Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Simon Stevinstraat - Zelfbouw Kavel 01

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Simon Stevinstraat - zelfbouw kavel 01

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2204BPSTD-VG01
Datum print	16 Januari 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	**Het plan**	**11**
2.1	Inleiding	11
2.2	Uitgangsituatie - bestaande situatie	11
2.3	Het Plan - De ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling	13
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**17**
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijksbeleid	17
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Regionaal beleid	19
3.5	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	**Milieuaspecten**	**31**
4.1	Milieueffect	31
4.2	Milieuzonering bedrijven	32
4.3	Luchtkwaliteit	33
4.4	Geluidhinder	34
4.5	Externe veiligheid	35
4.6	Bodemkwaliteit	37
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**39**
5.1	Verkeer	39
5.2	Water	39
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	40
5.4	Natuurbescherming	41
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**43**
6.1	Algemeen	43
6.2	Planvorm	43
6.3	De bestemmingen	44
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**49**
7.1	Kostenverhaal	49
7.2	Financiele uitvoerbaarheid	49
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**51**
8.1	Voortraject / Inspraak	51
8.2	Vooroverleg	51
8.3	Zienwijzen	51

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorliggend bestemmingsplan maakt de nieuwbouw mogelijk van een woongebouw in de Simon Stevinstraat in de buurt Don Bosco. Deze buurt ligt aan de rand van de Watergraafsmeer in stadsdeel Oost. Aanleiding voor het plan is het volgende: In het middengebied van de buurt Don Bosco vindt sinds 2016 een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats, startend met de verplaatsing van de St. Lidwinaschool. Op de daardoor vrijgekomen voormalige schoollocatie (locatie Ringdijk 44) is daarna woningbouw gerealiseerd. In het stedenbouwkundige plan Ringdijk 44 dat daarvoor in 2016 door de gemeente Amsterdam in samenwerking met de bewoners uit de omliggende straten is gemaakt, is onder meer een relatie gelegd met andere ontwikkelingen in het middengebied van deze buurt. Dit laatste betreft onder meer een nieuwe rij woningen aan de Simon Stevinstraat op gronden die voorheen onder meer in gebruik zijn geweest als speellocatie. Voor de realisatie van het eerste deel van deze rij woningen, Simon Stevinstraat 51 t/m 63, is in 2021 een omgevingsvergunning verleend. Deze woningen zijn inmiddels gerealiseerd. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het resterende deel van deze rij woningen. Dit om de nieuw gecreëerde gevel van het stedenbouwkundig bouwblok hier af te bouwen en om te voorzien in een behoefte aan zogeheten "zelfbouwkavels". Bij "zelfbouw" wordt een nieuwe woning niet gebouwd in opdracht van een projectontwikkelaar, maar door de toekomstige bewoner(s) zelf.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ontwikkelgericht en ziet toe op woningbouw. Binnen de geldende bestemming is woningbouw op de betreffende locatie niet toegestaan. Om de woningbouw op de locatie mogelijk te maken, dient het geldende bestemmingsplan Don Bosco en park Frankedael gedeeltelijk te worden herzien en dienen de regels van de geldende parapluplannen bestemmingsplannen Grondwaterneutrale kelders en Darksotores op passende wijze te worden bestendigd. Voorliggend bestemmingsplan voor de locatie "Simon Stevinstraat - zelfbouw kavel 01" heeft tot doelstelling om daar in te voorzien.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan "Simon Stevinstraat - zelfbouw kavel 01" ligt in de buurt Don Bosco in de Watergraafsmeer in stadsdeel Oost.



Afbeelding: Ligging plangebied in Amsterdam (globaal)

Het plangebied grenst aan de noordwestzijde aan de Simon Stevinstraat, aan de noordoostzijde en zuidoostzijde aan de nieuwbouw van het hoteldeel van de transformatielocatie "voormalige Christus Koningkerk" (op navolgende afbeelding aangeduid met "uitbreiding") en aan de zuidwestzijde aan de woningbouw Simon Stevinstraat 51 t/m 63 van de de transformatielocatie "voormalige Christus Koningkerk".



Afbeelding: Ligging en begrenzing plangebied (globaal)

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn op het moment van het opstellen -en tot aan het onherroepelijk zijn- van voorliggend plan de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- Bestemmingsplan "Don Bosco en Park Frankendael".
- (Paraplu)bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders".
- (Paraplu)bestemmingsplan "Darkstores".

Bestemmingsplan Don Bosco en Park Frankendael

Het bestemmingsplan Don Bosco en Park Frankendael is vastgesteld door de raad van stadsdeel Oost op 3 april 2012. Dat bestemmingsplan is conserverend van aard en de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling is op grond van de regels van dat bestemmingsplan niet mogelijk. De locatie heeft destijds de bestemming “Maatschappelijk” gekregen zonder bouwvlakaanduiding. Gebouwen zijn daardoor niet toegestaan. De gronden mogen volgens het bestemmingsplan Don Bosco en Park Frankendael worden gebruikt voor maatschappelijke dienstverlening, ondergeschikte horeca en bij de bestemming horende speelvoorzieningen, tuinen en erven, paden en wegen, nutsvoorzieningen, groen en water. Wonen is niet toegestaan.

Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Het parapluplan Grondwaterneutrale kelders is vastgesteld op 7 oktober 2021 en heeft betrekking op de op dat moment vigerende bestemmingsplannen binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam. De grens van het parapluplan valt samen met de gemeentegrens. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater. In aansluiting hierop is het paraplubestemmingsplan vastgesteld met als doel om via dat instrument te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit.

Bestemmingsplan Darkstores

Het parapluplan Darkstores is vastgesteld op 10 mei 2023 en heeft tot doel om voor het hele grondgebied van de gemeente Amsterdam te voorzien in een actueel planologisch kader voor flitsbezorging vanuit een darkstore. Een darkstore is daarin gedefinieerd als vorm van bedrijfsvoering die in hoofdzaak is gericht op de verkoop en bezorging binnen zeer korte termijn (flitsbezorging) van online aangeboden producten, overwegend dagelijkse goederen, vanuit een opslagruimte, al dan niet met uitstalling ten verkoop, al dan niet met een afhaalloket of afhaalbalie en die al dan niet toegankelijk is voor winkelend publiek. In het bestemmingsplan Darkstores is voor alle in het plan betrokken gronden bepaald dat deze niet mogen worden gebruikt als darkstore.

Doelstelling - afweging

Om voorliggend initiatief mogelijk te maken dient het bestemmingsplan Don Bosco en Park Frankendael ter plaatse van voorliggend plangebied te worden herzien. De regels van het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders worden overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan zodat die op beheer gerichte regels niet worden wegbestemd. De regels van het bestemmingsplan Darkstores (verbod op darkstores) treffen in voorliggend bestemmingsplan in beginsel geen doel omdat voorliggend bestemmingsplan alleen een nieuwe woonbestemming mogelijk maakt. Een darkstore, in welke vorm dan ook, is op gronden met een woonbestemming niet toegestaan. Volledigheidshalve is de overweging

om darkstores in de algemene regels toe te voegen aan de algemene verbodsbepalingen.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft het plan. Daarvoor wordt eerst een beschrijving gegeven van de uitgangssituatie en vervolgens een beschrijving van de stedenbouwkundige kaders die met het bestemmingsplan worden vertaald naar juridische regels. De voor het plan relevante beleidskader van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plan

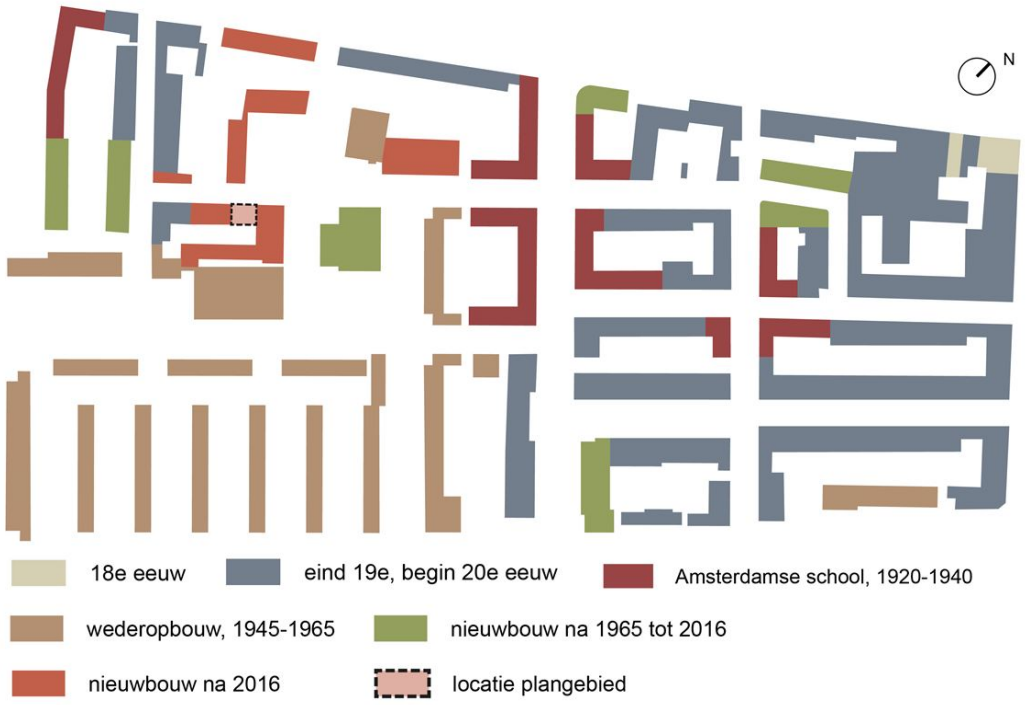
2.1 Inleiding

Het plan betreft nieuwbouw van een woongebouw in de buurt Don Bosco in Amsterdam Oost. In dit hoofdstuk is deze ontwikkeling beschreven. Daartoe is eerst de uitgangsituatie beschreven. Dit betreft een beschrijving van de omgeving waarin de nieuwbouw wordt ingepast en een beschrijving van de bestaande situatie van het plangebied. Dit omdat die mede bepalend zijn voor de stedenbouwkundige kaders. Vervolgens worden de stedenbouwkundige kaders beschreven (= het plan). De stedenbouwkundige kaders zijn de onderlegger voor de juridische regels van het bestemmingsplan.

