# Ruimtelijke onderbouwing
# De Nieuwe Venser, kwadrant 1 (Berthold Brechtstraat 1)




Datum: 22 november 2024

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 4
1.1. Aanleiding ..... 4
1.2. Locatie ..... 6
2. Het project ..... 7
2.1. Positie projectlocatie binnen Bijlmer ..... 7
2.2. Ontstaansgeschiedenis ..... 8
2.2.1. Venserpolder ..... 8
2.2.2. Woonzorgcentrum De Venser ..... 10
2.3. Huidige situatie ..... 10
2.3.1. Bereikbaarheid projectlocatie ..... 10
2.3.2. Beschrijving projectlocatie en overig deel van het terrein van De Venser ..... 11
2.3.3. Beschrijving directe omgeving projectlocatie ..... 14
2.4. Nieuwe situatie De Venser ..... 19
2.4.1. Aanleiding sloopnieuwbouw De Venser (algemeen) ..... 19
2.4.2. Doel en uitgangspunten herontwikkeling De Nieuwe Venser (algemeen) ..... 20
2.4.3. Bouwvolumes De Nieuwe Venser (algemeen) ..... 22
2.4.4. Programma De Nieuwe Venser (algemeen) ..... 25
2.4.5. Verkeer, parkeren, groen en openbare ruimte De Nieuwe Venser (algemeen) ..... 26
2.4.6. Bouwvolumes en programma kwadrant 1 van De Nieuwe Venser (projectlocatie) ..... 27
3. Planologisch kader ..... 31
3.1. Geldend bestemmingsplan 'Venserpolder' ..... 31
3.1.1. Bestemming 'Maatschappelijk - 2' (M-2) ..... 32
3.1.2. Bestemming 'Verkeer - 1' (V-1) ..... 32
3.2. Geldend bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' ..... 32
3.3. Geldend bestemmingsplan 'Darkstores' ..... 33
3.4. Afwijkingen ..... 33
4. Beleidskader ..... 35
4.1. Rijksbeleid ..... 35
4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI) ..... 35
4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) ..... 35
4.2. Provinciaal en regionaal beleid ..... 35
4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid (NH2050) ..... 35
4.2.2. Omgevingsverordening NH2020 ..... 37
4.2.3. Metropoolregio Amsterdam (MRA) ..... 38
4.2.4. Woonakkoord 2021-2025 ..... 39
4.3. Gemeentelijk beleid ..... 41
4.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen ..... 41
4.3.2. Koers 2025 ..... 43
4.3.3. Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019 – 2022 ..... 43
4.3.4. Amsterdamse Woonagenda 2025 ..... 44
4.3.5. Woningbouwplan 2018-2025 ..... 45
4.3.6. Nota Parkeernormen Auto ..... 46
4.3.7. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter ..... 48
4.3.8. Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen ..... 49
4.3.9. Stedelijk beleidskader horeca en terrassen (concept) ..... 50

4.3.10. Detailhandelsbeleid 2018-2022 ..... 51
5. Omgevingsaspecten ..... 52

5.1. Verkeer en parkeren ..... 52
5.1.1. Verkeer ..... 52
5.1.2. Parkeren ..... 53
5.2. Luchtkwaliteit ..... 56
5.3. Geluid ..... 57
5.4. Milieuzonering ..... 59
5.4.1. Johan Cruyff ArenA ..... 59
5.4.2. Horecaterras ..... 60
5.5. Externe veiligheid ..... 61
5.6. Bodem ..... 61
5.7. Water ..... 62
5.7.1. Keur ..... 62
5.7.2. Grondwater ..... 62
5.7.3. Waterberging ..... 62
5.7.4. Waterkwaliteit ..... 63
5.7.5. Rainproof ..... 63
5.8. Archeologie en cultuurhistorie ..... 64
5.8.1. Archeologie ..... 64
5.8.2. Cultuurhistorie ..... 64
5.9. Luchthavenindelingbesluit ..... 64
5.9.1. Bouwhoogtes ..... 65
5.9.2. Vogelaantrekkende functies ..... 66
5.9.3. 20 Ke-contour ..... 66
5.10. Ecologie ..... 71
5.10.1. Soorten ..... 71
5.10.2. Natuurgebieden ..... 72
5.11. Behoefte ..... 72
5.12. Bezonning en windklimaat ..... 73
5.12.1. Bezonning ..... 73
5.12.2. Windklimaat ..... 74
5.13. Milieu effect rapportage ..... 78
6. Uitvoerbaarheid ..... 79

6.1. Economische uitvoerbaarheid ..... 79
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid ..... 79
6.2.1. Bewoners, omwonenden en belangstellenden ..... 79
6.2.2. Wettelijk vooroverleg ..... 81
6.2.3. Zienswijzen ..... 81
7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie ..... 82

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen ..... 82
7.2. Conclusie ..... 84

Bijlagen:

1. Indieningtekening (Van Riezen & Partners)
2. Verkeersonderzoek
3. Akoestisch onderzoek omgevingsgeluid
4. Akoestisch onderzoek stemgeluid (terrassen)
5. Verkennend bodemonderzoek
6. Quick scan ecologie

7. Nader onderzoek vleermuizen
8. Onderzoek stikstofdepositie
9. Windonderzoek
10. Aanmeldnotitie MER
11. Nota van Beantwoording omgevingsvergunning project De Venser Fase 1

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Het woonzorgcentum De Venser aan de Berthold Brechtstraat 1 is in 1981 in gebruik genomen en bevat momenteel 308 zorg- en seniorenwoningen (voorheen aanleunwoningen). De huidige bebouwing is inmiddels meer dan 40 jaar oud en in slechte staat. Ook voldoet het woonzorgcentrum niet meer aan belangrijke functionele eisen van een hedendaags zorgconcept. Het vervangen van het huidige woonzorgcentrum is daarmee onafwendbaar. De huidige bebouwing van het woonzorgcentrum zal daarom gefaseerd worden vervangen door nieuwbouw. Fasering is in het geval van De Venser extra belangrijk om te voorkomen dat de mensen uit het woonzorgcentrum meerdere keren moeten verhuizen. Door de vervangende nieuwbouw voor het woonzorgcentrum ontstaat ook de mogelijkheid om de rest van de locatie gefaseerd te verdichten met woningbouw. Door deze verdichting wordt een bijdrage geleverd aan het oplossen van het woningtekort in Amsterdam én de locatie kan een positieve impuls geven aan het verbeteren van de woonbuurt.

Voor de gefaseerde herontwikkeling van het terrein van De Venser is een Stedenbouwkundig Plan (SP De Venser) opgesteld. In de planvorming is de nieuwbouw op het terrein van De Venser opgedeeld in 4 kwadranten. Op basis van SP De Venser heeft woningcorporatie Stadgenoot een bouwplan in voorbereiding voor de nieuwbouw van het woonzorgcentrum en seniorenwoningen in kwadrant 1. Door in kwadrant 1 in etappes nieuwbouw te realiseren kunnen bewoners van de te slopen delen van het woonzorgcentrum, na gereedkoming van de nieuwbouw, in één keer verhuizen naar hun nieuwe woning. Het plan voor kwadrant 1 gaat uit van de bouw van een drietal volumes die via de plint (begane grondlaag) met elkaar verbonden zullen zijn. In de nieuwbouw in kwadrant 1 is plek voor maximaal 160 seniorenwoningen, een woonzorgcentrum met maximaal 170 zorgwoningen en enkele maatschappelijke en commerciële voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een fysioruimte en een horecavestiging). Na realisatie van de nieuwbouw in kwadrant 1 en sloop van de rest van het huidige complex zal in de overige drie kwadranten woningbouw worden gerealiseerd met enkele voorzieningen in de plint.

Het geldende bestemmingsplan ‘Venserpolder’ gaat ter plaatse van het perceel van woonzorgcentrum De Venser uit van de bestaande bebouwing. De beoogde herontwikkeling in kwadrant 1 past niet in het geldende bestemmingsplan. Voor de beoogde herontwikkeling van kwadrant 1 wordt daarom een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik). In een later stadium, als de bouwplannen voor kwadrant 1 volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd zijn, zullen de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

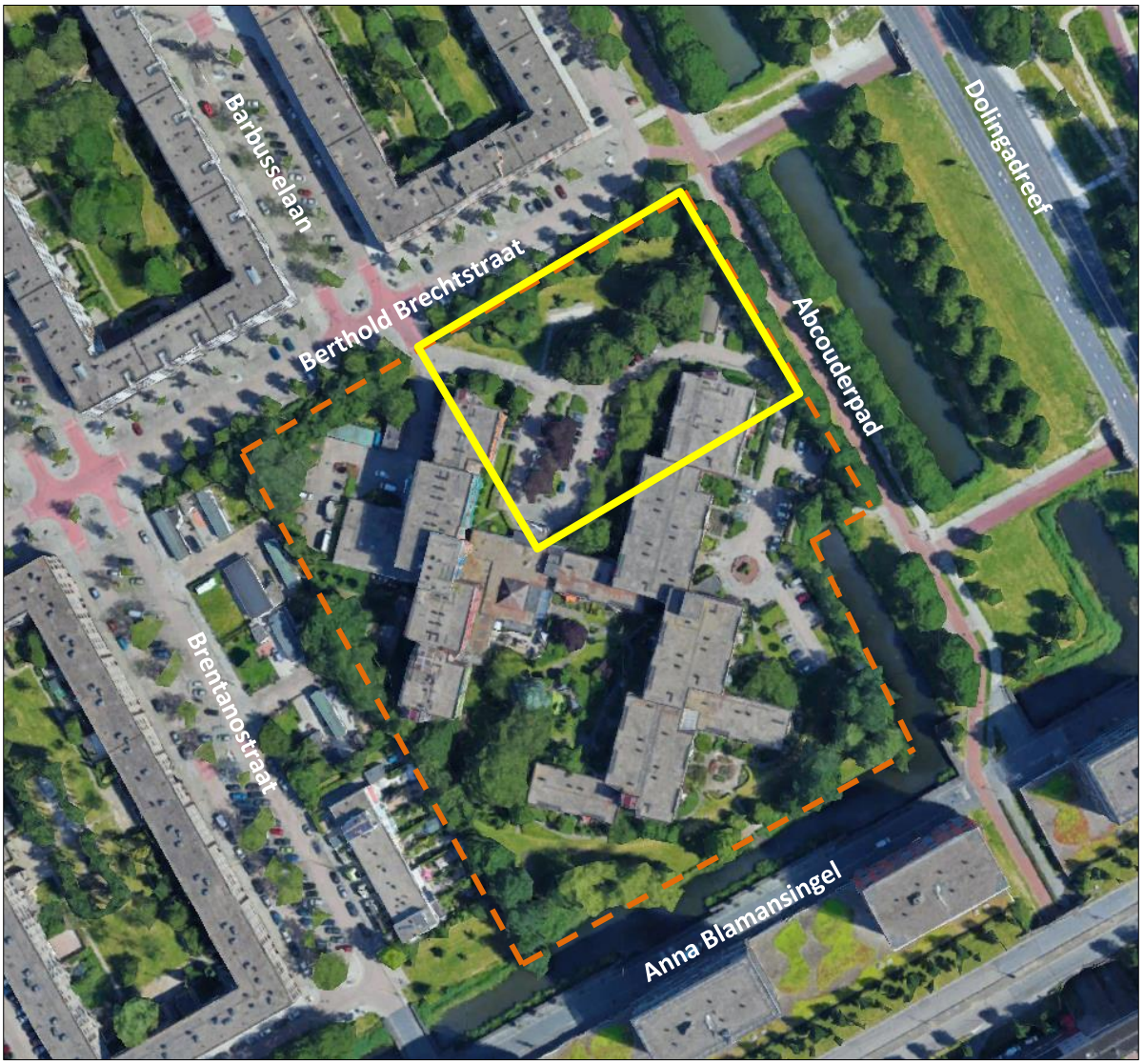
Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor de planologische afwijkingen. Deze omgevingsvergunning biedt nog enige ruimte voor de verdere uitwerking van de concrete bouwplannen, door marges aan te houden in de maximale

footprint, bouwhoogte, aantallen en oppervlaktes. In de indieningstekeningen zijn deze marges verwerkt en zijn de maximale bouwvolumes vastgelegd. Deze mogen met een nog aan te vragen vergunning van het bouwen niet worden overschreden. Hierbij wordt het SP als kader aangehouden.

De woningbouw met voorzieningen die in de kwadranten 2 t/m 4 is voorzien past, net als de nieuwbouw in kwadrant 1, niet in het geldende bestemmingsplan. De woningbouw in de kwadranten 2 t/m 4 maakt echter geen onderdeel van de huidige aanvraag, aangezien deze kwadranten in een later stadium worden ontwikkeld. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing zal volledigheidshalve wel nader in worden gegaan op de beoogde herontwikkeling van alle kwadranten (dus ook kwadranten 2 t/m 4) zodat de samenhang in de totale herontwikkeling inzichtelijk wordt gemaakt.

## 1.2. Locatie

Het woonzorgcentrum De Venser is gelegen aan de Berthold Brechtstraat 1 in de buurt Venserpolder, welke onderdeel uitmaakt van de wijk Bijlmer Centrum in stadsdeel Zuidoost. De projectlocatie (kwadrant 1) bevindt zich aan de noordoostzijde van het perceel van De Venser.




*Afbeelding: ligging van de projectlocatie op het perceel van het woonzorgcentrum waarbij de begrenzing van de projectlocatie indicatief met een gele begrenzing is aangegeven (bron: https://earth.google.com)*

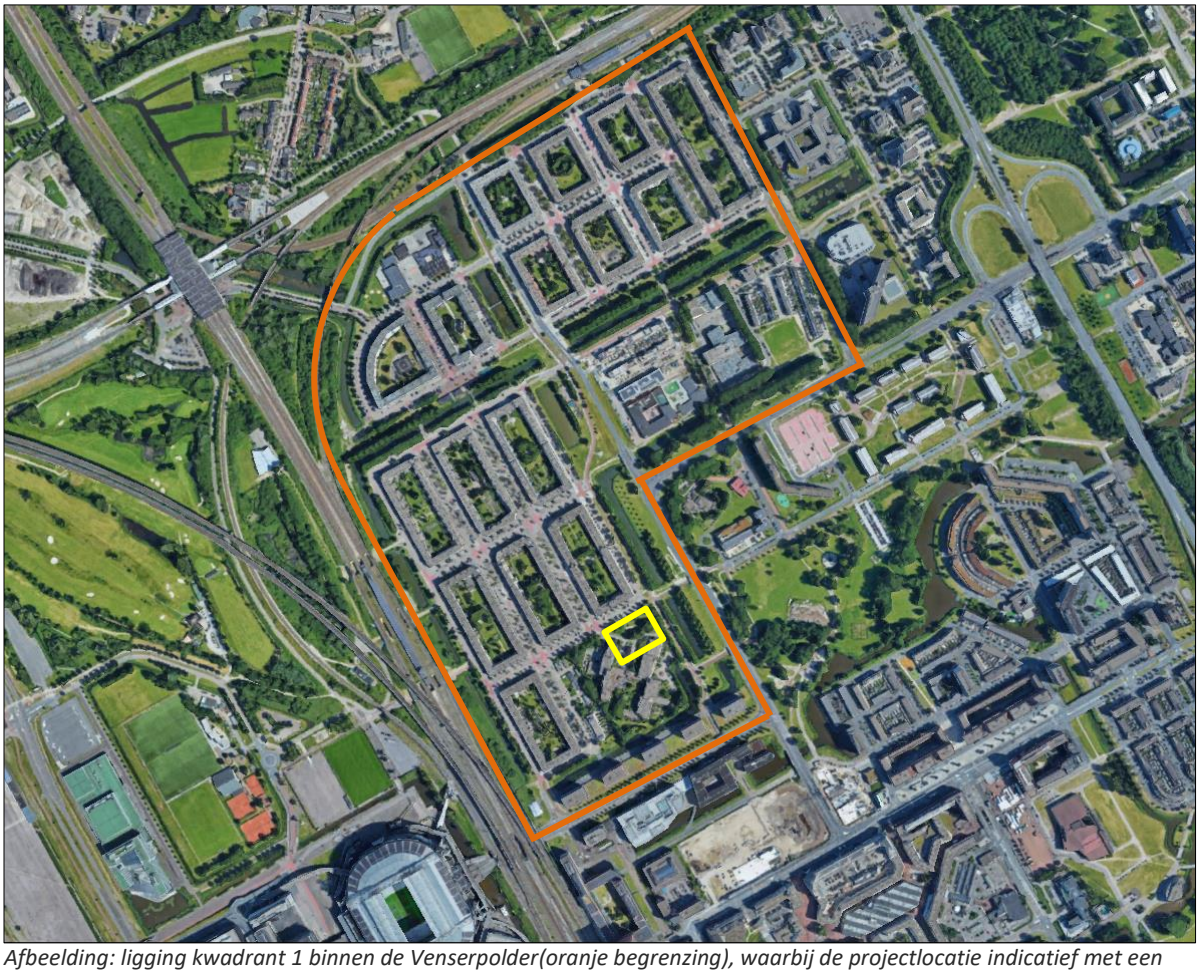
Het woonzorgcentrum is gelegen op het kadastrale perceel WPK02-A1628. De projectlocatie heeft daardoor betrekking op een deel van dat kadastrale perceel. Ook is de projectlocatie gelegen op een deel van het kadastrale perceel WPK02-A2210.

# 2. Het project

## 2.1. Positie projectlocatie binnen Bijlmer

De gronden ter plaatse van kwadrant 1 zijn gelegen in de buurt Venserpolder, in het noordwesten van de wijk Bijlmer Centrum. De Venserpolder is als volgt begrensd:

- metrobaan Amsterdam CS-Gaasperplas (noordzijde);
- Dubbelinkdreef, Daalwijkdreef en Dolingadreef (oostzijde);
- Burgemeester Stramanweg (zuidzijde);
- spoorlijn Amsterdam-Utrecht (westzijde).



*Afbeelding: ligging kwadrant 1 binnen de Venserpolder(oranje begrenzing), waarbij de projectlocatie indicatief met een gele lijn is aangegeven (bron: https://earth.google.com)*

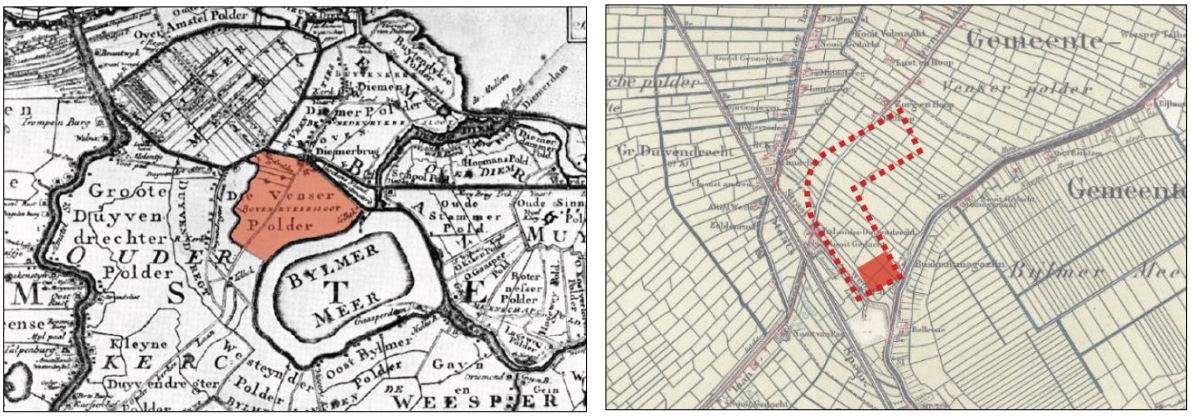
De Venserpolder is gelegen tussen het dorp Duivendrecht, het Diemense bedrijventerrein Bergwijkpark, de in de Bijlmer gelegen D-buurt en het centrumgebied van Zuidoost, namelijk stadsdeelcentrum Amsterdamse Poort en het ArenA-gebied.

