gebufferd bij de bron: op het dak door middel van retentiedaken. Retentiedaken betreffen een dakopbouw waarbij een bepaalde hoeveelheid water in Water Retentie Boxen onder de daktuinen wordt opgevangen. Dit water kan vervolgens geleidelijk afstromen naar lager gelegen daken of gebufferd als waterbuffer voor de beplantingen.

Het bruto dakoppervlak van de kavel is 9397m2.

De minimale eis is om binnen het kavel een waterberging te realiseren van gemiddeld 60mm/m2 (Amsterdam Rainproof).

Per dakvlak is bepaald welke retentie toegepast kan worden. De indeling van de dakvlakken is opgenomen in de door Hiensch Engineering B.V. opgestelde notitie waterberging (zie bijlage). Middels deze uitwerking is de gestelde eis binnen de kavel van gemiddeld 60 mm/m^2 behaald. In deze notitie is ook een uitgebreide weergave opgenomen van de waterberekening en de wijze waarop per dakvlak de waterberging ingevuld wordt. Ook is daarin weergegeven welk dakvlak op welk dakvlak gekoppeld is (cascade-model) en welk type gereguleerde afvoer wordt toegepast (Drössel of Smart-Flow-Control). Op daken met beplantingen wordt naast waterberging ook een deel water gebufferd t.b.v. de watervoorziening in droge perioden.

Indien de ambities voor waterberging door MRP hoger gesteld worden dan de Amsterdamse eisen zullen hiervoor additionele berekeningen gemaakt moeten worden en extra water retentie voor moeten worden opgenomen. Aanvullend wordt hier verwezen naar de bijlage.

5.7. Energie en duurzaamheid

Om tot een zo optimaal mogelijk energieconcept te komen, waarin er een goede balans tussen minimale milieubelasting (MPG) en de beste BENG scores, zijn weloverwogen keuzes gemaakt. Daarbij zijn de eisen uit het kavelpaspoort in acht genomen.
Voor de BENG waarden wordt uitgegaan van de landelijke eisen zoals deze gelden per 1 januari 2021: BENG1 ≤ 65kWh/m2.jr BENG2 ≤ 50kWh/m2.jr BENG3 ≥ 40%

De SDK locatie ligt in het concessiegebied van stadswarmte. Aansluiting op stadsverwarming wordt aangeboden en is in principe verplicht, tenzij er betere alternatieven zijn. Initiatiefnemer vindt dat er betere alternatieven zijn. Er zijn meerdere opties voor Mix Amsterdam om te voorzien in warmte en koude:
Optie 1: stadsverwarming zonder koeling met automatische buitenzonwering
Optie 2: WKO systeem met bronnen in de bodem en aanvullende all electric opwekking
Optie 3: WKO systeem in combinatie met warmtelevering door Vattenfall

De volgende afwegingen hebben er toe geleid dat wij er voor gekozen hebben om optie 3 te kiezen en daarvoor de juiste voorzieningen hebben verwerkt in het ontwerp. De redenen daarvoor zijn als volgt:
Voor de MPG berekening is stadsverwarming gunstig aangezien er geen aparte installaties hoeven worden aangebracht. Stadsverwarming heeft echter het meest ongunstige resultaat in de BENG berekening. Er is dan ook geen koeling beschikbaar, een element dat voor het comfort van de bewoners – in het licht van de steeds warmer wordende zomers – erg belangrijk is. Daarnaast is koeling in de commerciële ruimten en openbare bibliotheek een vereiste, waardoor een opwekking middels warmte- en koudeopslag een basis uitgangpunt is.

De laatste twee redenen zijn doorslaggevend geweest om niet te kiezen voor alleen stadsverwarming zonder koeling.

Een centraal WKO systeem met bronnen in de bodem en aanvulling middels all electric opwekking is een technisch goede mogelijkheid. In de BENG berekening scoort deze optie ook gunstig voor de de score BENG3, minder voor de BENG2. Dit vraagt echter wel extra inpassing van

luchtwarmtepompen en voldoet niet aan de eis in het kavelpaspoort om aan te sluiten op stadsverwarming. Wij adviseren derhalve te kiezen voor optie 3.