2.2 Uitgangsituatie - bestaande situatie

2.2.1 Gebiedsbeschrijving

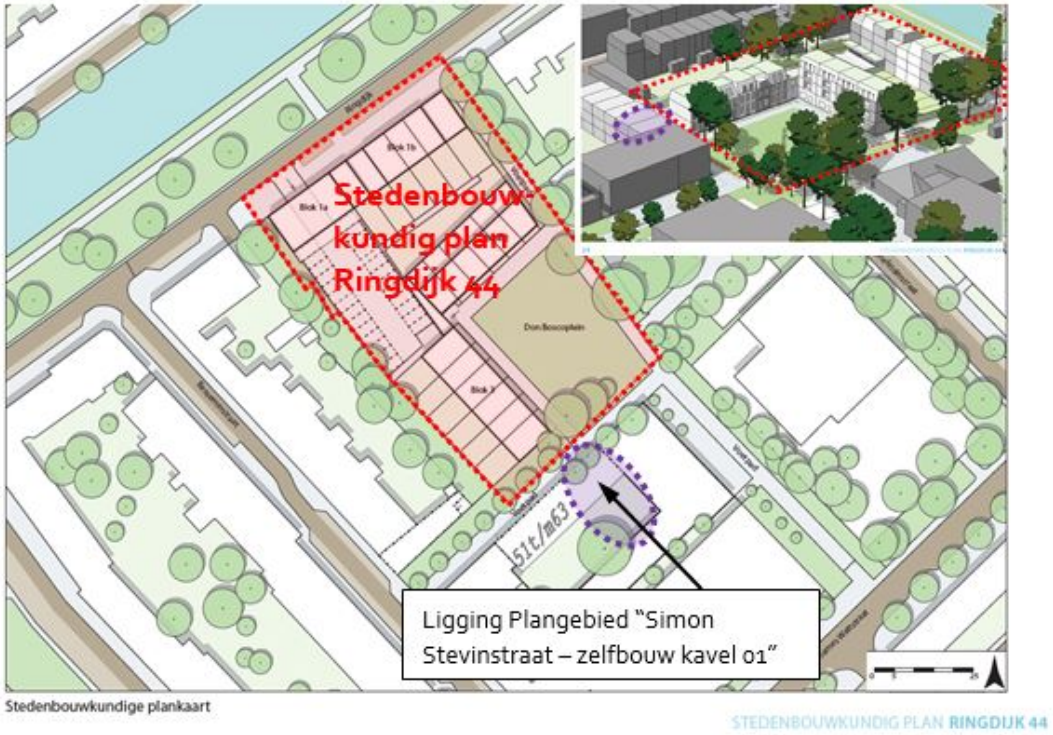
De buurt Don Bosco ligt aan de rand van de Watergraafsmeer, een van de diepere polders van Nederland. Don Bosco is gebouwd in grofweg twee verschillende bouwperiodes. Het noordoostelijke deel van de buurt bestaat uit een vooroorlogse bouwstijl van gesloten bouwblokken en is onderdeel van de 19e eeuwse ring en gordel '20-40 , terwijl de zuidwestelijke zijde van de buurt is opgebouwd uit kleinschalige, naoorlogse strokenbouw uit de jaren ‘50. Het plangebied ligt op een scheidsvlak van verschillende bouwperioden.



Afbeelding: Ruimtelijke structuur en bouwperiodes Don Bosco

In ruimtelijke structuur zijn het noordoostelijke deel en het zuidwestelijke deel van Don Bosco zeer verschillend. Het noordoostelijk deel (19e eeuwse ring, gordel 20-40) is sterk herkenbaar als een gestructureerd orthogonaal grid met als uitzondering langs de dijk enkele transformaties van het principe van het gesloten bouwblok. Het westelijke deel is een optelsom van verschillende ruimtelijke systemen

en oogt daardoor in structuur rommelig. Daar wordt sinds 2016 verandering in aan gebracht. Aanleiding daarvoor is de verhuizing van de St. Lidwinaschool van de locatie aan Ringdijk 44, naar een nieuw schoolgebouw aan de Simon Stevinstraat 48. Hierdoor kwam de locatie vrij voor nieuwbouw van woningen. In het stedenbouwkundige plan dat in 2016 samen met bewoners van omliggende straten door de gemeente Amsterdam is gemaakt (hierna "Ringdijk 44") is onder meer ook een relatie gelegd met de ontwikkelingen net buiten de plangrenzen van de voormalige schoollocatie Ringdijk 44. Onder andere met de transformatie van de voormalige Christus Koningkerk tot theaterfunctie met zaalverhuur en café en uitbreiding voor een hotelfunctie. Hierdoor is in 2016 een integraal plan ontstaan voor het gehele middengebied van Don Bosco. Het voorliggend plangebied "Simon Stevinstraat - zelfbouw kavel 01" is in 2016 in de doorkijk buiten de plangrenzen van "Ringdijk 44" onderdeel van een strook waarvoor destijds werd aangegeven dat woningbouw werd overwogen. Nadien is voor deze strook in 2021 een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van de rij woningen Simon Stevinstraat 51 t/m 63. Daarmee is nog niet de gehele strook benut. De rijwoningen Simon Stevinstraat 51 t/m 63 hebben een goothoogte van circa 7 meter, een bouwhoogte van circa 11 meter en een kap met dakhelling van circa 75 graden aan de voorzijde.



Afbeelding: Stedenbouwkundige plankaart "Ringdijk 44" uit 2016

2.2.2 Plangebied - Huidige situatie

Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan ligt het plangebied braak en is de locatie tijdelijk afgezet met bouwhekken. De locatie ligt ingeklemd tussen een geveldeel van de nieuwbouw van het hoteldeel van de transformatie van de voormalige Christus Koningkerk en de nieuwbouw van de rij woningen Simon Stevinstraat 51 t/m 63. In een deel van de gevels van het hoteldeel van de voormalige Christus Koningkerk zitten ramen. Het voorste deel van deze gevel van de het hotel is blind. Dit betreft het deel ter hoogte van de beoogde nieuwbouw van voorliggend plan.



Afbeelding: huidige situatie plangebied (situatie juli 2022)

2.3 Het Plan - De ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling

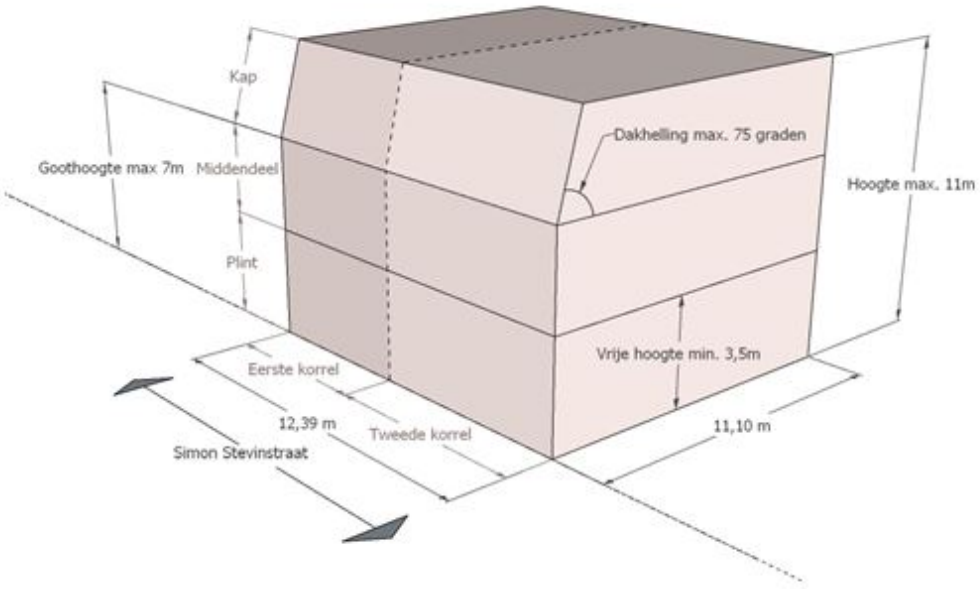
Tussen de nieuwe hotelvleugel behorend bij de Christus Koningskerk en de nieuwe woningen aan de Simon Stevinstraat 51 t/m 63 bevindt zich een reststuk grond. Stedenbouwkundig is het wenselijk om de straatgevel af te bouwen en zo een gevelwand aan het Alan Turingplein te vormen.



Afbeelding: Kavelkaart ter verduidelijking van de doelstelling "kavel 01"

Bouwregels

Voor het plangebied zijn specifieke stedenbouwkundige kaders bepaald in de vorm van zogeheten "kavelregels". Dit om nieuwbouw op passende wijze ruimtelijk in te passen in de omgeving. Daartoe worden de bouwcontouren van de zuidwestelijk gelegen woningen Simon Stevinstraat 53 t/m 63 doorgezet tot aan de nieuwbouwvleugel van het hotel. Dit betekent onder meer dat de bouwhoogte maximaal 11 meter mag bedragen en de bovenste bouwlaag aan de voorzijde een kapvorm heeft met een maximale dakhelling van 75 graden van de horizontale lijn ter plaatse van de goothoogte. De goothoogte mag maximaal 7 meter zijn. Voorts bevat het stedenbouwkundig kader regels over aspecten als geleding, rooilijn, duurzaamheid, etc..



Afbeelding: isometrie met maatvoering

Functioneel / programma

De toegestane functie is wonen met tuin. Het aantal woningen bedraagt minimaal 2 en maximaal 4. Het betreft vrije sector woningen. De doelgroep is "zelfbouw - samen in het klein" (zie toelichting in paragraaf 3.5.3).

Overige aspecten

De stedenbouwkundige kaders (kavelregels) zien naast regels over het bouwen en het functioneel programma onder meer ook toe op de volgende aspecten:

- *Ondergronds bouwen*: Een kelder is niet toegestaan.
- *Parkeren - Auto parkeren:* De Simon Stevinstraat is een autovrije straat. Op de kavel is parkeren dan ook niet mogelijk. Om de structurele parkeerdruk in de omgeving niet te vergroten krijgen bewoners geen parkeervergunning voor op straat. De locatie wordt daarvoor uitgesloten van het parkeervergunningstelsel. Bezoekers kunnen parkeren op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving (betaald parkeren).
- *Parkeren - Fiets- & scooterparkeren:* Gelet op de druk op de openbare ruimte is het belangrijk dat de fietsen van de bewoners en bezoekers inpandig of op eigen terrein en gebruiksvriendelijk worden

opgelost. Voor het parkeren van fietsen en scooters gelden de gemeentelijke normen (Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018).

- *Duurzaamheid*: Verwezen wordt naar paragraaf 3.5.3. Daarin is onder meer het volgende aangegeven: Op 31 januari 2023 heeft het college het woningbouwplan 2022-2028 vastgesteld. Het college heeft daarin onder meer de keuze gemaakt om voor wat de duurzaamheidsambities alleen de hemelwaterverordening als bovenwettelijke eis te hanteren (zie paragraaf 3.5.6). Dit betekent dat op bebouwd oppervlak een laag van zes centimeter regenwater (60 liter per m2) moet worden opgevangen en dat deze vertraagd mag worden afgevoerd. De hemelwaterverordening ziet daar op toe. Voor overige duurzaamheidsaspecten worden ontwikkelende partijen op basis van vrijwilligheid uitgedaagd bovenwettelijke duurzaamheidsprestaties te leveren.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het ruimtelijk gerelateerd beleidskader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan wordt/is opgesteld, is in de navolgende paragrafen uiteengezet. Hierbij is tevens aangegeven in hoeverre en hoe dit beleid doorwerkt in voorliggende plan

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en komt voort uit de voorbereiding op de Omgevingswet, die op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan, naar verwachting in 2023 in werking treedt. In deze nieuwe aanpak wordt als uitgangspunt gesteld dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een polycentrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transport- en mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal.