Kwadrant 1 bevindt zich aan de zuidkant van de Venserpolder.

## 2.2. Ontstaansgeschiedenis

### 2.2.1. Venserpolder

De buurt waarbinnen de projectlocatie is gelegen maakt onderdeel uit van de Venserpolder. Deze polder is in de 17de eeuw aangelegd als drooglegging van een drassig gebied zodat het bewoond kon worden en er veeteelt plaats kon vinden. Deze veeteelt diende de voedselvoorziening van de stad Amsterdam. Ten noorden en zuiden van de polder lagen de eveneens drooggelegde Diemermeerpolder en Bijlmermeerpolder.




*Afbeelding: de Venserpolder(oranje vlak) en omliggene polders op een kaart uit 1757 (links) en op een kaart uit 1900 (rechts, bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

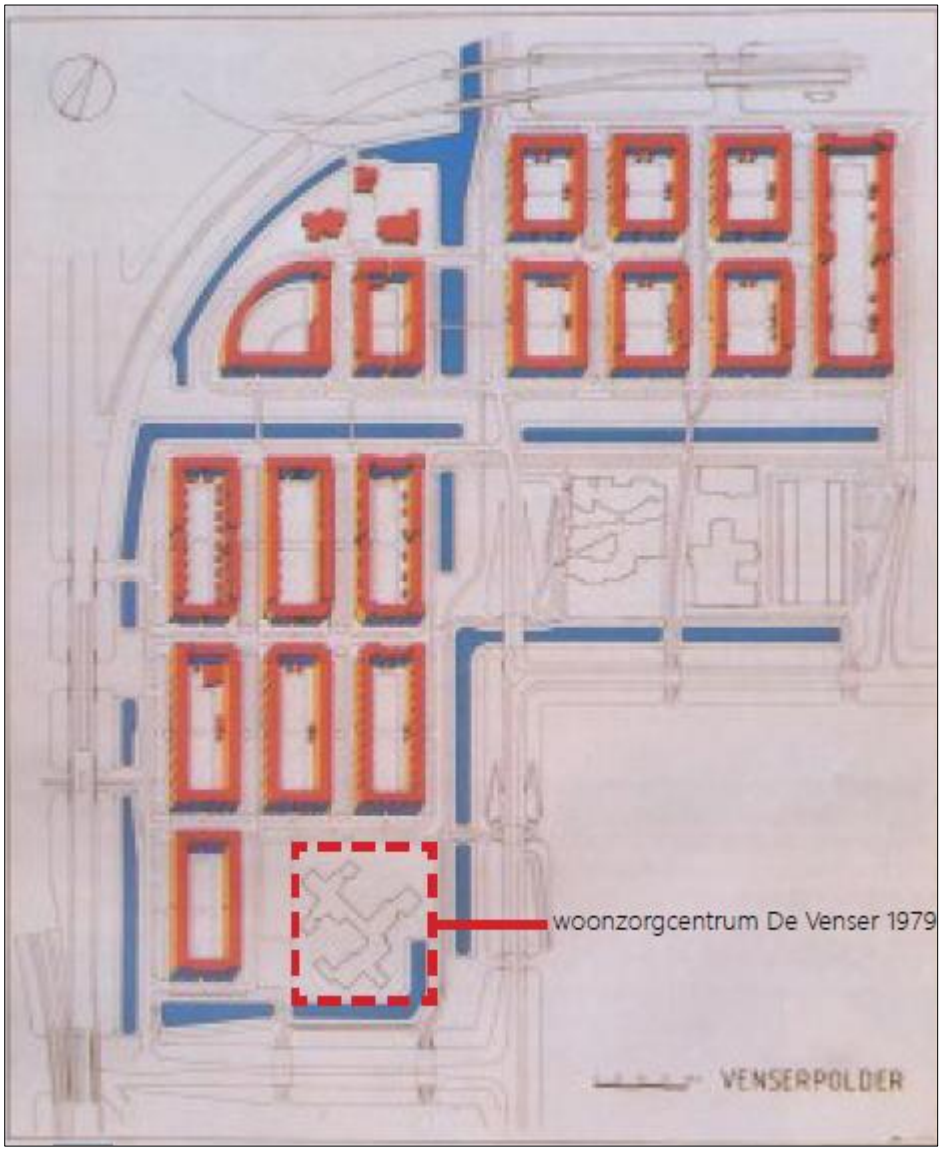
De Venserpolder was veel groter dan de huidige buurt want ook het huidige Duivendrecht-Oost en Diemen-Zuid liggen in deze polder. De polder werd indertijd omsloten door de Rijksstraatweg (tussen Duivendrecht en Abcoude), de Weespertrekvaart en de ringsloot om de polder Bijlmermeer. De naam van de polder is gebaseerd op de Venser, een vrij brede sloot die langs het vrachtspoor liep dat de Rijksstraatweg kruiste.

Vanwege gebrek aan ruimte werd in 1966 een groot deel van het grondgebied van de gemeente Weesperkarspel door Amsterdam geannexeerd. In de jaren ’60 werd gestart met de aanleg van de woonwijk Bijlmermeer. De buurt Venserpolder is vanaf 1981 gerealiseerd, als laatste onderdeel van de woonwijk Bijlmermeer. In de jaren ‘70 was men al begonnen met het ophogen van de terreinen in de Venserpolder.



*Afbeelding: luchtfoto van de aanleg van de Bijlmermeer en het nog braakliggende terrein van de Venserpolder(oranje vlak) in 1969 (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De buurt Venserpolder is grotendeels in de jaren ‘80 aangelegd en gebouwd naar een ontwerp van architect Carel Weeber, met uitzondering van het al eerder gerealiseerde woonzorgcentrum De Venser (zie volgende subparagraaf). Het stedenbouwkundig plan van Carel Weeber was geïnspireerd op de vooroorlogse stedenbouw. In het ontwerp is uitgegaan van halfhoge gesloten bouwblokken van maximaal vier of vijf bouwlagen rondom collectieve groene binnentuinen en brede versteende straten tussen de bouwblokken. De buurt werd in drieën verdeeld door kanaalvormige waterpartijen welke door voetgangers- en fietsersbruggen met elkaar werden verbonden. De straten in de buurt zijn naar schrijvers als Berthold Brecht, Boenin, Barbusse, Dickens, Andersen, Bernard Shaw, Dostojewski en Charlotte Brontë.




*Afbeelding: plan Carel Weeber voor de Venserpolder 1982, waarbij het terrein van De Venser met een rode lijn is aangegeven (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De Venserpolder bestaat tegenwoordig uit ongeveer 5.000 woningen in blokken van maximaal vier of vijf woonlagen met portiekwoningen, gelegen rondom binnentuinen en aan lange boomrijke lanen en omgeven door waterpartijen. De binnentuinen van de grote gesloten bouwblokken zijn toegankelijk via poorten en ze zijn meestal lommerrijk en ingericht met speelveldjes, nutstuinen of

siertuinen. Vanaf 2005 zijn er in de zuidelijke rand van de buurt nog vijf appartementenblokken van ieder negen woonlagen gerealiseerd aan de Anna Blamansingel.

### 2.2.2. Woonzorgcentrum De Venser

Vooruitlopend op de aanleg en bouw van buurt Venserpolder is in 1979 gestart met de ontwikkeling van een bejaardentehuis. In het bouwplan van architect Duermeyer was sprake van een vrij in het groen staand autonoom H-vormig gebouw.



*Afbeelding: luchtfoto van het in aanbouw zijnde woonzorgcentrum in 1981, gezien vanuit het westen (bron: beeldbank Amsterdam)*

De bebouwing is in 1981 opgeleverd en in gebruik genomen.

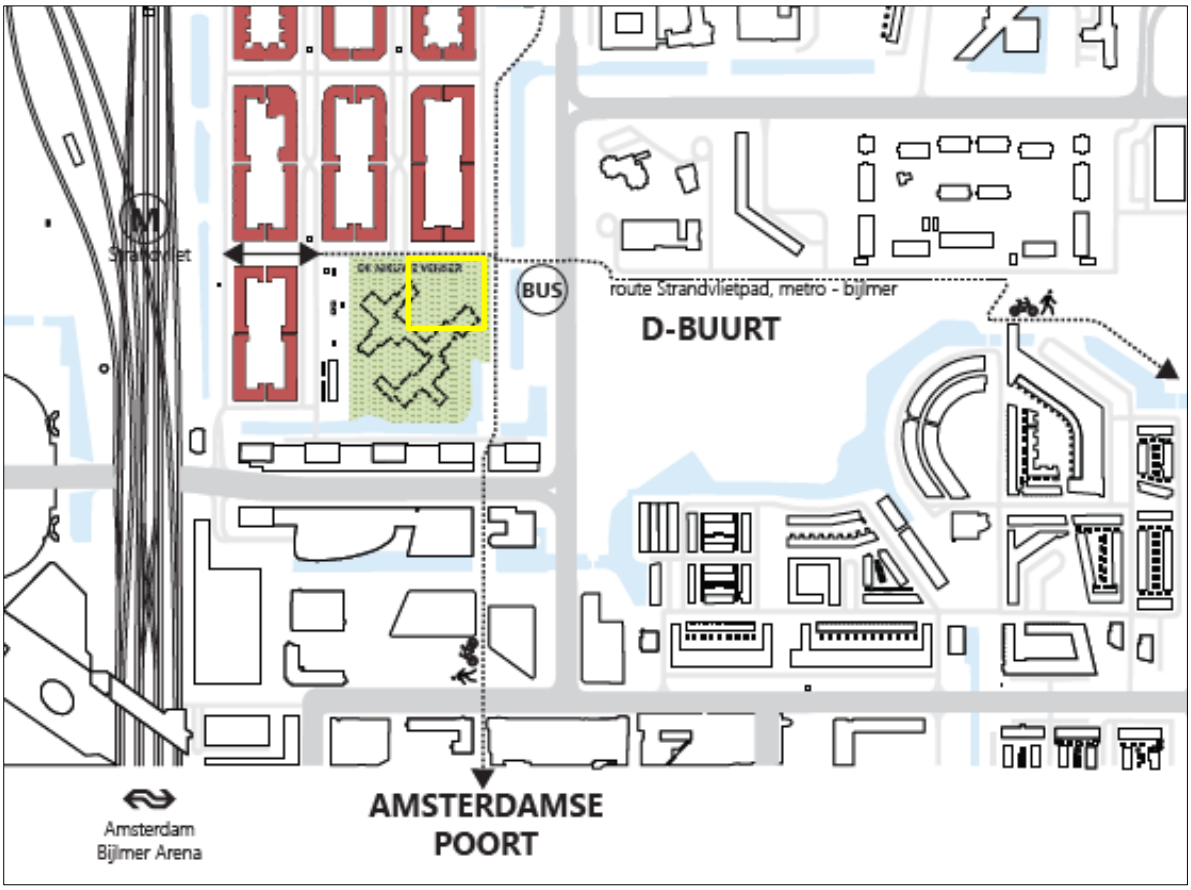
## 2.3. Huidige situatie

### 2.3.1. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie (kwadrant 1)heeft een goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: het terrein van het woonzorgcentrum is via de route Burgemeester Stramanweg (N522)-Boris Pasternakstraat-Berthold Brechtstraat aangesloten op de rijksweg A2 en de stedelijke hoofdroute Holterbergweg-Spaklerweg (s111). De route Dolingadreef-Daalwijkdreef verbindt de projectlocatie met de Gooiseweg (s112). De Gooiseweg is een belangrijke verbinding tussen Amsterdam Oost en de rijksweg A9.

- Fiets: de nabij de projectlocatie gelegen noordzuid-fietsroute via het Abcouderpad en het oost-westfietspad Strandvlietpad zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam. Het Abcouderpad verbindt het woonzorgcentrum in zuidoostelijke richting met het stadsdeelcentrum Amsterdamse Poort (2 minuten fietsen en 7 minuten lopen).
- OV: de halte Strandvliet van metro's 50 en 54 bevindt zich op circa 250 meter loopafstand van de projectlocatie. De metro verbindt Zuidoost met diverse treinstations en de binnenstad van Amsterdam. Ten noordoosten van de projectlocatie is een bushalte op de Dolingadreef aanwezig, op circa 175 meter loopafstand. Ten zuidwesten van de projectlocatie ligt tenslotte station Bijlmer ArenA, waar diverse treinen, metro's en bussen stoppen.




*Afbeelding: bereikbaarheid zorgcentrum De Venser, kwadrant 1 is indicatief aangegeven met een gele belijning (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

### 2.3.2. Beschrijving projectlocatie en overig deel van het terrein van De Venser

In deze subparagraaf wordt eerst ingegaan op de huidige bebouwing en daarna op het gebruik van het terrein van De Venser. Daarbij zal ook specifiek in worden gegaan op de gronden ter plaatse van kwadrant 1.

*Bebouwing*

Het terrein van De Venser is bebouwd met twee parallelle vleugels die via een dwarsverbinding (gang) met elkaar zijn verbonden. De beide vleugels zijn onder een hoek van 45° op de Berthold Brechtstraat en andere omliggende straten gepositioneerd. De bouwhoogte van de vleugels varieert van 5 tot 6 bouwlagen (15-18 meter) bij de vleugel aan de westzijde en 2 tot 5 bouwlagen (6-15 meter) bij de vleugel aan de oostzijde. Op enkele plekken is er sprake van dakopbouwen vanwege lift- en trappenhuizen en technische ruimtes. De dwarsverbinding tussen de vleugels bestaat uit 1 tot 2 bouwlagen (3-6 meter).



*Afbeelding: de bestaande bebouwing in vogelvlucht, gezien vanuit noordoostelijke richting (bron: https://earth.google.com)*

De bebouwing heeft een grondoppervlak van 6.296 m²en het totale bruto vloeroppervlak bedraagt 22.500 m². Vanwege de leeftijd van de bebouwing is er momenteel veel en duur onderhoud nodig.



*Afbeelding: een deel van de oostelijke vleugel, gezien vanaf de Anna Blamansingel (links) en de kop van westelijke vleugel, gezien vanaf het parkeerterrein (rechts)*

De gronden ter plaatse van kwadrant 1 zijn momenteel voor een groot deel ingericht als tuin. Alleen de noordelijke koppen van de beide vleugels bevinden zich deels binnen de projectlocatie. De bebouwing van de oostelijke vleugel heeft hier bouwhoogtes van 9 meter en de bebouwing van de westelijke vleugel een bouwhoogte van 15 meter.

*Gebruik*

Het terrein van het woonzorgcentrum heeft een oppervlak van 24.872 m². De bebouwing op het terrein is eigendom van woningcorporatie Stadgenoot. De westelijke vleugel bevat 154 (grotendeels éénkamer) zorgwoningen, de oostelijke vleugel bestaat uit 154 (tweekamer) seniorenwoningen. Zorgaanbieder Amstelring huurt de westelijke vleugel met zorgwoningen van Stadgenoot en biedt zorg aan de bewoners van de zorgwoningen. In de westelijke vleugel bevinden zich ook enkele zorgvoorzieningen. De oostelijke vleugel met seniorenwoningen is via een gang verbonden aan de westelijke vleugel met het zorggedeelte. Amstelring levert bij de seniorenwoningen deels thuiszorg en noodoproep. Daarnaast maken de bewoners van de seniorenwoningen gebruik van het restaurant en de activiteiten die in de recreatieruimte worden georganiseerd. Ook buurtbewoners zijn welkom in het restaurant of om mee te doen aan diverse activiteiten.

De hoofdentree van het terrein is gelegen aan de Berthold Brechtstraat, in het verlengde van de Barbusselaan. Deze hoofdentree is te gebruiken door auto’s, fietsen en voetgangers. Via deze hoofdentree vindt ook de expeditie plaats (bevoorrading en wasgoed). Verder zijn er aan de oostzijde nog twee verbindingen voor voetgangers met het Abcouderpad.



*Afbeelding: zicht op de huidige entree van het woonzorgcentrum De Venser, gezien vanuit de Barbusselaan (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

Parkeren vindt plaats aan de noordoostzijde en aan de oostflank van het terrein. In totaal zijn er circa 90 parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door personeel, bewoners en hun bezoek.
De rest van het terrein is in gebruik als tuin of groen. Aan de zuid- en zuidoostzijde wordt het terrein begrensd door een watergang. Alhoewel het terrein via de Berthold Brechtstraat en deels via het Abcouderpad toegankelijk is voor mensen van buitenaf, oogt het semi-openbare terrein met

haar bebouwing en groene randen als een van de buurt afgesloten groen gebied. Een deel van het terrein is momenteel afgesloten voor gebruik door bewoners van het woonzorgcentrum.




*Afbeelding: het huidige parkeerterrein (links) en een deel van de tuin (rechts, bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De gronden van kwadrant 1 zijn momenteel grotendeels in gebruik als groenvoorziening en als parkeerterrein.

### 2.3.3. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

De projectlocatie van kwadrant 1 is gelegen in het zuiden van de Venserpolder. Het is een fijne buurt om in te wonen, maar de buurt is op een aantal punten inmiddels wel verouderd. Zo is de openbare ruimte toe aan een opknapbeurt en zijn er niet genoeg goede voorzieningen. Ook zijn er problemen omdat veel bewoners in armoede leven, kinderen en jongeren niet altijd naar school gaan en de buurt heeft te maken met hoge criminaliteitscijfers[1].