Optie 3 betreft een combinatie van stadsverwarming met een WKO systeem. De basisbehoefte in koeling en laagtemperatuur verwarming wordt geleverd door het WKO systeem, het aanvullende deel voor hoogtemperatuur verwarming van warmtapwater wordt geleverd door stadsverwarming. Dit systeem scoort in de BENG2 en 3 waarden aanzienlijk beter dan stadsverwarming alleen en slechts iets minder dan een WKO bron. Door de individuele afleversets is er veel controle en dus comfort bij de bewoners. Deze overwegingen hebben de doorslag gegeven bij de keuze voor dit systeem. De keuze voor optie 3 is een duurzamer en beter alternatief voor stadsverwarming.

Om aan de BENG 1 eisen te kunnen voldoen heeft de schil van het gebouw heeft de volgende specificaties:
Rc vloer boven garage : 3,7 m2K/W
Rc gevel : 4,70 m2K/W
Rc dak: 6,3 m2K/W Uw-raam(glas+kozijn): 1,20 W/m2K
ZTA (g): 0,6 qv10;spec: 0,250 dm3/s m2

Naast warmte moet ook voorzien worden in elektriciteit. Dit gebeurt met de plaatsing van pv-panelen in oost west opstelling op de hoge daken om aan de nog nader vast te stellen Amsterdamse BENG eisen te gaan voldoen. Vooralsnog wordt rekening gehouden met ca. 800 panelen van 360 Wp/st.

Duurzame mobiliteit
De eisen uit het bouwbesluit met betrekking tot laadvoorzieningen worden gerespecteerd. In basis worden 100 parkeerplaatsen uitgerust met een oplaadpunt. De infrastructuurvoorzieningen voor uitbreiding van de laadpunten worden reeds voorzien. Daarnaast wordt er in het project voorzien in een additionele trafo ruimte om de capaciteit van de aansluiting van de garage in de toekomst uit te kunnen breiden. Tevens zal er in het project een programma met deelauto's worden opgenomen.
Voor fiets- en scooter parkeren geldt dat er wordt voldaan aan de "Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, maart 2018 van de gemeente Amsterdam.

Klimaatbestendigheid
Om aan de eisen van klimaatbestendigheid te kunnen voldoen worden er in het project waterberging toegepast om de capaciteit van een regenbui van 60 l/m2 op eigen kavel op te kunnen vangen. Hiermee wordt tevens voldaan aan de eisen uit de in juli 2021 vast te stellen Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam.

De waterberging wordt verdeeld over 2 van de hoge daken en in de binnentuin en wordt gerealiseerd middels WaterRetentieBoxen. De waterberging wordt tevens ingezet voor irrigatie van de binnentuin, waardoor extra besproeiing in de droge tijden zoveel mogelijk wordt voorkomen. Als alternatief wordt een ondergrondse waterberging nog onderzocht. Het overtollige hemelwater zal op openbaar water worden afgevoerd conform de eisen uit Amsterdam Rainproof (max. 1mm/m2 per uur).

Natuurinclusief Bouwen

Als inspiratie voor het natuurinclusief bouwen worden het "Handboek Natuurincluief bouwen en ontwerpen in 20 ideeën" van de Gemeente Amsterdam gehanteerd. Onder andere de navolgende voorzieningen zullen in het plan zullen worden opgenomen:

- Nestkasten voor vogels en vleermuizen
- Waterdaken op de hoge dakvlakken
- Groene daken op de lage dakvlakken
- Diversiteit in beplantingen en aanlegnivo's waardoor ook een diversiteit aan vogels en insecten gewaarborgd wordt

Hiertoe is buro Sant&Co gecontracteerd om met name de juiste balans te vinden tussen groen, water en de benodigde verhardingen in de binnentuinen.

Circulair Bouwen

A. Ons uitgangspunt voor het ontwerp van Mix Amsterdam is om woonblokken te creëren die niet 75 jaar, maar vele generaties meegaan. Dit uit zich niet alleen in een geliefd ontwerp maar ook in de flexibiliteit en de gebruikte materialen. Als het gaat om circulair bouwen, zijn er drie fasen te onderscheiden: Realisatiefase; hierin is met name het ontwerp en de gekozen materialisering van belang, dit onderdeel wordt gevangen in de MPG. Al het hout zal bestaan uit FSC goedgekeurd hout. Het plan zal voldoen aan de op het moment van indiening geldende eis.
B. Gebruiksfase; hierin is het van belang om te kijken naar de circulariteit van de fysieke stromen (Elektra, warmte, water, afval etc), de flexibiliteit binnen het ontwerp, mogelijkheden onderhoud. Onder andere de keuze voor een geïntegreerde WKO installatie voor zowel commercieel als woningen waarbij warmte- en koude overschotten onderling gedeeld worden is hier een uitwerking van. Maar ook de gedeelde en uitwisselbare voorzieningen voor parkeren en expeditie horen hiertoe.
C. Einde Levensduurfase; hierin wordt gekeken naar de herbruikbaarheid van materialen. Belangrijk aspect dat nu wordt meegenomen is de registratie van alle materialen in een materialenpaspoort dat bij oplevering wordt meegeleverd.