De Amsterdamse metropoolregio is volgens de visie herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Een van de nationale belangen in de visie is de zorg voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. Het Rijk geeft daarmee het belang aan van de realisatie van voldoende betaalbare woningen met een goede kwaliteit. Bij kwaliteit gaat het niet alleen om de woning, maar ook om de woon- en leefomgeving. Met voorliggend plan wordt woningbouw in de vrije sector mogelijk gemaakt op een braakliggend perceel midden in een bestaande woonwijk in Amsterdam. Dit voor het stedenbouwkundig sluiten van een gevelwand in recent gerealiseerde nieuwbouw om te kunnen voorzien in een behoefte aan zelfbouwkavels. Dit is niet in strijd met ruimtelijk rijksbeleid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De rijksregels waarmee in de planvorming en in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden zijn op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Voorliggend plan betreft een woningbouwlocatie in het stedelijk gebied van Amsterdam. Het plan raakt niet aan nationale belangen waarvoor in het Barro (beschermende) regels zijn opgenomen.

3.2.3 Ladder Duurzame verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LvDV) is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd. Voorliggend bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijk gemeentelijk beleid. Zoals onder meer uit paragraaf 3.5.1, 3.5.2 en 3.5.3 van voorliggende toelichting is op te maken voorziet het plan in de behoefte aan woningbouw in Amsterdam met de daarmee gepaard gaande nieuwe vraag aan bijbehorende voorzieningen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH 2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding.

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horen de mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus. De provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

3.3.2 Omgevingsverordening NH 2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Met deze omgevingsverordening loopt de provincie bewust vooruit op de Omgevingswet.

De Omgevingsverordening NH2020 bevat in Hoofdstuk 6 instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden voor o.a. gemeenten. Zo zijn er instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed. Gelet op de locatie, de aard en de omvang van de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan zijn deze instructieregels niet relevant voor onderhavige planvorming. Met de bouw van maximaal 4 woningen is ook geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de provinciale verordening.

3.4 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Raden en Staten van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Ook wordt voor het eerst het regionale woonwensenonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) in de gehele MRA gehouden. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld 2021)

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. De groeiambities van de structuurvisie uit 2011 zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is in een tijdsbeslag van een decennium al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. De afgelopen jaren ook duidelijk geworden dat ontwikkeling van de stad niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel van de stad zal vragen. Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050. De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio, is meer dan ooit doorgedrongen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Deze plannen staan deels al op de rol, een ander deel is nieuw.

Gezien de diverse beleidsmatige ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur in de omgevingsvisie vijf strategische keuzes die worden aangehaald als:

- 'Meerkernige ontwikkeling': Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is; een van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen.
- 'Groeien binnen grenzen': De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Want groei en verdichten van de bestaande stad is geen doel op zich. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen, wordt onder meer ingezet op ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven. De grootste verdichtingskansen liggen in gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaats maakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid blijft hier waar mogelijk behouden.
- 'Duurzaam en gezond bewegen': In een verdichtende stad moet zuinig worden omgegaan met de schaarse ruimte. Gezocht wordt naar plekken om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. Nabijheid van voorzieningen is daarvoor essentieel. Mede dankzij de verdichting krijgen Amsterdammers hun voorzieningen, inclusief park, in de eigen buurt op loop- of fietsafstand.
- 'Rigoureus vergroenener': Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. De stad zal rigoureus vergroenen met meer en betere natuur door de hele stad. Straten en pleinen worden groen ingericht, straatstenen zullen wijken voor bomen en beplanting. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Bouwen wordt natuurlijker door gevels en daken te

vergroenen. Dit lukt alleen als Amsterdammers meedenken en meedoen. Vergroening is ecologisch noodzakelijk, maar moet ook aansluiten bij de wensen van de Amsterdammers.
- 'Samen stadmaken': Het stadsbestuur stuurt met de Omgevingsvisie op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. Het stadsbestuur wil daarvoor meer ruimte bieden voor bewoners om individueel of in collectieven zoals coöperaties betaalbare huurwoningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, mee te doen met inrichting van de buurt of lokaal ondernemerschap.

Het plangebied ligt in de bestaande buurt Don Bosco. Op de 'Visiekaart Amsterdam 2050' van de omgevingsvisie is de buurt Don Bosco aangemerkt als 'gemengd gebied'. Over ontwikkeling en opgaven in bestaande buurten is voor gemengde gebieden aangegeven dat deze stadsbuurten worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Op de schaal van de buurt Don Bosco is het voorliggend plan een relatief kleinschalige ontwikkeling die de gebiedskarakteristieken niet onevenredig nadelig verstoort. De functie wonen is geen gebiedsvreemde functie in een gemengd gebied en de bouwmassa sluit aan bij de aangrenzende bebouwing.

3.5.2 Programma Zelfbouw (2012) en Woonagenda 2025

Programma Zelfbouw (2012)

Op 5 juni 2012 heeft het college van destijds het Programma Zelfbouw Amsterdam 2012-2016 vastgesteld. Daarin werd onder meer de gemeentelijke ambitie en aanpak aangegeven ten aanzien van zelfbouw en de definiëring van de verschillende vormen van zelfbouw. Wat dat betreft wordt in Amsterdam onderscheid gemaakt in een drietal vormen van "zelfbouw" (bron: www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/zelfbouw/), namelijk:

- Samen bouwen van huurwoningen door een wooncoöperatie: Een wooncoörporatie is een gemeenschap waarin bewoners meer of minder met elkaar delen.
- Samen bouwen van koopwoningen: Bij samen bouwen van koopwoningen zijn meerdere huishoudens samen de opdrachtgever. Er zijn verschillende vormen van samen bouwen:
  1. Samen in het Klein: Wanneer 2 tot 4 huishoudens samen bouwen wordt dit in Amsterdam 'Samen in het Klein' genoemd.
  2. Samen in het Groot. Samen in het Groot is bouwen met een bouwgroep. Er zijn 2 vormen van bouwen met een bouwgroep: Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO) en Medeopdrachtgeverschap (MO). Hiervoor gelden verschillende selectieprocedures.
- Individuele zelfbouw. Bij individuele zelfbouw is 1 huishouden de opdrachtgever.

Woonagenda 2025

De gemeenteraad heeft op 19 juli 2017 de Woonagenda 2025 en op 20 december 2017 het stedelijk kader voor sociale en middensegment huurwoningen in particuliere plannen vastgesteld (‘Stedelijk kader voor sociale en middensegment huurwoningen in particuliere plannen’ Gemeenteblad afd. 1, nr. 1603, vastgesteld op 20 december 2017 en het ‘Actieplan meer middeldure huur’, Gemeenteblad afd. 1, nr. 152/433, vastgesteld op 8 juni 2017).

In de Woonagenda 2025 (vastgesteld 19 juli 2017) zijn doelstellingen voor woningbouwprogrammering voor Amsterdam opgenomen. Uitgangspunt voor woningbouw is onder meer een verdeling van 40% sociale huur, 40% middelduur en 20% dure huur en koop (hierna: '40-40-20') en dat borging ervan primair

privaatrechtelijk plaatsvindt. In het 'Actieplan meer middeldure huur' is de ambitie opgenomen om in de periode 2017 tot 2025 ten minste 1.500 middeldure huurwoningen per jaar te realiseren door middel van nieuwbouw en transformatie.

In het Stedelijk kader voor sociale en middensegment huurwoningen in particuliere plannen (Gemeenteraad 20 december 2017) is onder meer bepaald dat in woningbouwplannen sprake is / moet zijn van een gedifferentieerd programma waarmee verschillende inkomensgroepen worden bediend. Dit ten behoeve van het doel van de gemeente om een gemengde stad te willen zijn. De gemeente geeft hier zelf vorm aan door bij de uitgifte van gemeentelijke grond te sturen op die differentiatie. Ook in de plannen van particulieren, waarbij geen sprake is van nieuwe gronduitgifte maar van eigen grond van particulieren of een reeds bestaand erfpachtcontract, wil de stad een gedifferentieerd aanbod bewerkstelligen. De stad werkt door middel van bestemmingsplanwijzigingen en erfpachtherzieningen alleen mee aan particuliere woningbouwplannen als er sprake is van een gedifferentieerd woningaanbod. Een gedifferentieerd aanbod houdt in dat ook voor particuliere transformaties in beginsel geldt dat 40% van de woningen als sociale woning wordt gerealiseerd, 40% van de woningen als middeldure woning en 20% als dure huur- of koopwoning (40-40-20). Van het stedelijke uitgangspunt '40-40-20' bij particuliere transformaties kan gemotiveerd worden afgeweken indien:

1. met de beoogde afwijking een ander stedelijk doel of programma wordt nagestreefd in het betreffende project. Bijvoorbeeld de huisvesting van kwetsbare groepen, ouderenhuisvesting, zorgwoningen, studenten of jongerenwoningen of collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO).
2. of indien de bestaande woningdifferentiatie in het omliggende gebied van het gebouw dusdanig specifiek is, dat een andere menging in het te transformeren gebouw beter past om de gewenste gemengde wijk te bereiken.
3. of het gebouw een dusdanige geringe omvang heeft dat de beoogde menging vanuit beheersoogpunt niet wenselijk is.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Voorliggend plan wijkt wat woningbouwcategorie af van het stedelijke uitgangspunt '40-40-20', maar voldoet aan het beleid voor de afwijkmogelijkheden daarvoor. Voor dit laatste is van belang dat het plan een zogeheten zelfbouwkavel behelst waarvoor de mogelijkheid wordt geboden voor nieuwbouw van een woongebouw met 2 tot 4 appartementen. Het bouwen ervan vindt plaats in een vorm van collectief opdrachtgeverschap, namelijk in de Amsterdamse variant 'Samen in het Klein'. Het plan om dit te faciliteren is gebaseerd op het Woningbouwplan 2022-2028 en het daaraan voorafgaande Woningbouwplan 2018-2025 (zie paragraaf 3.5.3).

3.5.3 Woningbouwplan 2022-2028

Voorliggend idee voor het faciliteren van zelfbouw is in beginsel onder meer gegrondvest op het Woningbouwplan 2018-2025 dat het college in 2018 had vastgesteld. Daarin is onder meer het volgende aangegeven: "*Op 14 februari 2018 heeft de gemeenteraad gesproken over de toekomstvisie "Zelfbouw in Amsterdam". Daarbij is een motie aangenomen die vraagt om het benoemen van een concrete realistische taakstelling voor zelfbouw. Zelfbouw heeft zich in de praktijk bewezen als volwaardig woningbouwsegment met positieve effecten op woningdifferentiatie en leefklimaat. Zelfbouw is bovendien een katalysator voor de ontwikkeling van nieuwe locaties. Daarnaast is er substantiële vraag naar dit type woning. Gegeven de hoge bouwambitie en de toegenomen vraag naar bouwgrond is ook bij zelfbouw verdichting uitgangspunt. Zelfbouw zal meer (gebieds)specifiek worden ingezet. Daarbij kan worden gedacht aan het aanjagen van nieuwe gebiedsontwikkeling, het zorgen voor een gevarieerd aanbod van bouwwormen en het bevorderen van doorstroming uit de buurt."* Op 31 januari 2023 heeft het college een nieuw woningbouwplan vastgesteld, namelijk het woningbouwplan 2022-2028. Dit woningbouwplan is voor het thema wonen een vervolg op de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en richt zich met name op de korte termijn 2022 tot 2028. Aangegeven is dat het college blijft streven naar 7.500 nieuwe woningen per jaar. Dit in lijn met hetgeen in het coalitieakkoord 2022-2026 is afgesproken. Het bestrijden van de wooncrisis heeft daarin topprioriteit. De verdeling 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector (40-40-20) blijft volgens het woningbouwplan 2022-2028 het uitgangspunt voor de woningbouwopgave. Bestuurlijk kan evenwel onderbouwd de keuze worden gemaakt om in bepaalde gebieden af te wijken van deze verdeling. En als een corporatie in een transformatiegebied of transformatieproject de sociale huur afneemt, is ene verhouding "30-40-30" mogelijk. Dergelijke spelregels waren eerder in 2017 door het college vastgesteld (collegebesluit 20 juni 2017). In het woningbouwplan 2022-2028 is aangegeven dat die spelregels uit 2017 van kracht blijven.