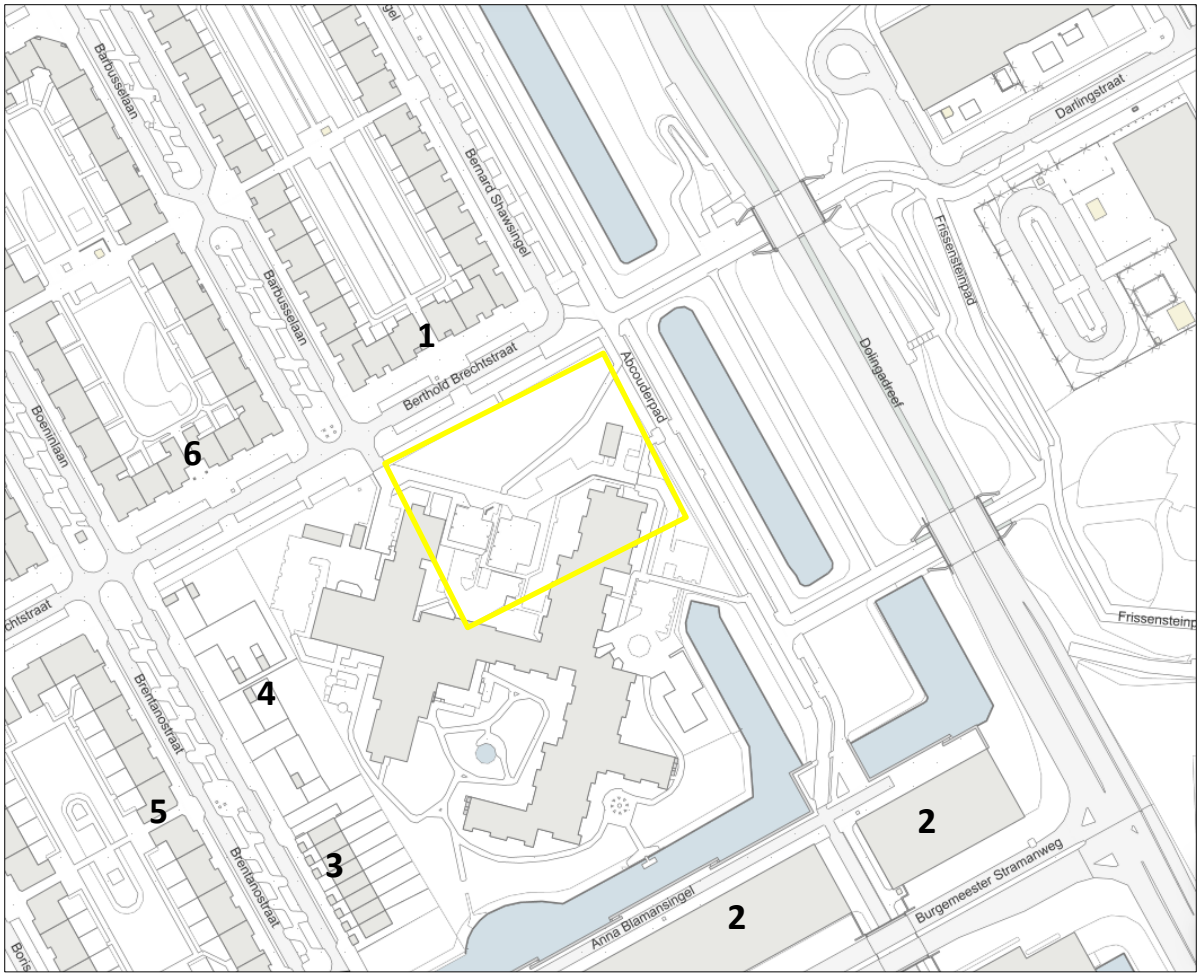
Kwadrant 1 bevindt zich aan de noordoostzijde van het terrein van De Venser, op hoek van de Berthold Brechtstraat en het Abcouderpad. Aan de overzijde van de Berthold Brechtstraat bevindt zich een gesloten bouwblok van de Venserpolder terwijl het gebied ten oosten van de projectlocatie een groenblauwe inrichting kent rondom het talud van de Dolingadreef. Aan de zuid- en westzijde van de projectlocatie bevindt zich nu nog de bebouwing van het woonzorgcentrum.

In het navolgende wordt ingegaan op de omliggende bebouwing rondom de gronden van de projectlocatie van kwadrant 1 en daarna op de omliggende openbare ruimte.

*Omliggende bebouwing*

In de directe omgeving van de projectlocatie van kwadrant 1 bevindt zich, buiten de grens van het terrein van De Venser, de bebouwing zoals weergegeven in de navolgende afbeelding.

[1] https://www.amsterdam.nl/projecten/venserpolder/




*Afbeelding: bebouwing in de omgeving van de geel omlijnde projectlocatie van kwadrant 1*

1. Berthold Brechtstraat 779-839/Barbusselaan 395-407/Bernard Shawsingel 398-410;
2. Anna Blamansingel 1-285;
3. Brentanostraat 41-55
4. Woonwagens Brentanostraat;
5. Brentanostraat 4-166;
6. Berthold Brechtstraat 615-693/Boeninlaan 399-427/Barbusselaan 378-406.

Voor de omliggende bebouwing geldt het volgende[2]:

1. <u>Berthold Brechtstraat 779-839/Barbusselaan 395-407/Bernard Shawsingel 398-410:</u>
   De bebouwing aan de overzijde van de Berthold Brechtstraat is onderdeel van een vier- tot vijflaags gesloten bouwblok met portiekwoningen. De woningen zijn in 1986 gebouwd en hebben zowel een balkon aan de straatzijde als aan de binnentuinzijde. De afstand tussen de bebouwing en de projectlocatie bedraagt circa 30 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met aan weerszijden dwarsparkeerplaatsen.

[2] De navolgende nummering correspondeert met de nummers uit de voorgaande afbeelding



*Afbeelding: de portiekwoningen aan de overzijde van de Berthold Brechtstraat*

2. <u>Anna Blamansingel 1-285:</u>
   Ten zuidoosten van het terrein van het woonzorgcentrum is in 2006 tussen de Anna Blamansingel en de Burgemeester Stramanweg een serie van vijf appartementenblokken gerealiseerd. Vier appartementenblokken zijn met elkaar verbonden via een doorlopende plint waarin zich bergingen en parkeerplaatsen bevinden. Deze plint zorgt voor een overgang tussen de Anna Blamansingel en de verhoogde Burgemeester Stramanweg. Het vijfde blok wordt van de andere blokken gescheiden door het Abcouderpad. De blokken zijn negenlaags en hebben aan alle gevelzijdes balkons. De onderlinge afstand tussen de appartementenblokken en de projectlocatie bedraagt circa 120 meter. Tussen de projectlocatie en de appartementenblokken staat nu nog de overige bebouwing van het woonzorgcentrum terwijl de gronden buiten het terrein van het woonzorgcentrum in gebruik zijn als watergang en verkeersruimte.



*Afbeelding: de portiekwoningen aan de overzijde van de Berthold Brechtstraat*

3. <u>Brentanostraat 41-55:</u>
   In de strook direct ten zuidwesten van het terrein van het woonzorgcentrum is in 1985 een rechthoekig blok met grondgebonden woningen aan de Brentanostraat gebouwd. De woningen zijn tweelaags waarbij enkele woningen zijn voorzien van een dakopbouw. De bergingen van de woningen bevinden zich in de voortuinen, aan de straatzijde. De achtertuinen bevinden zich aan de zijde van het woonzorgcentrum.



*Afbeelding: de grondgebonden woningen aan de Brantanostraat*

De onderlinge afstand tussen de tuinen van de grondgebonden woningen en de projectlocatie bedraagt circa 75 meter terwijl de afstand tot de grondgebonden woningen circa 85 meter bedraagt.

4. <u>Woonwagens Brentanostraat:</u>
   Eveneens ten zuidwesten van het terrein van het woonzorgcentrum bevinden zich 6 standplaatsen voor woonwagens. De éénlaagse woongebouwen hebben een tuin/erf met berging. De afstand tussen de standplaatsen en de projectlocatie bedraagt circa 65 meter.



*Afbeelding: woonwagenstandplaatsen langs de Brantanostraat*

*5.* <u>Brentanostraat 4-166:</u>
   Aan de overzijde van de Brentanostraat bevindt zich bebouwing dat onderdeel is van een vierlaags gesloten bouwblok met portiekwoningen. De woningen zijn in 1986 gebouwd en hebben een balkon aan de binnentuinzijde. Enkele hoekwoningen hebben een loggia aan de straatzijde. De afstand tussen de bebouwing en de projectlocatie bedraagt circa 125 meter. Naast de bestaande bebouwing van het woonzorgcentrum is de tussengelegen ruimte in gebruik als stoep en rijweg met aan weerszijden langsparkeerplaatsen en in het midden schuine parkeerplaatsen.



*Afbeelding: de portiekwoningen aan de overzijde van de Brantanostraat*

6. <u>Berthold Brechtstraat 615-693/Boeninlaan 399-427/Barbusselaan 378-406:</u>
   De bebouwing ten noordwesten van de projectlocatie is onderdeel van een vijflaags gesloten bouwblok met portiekwoningen. De woningen zijn in 1985 gebouwd en hebben hun balkon aan de straatzijde. De afstand tussen de bebouwing en de projectlocatie bedraagt circa 35 meter. De tussengelegen ruimte is in gebruik als stoep en rijweg met aan weerszijden dwarsparkeerplaatsen.



*Afbeelding: de portiekwoningen aan de Berthold Brechtstraat*

*Openbare ruimte*

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, zoals aan beide zijden van de Berthold Brechtstraat. De randen van het terrein van het woonzorgcentrum kennen een veelal groene-blauwe invulling met bomen, struiken en aan de zuidkant een waterloop.




*Afbeelding: groen langs het Abcouderpad (links) en de waterloop ten zuiden van het terrein van het woonzorgcentrum (rechts)*

De zone ten oosten van de projectlocatie van kwadrant 1 is onderdeel van de centrale groenzone in de Venserpolder en de fietsverbinding via het Abcouderpad.

## 2.4. Nieuwe situatie De Venser

In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op de beoogde totale herontwikkeling van het gehele terrein van De Venser (zie subparagrafen 2.4.1 t/m 2.4.5). Daarna wordt specifiek ingezoomd op het kwadrant waarop de voorliggende aanvraag betrekking heeft: kwadrant 1 (zie subparagrafen 2.4.6 t/m 2.4.7).

### 2.4.1. Aanleiding sloopnieuwbouw De Venser (algemeen)

De huidige bebouwing waarin het woonzorgcentrum is gevestigd is inmiddels meer dan 40 jaar oud en voldoet niet meer aan de huidige regelgeving en de voor zorginstelling Amstelring belangrijke functionele organisatie van de woongroepen. Vanwege de leeftijd van de bebouwing is er momenteel veel en duur onderhoud nodig. Eigenaar Stadgenoot heeft daarom laten onderzoeken welke voor- en nadelen er zijn bij de mogelijkheden om het gebied te revitaliseren. Er is daarbij gekeken naar renovatie en (gedeeltelijke) herontwikkeling. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat herontwikkeling van de Venser door nieuwbouw een nieuwe functionelere opzet voor het zorgcentrum en de seniorenwoningen oplevert die beter aansluit bij de wensen van Amstelring en haar bewoners. Door vervangende nieuwbouw voor het woonzorgcentrum en de seniorenwoningen ontstaat ook de mogelijkheid om het grotendeels van de buurt afgesloten groene terrein van De Venser meer te openen naar de omgeving én tegelijkertijd het terrein gefaseerd te verdichten met woningbouw. Op die manier kan een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van het woningtekort in Amsterdam.

Vervangende nieuwbouw in combinatie met verdichting door extra woningen maakt de gefaseerde gebiedsontwikkeling financieel haalbaarder maar is ook van belang voor de revitalisering van de Venserpolder. De Venserpolder is 40 jaar na dato nog steeds een fijne woonbuurt maar de buurt dient op een aantal onderdelen te worden aangepast. Zo is de openbare ruimte toe aan een opknapbeurt en er zijn niet genoeg goede voorzieningen. Ook zijn er problemen omdat veel bewoners in armoede leven, kinderen en jongeren niet altijd naar school gaan en de buurt heeft te

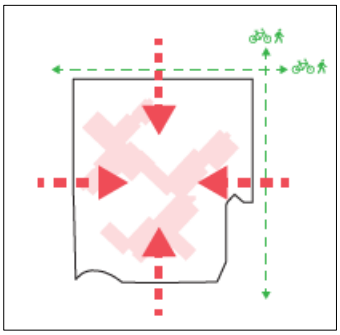
maken met hoge criminaliteitscijfers. De gemeente gaat de buurt daarom stapsgewijs verbeteren en heeft daarom een Principenota vastgesteld (zie paragraaf 4.3). Het gefaseerd slopen van woonzorgcentrum De Venser en vervanging door nieuwbouw is samen met het aanpakken van de omliggende openbare ruimte één van de eerste stappen in de aanpak van de Venserpolder. Herontwikkeling kan een aanlokkelijk perspectief bieden met meer woningen in een meer inclusieve buurt dat meer ruimte, zowel “meer binnen en meer buiten”, brengt. Intensivering van zowel openbare ruimte met veel groen, aandacht voor water en routes door het gebied als intensivering en diversificatie van bebouwing, woningen die ook de vraag uit de bestaande buurt kan bedienen en het toevoegen van voorzieningen in een autoluwe buurt moet dit perspectief gestalte geven. Door het herontwikkelen van het terrein kan dus een positieve impuls worden gegeven aan het verbeteren van de Venserpolder als woonbuurt.

Voor de herontwikkeling van het gehele terrein van De Venser is door rudy uytenhaak + partners architecten (RU+PA) een Stedenbouwkundig Plan De Venser (SP De Venser, concept) opgesteld. In de navolgende subparagrafen wordt eerst ingegaan op de totale ontwikkeling van het terrein (algemeen), daarna wordt in de laatste twee subparagrafen specifiek ingezoomd op het voor deze aanvraag relevante kwadrant 1 (projectlocatie).

### 2.4.2. Doel en uitgangspunten herontwikkeling De Nieuwe Venser (algemeen)

Het doel is om het groene afgesloten terrein om te vormen tot een groenstedelijke woonbuurt. Om dit doel te bereiken zullen de volgende zes uitgangspunten worden gehanteerd:

1. Openen van het terrein naar de buurt, aansluiten op de omgeving en versterken bestaande routes.
2. Het creëren van kwalitatief aantrekkelijke openbare ruimte met behoud van zoveel mogelijk bomen.
3. Een autoluwe wijk met parkeren uit het zicht en in het groen.
4. Verdichting ingepast op de context en bezonning.
5. Divers woonaanbod voor verschillende doelgroepen.
6. Sociale veiligheid, duurzaam bouwen, gezond leefklimaat en natuurinclusief.



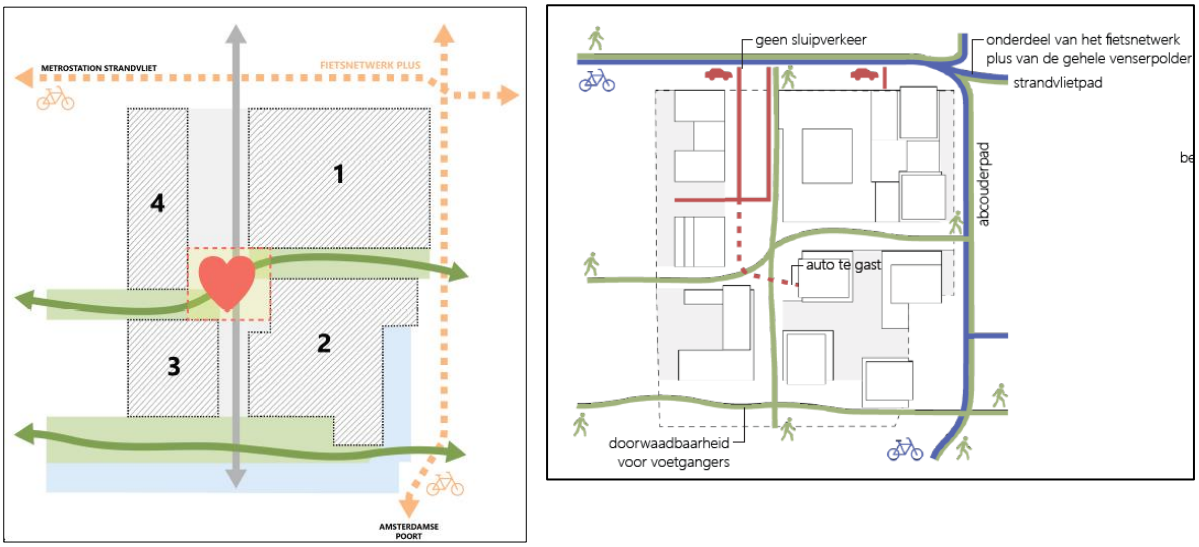
*Afbeelding: schematische weergave openen terrein (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

Om een groenstedelijke woonbuurt te creëren is het nodig om het terrein van De Venser te openen met een goed op de context aansluitende, hoogwaardige en zo groen mogelijke openbare ruimte. Hiervoor zullen helder gedefinieerde verbindingen in het verlengde van de Barbusselaan samenkomen in een centraal buurtplein, met daaromheen voorzieningen. De verweving van de

nieuwe buurt met haar omgeving zal daarnaast tot uitdrukking komen in de vorm van de bebouwing en de straatprofielen die in rooilijn en hoogte aansluiten op de bestaande stedelijke omgeving. Ook de diversiteit van het woningaanbod wordt vergroot.

De huidige context wordt gevormd door vier- tot vijflaagse bouwblokken met brede straatprofielen in de oorspronkelijke opzet van de Venserpolder en negenlaagse woontorens langs de Burgemeester Stramanweg. In uitzondering hierop bestaat de westzijde langs de Brentanostraat uit lagere bebouwing en een kleine reeks woonwagens. Langs de noordwestzijde van het plan wordt de fietsverbinding naar het metrostation verbeterd. Nieuwe verbindingen met groen en een voetganger-vriendelijk weefsel door de buurt geven aanleidingen en kansen om de buurt echt aan te takken aan deze route en de wijk.

Op vijf plaatsen wordt het bestaande terrein van De Venser opengebroken en worden er verbindingen gemaakt die de nieuwe buurt ontsluiten. In het verlengde van de Barbusselaan ontstaat daarbij een assenkruis van openbare verbindingen. Vanuit de Barbusselaan in het noordwesten leidt de stedelijke as naar het water en centrum van Amsterdam-Zuidoost. In de noordoost- en zuidwestrichting wordt de buurt ontsloten en doorwaadbaar langs twee nieuwe assen. De verbinding van de Brentanostraat naar de Dolingadreef krijgt een extra groen profiel, met rustige verblijfskwaliteit en zit-en speelplekken. Deze assen komen samen met de stedelijke as op het centrale plein als hart van de buurt met voorzieningen die zorgen voor een betekenisvolle plek voor ontmoeting en sociale interactie. Zuidelijker, langs het water van de Anna Blamansingel, komt een tweede groene as. Een ruimte met verblijfsplekken zoals een steiger langs de oever en fitnesstoestellen. Een voetgangersbrug naar de overzijde van het water legt verbinding met de daar gelegen woningen en leidt richting de Amsterdamse Poort. Hiermee wordt een helder systeem van openbare ruimten gecreëerd, zowel qua oriëntatie als in beheersbaarheid. Door de verbindingen voor voetgangers en fietsers van mooie profielen en een brug over het water te voorzien en de auto zo compact mogelijk toegang zonder doorgang te geven kan het gewenste groenstedelijke woonmilieu tot stand komen.




*Afbeelding: schematische weergave openen terrein (links) en verkeersstromen (rechts, bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser, beide afbeeldingen zijn schematisch en geven dus niet de exacte posities van groen en verkeersverbindingen weer)*

Centraal op de kruising van het assenkruis ontstaat het hart van de nieuwe buurt, waar de vier omliggende kwadranten (inclusief het voor deze aanvraag relevante kwadrant 1) elkaar ontmoeten. Immers waar de Venserpolder vooral publieke (parkeer)straten en collectieve hoven biedt, kan De Nieuwe Venser zowel door haar programma met voorzieningen als de ruimtelijke opzet met een hoogwaardig verblijfsplein een kristallisatiepunt voor de Venserpolder als geheel bieden. Dit werkt verbindend en biedt zowel sociale ruimte als fysieke ruimte in De Nieuwe Venser.