5.8. Archeologie en Cultuurhistorie

Algemeen

Vanwege de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht om bij alle ruimtelijke besluiten het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen.

Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (2012) in het kader van het geldende bestemmingsplan. Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld. Voor de projectlocatie geldt dat er geen archeologische verwachting is vanwege de al gerealiseerde bebouwing waardoor de bodem verstoord is. Het gebied is daarmee vrijgesteld van nader archeologisch onderzoek. Ondanks dat geldt een wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat indien bij werkzaamheden toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en

Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie
Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in en om de projectlocatie, waarmee rekening moet worden gehouden. De bestaande bebouwing is inmiddels gesloopt.

5.9. Luchthavenindelingsbesluit

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

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

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

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 in het gebied dat is aangewezen als LIB-5. Wanneer ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied gepland worden, moet worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling. In het ontwerp van het project zal hiermee rekening worden gehouden. Het gebied kent een goede ontsluiting. In geval van een ongeval is het mogelijk de gebouwen en het gebied snel te verlaten. Het gebied is daarom ook goed bereikbaar voor hulpdiensten.

Voor de voorliggende projectlocatie geldt een hoogtebeperkingen vanwege het LIB van 41 meter (+NAP). Het project voldoet met een maximale bouwhoogte van 41 meter (+NAP) aan het LIB.

20 Ke-contour LIB 5

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5). Het 20 Ke-gebied 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.

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied. Alhoewel er reeds woningen zijn toegestaan, worden er nieuwe woningen toegevoegd. Daarom wordt in deze paragraaf, conform de PRV, rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

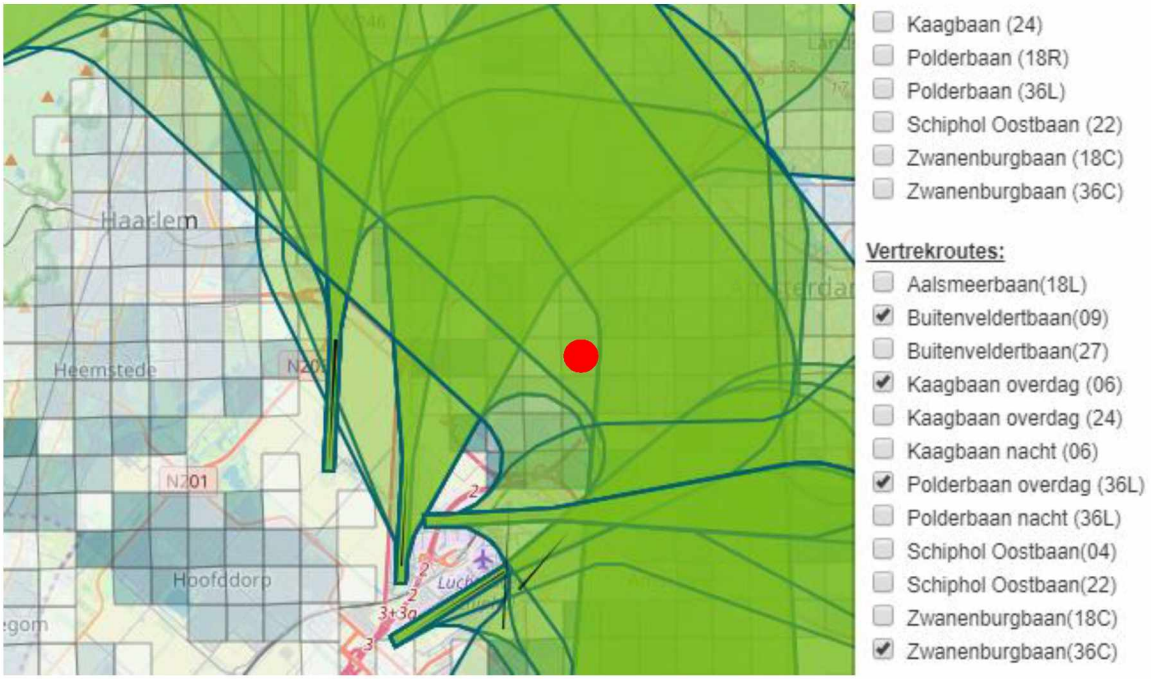
De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel ‘Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol’ bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een ruimtelijk plan de volgende onderdelen bevat:

a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
b. een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