Over zelfbouw is in het woningbouwplan 2022-2028 onder meer aangegeven dat een deel van de bewoners van Amsterdam ook zelf graag woningen wil ontwikkelen, door middel van wooncoörporaties of collectieve zelfbouw. En dat dit een kracht is die juist ook in (tijdelijke) crises belangrijk is gebleken. Er zijn verschillende vormen van zelfbouw: met een bouwgroep of individueel, in bestaande bouw of nieuwbouw, helemaal in eigen beheer of onder leiding van een procesbegeleider. Uitgangspunt bij zelfbouw is maximale invloed van de bewoners op hun eigen woning. De wensen van de bewoners/zelfbouwer staan centraal. Zelfbouw betreft zowel individuele kavels voor koopwoningen (PO) als Samen in het klein, CPO (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap) en MO (Medeopdrachtgeverschap) als huurwoningen in de vorm van wooncorpoöraties. Volgens het woningbouwplan 2022-2028 is een nieuwe visie over de toekomst van zelfbouw in voorbereiding. Een voorstel hierbij zal zijn om de focus op wooncorpoöraties en collectieven te leggen en niet meer extra in te zetten op individuele zelfbouwkoopwoningen.

Het woningbouwplan 2022-2028 geeft inzicht in het aspect "duurzaamheid" in plannen voor nieuwbouw. Het college wil vooral voortgang in de realisatie van woningbouwplannen. Daarvoor maakt het college onder meer de keuze om voor wat de duurzaamheidsambities alleen de hemelwaterverordening als bovenwettelijke eis te hanteren. Ontwikkelende partijen worden op basis van vrijwilligheid uitgedaagd bovenwettelijke duurzaamheidsprestaties te leveren.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Voorliggend plan ziet toe op zelfbouw in de vorm van "Samen bouwen van koopwoningen - Samen in het Klein". Het faciliteren ervan sluit aan bij het beleid van het woningbouwplan 2022-2028.

3.5.4 Huisvestingsverordening 2020

Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de bestaande woonruimte voorraad.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan is ontwikkelgericht en maakt nieuwe woningen mogelijk en bestemd derhalve geen bestaande woningen (op moment van vaststellen van het bestemmingsplan bestaat de woning nog niet). Op enig moment zal dat tijdens de werking van voorliggend bestemmingsplan veranderen. Op het moment dat de woningen zijn gebouwd maken ze onderdeel uit van de dan bestaande woningvoorraad. Op dat moment geldt de huisvestingsverordenning ook voor de woningen in het plangebied. Dit wordt in paragraaf 6.3 onder "Artikel 3 Tuin en Artikel 4 Wonen" nader toegelicht.

3.5.5 Routekaart Klimaatneutraal 2050

Het duurzaamheidsbeleid zoals dat in meerdere beleidsdocumenten en programma's in de loop der tijd is uiteengezet wordt en is verder uitgewerkt, onder andere in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. In deze routekaart staat de lange termijnvisie op de Amsterdamse energietransitie, de strategie en acties voor de korte termijn. Het Amsterdamse klimaatbeleid bestaat in hoofdlijnen uit de volgende elementen:

- Bij de gebouwde omgeving een verschuiving van aardgas naar duurzame warmte en elektrictiteit. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn.
- Bij mobiliteit een verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en invoering van milieuzones.
- Bij industrie wordt de nationale trend gevolgd.
- Opwekken van duurzame energie (wind en zon). Voor nieuwbouw betekent dit dat Amsterdam (bijvoorbeeld bij aanbestedingen van nieuwe bouwlocaties) inzet op zeer goed geïsoleerde, energieleverende gebouwen, die ook optimaal profiteren van de zon, zodat dit vanzelf al zorgt voor een prettig woonklimaat. Om te realiseren dat de benodigde elektriciteit in woningen ook duurzaam opgewekt wordt, streeft Amsterdam er naar dat de hoeveelheid zonnepanelen en windturbines in de stad toeneemt. Zonnepanelen kunnen goed worden toegepast in combinatie met een vegetatiedak. Inzet is het niet onbenut laten van daken voor duurzame doelstellingen.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

De bouw van een woongebouw met goothoogte van maximaal 7 meter, bouwhoogte van maximaal 11 meter en een oppervlakte van circa 100 m2 is een relatief kleinschalige ontwikkeling. Wat duurzaamheid betreft geldt dat de woningen aardgasvrij worden. De landelijke wet- en regelgegeving ziet daar op toe. Ook voor andere duurzaamheidsaspecten geldt dat daarvoor de landelijke wet- en regelgeving wordt nagevolgd (zie ook paragraaf 3.5.3). Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat in 2021 de hemelwaterverordening is vastgesteld (zie paragraaf 3.5.6). De verordening is opgesteld in verband met de verwezenlijking van de ambities van het gemeentelijk rioleringsplan.

3.5.6 Hemelwaterverordening (2021)

Amsterdam heeft in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2016-2021 de ambitie opgenomen om in 2020 een bui van 60 mm in een uur aan te kunnen zonder dat schade aan huizen en vitale infrastructuur ontstaat. Om dit te bereiken zal zowel in de bestaande stad als in nieuw te ontwikkelen gebieden rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Daarbij is onder meer van belang dat zowel op particulier terrein als op openbaar terrein voldoende waterberging wordt gerealiseerd. Een van de juridische instrumenten die een bijdrage kan leveren aan een klimaatbestendig en waterrobuust Amsterdam is een zogenaamde hemelwaterverordening. Op 26 april 2021 heeft de gemeenteraad de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. In de Hemelwaterverordening staan de regels voor wateropvang op privaat terrein voor nieuwe gebouwen, gebouwen die ingrijpend gerenoveerd worden en gebouwen waar een verdieping aan wordt toegevoegd (op of onder het gebouw). Het is nodig om water op te kunnen vangen omdat het riool extreme hoosbuien, die steeds vaker voorkomen, niet in één keer kan afvoeren. Door op bebouwd oppervlak een laag van zes centimeter regenwater (60 liter per m2) op te vangen en die vertraagd af te voeren, wordt de stad ontlast. Regenwater kan zo beter worden benut, straten zullen minder onderlopen en er zullen minder woningen waterschade oplopen.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan maakt nieuwbouw mogelijk. De gemeentelijke hemelwaterverordening bevat algemene regels die bij bouwen en ingrijpend renoveren in acht moeten worden genomen. Concreet betekent dit dat in de ontwerp- en uitvoeringsfase van de bouwplannen rekening moet worden gehouden met de regels van de hemelwaterverordening. Dit is een aandachtspunt voor die fasen. Volledigheidshalve wordt hierbij ook verwezen naar paragraaf 3.5.8" Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027 (2022)" waarin is aangegeven dat de norm van voor waterberging van de hemelwaterverordening zoals hier in deze paragraaf beschreven nog afgestemd gaat worden op de norm van het Omgevingsprogramma 2022-2027 (70 liter per m2).

3.5.7 Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam (2021)

De aanleg van kelders levert extra ruimte op voor bijvoorbeeld wonen, opslag of parkeren. Naast het voordeel van extra ruimte, kan kelderbouw ook nadelen met zich meebrengen. Met name bij een cumulatie aan kelders in een gebied kan schade optreden aan de openbare ruimte. Belangrijkste oorzaak daarvoor is de invloed van een kelder op de stroommogelijkheden van het grondwater. Hierdoor kan de grondwaterstand beïnvloed worden (barrièrewerking). Dit leidt tot een (te) hoog peil van het grondwater, de zogenaamde grondwateroverlast, of een (te) laag peil van het grondwater, de zogenaamde grondwateronderlast. Grondwateroverlast heeft met name negatieve gevolgen voor woningen en groen, maar ook voor de verharding. Grondwateronderlast heeft vooral negatieve gevolgen voor funderingen, zetting van grond/verharding/leidingen en wederom groen.

Door de klimaatverandering, en de wens de stad daar bestendig tegen te maken, zijn de gevolgen van onderkeldering op grondwaterstand en –stroom actueler geworden. Het vermogen grotere hoeveelheden hemelwater op te nemen en af te voeren wordt beïnvloed door de grondwaterstand en -stroom. Op 20 januari 2021 is het 'Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam' vastgesteld door de raad. En op 7 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld. Dit als vervolg op het eerder op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Afwegingskader. De gemeente beoogt hiermee de aanleg van kelders in de stad mogelijk te blijven maken waar dat kan, maar deze wel aan zodanige eisen te onderwerpen dat de kans op deze schade als gevolg van grondwaterstanden, zowel voor naastgelegen percelen als voor de openbare ruimte, minimaal is. Als gevolg van inwerkingtreding van deze Beleidsregel moeten alle aanvragen voor kelders waarvoor een binnenplanse afwijking van het

bestemmingsplan of kruimelafwijking vereist is getoetst worden aan de Beleidsregel, die vervolgens weer verwijst naar het Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam. Dit betekent dat dergelijke aanvragen moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit zoals geformuleerd in het Afwegingskader. Daarin wordt onder grondwaterneutraal bouwen van kelders het volgende verstaan: De

stand en stroming van het grondwater veranderen niet of nauwelijks door de aanleg van een kelder, waar mogelijk zal deze verbeteren, en er treden geen negatieve grondwatereffecten op.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

De regels van het (paraplu)bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders (zie paragraaf 1.4) worden overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan zodat die op beheer gerichte regels niet worden wegbestemd. In de regelgeving van dat bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt in zogeheten gebieden 'overige zone 1' en 'overige zone 2'. In beide gebiedstypen is het volgens dat paraplubestemmingsplan bij recht niet toegestaan om kelders te bouwen. Voor gebieden van 'overige zone 2' is een binnenplanse afwijkbevoegdheid opgenomen om kelderbouw onder voorwaarden toe te staan. Dat geldt niet voor 'overige zone 1' gebieden. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt in 'overige zone 1' van het parapluplan. Dit betekent dat het verbod op kelderbouw wordt overgenomen zonder de binnenplanse afwijkbevoegdheid.

3.5.8 Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027 (2022)

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021. Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld. Dit programma vervangt het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021 (GRP).

Strengere norm hemelwaterberging

Conform het OPR moet de capaciteit voor hemelwaterberging op publiek terrein minimaal 70 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. De norm is daarbij in het OPR van 60 mm naar 70 mm verhoogd, op basis van het KNMI Klimaatsignaal '21. Omdat in het OPR de norm voor hemelwaterberging is verhoogd (ten opzichte van het GRP 2016-2021 en de Hemelwaterverordening Amsterdam) is nog een aanpassing van de Hemelwaterverordening Amsterdam noodzakelijk. Hiermee zal de norm voor de regenwaterbestendigheid van de particuliere ruimte bij nieuwbouw gelijk worden getrokken met de aangescherpte norm voor de regenbestendigheid van de publieke ruimte in het OPR.