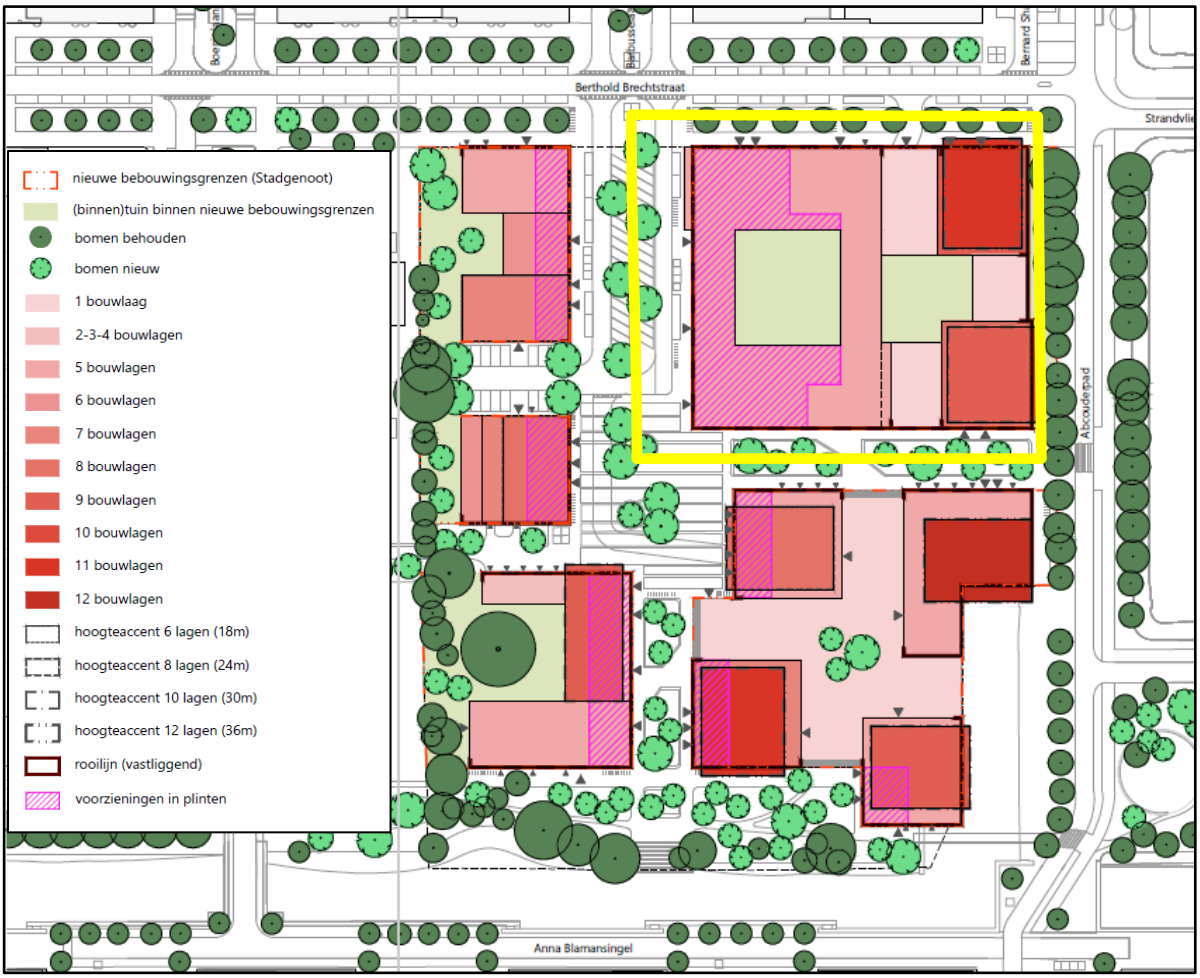
De inrichting van de openbare ruimte wordt zodanig dat rijdende en geparkeerde auto's zo veel mogelijk worden voorkomen. De straten dienen het straatleven van de buurtbewoners en voegen groen toe aan de openbare ruimte, waardoor de verblijfskwaliteit en voetgangersverbindingen worden gemaximaliseerd. Door goede OV infrastructuur én kwalitatieve fietsverbindingen kan het gebied met de auto beperkt bereikbaar worden gemaakt. Vanuit de Barbusselaan tot aan het nieuwe buurtplein ontsluit een rijlus met bezoekersparkeerplaatsen, het plein en de twee noordelijke kwadranten. Een parkeergarage onder kwadrant 2 wordt via de rijlus en het plein ontsloten.

Rond het assenkruis ontstaan 4 kwadranten met ieder een eigen bestemming en sfeer. De bebouwing in de kwadranten vormt een heldere openbare ruimte waar publiek/collectief/privaat duidelijk is gedefinieerd. Ook binnen deze kwadranten komen open groene collectieve ruimten. Daar waar collectieve tuinen op de openbare ruimte aansluiten zullen die grenzen zorgvuldig worden vormgegeven, zodat de overgang in territorium duidelijk herkenbaar en in geval van overlast of onveiligheid ook afsluitbaar is. Deze ruimten bieden zowel vanuit de woningen als vanuit de publieke openbare ruimte zichtlijnen die licht en lucht in de woonomgeving brengen. En een fijnmaziger doordringbaar stedelijk weefsel met meer bewegingsruimte, waarbij de keuze van verschillende routes bijdraagt aan de ontspannen groenstedelijke beleving.

### 2.4.3. Bouwvolumes De Nieuwe Venser (algemeen)

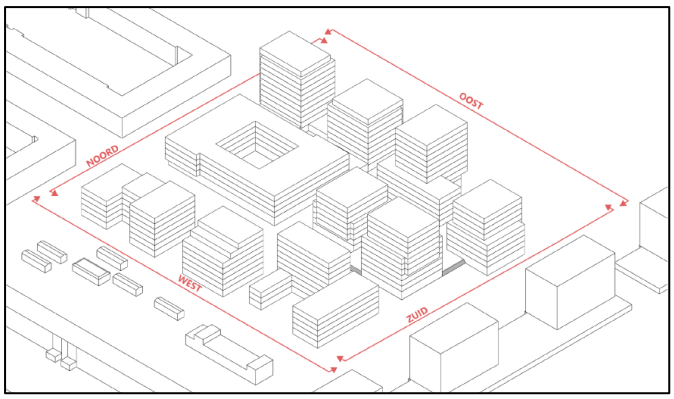
Het huidige terrein van De Venser zal als gevolg van de nieuwe openbare ruimte worden opgedeeld in vier kwadranten (inclusief het voor de aanvraag relevante kwadrant 1). De vier te bebouwen kwadranten krijgen in totaal een oppervlak van 16.120 m². De resterende 9.055 m² zal aan de openbare ruimte worden toegevoegd (zie subparagraaf 2.4.5).

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een profiel van in hoogte oplopende bouwblokken. Vanaf de op de huidige Venserpolder aansluitende bebouwing in het noordwesten loopt de hoogte diagonaal over de nieuwe buurt op: van 5 bouwlagen naar maximaal 12 bouwlagen richting de aan de Dolingadreef grenzende zuidoosthoek aan het water.




*Afbeelding: plankaart visie verkaveling De Nieuwe Venser, kwadrant 1 is met een gele belijning aangegeven (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De nieuwe bebouwing in de vier kwadranten krijgt een grondoppervlak van 12.080 m² en een totaal bruto vloeroppervlak van circa 70.000 m².




*Afbeelding: schematische weergave De Nieuwe Venser in vogelvlucht (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*



*Afbeelding: impressie vogelvlucht nieuwbouw De Nieuwe Venser, kwadrant 1 is met een gele belijning aangegeven (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De Nieuwe Venser wordt een middelhoge groene woonbuurt. Vanuit verdichting en fasering worden nieuwe gebouwen ook gerealiseerd op posities waar nu bomen staan. Voorafgaand aan het stedenbouwkundig ontwerp is een bomeninventarisatie gemaakt. De bestaande bomen zijn in kaart gebracht en de soort, staat, toekomstverwachting, kroonprojectie en verplantbaarheid is inzichtelijk gemaakt. Met deze inventarisatie is vervolgens een groen compensatieplan gemaakt voor de gehele ontwikkeling. Dit compensatieplan heeft mede de posities van gebouwen bepaald en vormt de basis voor het groenontwerp van de openbare ruimte. De vergunning voor het kappen van bomen wordt samen met de onderhavige vergunningaanvraag voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.




*Afbeelding: van woonzorgcentrum naar woonbuurt, kwadrant 1 is met een gele belijning aangegeven (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

Binnen de contouren van de kwadranten zijn in SP De Venser de bouwblokken verder gedefinieerd. Op de bouwvolumes binnen kwadrant 1 wordt specifiek verderop in deze paragraaf ingegaan (zie subparagraaf 2.4.6).

### 2.4.4. Programma De Nieuwe Venser (algemeen)

Voor een toekomstbestendige en levendige buurt is het belangrijk een diverse doelgroep aan te trekken. Dit wordt gedaan door in de nieuwbouw 40% sociale huurwoningen, 40% midden huur- en koopwoningen en 20% vrije sector koopwoningen te realiseren. Deze woonverdeling is exclusief de zorgwoningen in kwadrant 1.

De vier kwadranten worden bestemd voor verschillende doelgroepen:

- Het woonzorgcentrum met seniorenwoningen langs de fietsroute aan de zijde van het Abcouderpad (kwadrant 1).
- Sociale huurwoningen in het verlengde van de Barbusselaan aan de westzijde (kwadrant 4).
- Middeldure huur- en vrije sector koopwoningen in de twee zuidelijke kwadranten 2 en 3.

In totaal zijn er in De Nieuwe Venser 821 tot 881 woningen voorzien, waarvan maximaal 170 zorgwoningen, zoals ook weergegeven in de navolgende tabel.

**OVERZICHT WONINGVERDELING**

| KWADRANT | BVO TOTAAL | BVO NIET WONEN | BVO WONEN | SEGMENT | WONINGGROOTTES | AANTAL EENHEDEN |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | 25.000 m² | 1.200 m² | | voorzieningen in de plint van het woonzorggebouw | | |
| | | 11.800 m² | | zorgwoningen | >30m² GO | 140 - 170 |
| | | | 12.000 m² | sociaal (huur) seniorenwoningen | 50m² - 65m² GO ~78m² BVO/woning | ca. 152 * |
| **2** | 25.500 m² | 300 m² | 25.200 m² | midden segment (huur) | >40m² GO (~58m² GO) ~78m² BVO | 147 - 171 |
| | | | | vrije sector (koop) (20% van totaal - 154 zorg) | >40m² GO (~72m² GO) ~93m² BVO | 137 - 143 |
| **3** | 8.000 m² | 500 m² | 7.500 m² | midden segment (huur) | >40m² GO (~58m² GO) ~78m² BVO | ca. 95 * |
| **4** | 11.500 m² | 500 m² | 11.000 m² | sociaal (huur) | >40m² GO (~55m² GO) ~73m² BVO | ca. 150 * |
| **TOTAAL** | **70.000 m²** | **14.300 m²** | **55.700 m²** | | | **821 - 881** |

* aantallen met afwijking plus of min 5%

*Tabel 1: woningverdeling kwadranten De Nieuwe Venser (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

Rond het buurtplein en in het verlengde van de Barbusselaan zijn locaties voorzien waar commerciële en maatschappelijke voorzieningen zullen worden gerealiseerd die de relatie tussen stoep en plint versterken en die de vitaliteit van het buurtplein ondersteunen. Ook wordt hierdoor de sociale veiligheid op straat versterkt. Er ontstaat immers meer (toe)zicht op de omgeving vanaf de plint. De plinten krijgen een hoogte van minimaal 4 meter. Ook in het zorgcentrum is op de begane grond ruimte gereserveerd voor kleinschalige (maatschappelijke) activiteiten, zoals bijvoorbeeld een kleine supermarkt en een kapper. Deze activiteiten kunnen direct gerelateerd zijn

aan het zorgcentrum, maar ook betekenis hebben voor de buurt. Het voor iedereen toegankelijke café-restaurant op de zuidwesthoek van het woonzorggebouw krijgt een terras op het centrale buurtplein. Bij de invulling van de commerciële functies zal het voornamelijk gaan om kleinschalige buurtvoorzieningen en werkfuncties. Daarbij is het streven naar een gezond voedselaanbod en is bijvoorbeeld een snackbar niet wenselijk.

De totale omvang van de commerciële en maatschappelijke voorzieningen bedraagt circa 2.500 m² bvo. Daarvan is circa 1.200 m² voorzien in de plint van het woonzorggebouw in kwadrant 1.

### 2.4.5. Verkeer, parkeren, groen en openbare ruimte De Nieuwe Venser (algemeen)

De openbare ruimte wordt op de eerste plaats ingericht voor verblijf, voetgangers en fietsers. Om het gebied maximaal autoluw te houden is er een rijlus in het verlengde van de Barbusselaan tot aan het centrale buurtplein voorzien en een inrit over het plein waar de auto te gast is richting de halfverdiepte parkeergarage (onder kwadrant 2). Bedieningsverkeer zoals vuilnisophaaldienst, ambulance, taxi, bezorg-, en verhuisverkeer wordt gereguleerd in toegankelijkheid en met snelheidsbeperking (10 km/uur).

Op straat wordt ruimte voor bezoekersparkeren verzorgd, zoveel mogelijk aan de randen van het plan. Met uitzondering van bezoekersparkeren wordt er in de openbare ruimte niet geparkeerd. Dat betekent dat het parkeren van bewoners en gebruikers binnen de vier kwadranten wordt opgelost. Voor de medewerkers van het woonzorggebouw is een inpandige stalling voorzien. Daarnaast is er een halfverdiepte parkeergarage met circa 120 parkeerplaatsen in de zuidoosthoek voorzien (kwadrant 3), daar waar in het plan de midden huur en vrije sector woningen zijn gepland.

Het is van belang om de fietsenstalling onderdeel te maken van de hoofdontsluiting van woongebouwen in plaats van fietsen weg te stoppen in donkere bergingen. Fietsparkeren speelt een hoofdrol in de ontsluiting en service van een bouwblok, als een uitnodigende welkome ruimte waarbij de kwaliteit van de ruimte de stimulans is voor gebruik. Ook wordt de kelderlaag en de eerste bouwlaag meegenomen in het ontwerpen van integrale parkeeroplossingen.

In totaal zal ruim 9.055 m² aan de openbare ruimte worden toegevoegd en daarom worden heringericht, samen met de omliggende openbare ruimte. Als gevolg van de stedenbouwkundige ontwikkeling dient daarbij volgens de gemeentelijke groennormen 3.300 m² ecosysteemgroen en 8.800 m² groen in de openbare ruimte toe te worden gevoegd. Doordat de ontwikkelingen binnen het gebied hier geen ruimte voor bieden zal dit groen in het omliggende gebied worden toegevoegd. Dit gebeurt door middel van herprofielering van de Bertoldbrechtstraat, het verwijderen van parkeerplaatsen op de Boris Pasternakstraat en het opheffen van een klein deel van de Brentanostraat. Op deze wijze wordt ruimte gecreëerd voor het toevoegen van groen. Daarnaast wordt de oeverzone ingericht als natuurvriendelijke oever. Alles bij elkaar wordt in het huidige ontwerp 8.601 m² groen toegevoegd. Dit houdt in dat er nog een opgave ligt om 4.039 m² aan groen toe voegen in de directe omgeving of op wijkniveau. Ook de openbare binnentuinen in de nieuwe kwadranten en groene daken geven hier voor een belangrijk deel invulling aan.

Als gevolg van de herontwikkeling zullen er 144 bomen worden gekapt en 21 bomen worden verplaatst. Hier is een bomencompensatieplan voor opgesteld. De kapvergunning wordt apart aangevraagd.

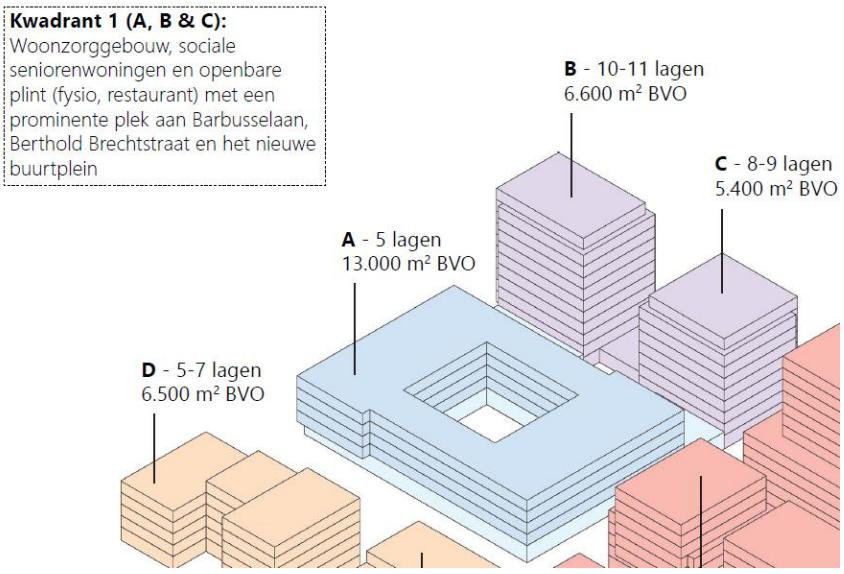
### 2.4.6. Bouwvolumes en programma kwadrant 1 van De Nieuwe Venser (projectlocatie)

Zoals in de voorgaande subparagrafen is beschreven wordt het terrein bij herontwikkeling opgedeeld in vier kwadranten. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor een omgevingsvergunning ‘strijdige gebruik bestemmingsplan’ voor het eerste kwadrant. Het betreft dus een gedeelte van de gehele ontwikkeling van De Nieuwe Venser. In een later stadium zullen één of meerdere planologische procedures worden gevolgd voor de kwadranten 2, 3 en 4 van De Nieuwe Venser.

Op dit moment is het bouwplan voor kwadrant 1 nog in voorbereiding en nog niet volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd. De aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouwen’ wordt daarom in een later stadium ingediend.

Omdat het bouwplan voor kwadrant 1 nog in ontwikkeling is, is de huidige aanvraag voorzien van een indieningstekening (zie bijlage). Bij de indieningstekening wordt er door middel van beperkte marges rekening gehouden met mogelijke aanpassingen van het bouwplan. De beperkte marges hebben betrekking op de maximale footprint, bouwhoogtes en vrije ruimtes. De hierna volgende beschrijving betreft het voor kwadrant 1 relevante specifieke deel van het SP De Venser (concept).