Ligging en situatie

De projectlocatie ligt in het invloedsgebied van diverse banen en bevindt zich binnen de vertrekroutes van de Buitenveldert-, Kaag- en Zwaneburgbaan en grenst aan de vertrekroute van de Polderbaan.



Afbeelding: vertrekroutes vanuit Schiphol (projectlocatie rood)

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt minimaal 48 dB(A) L_{den}. De projectlocatie ligt buiten de jaargemiddelde geluidbelasting per nacht doordat het gemiddelde geluidsniveau hier lager is dan de laagst berekende contour.



Afbeelding: uitsnede jaargemiddelde geluidsbelasting per etmaal(bron:http://www.bezoekbas.nl/)

De feitelijk optredende geluidbelasting wordt ieder jaar berekend. De feitelijke jaargemiddelde geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedroeg in 2017 volgens gegevens van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) tussen de 48 en 49 dB(A) L_{den}. De feitelijke jaargemiddelde geluidsbelasting in de nacht bedroeg in 2017 volgens gegevens van het BAS ruim minder dan 40 dB(A) L_{night}.

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat de projectlocatie vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval op de projectlocatie is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

<u>Overwegingen</u>

Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot

negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht, dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied ligt tussen de 48 en 49 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night}. Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag enige geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidskwaliteit te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting tussen de 48 en 49 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De vanwege vliegverkeer optredende geluidbelastingen ter plaatse van de projectlocatie worden daarom aanvaardbaar geacht.

Tenslotte wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop zal de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

Externe veiligheid
De kans op een vliegtuigongeval op de projectlocatie is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

Noodzaak woningbouw

Zoals ook is beschreven in hoofdstuk 4 en paragraaf 5.12 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam (met name in het middensegment) is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

Het voorliggende project heeft onder andere betrekking op de realisatie van nieuwe woningen. Op die manier kan er meer worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt en een bijdrage kan worden geleverd aan de woningbouwopgave.

Maatregelen

Geluid
Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan).

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Externe veiligheid
De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien is dat voor de projectlocatie geen optie.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

De luchtvaart en het LIB vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.10. Milieuzonering

Ten aanzien van de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige functies en bedrijven dient milieuzonering te worden toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009. Het doel van de VNG-publicatie is het bieden van een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk en de publicatie biedt mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies nabij bedrijven.

In de omgeving van de planlocatie zijn geen bedrijven aanwezig die hinder ondervinden van de nieuw te bouwen woningen. In een gemengd stedelijk gebied is het voorkomen van woningen en lichte bedrijvigheid naast elkaar normaal en acceptabel.

5.11. Ecologie en stikstofdepostitie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

In april 2020 is door onderzoeksbureau Els & Linde een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de ontwikkelingen.

Beschermde soorten
Uit de resultaten van de quick scan is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, huismus en gierzwaluw is uit te sluiten op locatie. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland
Het beschermde Natura 2000-gebied 'polder-Westzaan' ligt op een afstand van ongeveer 9 kilometer van de planlocatie. Het project voorziet in de sloop van de huidige panden en in nieuwbouw op locatie. Onderzoeksbureau DGMR heeft in februari 2021 het effect van het voornemen op stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden onderzocht (zie bijlage). Uit de berekening van zowel de gebruiksfase als de bouwfase volgt dat het plan geen relevante bijdrage

heeft op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. De berekende depositie voldoet zowel voor alle jaren voor beide bouwmethoden als voor de gebruiksfase aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Het plan heeft daardoor geen relevant effect op een Natura 2000-gebied.

Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de werkzaamheden, kunnen worden uitgesloten.

5.12. Bezonning

Het project voorziet deels ook in hogere bouwhoogtes. Dit resulteert in meer schaduwwerking op gebouwen in de omgeving. Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO: de lichte norm en de strenge norm.