Ontwateringsdiepte

In het OPR wordt ook ingezet op zorg dragen voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Zowel het maaiveldniveau als de grondwaterstand kunnen binnen een relatief korte afstand toch variëren. Vandaar dat de ontwateringsdiepte in praktijk ook van locatie tot locatie kan verschillen. Voldoende ontwateringsdiepte is essentieel voor stedelijke functies zoals bebouwing, wegen, bomen en hemelwaterinfiltratie. Een belangrijk aspect daarbij is het voorkomen van (grond)wateroverlast, nu en in de toekomst anticiperend op klimaatverandering. Een ontwateringsdiepte van 90 cm wordt daarbij

gezien als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

3.5.9 Parkeerbeleid (2017 en 2018)

Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Over bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van de nota reeds zijn vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft. Dit geldt ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Wanneer er in een specifiek project op één van de in de Nota genoemde gronden wordt afgeweken van de parkeernorm (zie hieronder) zal ook bepaald worden of er parkeervergunningen worden verstrekt en zo ja hoeveel. Afwijken van de parkeernorm leidt dus niet automatisch tot parkeervergunningverlening.

Voorts geldt onder meer het volgende voor de in de nota aangemerkte 'B-locaties' (voorliggend plangebied ligt in dergelijk gebied):

- De parkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen voor bewonersparkeren: minimaa 0 en maximaal 1 pp per woning.
- De parkeernorm voor vrije sectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte:
  1. < 30 m2: parkeernorm minimaal 0,1 en maximaal 1 pp per woning.
  2. 30-60 m2: parkeernorm minimaal 0,3 en maximaal 1 pp per woning.
  3. woningen >60 m2: parkeernorm minimaal 0,6 en maximaal 1 pp per woning.
- Voor al het bezoekersparkeren van wonen is de minimum parkeernorm 0,1 pp per woning.

Standaard vrijstelling en afwijkmogelijkheden van de parkeernorm

Volgens de zogeheten "beleidsregel 5" van de Nota geldt een standaard uitzondering voor kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B-locaties waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager

uitkomt. In dat geval geldt een *standaard* vrijstelling van de parkeernorm. Voorts staat in hoofdstuk 7 van de Nota beschreven in welke gevallen het ook mogelijk is om af te wijken van de parkeernormen:

- Fysieke gronden: In sommige situaties is het fysiek onmogelijk/onwenselijk om bij een nieuwbouwproject vast te houden aan parkeernormen. Het gaat hierbij om de volgende omstandigheden:
  1. Verkeersveiligheid. Wanneer de enige toegang van een parkeergarage of parkeerterrein op het hoofdnet auto uitkomt.Wanneer daarmee de minimumnorm niet kan worden gerealiseerd, wordt deze niet opgelegd.
  2. Ondergrond. Als het parkeren op eigen terrein niet anders opgelost kan worden dan met een ondergrondse parkeergarage, kunnen de volgende overwegingen aanleiding geven tot het niet verplicht stellen van het parkeren op eigen terrein:
     a. wanneer er archeologische resten in de grond zitten;
     b. wanneer er sprake is van een waterkering;
     c. wanneer de grondwaterstromen in het gebied ernstig verstoord worden;
     d. autoluwe gebieden.
  3. Wanneer nieuwbouw zich volledig in een voetgangersgebied bevindt, is het onmogelijk om het parkeren op eigen terrein te realiseren.
- Niet-fysieke gronden: Naast fysieke gronden kunnen er ook situaties zijn waarbij de gemeente op niet-fysieke gronden kan besluiten om af te wijken van de parkeernormen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.
- Afwijken bij kleine projecten: Wanneer er bij een solitaire ontwikkeling volgens de parkeernorm vier parkeerplekken of minder gerealiseerd moeten worden, dan kan de gemeente van de normen afwijken. Dit zullen in de praktijk vooral kleine invulprojecten zijn, waarbij:
  1. de realisatie van een klein aantal parkeerplekken erg lastig en duur is.
  2. de toegang tot deze kleine (stallings)parkeerruimte vaak ten koste gaat van één of twee openbare parkeerplekken in de straat, waardoor de parkeerdruk niet verbetert.
  3. de toegang tot de kleine te realiseren parkeerruimte vaak leidt tot ruimtelijk ongewenste oplossingen, bijvoorbeeld garagedeuren en/of hellingbanen.
- Afwijken van maximumnorm: Veelal is in de bovenstaande afwijkingsmogelijkheden gesproken over het afwijken van de minimumparkeernormen. Het is echter ook mogelijk dat de wens bestaat om meer parkeerplaatsen te maken, dan volgens het beleid maximaal toegestaan zou zijn. Het kan hierbij gaan om kleine nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan. Wanneer de afwijking geen substantieel hogere automobiliteit oplevert, kan de gemeente een afwijking naar boven toestaan.

Consequenties voor dit plan: Verwezen wordt naar paragraaf 5.1.

Parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters (lees: snor- en bromfietsen) zijn de normen voor parkeervoorzieningen voor niet-woonfuncties niet bindende richtlijnen. Voor scooterparkeren bij woningen zijn ook richtlijnen opgenomen in de Nota. Voor projecten met minder dan twintig woningen geldt geen scooterparkeereis.

Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken voor niet-woonfuncties is volgens de nota een fietsparkeereis, waarbij maatwerk wordt toegepast. Voor

woonfuncties geldt dat het aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging is weergegeven in een tabel in de Nota. Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook hun bezoek wil een fiets parkeren. Het CROW-kencijfer voor bezoekers is 0,5 tot 1 fietsparkeerplaats per woning. Uitgangspunt in de gemeentelijke planvorming is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Die realiseert de gemeente in de openbare ruimte of de ontwikkelaar in een voor bezoekers toegankelijke stalling.

In de Nota Parkeernormen fiets en scooter is voor fietsparkeren bij woonfuncties onder meer aangegeven dat het Bouwbesluit 2012 ontwikkelaars verplicht om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar dat ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven wordt geboden. Aangegeven is dat de (fietsen)berging volgens het Bouwbesluit moet voldoen aan de volgende eisen:

- De (fietsen)berging moet bescherming bieden tegen weer en wind;
- De (fietsen)berging mag niet gemeenschappelijk zijn en moet afsluitbaar zijn;
- De (fietsen)berging heeft een oppervlakte van minimaal 5 m².
- De (fietsen)berging moet rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar zijn via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Deze individuele (fietsen)berging is niet verplicht als de gebruiksoppervlakte van de woning niet groter is dan 50 m². In dat geval volstaat een gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen, met een vloeroppervlakte van minimaal 1,5 m² per wooneenheid.

In de Nota Parkeernormen fiets en scooter is in paragraaf 3.3.1 aangegeven dat het Bouwbesluit 2012 de volgende drie uitzonderingen op de voorschriften voor (fietsen)berging bij woningen maakt:

- Bij woonfuncties voor studenten en de zorg is een (fietsen)berging verplicht, maar is de eis van bescherming tegen weer en wind niet van toepassing. De (fietsen)berging mag dan in de open lucht zijn (*artikel 4.31 lid 4 Bouwbesluit 2012*).
- Bij een woonfunctie waar het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) opvang biedt aan asielzoekers, is geen (fietsen)berging voorgeschreven (*artikel 4.30 lid 1 Bouwbesluit 2012*).
- Voor woningen die gebouwd worden in particulier opdrachtgeverschap (zelfbouw) is geen (fietsen)berging voorgeschreven (*N.B. Dit is geregeld via artikel 1.12a met verwijzing naar afdeling 4.5 Bouwbesluit 2012).*

Hierover is in de Nota gesteld dat het gegeven dat fietsparkeren voor dergelijke woningen in het Bouwbesluit 2012 is geregeld, maakt dat de gemeente geen afwijkende of extra normen kan opleggen. Dit voorzover het gaat om de achterliggende gedachte bij de regels van het Bouwbesluit. In de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 wordt de voorkeur uitgesproken voor een gelijkwaardig alternatief voor individuele fietsenbergingen, namelijk die van een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die volgens de Nota beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. De gemeente wenst op die wijze te voorkomen dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Consequenties voor dit plan

Het plan ziet toe op de bouw van zelfbouwwoningen (particulier opdrachtgeversschap) en behelst maximaal 4 woningen. Het Bouwbesluit 2012 schrijft voor zelfbouwwoningen geen fietsberging(en) voor. Uit de toelichting op artikel 1.12a Bouwbesluit 2012 is op te maken dat onderscheid tussen bouwen voor particulier eigendom (particulier opdrachtgeverschap) en projectbouw (bouw door projectontwikkelaar) gemaakt is op basis van de veronderstelling dat burgers die zelf bouwen direct eigen belang hebben bij het kwaliteitsniveau van hun particuliere eigendom. Consumenten van projectbouw die door projectontwikkelaars wordt gerealiseerd hebben daarentegen bepaalde bescherming nodig om er voor te zorgen dat een projectontwikkelaar een bepaalde kwaliteit levert, aldus de Nota van toelichting artikel 1.12a Bouwbesluit 2012. Voor voorliggend plan wordt evenwel om redenen

van goede ruimtelijke ordening / stedenbouwkundige redenen, via het instrument van de kavelregels, bepaald dat de stalling van fietsen van de bewoners en bezoekers inpandig of op eigen terrein en gebruiksvriendelijk moet worden opgelost. Dit vanwege de stedenbouwkundige overweging dat extra druk op de openbare ruimte hier niet wenselijk is. Om die reden wordt er voor gekozen om in het bestemmingsplan regels op te nemen voor fietsparkeren op eigen terrein. Dit betreft minimale normen voor het aantal fietsparkeerplekken per woning. In navolging van de Nota Parkeernormen fiets en scooter is er voor gekozen om geen normen op te nemen voor scooterparkeren. Dit omdat er volgens de Nota geen scooterparkeereis geldt voor projecten met minder dan twintig woningen. Dat is in voorliggende situatie het geval.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffect

4.1.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer. In onderdeel C staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is. In onderdeel D staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld

4.1.2 Situatie plangebied

Het plan betreft het stedenbouwkundig sluiten van een onderbreking in een bestaande gevelwand door inpassing van nieuw woongebouw. Dit in een bestaand gemengd gebied in Amsterdam. Dit betreft de vraag of mogelijk sprake is van de activiteit "D11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". In het Besluit mer is niet gedefinieerd wat onder een stedelijk ontwikkelingsproject moet worden verstaan. Er is geen duidelijke afbakening van welke voornemens wel, en welke niet als stedelijk ontwikkelingsproject kwalificeren. Wel volgt uit de wetsgeschiedenis en de rechtspraak een aantal aanknopingspunten. Uit jurisprudentie volgt dat niet iedere (wijziging van een) stedelijke ontwikkeling een (wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject is als bedoeld in (kolom 1 van) D-11.2 Besluit mer. Dat is afhankelijk van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer de aard en omvang van de ontwikkeling van belang zijn.