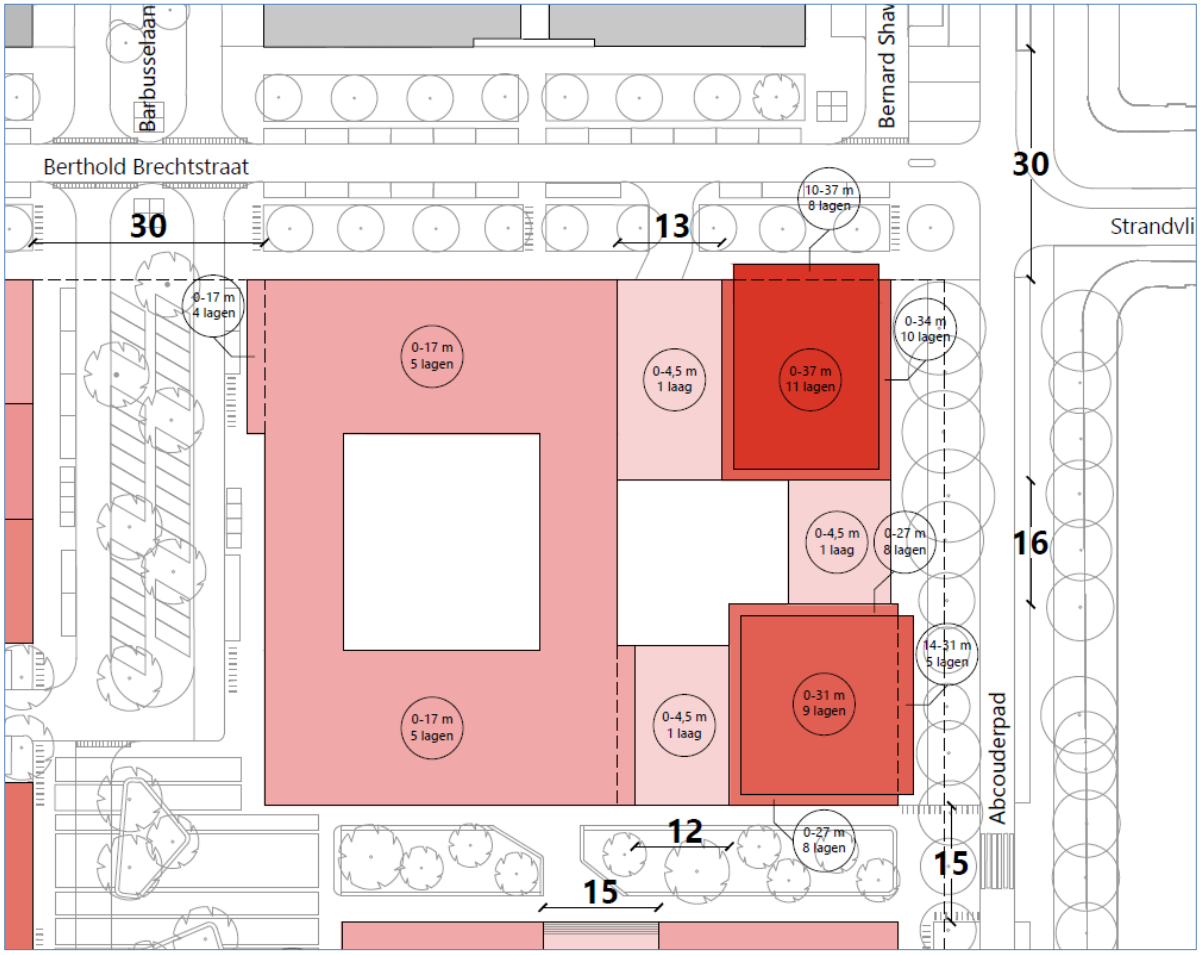
De kavel van kwadrant 1 heeft een omvang van 88 bij 68 meter en een grondoppervlak van circa 5.940 m². In het kwadrant zijn drie bouwvolumes voorzien (blok A, B en C) op een hoge plint. In kwadrant 1 komen het nieuwe woonzorggebouw en de seniorenwoningen.




*Afbeelding: blok A t/m C in kwadrant 1 van De Nieuwe Venser (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

Op de hoek van de Berthold Brechtstraat en de verlengde Barbusselaan komt, in de rooilijn aan de Berthold Brechtstraat, blok A. Dit rechthoekige blok wordt vijflaags (17 meter) en krijgt een omsloten binnenterrein. In dit blok komt het nieuwe woonzorgcentrum.

De blokken B en C komen langs het Abcouderpad, op voldoende afstand van de bomenrij langs het Abcouderpad. Hiervoor wordt nog een boombeschermingsplan opgesteld. De beide blokken zullen plek bieden aan de seniorenwoningen. Blok B zal uit tien tot elf bouwlagen (34-37 meter) bestaan en blok C uit acht tot negen bouwlagen (28-31 meter). Zowel blok B als blok C zal via een éénlaags gebouwdeel (4,5 meter) worden verbonden met blok A. Ook tussen blok B en blok C komt een éénlaags gebouwdeel (4,5 meter).




*Afbeelding: bouwhoogtes en onderlinge afstanden bouwvolumes kwadrant 1 (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser)*

De blokken worden alzijdig en eenduidig (dus niet opgeknipt in diverse ‘panden’). In de hogere blokken B en C wordt het bovenste deel van het volume opgeknipt als ‘optopping’. Ook zullen de blokken ieder een deel van de openbare ruimte overkragen door erkers. Bij blok A gaat het om een vierlaagse erker over de verlengde Barbusselaan, bij blok B om een achtlaagse erker over de Berthold Brechtstraat en bij blok C om een vijflaagse erker aan de zijde van het Abcouderpad.
Bij de geveldelen waar geen erkers komen zijn balkons toegestaan. Balkons steken maximaal 1,5 meter uit voor het gevelvlak en beslaan per bouwlaag gezamenlijk niet langer dan 40% van de lengte van de gevel.

De afstand tussen enerzijds blok A en anderzijds de blokken B en C wordt respectievelijk 13 en 12 meter. De afstand tussen de blokken B en C zal 16 meter bedragen. Daardoor is er voldoende lucht en licht tussen de drie bouwvolumes.

Het totale bruto vloeroppervlak binnen kwadrant 1 zal 25.000 m² (12.000 voor seniorenwoningen en 13.000 m² voor woonzorggebouw) bedragen. Het totale bruto vloeroppervlak is onderverdeeld in 12.000 m² wonen en 13.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen (inclusief zorgwoningen en 1.200 m² voorzieningen in de plint van het woonzorggebouw).

In het zorgcentrum in blok A is plek voor zorgeenheden en maximaal 170 zorgwoningen. De blokken B en C zullen maximaal 160 seniorenwoningen bevatten.

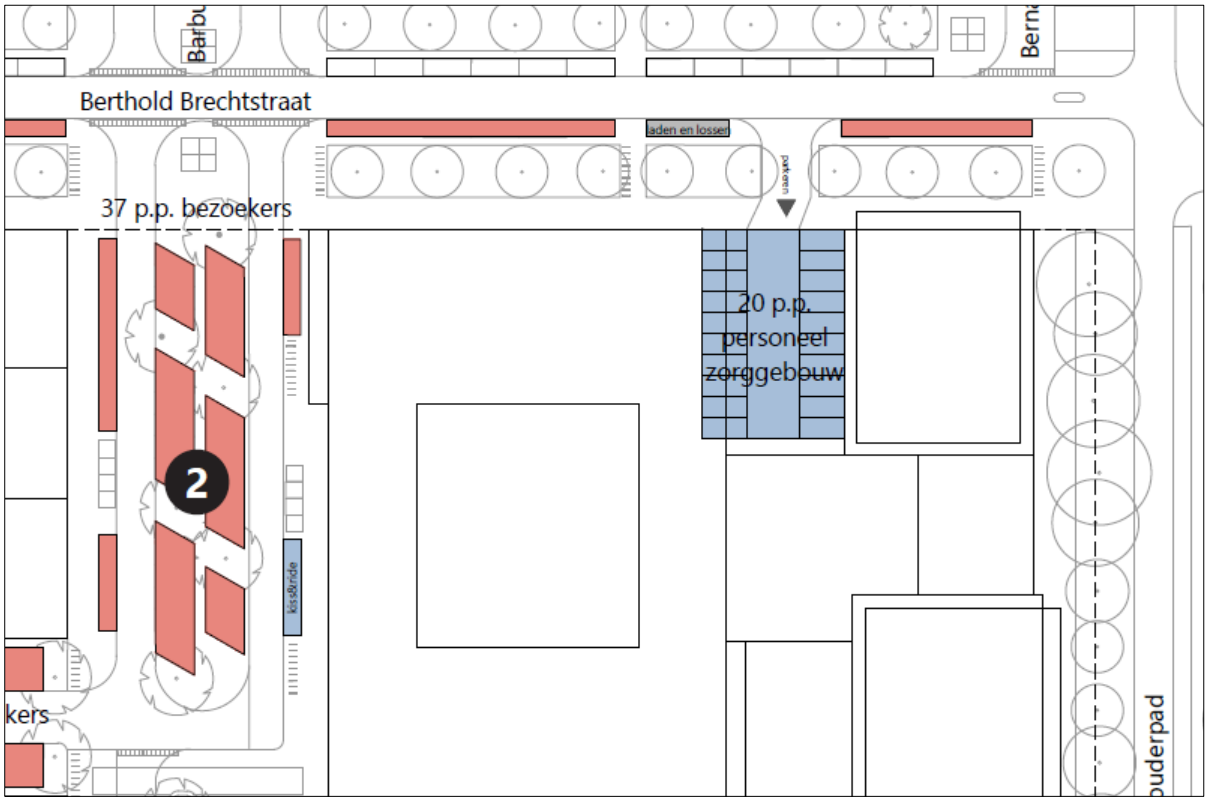
De hoofdentree van het zorgcentrum komt aan de verlengde Barbusselaan. Gelet op de toename van het aantal woningen en de demografie binnen het gebied, is het wenselijk om enkele voorzieningen op korte afstand te hebben. In het zorgcentrum is daarom op de begane grond ruimte gereserveerd voor maximaal 1.200 m² bvo (kleinschalige) maatschappelijke en commerciële activiteiten, zoals een kleine supermarkt (circa 100 m²), fysio/fitness (circa 350 m²), een buurtkamer/dagbesteding (circa 340 m²), een wijkzorgpunt (circa 30 m²) en een kapper (circa 30 m²). Het gaat daarbij om functies die direct gerelateerd zijn aan het zorgcentrum maar ook betekenis hebben voor de buurt. Op de zuidwesthoek van het woonzorggebouw komt een voor een ieder toegankelijk café-restaurant (circa 350 m²) met een terras aan het centrale buurtplein. De metrages van de diverse niet-woonfuncties kunnen bij verdere uitwerking nog wijzigen. Het maximum van het totaal staat echter vast. Het terras komt ten zuidwesten van het woonzorggebouw en heeft een omvang van maximaal 155 m². Het terras biedt ruimte voor maximaal 82 zitplaatsen. Daarnaast wordt ook voorzien in een kleiner terras in de binnentuin van het woonzorgebouw. De omvang hiervan is maximaal 50 $m^2$ (maximaal 30 zitplaatsen).

| **Huidig gebruik (woonzorgcentrum De Venser)** | **Toekomstig gebruik (kwadrant 1)** |
|---|---|
| 154 zorg- en 154 seniorenwoningen | maximaal 170 zorg- en maximaal 160 seniorenwoningen |
| woonzorgcentrum met diverse ondersteunende functies, als een kapper, winkel en een restaurant | woonzorgcentrum |
| | 1.200 m² bvo (kleinschalige) maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals:<br>- circa 100 m² bvo supermarkt<br>- circa 350 m² fysio/fitness<br>- circa 340 m² buurtkamer/dagbesteding/ vergaderzalen<br>- circa 30 m² wijkzorgpunt<br>- circa 30 m² kapper<br>- circa 350 m² café-restaurant |

*Tabel 2: huidig gebruik woonzorgcentrum De Venser en toekomstig gebruik kwadrant 1*

In kwadrant 1 komen tenslotte overdekte parkeerplaatsen voor personeel (circa 20 parkeerplaatsen). Deze parkeerplaatsen komen bovengronds. De inrit tot deze parkeervoorziening ligt nog niet vast. Bij inpassing van de inrit zal rekening moeten worden gehouden met bestaande

bomen. Bezoekersparkeren zal onder meer een plek krijgen in het verlengde van de Barbusselaan, nabij de hoofdentree van het zorgcentrum.



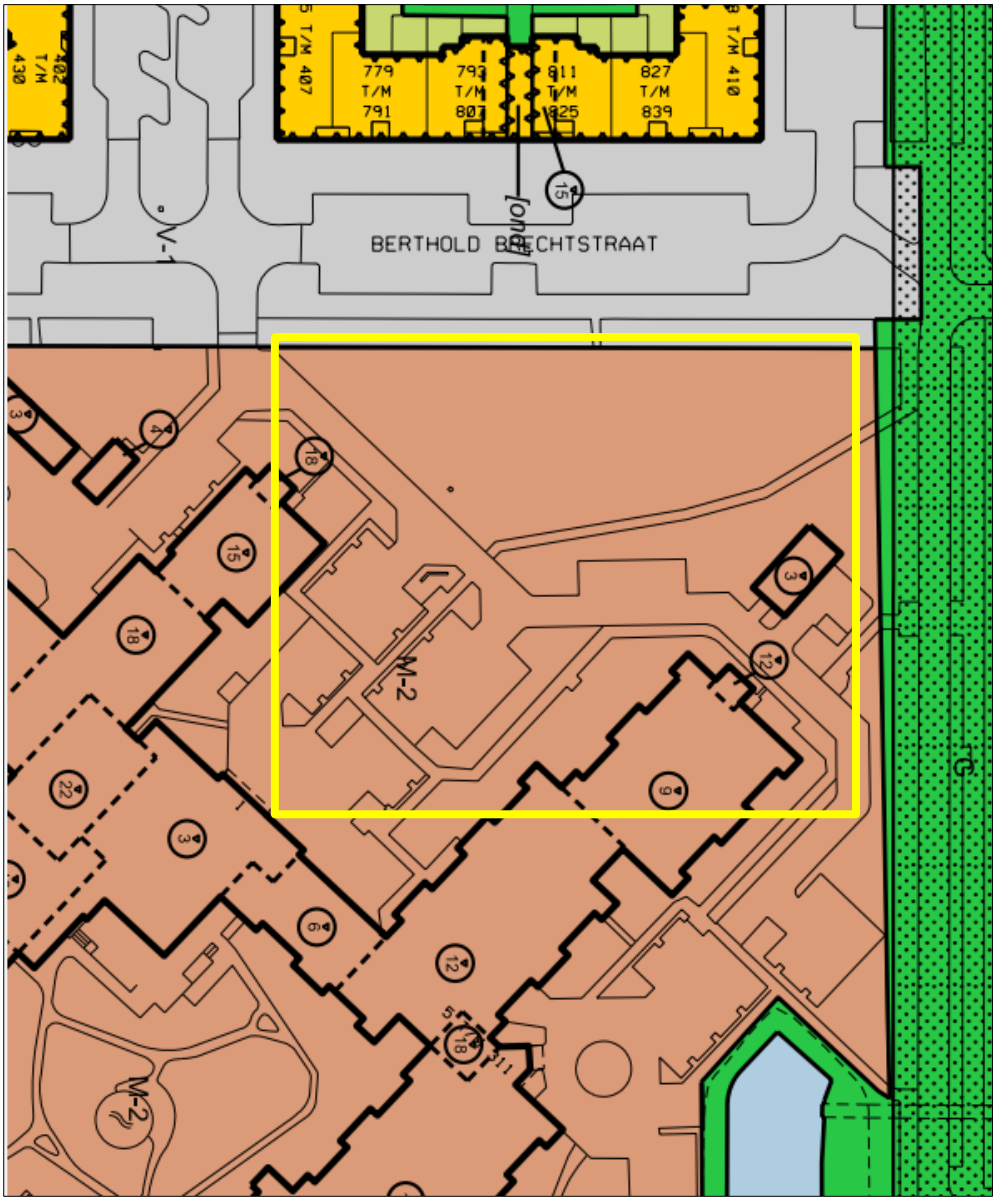

*Afbeelding: parkeren kwadrant 1 en omgeving (bron: Stedenbouwkundig Plan De Venser), inrit parkeervoorziening indicatief*

# 3. Planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie gelden het bestemmingsplan ‘Venserpolder’ (NL.IMRO.03630000T1009BPSTD0002), het parapluplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’(NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01) en het parapluplan ‘Darkstores’ (NL.IMRO.0363.GA2201PBPGST-VG01).

## 3.1. Geldend bestemmingsplan ‘Venserpolder’

Het bestemmingsplan is op 22 oktober 2010 vastgesteld door de stadsdeelraad van Zuidoost.




*Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan ‘Venserpolder’ waarbij de beoogde nieuwbouw in kwadrant 1 indicatief met een gele lijn is aangegeven*

De projectlocatie is grotendeels bestemd als ‘Maatschappelijk - 2’ (M-2) en voor wat betreft de overkraging aan de Berthold Brechtstraat als ‘Verkeer - 1’ (V-1).

#### 3.1.1. Bestemming ‘Maatschappelijk - 2’ (M-2)

Binnen deze bestemming is volgens artikel 9 van de regels het gebruik als onder meer een woon- en zorgcentrum, woningen, tuinen en erven en verkeersareaal toegestaan.

Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen een bouwvlak tot een bouwhoogte zoals aangegeven op de plankaart. De bestaande bebouwing is volledig in een bouwvlak gelegen dat voor 100% mag worden bebouwd tot een bouwhoogte variërend van 3 tot 18 meter. Naast gebouwen binnen een bouwvlak zijn bij maximaal 10% van het bestemmingsvlak ook gebouwen buiten het bouwvlak toegestaan tot een bouwhoogte van 3 meter. Aangezien het bestemmingsvlak een oppervlak heeft van circa 24.000 m² gaat het om circa 2.400 m². Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een bouwhoogte van maximaal 2 meter.

#### 3.1.2. Bestemming ‘Verkeer - 1’ (V-1)

In deze bestemming is volgens artikel 13 onder meer het gebruik als verkeersareaal en groenvoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

### 3.2. Geldend bestemmingsplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’

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

Het bouwen van nieuwe kelders (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico’s op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'.

## 3.3. Geldend bestemmingsplan 'Darkstores'

Het paraplubestemmingsplan is op 10 mei 2023 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat gronden niet mogen worden gebruikt als darkstore, met uitzondering van enkele specifieke adressen. De uitgezonderde adressen hebben geen betrekking op de projectlocatie zodat de gronden ter plaatse van de projectlocatie niet mogen worden gebruikt als darkstore.

## 3.4. Afwijkingen

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

1. <u>Groter bebouwingsoppervlak:</u> De nieuwbouw is voor een groot deel (circa 3.925 m²) buiten de contouren van de bestaande bebouwing gelegen en daarmee ook buiten het bouwvlak in het geldende bestemmingsplan 'Venserpolder'. Het oppervlak van de nieuwbouw buiten een bouwvlak bedraagt meer dan 2.400 m² dat volgens het geldende bestemmingsplan nog bij recht buiten het bouwvlak mag worden gebouwd. Rekening houdend met het totale bebouwingsoppervlak dat binnen de bestemming 'Maatschappelijk - 2' (M-2) bij recht is toegestaan leidt het project tot een toename van het bebouwingsoppervlak met circa 1.525 m².




*Afbeelding: projectie nieuwbouw ten opzichte van het geldende bestemmingsplan waarbij het blauw gekleurde deel buiten een bouwvlak is gelegen*

2. <u>Overschrijden maximum bouwhoogtes:</u> In het geldende bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande bouwhoogtes. De gedeeltes van de nieuwbouw die ter plaatse van een bouwvlak zijn geprojecteerd worden hoger dan de toegestane bouwhoogtes van 3, 9, 12, 15 en 18 meter. De maximum bouwhoogtes van de nieuwbouw bedragen 4,5, 17, 28, 31, 34 en 37 meter. Deze maximum bouwhoogtes zijn ook van toepassing op de gedeeltes van de nieuwbouw die buiten het bouwvlak zijn gelegen.

3. Overschrijden bouwgrenzen t.b.v. erkers en balkons: De overkraging van de nieuwbouw met erkers aan de Berthold Brechtstraat en de balkons aan de gevel in dezelfde straat zijn gelegen in de bestemming 'Verkeer – 1'. Binnen de verkeersbestemming zijn geen woonruimtes als erkers of balkons toegestaan. De erkers krijgen een diepte van maximaal 2 meter terwijl de balkons een diepte krijgen van maximaal 1,5 meter. De overschrijding in de bestemming 'Verkeer – 1' bedraagt 38 m² voor wat betreft de erkers en 37 m² voor wat betreft de balkons.