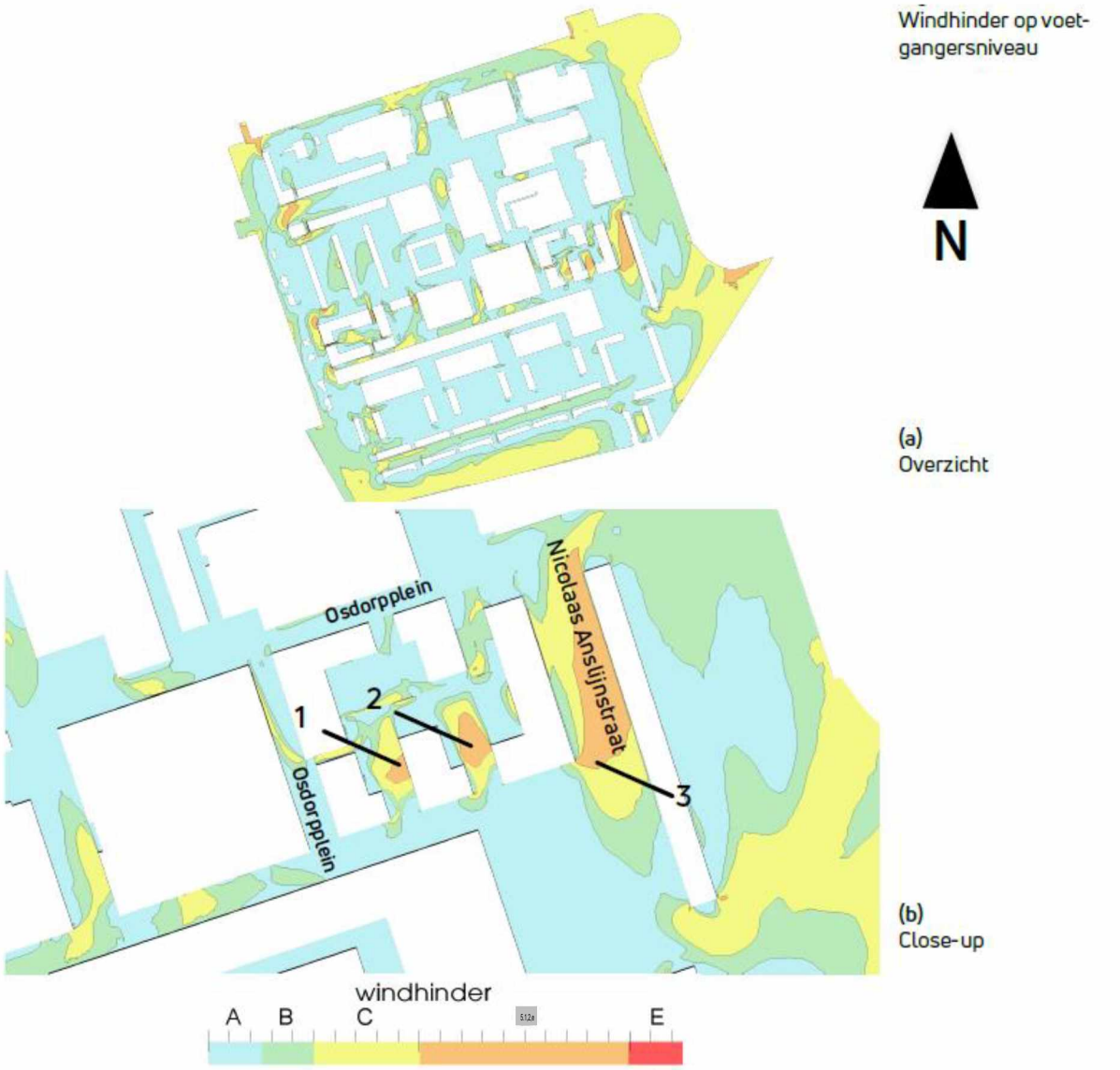
De lichte norm
Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