- Aard: De buurt Don Bosco is een bestaand gemengd gebied in Amsterdam. Amsterdam is grootstedelijk en kent een grote dynamiek in onder meer het ruimtelijke en economische domein. Het is stad in continue beweging. Met het stedenbouwkundig sluiten van een onderbreking in een bestaande gevelwand door inpassing van nieuw woongebouw verandert de aard van de buurt Don Bosco niet. Het blijft een gemengd gebied waarin de woonfunctie veelvuldig aanwezig is. De hoogte van de bebouwing is gezien de bebouwing in de omgeving, relatief laag. Ook de stedenbouwkundige opzet van het bouwblok verandert niet. Dit doordat het gaat om het invullen van een gat door inpassing van de nieuwbouw in lijn met een bestaande rij woningen en met een hoogte die daar niet van afwijkt. De straat waaraan de woningen liggen is niet toegankelijk voor autoverkeer en de woningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Het initiatief is mede daardoor relatief van geringe invloed op het functioneren van de buurt.
- Omvang: het plan betreft een nieuw woongebouw voor minimaal 2 woningen en maximaal 4. Voor een buurt als Don Bosco is dit een relatief klein project. Het initiatief is relatief gezien in omvang geen grote verandering voor de buurt Don Bosco.

Gezien de aard en omvang van het initiatief laat het zich beredeneren dat geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van Besluit mer. Dit betekent dat voor het initiatief geen mer-beoordeling hoeft te worden gemaakt om te kunnen bepalen of een MER moet worden opgesteld.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is het deelaspect 'milieuzonering' het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). In planvorming wordt hierin onderscheid gemaakt in het bestemmen / projecteren van nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen en het (opnieuw) bestemmen van bestaande situaties.

Een nieuwe situatie / nieuwe ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het maken van een afweging over het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:
1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De VNG-publicatie Handreiking Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen. Milieuzonering beperkt zich hierin tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs,
sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

4.2.2 Situatie plangebied

Omgevingstype / gebiedskarakteristiek

Met voorliggend bestemmingsplan worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. In de omgeving van het plangebied zijn niet-woonfuncties aanwezig of toegestaan, zoals hotel, theater (in aanbouw), winkels en woningen. Gelet hierop wordt de omgeving van het plangebied aangemerkt als een gemengd gebied.

Beoordeling - conclusie

De woningen worden naast een hotelfunctie geprojecteerd en in de nabijheid van een theaterfunctie met

zaalverhuur en café (transformatielocatie "voormalige Christus Koningkerk". Een hotelfunctie wordt in de VNG-publicatie Handreiking Bedrijven en milieuzonering aangemerkt als categorie 1 en een theaterfunctie met zaalverhuur en cafe als categorie 2. De indicatieve richtafstand in gemengd gebied bedraagt respectievelijk 0 en 10 meter. De nieuwe woonfunctie wordt niet binnen de indicatieve richtafstanden van de VNG-publicatie geprojecteerd. De functie is in milieu-planologisch opzicht passend in de bestaande omgeving.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet milieubeheer, NSL en AMvB Regeling NIBM

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn. Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO2) en zwevende deeltjes als PM10 (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer in het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate". Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB Regeling NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO2 en PM10 betekent dit en maximaal toegestane verslechtering van 1,2 ìg/m³. In bijlage 3A van de Regeling NIBM is aangegeven in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is. Dit is bij woningbouwlocaties het geval bij maximaal 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen genieten nieuwe 'gevoelige bestemmingen' zijnde basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis extra bescherming. Volgens deze AmvB geldt er een onderzoekszone van 50 meter bij provinciale wegen en 300 meter bij rijkswegen. Het totaal aantal mensen dat hoort bij een ‘gevoelige bestemming' mag volgens de AmvB binnen de onderzoekszones niet toenemen als de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden. Op zo'n plek mag in die omstandigheid bijvoorbeeld een nieuwe school zich niet vestigen.

Beleidskader - Amsterdam

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen (zie hiervoor onder 'Besluit gevoelige bestemmingen'), geen gevoelige bestemmingen worden

gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

4.3.2 Situatie plangebied

Invloed van het plan op de omgeving

Het bestemmingsplan maakt de nieuwbouw mogelijk van 2 tot 4 woningen. Nieuwbouw van een dergelijk aantal woningen wordt op grond van de Regeling NIBM aangemerkt als "niet in betekende mate" als het gaat om het effect op de luchtkwaliteit van de omgeving. Dit betekent dat wat dat betreft voldaan wordt aan de regelgeving voor luchtkwaliteit.

Omgevingsituatie - grenswaarden

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening gekeken naar de luchtkwaliteit van de omgeving. Er liggen geen provinciale wegen of rijkswegen nabij het plangebied. Voor toetsing aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer is de monitoringstool uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM2.5 en PM10) in het plangebied tussen 2020 en 2030. De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2020 en 2030 in en rond het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In deze peiljaren bedraagt de concentratie NO2 en PM10 op de omringende wegen minder dan 35 microgram/m³ en bedraagt de concentratie PM2,5 minder dan 20 microgram/m3. Het aantal overschrijdingsdagen voor PM10 is minder dan 35 dagen per jaar. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO2 en PM10 van 40 microgram/m3 en 25 microgram/m3 voor PM2,5 worden dan ook niet overschreden. Gerelateerd aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer, wordt een onaanvaardbare luchtkwaliteit in en nabij het plangebied dan ook niet verwacht.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Kader

Wettelijk kader

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afwegingen voor voorliggend bestemmingsplan is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Zones rond industrieterreinen zijn vastgesteld in bestemmingsplannen. En voor spoorwegen en wegen geldt het volgende:

- Spoorwegen: Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.4 en 1.4a van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Op grond

hiervan varieert de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort ter hoogte van het plangebied tussen 100 en 300 meter (o.a. referentiepunten 26914 en 26934).
- Wegen: Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen akoestisch onderzoek aan de orde is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). Voor stedelijk gebied is de zone van een 50 km/uur weg met 1 of 2 rijstroken 200 meter en bij 3 of meer rijstroken 350 meter.

Voor vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies.

Beleid - Amsterdam

Het Amsterdams geluidbeleid 2016 - Hogere waarde Wet geluidhinder (hierna: Amsterdams geluidbeleid) wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Het Amsterdams geluidbeleid is bij besluit 5 maart 2019 van het college van burgemeester en wethouders geactualiseerd. Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai). Het streven is om geluidgevoelige objecten te realiseren met een belasting niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Dit is gezien de dynamiek van Amsterdam, niet altijd mogelijk. Indien een hogere waarde besluit aan de orde is, dan dienen woningen conform het gemeentelijk geluidbeleid woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe te beschikken over een stille zijde.

4.4.2 Situatie plangebied

Het plangebied ligt niet in de zone van een industrieterrein of spoorweg. Wel ligt het plangebied binnen de zone van een tweetal wegen, namelijk de Kamerlingh Onneslaan (ca. 175 meter) en de Nobelweg (ca. 140 meter). Voor de aangrenzende transformatielocatie Ringdijk 44 is eerder in het kader van het bestemmingsplan voor die locatie een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor o.a. het rekenjaar 2030 (Bestemmingsplan Ringdijk 44 Amsterdam - Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder; Cauberg Huygen; Datum 9 december 2015; Referentie 20151357-02). Uit dat akoestisch onderzoek is op te maken dat het geluidniveau als gevolg van de Kamerlingh Onneslaan en Nobelweg nabij het voorliggende plangebied ruim minder is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, namelijk circa 31 dB, respectievelijk circa 38 dB. Dit mede door de afschermende werking van omliggende bebouwing en de relatief grote afstand tot de betreffende wegen. Op grond van dat onderzoek wordt met medeweging van de ligging van de woningen in voorliggende plangebied, geconcludeerd dat de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Inleiding

Wat is externe veiligheid?

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport

van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen) en het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. De regelgeving voor dit bestemmingsplan (situatie 2021) voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval.

Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grenswaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen (situatie 2021).

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans op een ongeval moet ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in besluitvorming. Het bevoegd gezag dient een toename van het groepsrisico en overschrijding van de oriëntatiewaarde (OW) te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer / Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

4.5.2 Wet- en regelgeving (situatie 2022)

Voorliggende bestemmingsplan is gemaakt onder de werking van de wet- en regelgeving zoals die geldt in 2022. Hierin wordt onderscheid gemaakt in:

- Risicovolle inrichtingen: De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi).
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren: Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.
- Buisleidingen: Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (vanaf 16 bar en met een uitwendige diameter groter dan 50 mm), is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

4.5.3 Situatie plangebied

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico (PR) geldt dat het plangebied niet binnen een plaatsgebonden grenswaarden contour ligt van een risicovolle inrichting, transportroute gevaarlijke stoffen of buisleiding voor gevaarlijke stoffen.

Voor wat betreft het groepsrisico (GR) geldt dat het gebied niet in een invloedsgebied ligt van een risicovolle inrichting of buisleiding op grond waarvoor een afweging moet worden gemaakt over het groepsrisico. Wel is de spoorlijn Amsterdam Amstel - Amsterdam Muiderpoort een aandachtspunt. Over deze spoorverbinding vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het plangebied ligt op circa 495 meter. Het plangebied bevindt zich niet in het invloedsgebied van het spoortraject Muiderpoort-Duivendrecht. De afstand is meer dan 200 meter waardoor de invloed van het plangebied op de risico's gering is. Het geprognosticeerde transport legt geen directe beperkingen op aan de voorziene ruimtelijk ontwikkelingen. Doordat er binnen 200 meter van het spoor geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt maar op relatief ruime afstand (circa 495 meter) en de toename van het aantal

personen (maximaal 4 woningen) relatief gering is gezien de woningdichtheid tussen de locatie en het spoor, draagt het plan niet bij aan een zichtbare verhoging van het groepsrisico. Geconcludeerd wordt dat project voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is het bij het toekennen van een (gevoelige) bestemming aan gronden van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is of geschikt is te maken voor de nieuwe of aangepaste bestemming.

4.6.2 Situatie plangebied

In oktober 2022 heeft het adviesburea RPS advies- en ingenieursbureau bv (RPS) verkennend bodem- en asbest-in-grondonderzoek verricht. De resultaten zijn weergegeven in de rapportage "Verkennend bodem en asbest -in- grondonderzoek - Simon Stevinstraat Don Bosco buurt - Kavel 01 in Amsterdam; RPS advies- en ingenieursbureau bv; Projectnummer NL202032093; Kenmerk NL202032093-R22-723; Datum 10 oktober 2022". De rapportage is een bijlage bij deze toelichting. Uit de rapportage is onder meer het volgende op te maken: Op het maaiveld is over de gehele oppervlakte een puinlaag aangetroffen. Hierdoor is er op de onderzoekslocatie geen sprake van bovengrond. Er zijn zintuiglijk geen waarnemingen gedaan van de in het vooronderzoek beschreven ophooglagen. Op basis van de analyseresultaten blijkt dat de ondergrond licht verontreinigd is met diverse zware metalen, PAK en PCB. In de horizontaal afperkende boringen zijn geen tot hooguit lichte verontreinigingen met lood aangetroffen. Geconcludeerd is dat de aanwezige loodgehalten ver onder de maximale waarde blijft die de gemeente Amsterdam hanteert voor gevoelige locaties (wonen met tuin). Het grondwater is niet verontreinigd met één van de onderzochte parameters. In de puinmonsters is analytisch geen asbest aangetoond. De onderzoekslocatie is niet verontreinigd met PFAS.