4. Maatschappelijke en commerciële ruimtes: In de plint van het woonzorgcentrum komen enkele maatschappelijke en commerciële functies, zoals een kleine supermarkt, kapper, fitness/fysio en een café-restaurant. Deze functies zullen ook toegankelijk zijn voor anderen. Het totaal oppervlak van deze functies in de plint bedraagt 1.200 m² bvo met een indicatieve onderverdeling van 100m² voor de supermarkt, 350 m² voor fitness/fysio, 340 m² voor een buurtkamer/dagbesteding/vergaderzalen, 30 m² voor een wijkzorgpunt, 30 m² voor een kapper en 350 m² voor horeca I als bedoeld in het geldende bestemmingsplan (een voorziening, uitsluitend zijnde een restaurant, café, lunchroom of ijssalon). Ook is er een horecaterras van 155 m² voorzien aan het plein. Het terras biedt ruimte voor maximaal 82 zitplaatsen. Ook aan de binnenkant van het blok bestaat de mogelijkheid om hier een kleiner terras met een omvang van circa 50 $m^2$ en maximaal 30 zitplaatsen te realiseren.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan. In het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ook een indieningstekening opgesteld waarin de maximale bebouwingsgrenzen en hoogtes van het project zijn geprojecteerd in relatie tot de bestaande omgeving (zie bijlage).

# 4. Beleidskader

## 4.1. Rijksbeleid

### 4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Het project heeft betrekking op sloopnieuwbouw binnen bestaand stedelijk gebied. De nieuwbouw leidt tot verdichting waarbij tegelijkertijd ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het project is niet in strijd met de NOVI.

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

In het Barro, welke voor het laatst is gewijzigd op 1 januari 2017, zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Geen van deze onderwerpen zijn van invloed op het onderhavige ontwikkeling.

*Conclusie*
Het plan om sloopnieuwbouw te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

## 4.2. Provinciaal en regionaal beleid

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

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

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

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

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

*Conclusie*
Het project maakt sloopnieuw met verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling kan de locatie een positieve impuls geven aan het verbeteren van de woonbuurt. Door het project wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het omliggende landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

### 4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en is nadien nog enkele malen gewijzigd. De laatste versie geldt sinds 10 juli 2023.

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. In de beweging Metropool in ontwikkeling staan grote opgaven beschreven. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. En om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. In de beweging Sterke kernen, sterke regio's wordt het belang van krachtige centrumsteden van cruciale betekenis voor de leefbaarheid van de hele regio benoemd. Al met al gelden in het bijzonder de volgende ontwikkelprincipes. Ontwikkelprincipe 8: Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd. Ontwikkelprincipe 12: Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

*Nieuwe stedelijke ontwikkeling*
Artikel 6.3 sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de wet is vastgelegd. Dat zijn de regionale afspraken. De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

- Regionale afstemming staat centraal
Omdat het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet in de omgevingsverordening opgenomen. Daarmee staat de regionale afstemming in de omgevingsverordening centraal als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Besluit ruimtelijke ordening via de Ladder geregeld en is daarom opgenomen in de omgevingsverordening. Evenals de Ladder gaat de omgevingsverordening uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio
De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.
De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een ruimtelijk plan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke plannen horen uiteraard 'ladderproof' te zijn.

- Wat is de regio?
Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. De gemeenten overleggen in de regio over bovenlokale of regionale stedelijke ontwikkelingen en maken daar bestuurlijke afspraken in regionaal verband over.

- Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen
Bij nieuwe stedelijk ontwikkelingen die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio's. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

- Project
De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Als gevolg van het project worden er 140-170 zorgwoningen en 150-160 seniorenwoningen gerealiseerd, ter vervanging van de 154 te slopen zorgwoningen en 154 seniorenwoningen. Het project leidt daarmee tot een vergelijkbaar aantal woningen dan nu ook al het geval is. Als gevolg van het project ontstaat er vervolgens ruimte voor extra woningen op het huidige terrein van het woonzorgcentrum. Deze extra woningen zijn nog geen onderdeel van de voorliggende aanvraag maar de woningbouwopgave in de volgende kwadranten is regionaal afgestemd doordat het plan past binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam (zie ook paragraaf 4.2.4).

*LIB 5 zone Schiphol*
De projectlocatie ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour wordt in de toelichting van een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op nieuwe woningen rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.
In paragraaf 5.8 van deze ruimtelijke onderbouwing is daar invulling aan gegeven.

*Conclusie*
Het voorliggende project past binnen de provinciale omgevingsverordening.

### 4.2.3. Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. 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. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is. De gezamenlijke inzet is vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw. Vanuit het belang van een sterke economische regio is er extra aandacht voor de mogelijkheden van internationals en pas afgestudeerden.

Het voorliggende project voor kwadrant 1 heeft betrekking op maximaal 170 zorg- en maximaal 160 seniorenwoningen, ter vervanging van 308 te slopen zorg- en seniorenwoningen. Dit is in lijn met het SP. Er is daarmee als gevolg van het project sprake van een toename van maximaal 22 woningen. De voorliggende aanvraag leidt daarmee niet tot een relevante toename van het aantal woningen. Door de sloopnieuwbouw ontstaat er wel ruimte om elders op het terrein extra woningen te gaan realiseren. Hiervoor zal te zijner tijd een separate aanvraag worden ingediend. De totale herontwikkeling waar het voorliggende project ook onderdeel van uitmaakt geeft daarmee deels uitvoering van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio.

*Conclusie*
Het voorliggende project past binnen de plannen van de metropoolregio.

#### 4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

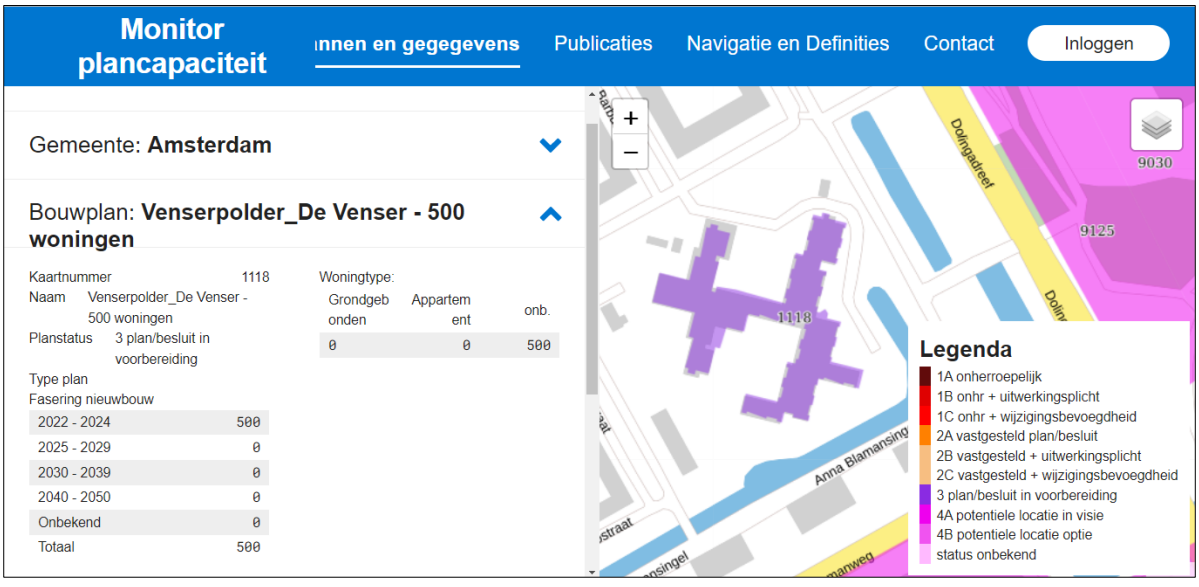
Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020.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

gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

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

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam (zie paragraaf 4.3.1) biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

Het terrein van De Venser, waar de projectlocatie, ook onderdeel van uitmaakt, is in het overzicht van de plancapaciteit op de website van de provincie aangegeven als bouwplan met de status ‘plan/besluit in voorbereiding’ met een capaciteit van 500 woningen.




*Afbeelding: monitor plancapaciteit*

Het voorliggende project voor kwadrant 1 heeft betrekking op maximaal 170 zorg- en maximaal 160 seniorenwoningen in de komende periode, ter vervanging van 308 te slopen zorg- en seniorenwoningen. Er is daarmee als gevolg van het project sprake van een toename met maximaal

22 woningen. De realisatie van deze 22 extra woningen kan tot de plancapaciteit worden gerekend. De overige woningen in de kwadranten 2, 3 en 4 volgen in een later stadium.

*Conclusie*
Het voorliggende project is onderdeel van de plancapaciteit en voldoet daarmee aan het Woonakkoord 2021-2025.

## 4.3. Gemeentelijk beleid

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

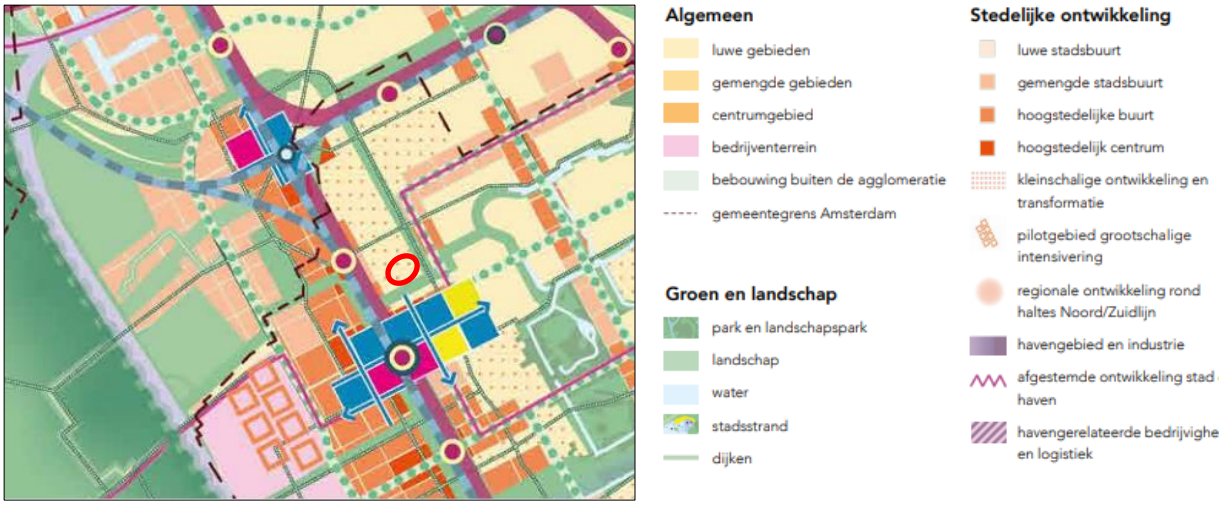
Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuuur en de nieuwbouw geen hoogbouw als bedoeld in het gemeentelijk hoogbouwbeleid betreft (want lager dan 60 meter) blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan

en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.

5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.




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

De projectlocatie is volgens de omgevingsvisiekaart gelegen in een luw gebied, nabij een stedelijk centrum en stationskwartier. De gehele Venserpolder is aangewezen voor kleinschalige ontwikkeling en transformatie. Het gaat daarbij om vernieuwing, verdichting of verduurzaming van buurten, zonder structurele verandering van een gebied.

Zuidoost is binnen Amsterdam qua ruimtelijke opzet, bebouwing en de relatief grote afstand tot de rest van de stad bijzonder. Dat geldt zeker ook voor de unieke culturele diversiteit, die er in de afgelopen decennia is ontstaan. Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen. De komende jaren zal daar met het Masterplan Zuidoost invulling aan worden gegeven.

In de Bijlmermeer en in Gaasperdam liggen grote opgaven ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Dit kan hand in hand gaan met het versterken van de wijkeconomie. Dat vraagt vooral om een slimme verdichting van de buurten, met behoud van het groene en rustige karakter. De vernieuwing van de Bijlmer wordt afgerond. Er worden niet alleen woningen toegevoegd, maar ook werkfuncties die de wijkeconomie moeten versterken. In zowel de Bijlmer als in Gaasperdam zijn mogelijkheden voor verdichting.

*Conclusie*
Het voorliggende project (kwadrant 1) heeft betrekking op een verdichting met woningbouw en enkele publieke functies. Het plan betreft een uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft ook invulling aan de wens om de wijkeconomie te versterken door in de plint van het woonzorgcentrum enkele publieke functies te realiseren.

### 4.3.2. Koers 2025

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. De ambitie is daarom in 2016 geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in de ontwikkelstrategie Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties is als 'Strategische Ruimte' aangemerkt. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Door de projecten te clusteren in 'bouwstenen' ontstaat een helder inzicht in de afhankelijkheden en de quick wins.

*Bouwsteen Zuidoost*
De centrale opgave in Zuidoost op middellange termijn is het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in de voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Voor Zuidoost is een woningaantal van minimaal 2.500 nieuwe woningen genoemd.

*Conclusie*
Het voorliggende project heeft betrekking op de vervanging van een woonzorgcentrum met aanleunwoningen door een nieuw woonzorgcentrum met voorzieningen in de plint en seniorenwoningen.. Door de bestaande bebouwing te slopen ontstaat er ruimte om elders op het terrein meer woningen toe te voegen. Het plan leidt indirect dus tot een toename van het aantal woningen waardoor het deels uitvoering betreft van een deel van de enorme woningbouwopgave circa 50.000 nieuwe woningen zoals deze in de Koers 2025 is genoemd. Het voorliggende project geeft invulling aan dat beleid voor de gebiedsuitwerking voor Zuidoost.

### 4.3.3. Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019 – 2022

De gemeente Amsterdam investeert fors in 32 buurten in Noord, Zuidoost en Nieuw-West. De Venserpolder is daar één van. Per buurt wordt er met de bewoners, corporaties en overige partijen gekeken naar wat de prioriteiten zijn en hoe deze het beste aangepakt kunnen worden.

Deze omvangrijke opgave gaat gepaard met evenredig grote fysieke en financiële inspanningen. Door heel gericht en langdurig interventies uit het ruimtelijke, sociale, economische en veiligheidsdomein in de ontwikkelbuurten bij elkaar te brengen, wordt het tij gekeerd en kunnen de

geselecteerde buurten tot bloei komen. Met vereende krachten en forse investeringen werken de gemeente, corporaties, bewoners en maatschappelijke partners dan ook de komende jaren samen aan de gewenste fysieke en sociale verbetering. Door te investeren in de woningen, maatschappelijke accommodaties, basisvoorzieningen, buurteconomie en leefomgeving, ontstaan toekomstbestendige en evenwichtige buurten.

De bewoners kunnen op deze wijze mee profiteren van de groei en ambities in Amsterdam. Jaarlijks stelt de gemeente €10 miljoen beschikbaar voor de ontwikkelbuurten.

De 5 doelstellingen

- Verbetering van de kwaliteit van woningen, woonomgeving en gebouwde voorzieningen.
- Verbetering van de leefbaarheid.
- Verbetering van de sociaal economische positie van de buurt en haar bewoners.
- Koppeling van stedelijke ontwikkelingsgebieden met strategische buurtontwikkeling.
- Verbetering van de energetische kwaliteit (duurzaamheid) van de woningen - waaronder het Aardgasvrij maken van bestaande en nieuwbouw

De vijf doelstellingen van de bestuursopdracht Ontwikkelbuurten zijn een voortzetting van de al gehanteerde doelstellingen in de stedelijke vernieuwing, aangevuld met de koppeling aan de gebiedsontwikkeling van Koers 2025 en de ambities op het gebied van duurzaamheid. De volgende uitgangspunten staan hierbij centraal (bestuursopdracht Ontwikkelbuurten maart 2017):

1. De lijn uit Koers 2025 wordt gevolgd dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloopnieuwbouwopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden. Daarnaast wordt in de aanpak van ontwikkelbuurten er voor gezorgd dat de afspraken over de ontwikkeling van de woningvoorraad uit de Samenwerkingsafspraken met de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de huurders worden nagekomen.
2. De aanpak wordt samen bepaald met de buurt.
3. De plannen zijn kleinschalig en flexibel en vormen geen blauwdruk.

### 4.3.4. Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

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

*Conclusie*
Het voorliggende project heeft betrekking op de vervanging van een woonzorgcentrum met aanleunwoningen door een nieuw woonzorgcentrum met voorzieningen in de plint en seniorenwoningen. Door eerst de nieuwbouw in kwadrant 1 te realiseren kunnen de huidige bewoners één-op-één doorverhuizen naar de nieuwbouw. Na sloop van de bestaande bebouwing ontstaat er ruimte om meer woningen op de rest van het terrein toe te voegen. Ook draagt het project indirect bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten doordat er straks diverse soorten woningen worden gerealiseerd die vanwege hun omvang en toegankelijkheid geschikt zijn voor gezinnen, jongeren en ouderen. De extra woningen in de kwadranten 2, 3 en 4 zullen samen met de seniorenwoningen in kwadrant 1 worden gerealiseerd conform het uitgangspunt van de 40-40-20 regeling.

#### 4.3.5. Woningbouwplan 2018-2025

Het Woningbouwplan 2018-2025 is op 20 november 2018 vastgesteld door het college van B en W. Er is nog niet voldoende planvoorraad om de ambitie van sociale huurwoningen door corporaties te realiseren en dat geldt ook voor de planvoorraad voor middendure huurwoningen. Om de woningtekorten voor de laagste en middeninkomens de komende zeven jaar te verlichten zet het college in op een hoge bouwproductie én op een hoog aandeel betaalbare woningen in het sociale en middendure huursegment. Het college zet bij gebiedsontwikkeling in op een substantieel deel middendure huurwoningen. De ambitie is:

- 17.500 sociale huurwoningen te bouwen door corporaties, gemiddeld 2.500 per jaar
- 11.690 middendure huurwoningen, gemiddeld 1.670 per jaar.

Ontwikkelbuurten zijn nog nauwelijks vertegenwoordigd in de planvoorraad. Er zijn mogelijkheden voor meer middendure huurwoningen in nog niet vastgesteld programma en in ontwikkelbuurten. Een programma van 40-40-20 is in de projecten uitgangspunt. Bij besluitvorming over concrete projecten zal een eventueel dilemma in de programmering aan de orde worden gesteld. In ontwikkelbuurten wordt, afhankelijk van de situatie per buurt, gekeken naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, verdichting en een gedifferentieerd woningbouwprogramma.

*Conclusie*
Het voorliggende project heeft betrekking op de vervanging van een woonzorgcentrum met aanleunwoningen door een nieuw woonzorgcentrum met voorzieningen in de plint en seniorenwoningen. Door eerst de nieuwbouw in kwadrant 1 te realiseren kunnen de huidige bewoners één-op-één doorverhuizen naar de nieuwbouw. Na sloop van de bestaande bebouwing ontstaat er ruimte om meer woningen op de rest van het terrein toe te voegen. Indirect wordt zo

bijgedragen aan het in een ontwikkelbuurt toevoegen van woningen in het sociale segment. De vertegenwoordiging van de ontwikkelbuurten in de planvoorraad neemt dan toe.