De strenge norm
Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

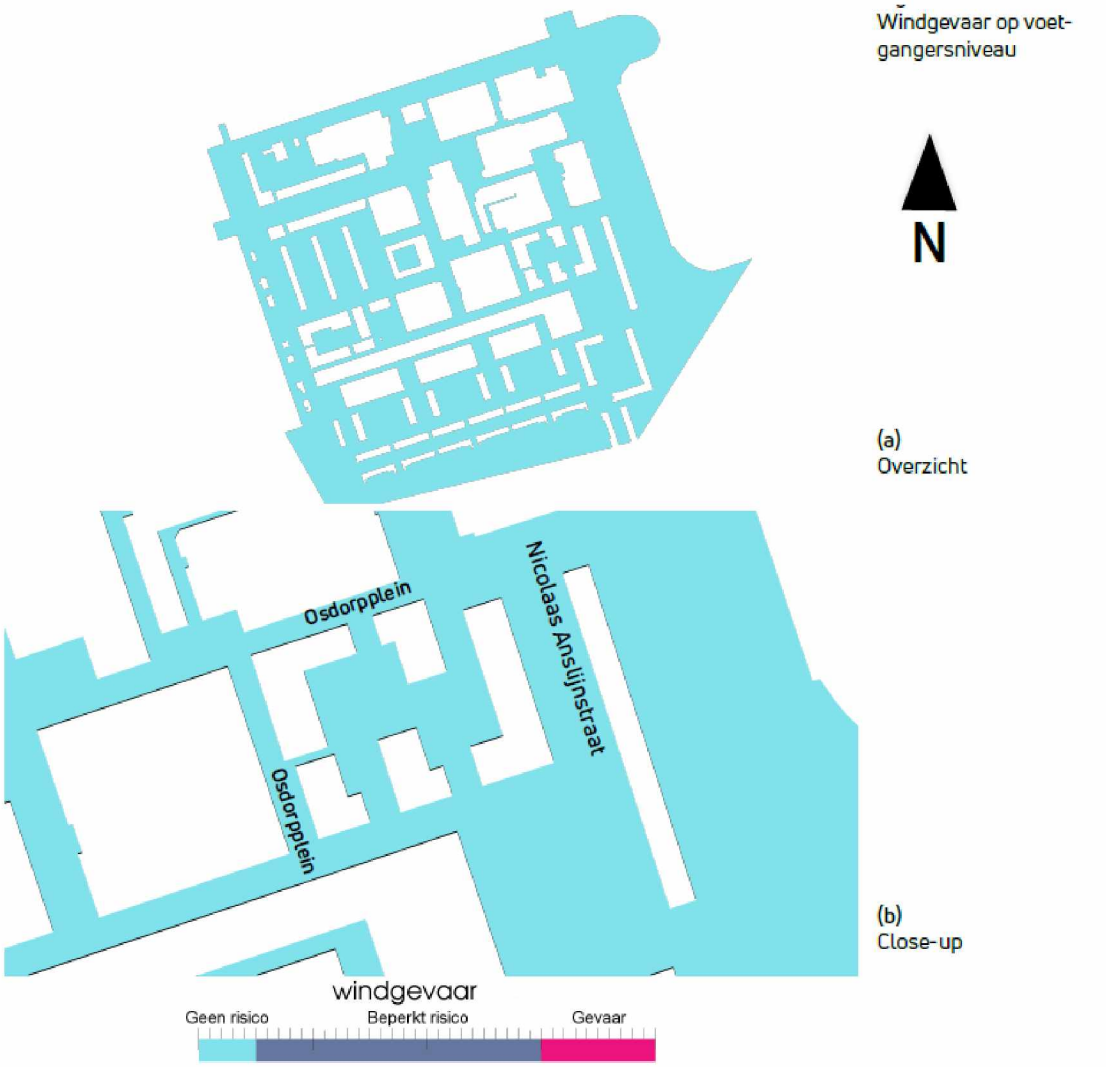
De meeste woningen voldoen aan de norm. Slechts een beperkt aantal woningen die aan de noordzijde en/of op de lagere verdiepingen van het gebouw zijn gelegen zullen hier mogelijk net niet aan voldoen.

5.13. Windhinder

In januari 2021 is door Actiflow een analyse uitgevoerd conform de Nederlandse norm “NEN 8100:2006: Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving” (zie bijlage). Hierbij is middels Computational Fluid Dynamics (CFD)-simulaties het effect van de nieuwbouw op de windstroming in kaart gebracht.



Een groot deel van het onderzoeksgebied kent een goed tot matig windklimaat (windhinderklassen A en B), maar er zijn ook zones met een slechter windklimaat (windhinderklasse C/D). Dit wordt veroorzaakt door de versnelling van de stroming rond de hoeken van het gebouw (hoekstroomeffect) en een 'downwash' effect, maar ook als gevolg van de positionering van de nabij gelegen gebouwen. Met name voor de zones met windhinderklasse C/D in de Nicolaas Anslijnstraat is de invloed van bestaande gebouwen op het lokale windklimaat aanwezig.