Uit de resultaten van het verkennend onderzoek wordt opgemaakt dat de bodemkwaliteit geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Verkeer

Verkeerseffecten

Het plangebied ligt aan een autovrije straat. Het parkeren van auto's is binnen het plangebied dan ook niet mogelijk. Voor de omgeving van het plangebied geldt een betaald parkeerregime. Voorliggende ontwikkeling wordt uitgesloten van de mogelijkheid tot verkrijgen van een parkeervergunning voor de bewoners van de nieuwe woningen. Hieronder wordt nader ingegaan op het bezoekersparkeren. Daaruit wordt opgemaakt dat het effect van de nieuwe woningen op de verkeersituatie van de omgeving nihil is.

Autoparkeren

Het gemeentelijke parkeerbeleid is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017, gewijzigd d.d. 29 november 2017). In het parkeerbeleid zijn parkeernormen opgenomen per gebied, woningtypologie en woninggrootte. Voor dergelijk gebied geldt bij nieuwbouw een maximumparkeernorm en een minimumparkeernorm.

Uit het stedenbouwkundig kader dat ten grondslag ligt aan voorliggend bestemmingsplan is op te maken dat het aantal woningen 2 tot 4 bedraagt, dat de doelgroep vrije sector is en dat het bruto vloeroppervlak in totaal maximaal 414 m2 bvo bedraagt. Voor de parkeernormering geldt volgens het gemeentelijke parkeerbeleid dat de locatie in gebied ligt dat is aangemerkt als zogeheten "B-locatie". Voor een B-locatie geldt voor vrije sector woningen met een dergelijke omvang een minimum parkeernorm voor bewonersparkeren van 0,6 parkeerplaatsen per woning en een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. De parkeerbehoefte voor bewonersparkeren bedraagt op basis van het parkeerbeleid minimaal 1,2 parkeerplaatsen (bij 2 woningen) tot 2,4 parkeerplaatsen (bij 4 woningen) en maximaal 2 tot 4 parkeerplaatsen. Op grond van het parkeerbeleid geldt in beginsel de verplichting om bij nieuwbouw het minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Onderdeel van het beleid is dat hiervan kan worden afgeweken in situaties waarin het fysiek onmogelijk/onwenselijk om bij een nieuwbouwproject vast te houden aan parkeernormen. Een situatie die daar onder valt, is de situatie waarin sprake is van een voetgangersgebied. Dat is in voorliggende situatie het geval omdat het plangebied zelf niet toegankelijk is voor autoverkeer. Dit betekent dat voor deze locatie bij aanvraag omgevingsvergunning in lijn met het hiervoor genoemde parkeerbeleid afgeweken kan worden van de minimum parkeernorm.

Voor bezoekersparkeren geldt op grond van het gemeentelijke parkeerbeleid een norm van 0,1 parkeerplaats per woning. Voor het toevoegen van maximaal 4 woningen betekent dit een parkeerbehoefte van 0,4 (= 1) parkeerplaats. Deze bezoekersparkeerbehoefte kan in de omgeving van het plangebied met de bestaande openbare betaald parkeerplekken worden opgevangen.

5.2 Water

5.2.1 Kader

Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. In deze waterparagraaf is het resultaat weergegeven van de watertoets waarbij ingegaan wordt op het waterbeleid, de bestaande

waterhuishoudkundige situatie, een beoordeling van de effecten op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de maatregelen die genomen (moeten) worden voor het waarborgen van een goede waterhuishouding.

Waterbeleid

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. De gemeentelijke watertaken omvatten zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit.

Beleid Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)

Het Beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. In de Keur staan regels van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht om de doelen te bereiken (schoon en genoeg water in onze sloten, grachten en meren, sterke dijken tegen overstromingen en gezonde waterplanten en waterdieren). De Keur gaat over het gebruik en onderhoud van water, oevers en dijken. En welke middelen het waterschap heeft om zijn werk goed te doen.

AGV hanteert onder meer het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m2 verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m2 in landelijk gebied 10% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg. Watergangen die gedempt worden moeten voor 100% worden gecompenseerd.

Beleid gemeente

Verwezen wordt naar paragraaf 3.5.6, 3.5.7 en 3.5.8.

5.2.2 Situatie plangebied

Het plangebied ligt niet nabij een waterkering. Er vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van een waterkering. De locatie is lange tijd onderdeel geweest van een verharde speelplaats en de locatie is kleiner dan 1.000 m2 waardoor watercompensatie als gevolg van de toename van het verhard oppervlak niet verplicht is. Het bestemmingsplan laat geen nieuwbouw toe van kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing. Het plan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Kader

Archeologie

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In het overgangsrecht van de Erfgoedwet is in artikel 9.1 geregeld dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de nieuwe Omgevingswet toch van kracht blijven tot de inwerkingtreding daarvan, zodat er geen lacunes in de bescherming

ontstaan. Het gaat onder meer om de bescherming van archeologie in ruimtelijke besluiten (artikelen 38 tot en met 43 van de Monumentenwet 1988).

Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

5.3.2 Situatie plangebied

Archeologie

Voorliggend bestemmingsplan herziet ter plaatse van de locatie "Simon Stevinstraat - zelfbouw kavel 01" het bestemmingsplan Don Bosco dat in 2012 is vastgesteld. Voor de vaststelling van dat bestemmingsplan is onder meer met een archeologisch bureauonderzoek bepaald wat de verwachting is ten aanzien van de kans op aanwezigheid van archeologische waarden in de bodem. Deze kans werd voor voorliggende locatie uitgesloten.

Cultuurhistorie

Verwezen wordt naar paragraaf 2.2.1. Hieruit is op te maken dat er geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn in het plangebied.

5.4 Natuurbescherming

5.4.1 Kader

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet heeft drie wetten vervangen, namelijk de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

Soortbescherming

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Voor bestemmingsplan voor ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Gebiedsbescherming

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of het bestemmingsplan voor de ontwikkeling significante gevolgen kan hebben op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

Natuurnetwerk Nederland, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Natuurnetwerk Nederland (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

Onderdeel van het Amsterdamse groenbeleid is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Deze was ondermeer opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011). Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. Het is de leidraad voor inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting en vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Hierop zijn twee uitzonderingen die integraal waren opgenomen in de structuurvisie, waaronder de Hoofdgroenstructuur. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

5.4.2 Situatie plangebied

Wet natuurbescherming

Soortbescherming

De locatie ligt in de bestaande situatie braak. Het is een relatief klein perceel zonder enig groen. Bij de aanbouw van de naastgelegen woningen is het grotendeels in gebruik als bouwterrein. Dit perceel is geen leefgebied voor beschermde soorten.

Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op ruime van het plangebied. In verkennende beoordelingen (ook wel 'voortoets' genoemd) van de vraag of een plan mogelijk negatieve effecten kan veroorzaken wordt doorgaans onderscheid gemaakt in een 19-tal verschillende storingsfactoren. Dit is afhankelijk van Natura 2000-gebied en activiteit. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verstoring door geluid, optische verstoring, etc.. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden bevinden zich op voldoende afstand van het plangebied om dergelijke effecten op voorhand uit te sluiten. Voor het aspect 'stikstofdepositie' heeft het adviesbureau IDDS in juli 2023 een stikstofdepositie-onderzoek verricht. De resultaten zijn weergegeven in de rapportage "Stikstofonderzoek Simon Stevinstraat 60, Amsterdam; IDDS; kenmerk A4361-07/VMI/rap1; Datum 17 juli 2023" en de daarbij behorende bijlagen. De rapportage met als losse bijlagen een berekening van de aanlegfase en een berekening van de gebruiksfase zijn bijlagen bij deze toelichting. Uit de rapportage is op te maken dat zowel de aanlegfase als gebruiksfase niet zorgt voor depositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Conclusie: Het aspect gebiedsbescherming is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Natuurnetwerk Nederland en Hoofdgroenstructuur Amsterdam

Het plangebied is geen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden bezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ontwikkelgericht. Dit wil zeggen dat de huidige gebruiks- en bouwregels in dit deel van de gemeente worden vervangen door nieuwe bestemmingsplanregels om de nieuwbouw met nieuwe functie mogelijk te maken. Voorafgaand aan het opstellen van het voorliggend bestemmingsplan zijn de stedenbouwkundige kaders (kavelregels) bepaald waarbinnen de toekomstige ontwikkeling zich in ieder geval moet afspelen. Hiervoor wordt onder meer verwezen naar paragraaf 2.3. De kaders zijn, voor zover ruimtelijk relevant, vertaald naar een gedetailleerde verbeelding. Aan de verbeelding zijn regels gekoppeld die de gestelde kaders vastleggen.

Sturing op het eindbeeld vindt niet alleen plaats via de regels van het bestemmingsplan (bestemmingsplanregels), maar ook via het systeem van het op de markt brengen van de

zelfbouwmogelijkheid. Gunning van de zelfbouwmogelijkheid vindt plaats bij loting, maar daarvoor geldt wel dat de inschrijvingen dienen te voldoen aan de stedenbouwkundige kaders (kavelregels). Daarmee spelen de stedenbouwkundige kaders (kavelregels) een belangrijk rol in het proces van verkrijging van de bouwmogelijkheid en de erfpachtovereenkomst. Voorbeelden van gebouwontwerp gerelateerde aspecten waarop via de stedenbouwkundige kavelregels in meer detail wordt gestuurd dan via de regels van voorliggend bestemmingsplan zijn onder andere:

- geleding;
- rooilijn;
- minimale vrije hoogte van de begane grond;
- fietsenstalling;
- etc.

6.3 De bestemmingen

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planregeling, te weten de planregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.
De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels. De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Hoofdstuk 1 bevat een tweetal artikelen. In artikel 1 wordt een aantal in de regels en/of op de verbeelding voorkomende begrippen ter wille van de duidelijkheid en rechtszekerheid voorzien van een definitie. Artikel 2 geeft een uitleg van de wijze waarop de begrenzing van de verschillende bestemmingen, de bouwhoogte van bouwwerken en de oppervlakte van bouwwerken wordt gemeten. Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze

toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Artikel 3 Tuin en Artikel 4 Wonen

De stedenbouwkundige kavelregels (zie paragraaf 2.3) zijn vertaald naar bestemmingsplanregels door aan het plangebied een tweetal bestemmingen toe te kennen, namelijk met de bestemming Wonen en de bestemming Tuin.

Op de gronden met de bestemming Wonen is de nieuwbouw van een woongebouw toegestaan. Het woongebouw moet uit minimaal 2 woningen bestaan en mag uit maximaal 4 woningen bestaan. Dit aantal is geregeld in de specifieke gebruiksregels van de bestemming Wonen. Op de verbeelding is met een bouwvlak aangegeven waar gebouwd mag worden. Ook is op de verbeelding met aanduidingen aangegeven hoe hoog gebouwd mag worden en wat de maximale dakhelling is. De realisatie van een kelder is niet bij recht toegestaan. Voor een toelichting op de regeling in het bestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 3.5.7.