### 4.3.6. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (en in november 2017 gewijzigd). Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

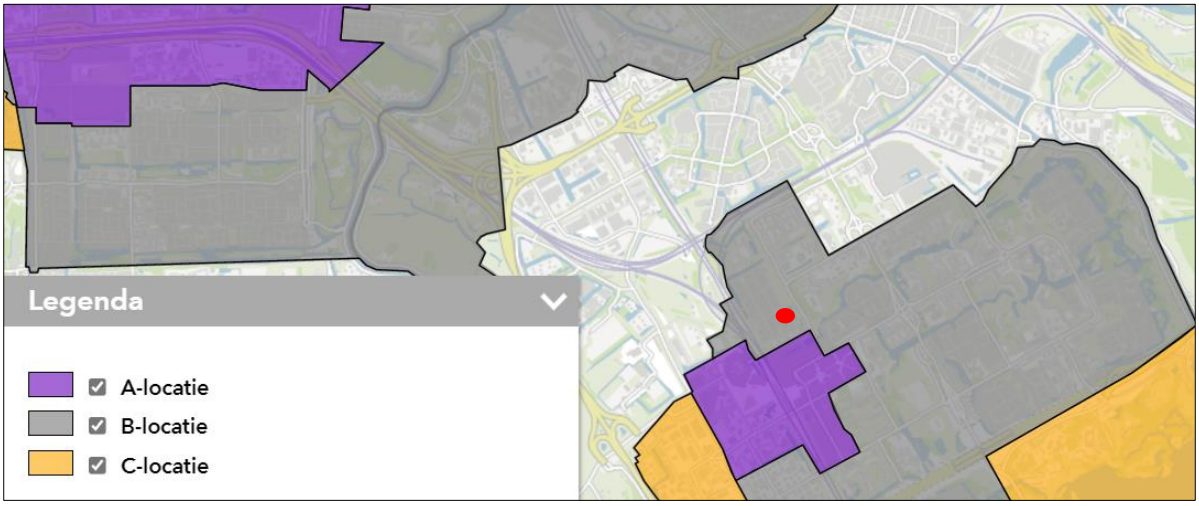
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends ‘zelfrijdende auto’ en ‘autodelen’ is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

*ABC-locaties en parkeernormen*

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




*Afbeelding: ABC-locaties waarbij de projectlocatie indicatief met een rode stip is aangegeven (bron: maps.amsterdam.nl)*

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

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
    - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
    - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
    - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Dus in het geval van de projectlocatie van kwadrant 1 ook de maatschappelijke en commerciële plintfuncties. De CROW-kencijfers zijn voor de plintfuncties als volgt (uitgaande van de kencijfers voor zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom):

- 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo supermarkt;
- 3,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo fitness/sportschool;
- 3,1 parkeerplaatsen per 100 m² bvo wijkcentrum;
- 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo dienstverlening (wijkzorgpunt en kapper);
- 12,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo restaurant.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype.

*Conclusie*
Omdat op de projectlocatie uitsluitend sociale huurwoningen worden gerealiseerd (maximaal 170 zorgwoningen en maximaal 160 seniorenwoningen) geldt er voor de woningen een parkeernorm van minimaal 0 tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. Wel geldt er een parkeernorm van 0,1 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Op de projectlocatie is parkeren op eigen terrein voorzien, namelijk circa 20 parkeerplaatsen voor personeel van het woonzorgcentrum in een parkeergarage. Daarnaast komen er in de nieuwe openbare ruimte op de projectlocatie diverse openbare parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen en de plintfuncties. Er keren ook huidige bewoners terug in de nieuwe seniorenwoningen. Deze bewoners maken door eerder gemaakte afspraken gebruik van een uitsterfbeleid voor parkeervergunningen op straat. In de huidige situatie parkeren zij op eigen terrein, maar omdat het eigen terrein wordt verkleind en hier openbare parkeerplekken worden gerealiseerd wordt er een uitzondering gemaakt op de regel 'alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunning verlening' zoals vermeld in de nota parkeernormen auto 2018. De verwachting is dat het om 20/25 parkeervergunningen gaat.

In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren. Daarbij wordt ook ingegaan op het parkeren vanwege de andere kwadranten.

### 4.3.7. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

| gebruiks-oppervlakte woning | aantal fietsparkeer-plekken per woning | benodigde interne berging |
|---|---|---|
| < 50 m² | 2 | n.v.t. |
| >50 m² - < 75 m² | 3 | 2,7 m² |
| >75 m² - <100 m² | 4 | 2,7 m² |
| >100 m² - <125 m² | 5 | 2,7 m² |
| >125 m² | 6 | 2,7 m² |

*Tabel 3: Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsberging. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter*

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

Voor de voorzieningen zijn de volgende fietsparkeernormen relevant:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Supermarkt | zone 1 | 4,3 | 100 m² bvo | bezoekers / kort parkeren | dagelijks 16-19 uur | |
| | zone 2 | 3 | | | | |
| | zone 3 | 2,2 | | | | |
| **fitness** | zone 1 | 8 | 100 m² bvo | bezoekers / kort parkeren | ma-di-wo 19-22 uur | |
| | zone 2 | 5,6 | | | | |
| | zone 3 | 4 | | | | |
| **horeca IV** restaurant, eetcafé of bistro | zone 1 | 20 | 100 m² bvo | bezoekers / kort parkeren; bezoekers / lang parkeren | vr-za-zo 18-22 uur | primair gericht op verstrekken van maaltijden; exclusievere zaken lagere parkeerbehoefte |
| | zone 2 | 14 | | | | |
| | zone 3 | 10 | | | | |

*Tabel 4: fietsparkeernormen voorzieningen. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter*

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

4.3.8. Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen

De gevolgen van klimaatverandering zijn overal merkbaar, ook in Amsterdam. Tropische regenbuien, windhozen, hitte en droogte hebben nu al grote gevolgen voor de stad, vooral voor de meest kwetsbare inwoners.

Er gebeurt nu al heel veel om Amsterdam en de Amsterdammers voor te bereiden op klimaatverandering en om de stad duurzamer te maken. Bijvoorbeeld door:

- wijk voor wijk aardgasvrij te maken
- waar mogelijk zonnepanelen op daken te leggen
- de openbare ruimte natuurinclusief in te richten
- steeds meer gebruikte materialen en grondstoffen opnieuw te gebruiken.

De klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam zijn:

2030

- Volledig uitstootvrij verkeer binnen de bebouwde kom
- Volledig duurzame eigen organisatie
- 80 procent van de elektriciteit die huishoudens gebruiken opgewekt uit zonne- en windenergie
- 50 procent minder nieuwe grondstoffen
- 60 procent minder uitstoot CO2 in vergelijking met 1990

2040

- Volledig aardgasvrij
- Alle geschikte daken ingezet voor de opwek van zonne-energie

2050

- Volledig voorbereid op klimaatverandering ('klimaatadaptief')
- Volledig klimaatneutraal, zonder CO2-uitstoot
- Volledig circulaire economie

De nieuwbouw op de projectlocatie zal gasloos worden gebouwd. De basis van het energieconcept voor de warmte en koudevoorziening is bodemenergie. Het concept wordt nog verder uitgewerkt. Er zal in elk geval moeten worden voldaan aan de BENG-norm.

De basis van het energieconcept voor De Venser voor de warmte en koudevoorziening is bodemenergie. Vanuit één of meerdere bodembronnen wordt op een energie efficiënte wijze warmte geproduceerd met warmtepompen en kan koude direct geleverd worden uit de bodembronnen. Aanvullend op bodemenergie zijn er verschillende technologieën en strategieën om de vereiste warmte- en koudebalans in de bodem te waarborgen. Om tot een definitieve keuze te komen is 'Duurzaam, tenzij' het uitgangspunt. Naast duurzaamheid worden factoren zoals gebouwen en omgevingsbeperkingen, beschikbaarheid van technologieën, betrouwbaarheid en betaalbaarheid ook afgewogen. Daarnaast spelen ook de ontwikkelkenmerken van de verschillende kwadranten een rol.

Bij uitwerking van het energiesysteem worden tenminste de volgende varianten afgewogen:
- WKO met eigen regeneratie, bijvoorbeeld met PVT-panelen;
- Hybride WKO in combinatie met stadsverwarming (warmtelevering Vattenfall circa 70%);
- Hybride WKO in combinatie met restwarme datacenters Zuidoost.

Het project zal voldoen aan het beleid van de gemeente. De nodig maatregelen worden specifiek uitgewerkt in verdere ontwerpen. Hierbij zal natuurinclusief bouwen en klimaatadaptie (hitte, droogte en wateroverlast) een belangrijke rol spelen.

### 4.3.9. Stedelijk beleidskader horeca en terrassen (concept)

In kwadrant 1 is 350 m² bvo aan horeca categorie I (café en/of restaurant) voorzien. Voor wat betreft horeca is nieuw beleid in voorbereiding. Het Stedelijk beleidskader bevat de volgende relevante doelen en ambities:

- Ruimte geven aan ondernemerschap en ontmoetingsplekken.
- Stimuleren nachtcultuur.
- Geluidsoverlast voorkomen.
- Geuroverlast tegengaan.

Het beleid is gericht op het realiseren van een goede balans tussen beschermen én ontwikkelen van de kwaliteit van de leefomgeving als het om horeca gaat. Hierbij wordt beoordeeld aan de hand

van horeca-activiteiten en zijn gebiedstypologieën uitgewerkt waarmee bepaald is wat de gemeente qua horeca waar wilt en waarom.

4.3.10. Detailhandelsbeleid 2018-2022

Het detailhandelsbeleid is door de gemeenteraad vastgesteld op 20 december 2017. Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers. Voor de detailhandel heeft Amsterdam twee hoofdbeleidsdoelstellingen:

- Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners.
  Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
- Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad.
  Amsterdam wil meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt.

Vernieuwing is nodig om de bestaande kansrijke winkelgebieden toekomstbestendig te houden. Aandachtspunten zijn vernieuwing in het productaanbod, de inrichting en uitstraling van bedrijfspanden en markten, de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, beschikbaarheid van geschikte bedrijfspanden, een digitale en logistieke infrastructuur die meebeweegt met veranderende behoeften en regelgeving die vernieuwing faciliteert.

Alleen planinitiatieven voor beperkte uitbreiding van bestaande supermarkten in kansrijke winkelgebieden die bijdragen aan de versterking van het woon- en leefklimaat, kunnen rekenen op een positief ontvangst. Of wanneer er sprake is van toegenomen draagvlak, oftewel de extra bewoners die boodschappen komen doen door woningbouw. Daarnaast wordt In gebieden die meer dan 750 meter afliggen van een supermarkt de ruimte geboden aan een gemakssupermarkt van maximaal 300 m² winkelvloeroppervlak.

Het project heeft betrekking op een kleinschalige supermarkt (circa 100 m² bvo). De projectlocatie is gelegen buiten een winkelgebied maar op minder dan 750 meter afstand van bestaande supermarkten (Lidl en Vomar aan het Bijlmerplein). De supermarkt in kwadrant 1 is vooral bedoeld voor bewoners van het woonzorgcentrum maar is ook toegankelijk voor anderen. De supermarkt kan een bescheiden rol spelen voor de bewoners in de nieuwbouw van de overige kwadranten (2 t/m 4). Als gevolg van deze nieuwe woningen zal er sprake zijn van toegenomen draagvlak, ook omdat er elders in Zuidoost diverse woningen bij zullen worden gebouwd. Van belang is ook dat zich in de huidige situatie ook al een kleine winkel in De Venser bevindt. Vanwege de woningbouw op het terrein van De Venser en de beperkte omvang van de supermarkt is het aanvaardbaar om in dit geval een supermarkt mogelijk te maken op de projectlocatie.

# 5. Omgevingsaspecten

## 5.1. Verkeer en parkeren

Zoals bij de andere onderzoeken is ook bij de aspecten verkeer en parkeren rekening gehouden met de totale gebiedsontwikkeling. Hierdoor is nu al aangetoond dat ook in de toekomst, na ontwikkeling van de overige kwadranten, sprake is van voldoende parkeerplaatsen en een veilige afwikkeling van het verkeer.

### 5.1.1. Verkeer

*Gebiedsontwikkeling*
Kwadrant 1 maakt onderdeel uit van een gebiedsontwikkeling. Alhoewel de aanvraag voor de overige kwadranten in een later stadium zal worden ingediend is het voor wat betreft verkeer ook van belang om naar effecten vanwege de totale gebiedsontwikkeling te kijken. Voor de nieuwbouw in de andere kwadranten geldt dat er 529 tot 559 sociale huur-, middeldure huur en vrije sectorwoningen worden toegevoegd. Ook komen er in de andere kwadranten circa 1.300 m² commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Het programma voor deze overige kwadranten leidt tot een toename van verkeer. In het kader van de gehele gebiedsontwikkeling, inclusief kwadrant 1, is daarom door de afdeling V&OR een verkeersonderzoek uitgevoerd om de effecten van het verkeer inzichtelijk te maken (O-220359, d.d. februari 2023, zie bijlage). In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het Amsterdamse verkeersmodel en er is ook rekening gehouden met de beoogde verkeerscirculatie. Uit het verkeersonderzoek blijkt het volgende:

- Verkeersgeneratie: De gehele gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van het aantal vertrekkende autoritten tussen ‘2033 autonoom’ en ‘2033 plan’. Deze toename bedraagt 575 ritten op etmaal basis. In de ochtendspits neemt het aantal vertrekkende ritten toe met circa 85 auto/bestelbusritten In de avondspits neemt het aantal aankomende auto/bestelbus ritten toe met circa 100 tot 154.
  Het aantal verkeersbewegingen voor personeel voor het zorgcentrum is voor het model lastig in te schatten Gezien het aantal parkeerplaatsen is de verkeersgeneratie realistisch.
- Herkomst en bestemmingen: Het extra verkeer zal met name van en naar de A 2 rijden Hierdoor stijgen de intensiteiten op de Berthold Brechtstraat en de Boris Pasternakstraat percentueel aanzienlijk. De percentuele toename op de grote straten (Burgemeester Stramanweg en Dolingadreef is zeer beperkt gezien de grote intensiteiten die daar al in de autonome situatie rijden.

Effect op kruispuntbelastingen: Het extra verkeer heeft bijna geen effect heeft op de verkeerafwikkeling op de kruispunten in de omgeving De belasting neemt op kruising Boris Pastenakstraat Burgemeester Stramanweg 1 in de avondspits wel toe, maar deze zal niet zwaar belast worden.

*Kwadrant 1*
Kwadrant 1 leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de

projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Berthold Brechtstraat rijden.

Het voorliggende project heeft betrekking op kwadrant 1 en leidt hoogstens tot een beperkte toename van het aantal woningen: maximaal 170 zorg- en maximaal 160 seniorenwoningen, ter vervanging van 308 te slopen zorg- en seniorenwoningen. Het nagenoeg zelfde woonprogramma voor de zorg- en seniorenwoningen heeft op voorhand geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Uit toepassing van landelijke CROW kengetallen blijkt dat voor een serviceflat in de schil centrum van zeer sterk stedelijk gebied een kengetal van 0,4 tot 1,2 verkeersbewegingen per etmaal per woning per etmaal is aangegeven. Dat komt bij 14 extra woningen neer op een toename met 6 tot 17 verkeersbewegingen per etmaal. Ook kunnen er extra verkeersbewegingen gaan ontstaan als gevolg van de circa 1.200 m² commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint van het woonzorggebouw (blok A). De verwachting is dat de verkeerstoename als gevolg van deze voorzieningen beperkt is omdat deze voorzieningen voornamelijk zullen zijn gericht op het zorgcentrum en de buurt en deels nu ook al bestaan in de huidige situatie.

### 5.1.2. Parkeren

*Auto's gebiedsontwikkeling*
In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij sociale en middeldure huurwoningen een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd en is er voor bewoners geen parkeergelegenheid op eigen terrein noodzakelijk. Voor vrije sector woningen is de norm minimaal 0,3 en maximaal 0,6 parkeerplaats per woning gehanteerd. Voor de 220 vrije sector woningen in kwadranten 3 t/m 4 resulteert dat in een parkeerbehoefte van minimaal 66 en maximaal 132 parkeerplaatsen. Deze behoefte wordt in een nog aan te leggen parkeergarage in de zuidwesthoek van het gebied opgevangen. Hier zal ruimte zijn voor circa 120 auto's.

Voor de bezoekers van de woningen worden voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. Op gebiedsniveau gaat het om 85 bezoekersparkeerplaatsen (inclusief kwadrant 1). Voor de voorzieningen in de kwadranten 2 t/m 4 geldt dat deze nog niet bekend zijn. Er mag wel ervan uit worden gegaan dat deze voorzieningen met name gericht zullen zijn op de bewoners uit de omgeving, waardoor de parkeerbehoefte laag zal zijn.

*Auto's Kwadrant 1*
Op basis van de Nota Parkeernormen Auto is er voor de nieuwbouw in kwadrant 1 geen parkeergelegenheid voor bewoners op eigen terrein noodzakelijk. Wel wordt er op eigen terrein rekening gehouden met de parkeerbehoefte door personeel en enkele bewoners van het woonzorgcentrum (circa 20 parkeerplaatsen), waarmee in de daadwerkelijke parkeerbehoefte kan worden voldaan. Ook worden er conform de parkeernorm 33 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers van de woningen aangelegd (0,1 parkeerplaatsen per woning, bij maximaal 330 woningen). De parkeerplaatsen voor personeel en bewoners komen aan de zijde van de Berthold Brechtstraat en de parkeerplaatsen voor bezoekers bij de hoofdentree van het woonzorgcentrum, in het verlengde van de Barbusselaan.

Naast woningen zullen er ook enkele voorzieningen in de nieuwbouw in kwadrant 1 komen. Gelet op het programma en de CROW-kencijfers wordt er rekening gehouden met de volgende parkeerbehoefte (inclusief bezoekers):

| **Functie** | **Parkeernorm** | **Omvang *** | **Parkeerbehoefte** |
|---|---|---|---|
| Bezoekersparkeren | 0,1 / woning | 330 woningen | 33 |
| **Totaal wonen** | | | **33** |
| Supermarkt | 0,8 / 100 $m^2$ bvo | 100 $m^2$ | 1 |
| Fitness | 3,2 / 100 m2 bvo | 350 $m^2$ | 11 |
| Wijkzorgpunt/Buurtkamer/dagbesteding | 0 / 100 m2 bvo | 370 $m^2$ | 0 |
| Kapper | 2 / 100 m2 bvo | 30 $m^2$ | 1 |
| Restaurant/cafe | 8 / 100 m2 bvo | 350 $m^2$ | 28 |
| **Totaal niet-wonen*** | | | **41** |
| **Totaal** | | | **74** |

*Tabel 5: parkeerbehoefte beoogd programma*

** de vermelde metrages per niet-woonfunctie kunnen bij verdere uitwerking van het plan nog beperkt veranderen. Uitgangspunt is dat de totale parkeerbehoefte niet mag worden overschreden.*

In totaal zijn er 74 parkeerplaatsen benodigd, waarvan 41 voor de plintfuncties. Niet iedereen zal gelijktijdig parkeren waardoor de totale parkeerbehoefte vanwege de plintfuncties met maximaal 74 parkeerplaatsen lager zal zijn. Om de parkeerbehoefte tijdens het piekmoment inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van aanwezigheidspercentages (zie volgend tabel).

| **Parkeerbalans De Venser** | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Functie** | **Parkeernorm auto** | **eenheid** | **aantal*** | **behoefte** | **werkdag middag** | **werkdag avond** | **weekend** | **werkdag middag** | **werkdag avond** | **weekend** |
| Zorg en seniorenwoningen, bezoekers | 0,1 | per woning | 322 | 32 | 20% | 80% | 80% | 6,4 | 25,8 | 25,8 |
| Supermarkt | 0,8 | per 100 m2 | 100 | 1 | 60% | 40% | 40% | 0,5 | 0,3 | 0,3 |
| Restaurant | 8 | per 100 m2 | 350 | 28 | 40% | 90% | 100% | 11,2 | 25,2 | 28,0 |
| Fitness | 3,2 | per 100 m2 | 350 | 11 | 50% | 100% | 85% | 5,6 | 11,2 | 9,5 |
| Wijkzorgpunt/Buurtkamer/dagbesteding | 0 | per 100 m2 | 370 | 0 | 100% | 30% | 5% | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kapper | 2 | per 100 m2 | 30 | 1 | 100% | 30% | 5% | 0,6 | 0,2 | 0,0 |
| **Totaal** | | **zonder dubbelgebru** | | **73** | | | | **24** | **62** | **64** |

*Tabel 6: parkeerbehoefte beoogd programma met toepassing van aanwezigheidspercentages*

** de vermelde metrages per niet-woonfunctie kunnen bij verdere uitwerking van het plan nog beperkt veranderen. Uitgangspunt is dat de totale parkeerbehoefte niet mag worden overschreden*

Er is voor sommige functies dubbelgebruik mogelijk. Overdag maken de voorzieningen grotendeels gebruik van parkeerplekken in het gebied. In de avond maken bezoekers van het restaurant en de woningen gebruik van de parkeerplekken in het gebied. De piek van de bezetting van de bezoekers van woningen gecombineerd met de bezoekers van de voorzieningen ligt rond de 72 parkeerplekken. Van de 72 parkeerplaatsen worden er circa 53 tussen de kwadranten, in de nieuwe openbare ruimte op, de kavel zelf aangelegd. De rest wordt opgevangen in de bestaande buurt, omdat daar de parkeerdruk laag is.