In zowel de bestaande als toekomstige situatie is er nergens sprake van een (beperkt) risico op windgevaar.

Om de gesignaleerde hoeken met windhinderklasse D te voorkomen worden passende maatregelen aanbevolen. Deze zijn afhankelijk van de functie van het gebied.
Het windklimaat levert geen gevaarlijke situaties op en vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.14. Behoefte

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de "ladder voor duurzame verstedelijking" getoetst.
In artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald dat artikel 3.1.6 Bro en dus het motiveringsbeginsel ook van toepassing is voor de Wabo afwijking op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo. De voorliggende afwijking van het bestemmingsplan betreft een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' en dient de behoefte gemotiveerd te worden.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

De niet-woonfuncties in de plint, zoals de commerciële-, culturele en maatschappelijke voorzieningen, zijn op grond van het bestemmingsplan reeds toegestaan. De woonfunctie in principe ook, maar omdat de afgelopen jaren er meer kleinere woningen gerealiseerd worden, wordt het maximum aantal in het gebied overschreden. Kantoren zijn niet toegestaan, maar de omvang hiervan is gering en vormt een goede aanvulling van het programma voor een gemengd stedelijk gebied.

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de "Koers 2025" (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de grote regionale behoefte aan woningen, die in de eerste plaats binnen het bestaand stedelijk gebied moeten worden toegevoegd.

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij. In de Monitor Woningbouw 2020 is de SDK-locatie aangewezen als locatie met 500 woningen.

5.15. Besluit milieueffectrapportage

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

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

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

De voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van in totaal 528 woningen, ruimte voor commerciële-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen en kantoren met een totale omvang van 54.467 m^2 bvo. In de parkeervoorziening zijn 360 parkeerplaatsen beschikbaar.

Gezien de aard en omvang van de toename van het bouwvolume is er sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is daarom ook een MER Aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat het project geen significante effecten heeft op het milieu en de omgeving. Het project geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Hierover heeft de gemeente een op 14 september een positieve beslissing genomen (zie bijlage).

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 Wro schrijft voor dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen. De raad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. In onderhavig geval is het kostenverhaal anderszins verzekerd, namelijk via de erfpachtuitgifte.

De kosten voor het bouwen van de woningen, commerciële ruimten en parkeervoorzieningen worden door de initiatiefnemer gedragen. Verder is er een overeenkomst met de gemeente gesloten, waarin ook eventuele planschade is geregeld.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing. Op 25 juni 2021 is de aanvraag omgevingsvergunning in dit kader voorgelegd aan de overlegpartners.

De volgende partijen hebben als volgt gereageerd:

- Reactie Provincie Noord-Holland:

De provincie geeft aan dat het plan goed aansluit bij de provinciale omgevingsvisie NH2050 om woningbouw zoveel mogelijk te laten plaatsvinden in de bestaande stedelijke gebieden. Wel resteren wat onduidelijkheden:

1. In hoeverre is de MER Schiphol die onlangs ter inzage is gelegd als onderlegger van de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit betrokken bij de beschrijving van de situatie?
2. Is er gekeken naar vliegtuiggeluid in samenhang met andere geluidbronnen?
3. Wordt er gekeken naar de mogelijkheden om in het stedenbouwkundig ontwerp de belasting door luchtvaartgeluid terug te dringen?

Voor de rest heeft de provincie Noord-Holland geen op- of aanmerkingen op dit plan.

Antwoord gemeente:

1. De MER Schiphol maakt geen onderdeel uit van de motivering van de ruimtelijke onderbouwing bij deze aanvraag. Deze MER dient als afwegingskader voor de aanstaande wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB). Recentelijk heeft het ontwerp-LVB voor zienswijzen ter inzage gelegen (maart 2021). Volgens de Wet luchtvaart dient elk LVB, volgend op het eerste besluit, een beschermingsniveau te bieden ten aanzien van geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging dat voor elk van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het door het eerste LVB geboden niveau. In algemene zin volgt uit de MER Schiphol dat bij de voorgenomen activiteit van 500.000 vliegbewegingen per jaar er binnen de 48dBA-contour, waarbinnen dit project is gelegen, per saldo weinig verandert. Het totaal aantal ernstig gehinderden en geluidbelaste woningen neemt in totaal zelfs iets af. Ook voor de externe veiligheid geldt dat de voorgenomen activiteit binnen de grenswaarden blijft. Gelet op de uitkomsten van de MER Schiphol ziet de gemeente, in samenhang met het zwaarwegende belang van de gemeentelijke woningbouwopgave en het reeds sinds vele decennia verstedelijkte karakter van dit deel van de stad (Osdorpplein) geen