Op de gronden met de bestemming Tuin zijn alleen gebouwen toegestaan die op grond van Bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht "vergunningvrij" mogen worden gebouwd. Bijlage II van het Bor is derhalve het kader die bouwmogelijkheden. Op grond daarvan is de bouw van een fietsenberging in de tuin mogelijk. Deze fietsenberging op de gronden met de bestemming Tuin wordt om die reden niet geregeld in het bestemmingsplan.

Navolgend een toelichting op enkele specifieke afwegingen voor de juridische regeling van het wonen dat op de gronden met de bestemming Wonen wordt toegestaan:

(On)zelfstandige woonruimte, verkamering (kamerverhuur) en bed & breakfast

Regelgeving / regulering op het gebied van wonen betreft verschillende instrumenten. Een van de instrumenten is een Amsterdamse vergunningstelsel voor 'kamersgewijze verhuur' en 'bed&breakfast' op basis van de gemeentelijke Huisvestingsverordening. Een ander instrument is het bestemmingsplan. Het navolgende is de toelichting op de gekozen wijze van bestemmen voor wat betreft het gebruik van woningen voor kamerverhuur en bed&breakfast in voorliggend bestemmingsplan. Dit op basis van de op het moment van voorliggend bestemmingsplan geldende regelgeving (momentopname):

Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimte voorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Sturen op de samenstelling van de woonruimte voorraad is primair van belang omdat het woningaanbod dient aan te sluiten op de vraag en behoefte van huishoudens van verschillende samenstellingen aan woonruimte. Tussen de wijze van bewoning en/of het gebruik van te onderscheiden typen woonruimte bestaan verschillen. Bewoning door een gezinshuishouden is bijvoorbeeld anders dan het gebruik van een woonruimte met een gemeenschappelijke ruimte, die voor het overige verkamerd wordt verhuurd aan een aantal eenpersoonshuishoudens. De verschillende typen bewoning hebben naar hun aard een meer of minder intense ruimtelijke uitstraling. Voor het gedeeltelijk gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast geldt dat dit meer effect op de omgeving heeft dan bewoning zonder dit nevengebruik.

Wanneer de rechthebbende een bestaande zelfstandige woonruimte verkamerd wil verhuren (ook wel omzetting genoemd), of in de woonruimte een bed & breakfast wil exploiteren, dan is op grond van de Huisvestingsverordening 2020 een omzettingsvergunning nodig voor verkamering respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast nodig. Wanneer verlening van de gevraagde vergunning, die een wijziging in de woonruimtevoorraad teweeg brengt, naar het oordeel van het college

van burgemeester en wethouders leidt tot een aantasting van de leefbaarheid ter plaatse, bijvoorbeeld omdat de concentratie van verkamerde woningen ter plaatse te groot wordt geoordeeld, kan de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning om die reden worden geweigerd. Datzelfde kan zich voordoen bij een concentratie van bed & breakfast exploitatie.

Met ingang van 1 april 2020 geldt op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel. Dit betekent dat er verdeeld over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken.

In geval van omzetting (verkamering / kamerverhuur) zijn naast het maximale aantal te verlenen vergunningen in het Huisvestingsbeleid (zoals dat geldt op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan) stringente regels vastgelegd die toezien op een nadere spreiding van verkamerde verhuur binnen buurten en wijken, en te grote concentraties binnen een buurt of wijk worden voorkomen. Ook geldt de eis dat een kamer niet door meer dan één volwassene mag worden bewoond. Het samenstel van voorwaarden vormen een nadere borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente heeft voor het opstellen van het beleid beoordeeld dat bij deze regeling geen sprake zal zijn van zodanige toename van de parkeerdruk of behoefte aan fietsparkeerplekken dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar zou zijn.

Het exploiteren van een bed & breakfast, waarvoor een onttrekkingsvergunning noodzakelijk is, kan overlast, drukte, afvalproblematiek en lokale overheersing van toeristenwinkels binnen het winkelaanbod met zich meebrengen. Omwonenden van een bed & breakfast worden het hele jaar door geconfronteerd met arriverende en vertrekkende gasten (rolkoffers) en mogelijk overlast van toeristen in hun directe woonomgeving vanwege een ander dag-nachtritme. Met de wijkquota is nadrukkelijk ook een ruimtelijke sturing beoogd over de 99 wijken in de stad en niet alleen de bescherming van de woningvoorraad. De onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast zullen voor maximaal acht jaar worden afgegeven.

De wijkquota zorgen ervoor dat de extra druk die van omzetting van een zelfstandige naar meerdere onzelfstandige woonruimten (verkamering) alsmede gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast uitgaat op het woon- en leefklimaat niet onevenredig zal zijn. Aldus beschermt het in de huisvestingsregels vastgelegde afwegingskader voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende. Een nadere ruimtelijke afweging voegt hieraan niets toe.

De regels over woonruimte voorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben betrekking op de bestaande woonruimte voorraad. Voorliggend bestemmingsplan maakt nieuwbouw van woningen mogelijk. De Huisvestingsverordening 2020 heeft geen directe betrekking op nieuwe woningen waarmee de bestaande woonruimte wordt uitgebreid. Dat pas aan de orde als de nieuw te bouwen woningen gerealiseerd zijn en het daarna dus bestaande woningen zijn. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimte voorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan dat nieuwe woningen mogelijk maakt alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Hiervoor is in voorliggend bestemmingsplan gekozen. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten in voorliggend bestemmingsplan. Wel zijn er afwijkingsbevoegdheden opgenomen. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan echter niet worden

gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde voor de afwijkingsbevoegdheid dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een andere gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer daarna de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze omzettings- of ontrekkingsvergunning op grond van de Huisvestingsverordening wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan voor onzelfstandige woonruimte of bed & breakfast kan daarom volgen op de omzettingsvergunning voor kamerverhuur of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens in dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld.

De situatie kan voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfastfaciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel buitenplans vergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering respectievelijk bed & breakfast in de betreffende buurt of wijk.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen.

Artikel 5 Antidubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 6 Algemene bouwregels

Het artikel "Algemene bouwregels" bevat regels die voor het gehele plangebied gelden. Dit betreft in dit bestemmingsplan de volgende onderwerpen:

- toegelaten overschrijdingen
- parkeren

Toegestane overschrijdingen

In artikel 6 is onder meer geregeld dat bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zijn zonder een afwijkingsprocedure (toegelaten overschriidingen). In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Parkeren

Artikel 6 bevat onder meer de algemene regels voor de parkeernormering. Dit deels in de vorm van een dynamische beleidsverwijzing naar de Nota Parkeernormen Auto (zie ook paragraaf 3.5.8) en deels in de vorm van parkeernormen die in het bestemmingsplan zelf zijn opgenomen. Dit laatste geldt voor het fietsparkeren. Hieraan ligt een specieke afweging ten grondslag waarvoor verwezen wordt naar paragraaf 3.5.8.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 9 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 10 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kostenverhaal

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden. Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Financiele uitvoerbaarheid

Het laat zich beredeneren dat het plan financieel uitvoerbaar is. Het bestemmingsplan laat de bouw toe van een gebouw voor 2 tot 4 appartementen. Het plan voorziet in een behoefte. Voorts geldt dat de locatie braak ligt en in dat opzicht reeds bouwrijp is.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject / Inspraak

Het voorliggende plan is in lijn met de planvorming zoals eerder in de periode 2015-2016 aan de omgeving is gepresenteerd (zie hierna onder "Eerdere planvorming voor het middengebied Don Bosco"). Dit maakt mede dat er voor dit bestemmingsplan geen inspraak plaats vindt. Dit in aansluiting op de gemeentelijke inspraakverordening waarin onder meer is bepaald dat geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard. Dat is in voorliggende situatie het geval.

Eerdere planvorming voor het middengebied Don Bosco

De gemeenteraad heeft op 13 juli 2016 het stedenbouwkundig plan voor Ringdijk 44 vastgesteld (AB 19 april 2016). Stadsdeel Oost vindt het belangrijk dat bewoners mee kunnen denken over de nieuwe plannen omtrent Ringdijk 44 en de omliggende openbare ruimte. Daarom organiseerde het stadsdeel een serie bewonersavonden waarvoor de hele buurt was uitgenodigd. Deze avonden hebben plaatsgevonden op 15 april 2015, 3 juni 2015 en 1 juli 2015. De laatste vond plaats op 15 februari 2016. De ontwikkeling voor de bebouwing Simon Stevinstraat kavel 01 viel niet binnen de plangrens van het stedenbouwkundige plan Ringdijk 44, maar was wel al meegenomen in de aansluiting op de omgeving, op de plankaart en in de maquette. Kavel 01 is onderdeel van een strook die de nieuwe hotelbebouwing aan de Simon Stevinstraat en de moskee aan de Bessemerstraat met elkaar verbindt en zo een straatwand vormt. Op kavel 01 na is deze wand inmiddels gebouwd. In de Spectrumschool kwamen op de eerste bijeenkomst zo'n 40 bewoners bij elkaar voor de bewonersavond om te praten en hun ideeën kenbaar te maken over de Ringdijk 44 en omgeving. Belangrijke onderwerpen waren "de zorg dat de speelgelegenheid zou verdwijnen" en "de schaal van de nieuwe bebouwing: deze moest goed op de buurt aansluiten". Op de tweede avond is er in een viertal groepen een ontwerp gemaakt voor Ringdijk 44 op basis van de bevindingen van de eerste avond. In de vier plannen zaten vele overeenkomsten. Op de derde avond werd een maquette met de stedenbouwkundige opzet gepresenteerd die uit de ontwerpen van de tweede avond werd gedestilleerd. Op basis van de toen gepresenteerde stedenbouwkundige opzet en de inbreng van de bewoners is dit stedenbouwkundige plan verder uitgewerkt. Tijdens de vierde avond is het uitgewerkte stedenbouwkundige plan en de aanzet tot verwerking daarvan in een bestemmingsplan gepresenteerd.

8.2 Vooroverleg

Op 16 mei 2023 heeft het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost het voorontwerpbestemmingsplan vrijgegeven voor vooroverleg. Aansluitend heeft het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening plaatsgevonden. Er zijn geen inhoudelijke vooroverlegreacties ingekomen welke aanleiding gaven tot het doorvoeren van wijzigingen of een inhoudelijke beantwoording.

Op 23 mei 2023 is een vooraankondiging als bedoeld in artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening gepubliceerd in het (digitale) Gemeenteblad.

8.3 Zienwijzen

Ontwerp bestemmingsplan ter inzage voor zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van 9 november 2023 t/m 20 december 2023, zes weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. Er zijn geen zienswijzen ingekomen. Van het opstellen van een Nota van

beantwoording zienswijzen is derhalve afgezien.

Bestemmingsplan na de ter inzage legging

Omdat er ambtshalve geen relevante inhoudelijke wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, is afgezien van het opstellen van een Nota van wijzigingen.
Volledigheidshalve wordt wel opgemerkt dat er naast het actualiseren van deze paragraaf waarin de ter inzage legging is beschreven, er enkele taalkundige verbeteringen zijn doorgevoerd in de toelichting.
Tenslotte is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan een foutje in de (digitale) verbeelding gecorrigeerd dat betrekking had op het toepassingsbereik van de maatvoering maximum dakhelling.