aanleiding om anders te concluderen voor wat betreft de ruimtelijke inpasbaarheid van voorliggend plan.

2. Het luchtvaartlawaai is beschouwd door gebruikmaking van de website van BAS. De andere geluidbronnen betreffen alleen het wegverkeer van stedelijke wegen. Deze zijn afzonderlijk beschouwd, cumulatie daarvan met vliegtuiglawaai is op basis van de wet Geluidhinder niet vereist. Overigens is rekenschap krachtens LIB-5 inzake vliegtuiglawaai voor het grootste deel van dit bouwblok niet aan de orde omdat het blok grotendeels buiten het LIB-5 is gelegen.
3. Aangenomen wordt dat de Provincie in zijn reactie doelt op geluidadaptief bouwen. Gelet op de situering van dit solitaire bouwblok, dat reeds begrensd wordt door bestaande bebouwing en een toekomstige gracht, zijn er weinig mogelijkheden om de positionering specifiek af te stemmen op vliegtuiglawaai. Wel zijn de hoogteaccenten van het blok in verschillende niveau's opgebouwd en is er tussen deze hoogteaccenten in sprake van een grote binnentuin met veel groen dat ook een geluiddempende werking kan hebben. Overigens kan in dit kader ook worden opgemerkt dat slechts een relatief klein deel van dit bouwblok valt binnen de LIB-5-contour.

Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning(en) wordt samen met de ruimtelijke onderbouwing voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder een zienswijze indienen.

7. Motivering en conclusie

7.1. Algemeen

In het kader van de integrale herontwikkeling van het centrumgebied Osdorp wordt ook het onderhavige projectgebied herontwikkeld met woningen, voorzieningen en kantoren.

Het plan wijkt op onderdelen af van het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden.

De afwijkingen kunnen worden vergund met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo. Hiervoor geldt een uitgebreide procedure.

7.2. Onderbouwing noodzaak afwijkingen

Het bestemmingsplan uit 2013 en de hieraan voorafgaande planvorming dateert uit een andere marksituatie. De vraag naar woningen en dan met name ook naar kleinere woningen is de afgelopen jaren enorm gestegen. Hierdoor zijn de eerder vastgestelde maximum aantallen voor woningen niet meer actueel. Er wordt niet per sé veel meer bouwvolume gerealiseerd, maar vanwege de kleinere omvang per woning kunnen in hetzelfde volume meer woningen gerealiseerd worden. Zo is het gezamenlijke maximum voor de bestemming 'Centrum – 3' al door de realisatie van het project Don Bosco, direct ten westen van het projectgebied, overschreden. Het is niet realistisch en maatschappelijk ongewenst om woningbouw op de SDK-locatie te laten vervallen. Het is daarom noodzakelijk en wenselijk om op dit punt van het bestemmingsplan af te wijken. De kantoorruimte is gering van omvang vormt een goede aanvulling van het programma.

De bouwhoogte wordt deels duidelijk overschreden, maar past qua omvang goed in de omgeving. Ook het bestemmingplan staat bouwhoogtes tot 40 meter toe. De afwijking hiervan is gering. Daarnaast overschrijden de balkons de bouw- en bestemmingsgrenzen deels met meer dan 2 meter. Tot 2 meter is dat via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid mogelijk. Alle afwijkingen hebben geen relevant negatief effect op de omgeving en zijn aanvaardbaar.

7.3. Milieu en omgevingsaspecten

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

7.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Geconcludeerd wordt, dat het past binnen het beleid.

7.5. Conclusie

Uit het voorafgaande is gebleken dat de nu voorziene afwijkingen nodig en wenselijk zijn. Verder is aangetoond dat het project geen negatieve effecten heeft en dat het past binnen het beleid. Er kan dus in het kader van goede ruimtelijk ordening een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend worden voor dit project.