Er worden daarnaast circa 20 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd voor het personeel en enkele bewoners.

In vorige tabel is rekening gehouden met dubbelgebruik van functies, maar nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van de bezoekers. Een bezoeker van de supermarkt kan ook bezoeker zijn van het restaurant en een bezoeker van de woningen. Uiteindelijk zal de parkeerbehoefte lager zijn dan hiervoor berekend.

Er keren ook huidige bewoners terug. Deze bewoners maken door eerder gemaakte afspraken gebruik van een uitsterfbeleid voor parkeervergunningen op straat. In de huidige situatie parkeren zij op eigen terrein, maar omdat het eigen terrein wordt verkleind en hier openbare parkeerplekken worden gerealiseerd wordt er een uitzondering gemaakt op de regel 'alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunning verlening' zoals vermeld in de nota parkeernormen auto 2018. De verwachting is dat het om 20/25 parkeervergunningen gaat.

In de notitie 'Parkeeropgave Venserpolder-West (TB01)' van V&OR (27 februari 2023) wordt aangegeven dat de parkeerdruk in de Venserpolder West 50% bedraagt. Door het project en het opheffen van een aantal parkeerplaatsen zal de parkeerdruk met circa 11% oplopen tot 61%. Dat is nog steeds laag en aanvaardbaar.

Geconcludeerd kan worden dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn en dat de parkeerdruk in de omgeving aanvaardbaar blijft. Dat geldt zowel voor kwadrant 1 als de gehele gebiedsontwikkeling.

*Fietsen en scooters*
De bedoeling is om gemeenschappelijke fietsenstallingen op eigen terrein van te realiseren. Daarnaast komen er ook fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers. Voor de berekening van het aantal fiets en scooterparkeerplaatsen is uitgegaan van het programma zoals weergegeven in paragraaf 2.4.6. Gezien de doelgroep van de woningen zijn de normen voor fietsen hier niet toepasbaar. Voor de zorgwoningen zijn geen fietsplekken nodig. Voor de senioren woningen kan een lagere norm dan voor reguliere woningen worden toegepast. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal in overleg met de gemeente rekening worden gehouden met voldoende fiets- en scootmobielplekken. Voor niet -woonfunctie wordt met volgende normen rekening gehouden:

| Functie | Aantal fietsplekken per 100 $m^2$ bvo | Omvang in $m^2$ * | Totaal aantal fietsplekken |
|---|---|---|---|
| Restaurant/cafe | 10 | 350 | 35 |
| supermarkt | 2.2 | 100 | 3 |
| Fitness | 4 | 350 | 14 |
| Kapper | 5 (schatting) | 30 | 2 |
| Overig maatschappelijk | 5 (schatting) | 370 | 19 |
| Totaal | | | 73 |

*Tabel 7: fietsparkeerbehoefte beoogd programma*

** de vermelde metrages per niet-woonfunctie kunnen bij verdere uitwerking van het plan nog beperkt veranderen. Uitgangspunt is dat de totale fietsparkeerbehoefte niet mag worden overschreden*

Bij verdere uitwerking zal met hiervoor genoemde fietsparkeerbehoefte rekening worden gehouden. Er zullen voldoende fietsplekken gerealiseerd worden. Dat geldt ook voor scooterplekken en plekken voor scootmobiels.

## 5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het voorliggende project heeft betrekking op kwadrant 1 en leidt tot een beperkte toename van het aantal woningen: maximaal 170 zorg- en maximaal 160 seniorenwoningen, ter vervanging van 308 te slopen zorg- en seniorenwoningen. De toename van maximaal 22 zorg- en seniorenwoningen leidt tot een beperkte verkeerstoename, zoals ook blijkt uit paragraaf 5.1. Ook de verkeerstoename van de 1.200 m² aan commerciële functies is beperkt. De beperkte verkeerstoename als gevolg van kwadrant 1 is beduidend minder dan de verkeerseffecten bij maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Kwadrant 1 heeft daarmee op voorhand geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Voor de rest van de gebiedsontwikkeling (fase 2 t/m 4) wordt uitgegaan van 529 tot 559 extra woningen en 1.300 m² economische en maatschappelijke voorzieningen. De verkeersaffecten van een dergelijk programma is beduidend minder dan bij maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen", ook indien rekening wordt gehouden met kwadrant 1. De gehele herontwikkeling van De Venser is daarmee aan te merken als ‘niet in betekenende mate’. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig. Dit blijkt ook uit de toepassing van de NIBM-tool.

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

| | | |
|---|---|---|
| | Jaar van planrealisatie | 2029 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan | | |
| | Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) | 575 |
| | Aandeel vrachtverkeer | 10,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer | $NO_2$ in µg/m$^3$ | **0,81** |
| | $PM_{10}$ in µg/m$^3$ | **0,11** |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m$^3$ | | 1,2 |
| **Conclusie** | | |
| **De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig** | | |

*Tabel 8: toepassing NIBM-tool (het aantal van 575 extra voertuigbewegingen is gebaseerd op het verkeersonderzoek als bedoeld in paragraaf 5.1)*

## 5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen/functies die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is gelegen binnen de geluidszones van de stedelijke wegen Dolingadreef en Burgemeester Stramanweg en de spoorweg tussen Bijlmer Arena en Duivendrecht/Diemen/RAI. De projectlocatie is niet gelegen binnen de geluidszones van (gezoneerde) industrieterreinen maar in de nabijheid bevindt zich wel de Johan Cruijff ArenA (zie paragraaf 5.4).

Het project heeft betrekking op nieuwe geluidsgevoelige functies binnen enkele geluidszones. Er is daarom akoestisch onderzoek nodig naar wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Door Cauberg-Huygen is voor fase 1 een akoestisch onderzoek uitgevoerd (referentie 07498-54365-06, d.d. 13 november 2023, zie bijlage).

In het onderzoek van Cauberg Huygen is uitgegaan van het Amsterdams geluidbeleid, dat op 17 oktober 2023 door B&W van de gemeente Amsterdam is vastgesteld. Conform het beleid dient bij het vaststellen van hogere waarden rekening te worden gehouden met cumulatie van geluidbronnen, geluidluwe zijden bij woningen en indien nodig met dove gevels. Hiermee is dus rekening gehouden. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Het wegverkeer op de Dolingadreef veroorzaakt op de noordoostgevels van blokken B en C een geluidsbelasting van maximaal 49 dB. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer (48 dB) maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (53 dB). Bij alle overige gevels wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde.
- Het wegverkeer op de Daalwijkdreef veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 40 dB. Deze geluidsbelasting voldoet aan de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer (48 dB).

- Het wegverkeer op de Burgemeester Stramanweg veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 43 dB. Deze geluidsbelasting voldoet aan de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer (48 dB).
- Het spoorwegverkeer veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 60- dB op de zuidwestgevels van blokken B en C. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde voor spoorwegverkeer (55 dB) maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (68 dB). Ook bij noordwest- en zuidoostgevels van de blokken B en C en bij de noordwest, zuidwest en zuidoostgevel van blok A wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden maar de geluidsbelasting is daarbij lager dan de 60 dB op de zuidwestgevels van blokken B en C.
- De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 57 dB op de noordoostgevel van blokken B en C en 63 dB op de zuidwestgevel van blok A. Deze geluidsbelastingen voldoen aan de grenswaarden (respectievelijk 66 en 71 dB).

Er is in het akoestisch onderzoek nagegaan welke mogelijkheden er aan de bron, in het overdrachtsgebied en/of de ontvangzijde mogelijk zijn om de geluidsbelastingen te reduceren:

- Geluidreducerend asfalt: Gelet op de geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (1 dB) en de geringe omvang ervan (alleen ter plaatse van woningen aan de noordoostzijde van de blokken B en C) zijn de kosten voor de aanleg en ook de kosten voor het onderhoud van geluidarm asfalt naar verwachting hoog en daarom niet wenselijk.
- Betonnen dwarsliggers en raildempers: In het akoestisch onderzoek is conform de brongegevens in het geluidregister spoor van ProRail voor een deel van het tracé gerekend met een onderbouwconstructie met houten dwarsliggers. In de praktijk zijn deze inmiddels vervangen zijn door betonnen dwarsliggers. Daarnaast zijn of worden op basis van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) ten behoeve van de woningen aan de Alexander Dumaslaan, die evenwijdig aan de oostelijke spoorboog richting station Diemen-Zuid zijn gelegen, op het spoortracé Amsterdam-Utrecht over een lengte van circa 300 m raildempers aangelegd. Omdat het een klein deel van de sporen betreft waar deze maatregelen zijn getroffen, leiden deze maatregelen tot een geluidreductie van circa 0,5 dB. De maatgevende geluidbelasting van 60 dB neemt af tot 59 dB.
- Geluidschermen: Langs de spoorweg zijn al geluidschermen aanwezig. Om de geluidsbelasting te reduceren dient het geluidscherm over een aanzienlijke lengte te worden verhoogd. De kosten om het geluidscherm met enkele meters te verhogen zijn hoog.
- Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen: Het toepassen van geluidschermen aan de gevels of het toepassen van dove gevels heeft dusdanig veel consequenties voor de ventilatie- en brandveiligheidscondities, dat de ontwerpvrijheden en het woon- en leefklimaat van de woningen sterk worden ingeperkt. De kosten voor gebouwgebonden schermen zijn bovendien hoog.

Omdat maatregelen om de geluidsbelastingen op de gevel te reduceren niet haalbaar zijn of onvoldoende reductie opleveren, zullen er hogere grenswaarden worden aangevraagd vanwege het wegverkeer op de Dolingadreef (1 dB overschrijding) en de spoorlijn (5 dB overschrijding). Niet alle woningen met een hogere geluidsbelasting zullen automatisch over een geluidsluwe gevel beschikken. Voor deze woningen zijn diverse maatregelen mogelijk om de woningen alsnog over een geluidsluwe zijde te laten beschikken. Het gaat daarbij onder meer om balkons met dichte

borstwering. Alle woningen krijgen, al dan niet na toepassing van maatregelen, een geluidsluwe zijde.

Het voornemen om hogere grenswaarden verlenen en het akoestisch onderzoek zullen na indiening van de aanvraag in het TAVGA worden behandeld.

## 5.4. Milieuzonering

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

Het project voorziet in woningen en enkele maatschappelijke en commerciële functies. Dat past goed in de omgeving, waar zich vooral woningen bevinden. Wel kan het terras ten behoeve van de horecafunctie gevolgen hebben voor bestaande en nieuwe woningen. Hiervoor is akoestisch onderzoek nodig (zie verderop in deze paragraaf).

In de omgeving van de projectlocatie bevindt zich verder één bedrijfsactiviteit die hinder kan veroorzaken ter plaatse van de nieuwbouw, namelijk de Johan Cruijff ArenA. Het is daarom van belang om na te gaan wat de effecten van het stadion op de nieuwbouw zullen zijn.

### 5.4.1. Johan Cruyff ArenA

Uit het akoestisch onderzoek van Cauberg-Huygen (referentie 07498-54365-06, d.d. 13 november 2023, zie bijlage) blijkt dat er in de representatieve bedrijfssituatie sprake is van een maximale geluidsbelasting ($L_{A,max}$) van 64 tot 66 dB(A)etmaalwaarde. De maximale geluidsbelasting ($L_{A,max}$) bij regelmatige afwijking is maximaal 62 dB(A) etmaalwaarde en in geval van incidentele afwijking 80 tot 81 dB(A) etmaalwaarde. Wanneer deze etmaalwaarden getoetst worden aan geluidgrenswaarden, zoals bijvoorbeeld de richtwaarden van de VNG-publicatie, dan voldoen de optredende geluidniveaus met betrekking tot de ‘representatieve bedrijfssituatie’ en de ‘regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie’ geheel aan de richtwaarden. Op basis van de geluidrichtwaarden wordt geconcludeerd dat er gedurende die twee bedrijfssituaties sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De optredende geluidniveaus gedurende de incidentele bedrijfssituatie zijn hoog. Wanneer de etmaalwaarden getoetst worden aan de richtwaarden van de VNG-publicatie, dan worden alle richtwaarden, overschreden. Wanneer wordt getoetst aan de geluidgrenswaarden uit de vigerende omgevingsvergunning van de Johan Cruijff ArenA, wordt echter wel voldaan:

- Ter plaatse van de vergunningpunten 1 en 2, ter plaatse van woningen aan de Boris Paternakstraat en de Burgemeester Stramanweg, gelden gedurende incidentele bedrijfssituaties vergunningswaarden van langtijdgemiddeld 70 dB(A) gedurende een gehele etmaal en van maximaal 75 dB(A) gedurende een gehele etmaal.

- De optredende geluidniveaus gedurende incidentele bedrijfssituaties bedragen ten hoogste langtijdgemiddeld 66 dB(A) en maximaal 71 dB(A), deze geluidniveaus zijn lager dan de vergunningswaarden ter plaatse van bestaande woningen.
- Ten tijde van de beslissing op aanvraag om vergunning van de Johan Cruijff ArenAa zijn de berekende langtijdgemiddelde en maximale geluidniveaus op de toenmalig geprojecteerde woningen aanvaardbaar bevonden. Met een beroep om de toenmalige overwegingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde en maximale geluidniveaus op de beoogde woningen van project Venser ook aanvaardbaar worden geacht. Ook in 2019 is voor het woningbouwproject Dreeftoren ten zuidwesten van de Johan Cruijff Arena op deze wijze het geluid van de Johan Cruijff Arena beoordeeld en aanvaardbaar bevonden.

Gelet op het incidentele karakter ervan (maximaal 18 maal overeenkomstig de milieuvergunning), wordt geadviseerd om de woningen te voorzien van de zodanige gevelgeluidwering dat gedurende incidentele bedrijfssituaties binnen slaapkamers geluidniveaus optreden van ten hoogste:

- langtijdgemiddeld van 35 dB(A) etmaalwaarde/25 dB(A) 's nachts, om slaapverstoring te voorkomen.
- maximaal van 55 dB(A) etmaalwaarde/45 dB(A) 's nachts.
- Voor de berekening van de gevelgeluidwering wordt uitgegaan van de geluidniveaus gedurende de incidentele bedrijfssituatie zonder toepassing van de muziektoeslag van 10 dB.
- Voor de berekening van de gevelgeluidwering wordt uitgegaan van het dan aanwezige geluidspectrum vanwege de muziek volgens de navolgende tabel.

Bij verder uitwerking zal rekening worden gehouden met de benodigde geluidwering.

### 5.4.2. Horecaterras

Het plan voorziet ook in twee (mogelijke) horecaterrassen. Een aan de pleinzijde en mogelijk een aan de binnenzijde (binnentuin). Om het effect van het stemgeluid van deze terrassen op de omgeving in kaart te brengen is door onderzoekbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd ('onderzoek stemgeluid vanaf horecaterrassen' ref. 07498-54365-07, d.d. 13 november 2023, zie bijlage).Het terras aan de pleinzijde is naar verwachting onderdeel van een grand café.

Overwogen wordt dat de terrassen ook na 23 uur gebruikt kunnen worden. In beginsel is getoetst aan de richtwaarden van stap 2 binnen de VNG-publicatie "Bedrijven en milieu-zonering" voor gemengd gebied:

- 50 dB(A) langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $_{LAr,LT}$ etmaalwaarde (dus dagperiode 50 dB(A), avond-periode (45 dB(A) en nachtperiode (40 dB(A));
- 70 dB(A) maximale geluidniveaus LA,max etmaalwaarde (dus dagperiode 70 dB(A), avondperiode (65 dB(A) en nachtperiode (60 dB(A)).

Uit de berekeningen blijkt dat met de beoogde locaties, omvang en gebruikstijden van de terrassen niet wordt voldaan aan de geluidrichtwaarden volgens stap 2, en ook niet aan de geluidrichtwaarden volgens stap 3 (waarin een ruimere richtwaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde voor langtijdgemiddelde geluidniveaus geldt).

In de binnentuin is een rustig terras voor bijvoorbeeld een restaurant tot 23.00 uur met een terrasgrootte van circa 50 $m^2$ voor circa 30 plaatsen mogelijk. Er wordt nagenoeg overal voldaan aan de geluidrichtwaarden volgens stap 2, overal wordt voldaan aan de geluidrichtwaarden volgens stap 3.

Aan de pleinzijde is een combinatie van maatregelen nodig:

- Beperking van de gebruikstijd van het terras tot 23.00 uur 's avonds. Er zijn geen geluidniveaus meer in de nachtperiode om te beschouwen. Dit neemt de geluidsoverschrijding ten dele weg.
- Verplaatsing van het terrasgebied (met behoud oppervlakte 155 $m^2$), zodat de geluidniveaus ter plaatse van alle omliggende blokken (nagenoeg, op enkele dB's) voldoen aan de geluidrichtwaarden volgens stap 2.
- Woninggevels met een beperkte geluidsoverschrijding (1-2 dB) voorzien van een terugliggend balkon (loggia) met een glazen balkonhek en een goed geluidabsorberend plafond.
- Het treffen van een luifelconstructie boven het terras ten behoeve van de woningen boven de horecagelegenheid.

Hiermee wordt er overal voldaan aan de geluidrichtwaarden volgens stap 2.

## 5.5. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid en ligt de projectlocatie op meer dan 200 meter afstand van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd (spoorlijn Amsterdam-Utrecht). Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

## 5.6. Bodem

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

Omdat de projectlocatie bebouwd zal worden met woningen dient aan de hand van bodemonderzoek te worden nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Door Landview is een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het gehele terrein van De Venser uitgevoerd (rapportnummer 2021229, d.d. 16 juni 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In de mengmonsters van de boven- en ondergrond zijn maximaal lichte verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.
- In het grondwater zijn maximaal lichte verhogingen van de onderzochte stoffen aangetroffen.
- De aangetroffen verhogingen zijn dusdanig gering, dat voor het instellen van een vervolgonderzoek geen aanleiding wordt gezien. Op de locatie bestaan, op grond van de

resultaten van dit onderzoek, geen risico's voor de volksgezondheid of de ecologie bij voortzetting van het huidige gebruik, wonen met tuin.
- Tijdens het onderzoek is zintuiglijk op het maaiveld en in de bodem geen asbestverdacht (plaat)materiaal of potentieel asbestverdacht puin aangetroffen.

Gelet op de uitkomsten van het bodemonderzoek vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het project.

## 5.7. Water

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

### 5.7.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

### 5.7.2. Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld. De bebouwing wordt daarmee grondwaterneutraal gebouwd en gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Er is geen geohydrologisch onderzoek nodig.

### 5.7.3. Waterberging

De projectlocatie is momenteel deels verhard maar er is geen watergang aanwezig. In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal daardoor geen water worden gedempt maar het oppervlak aan verharding zal ten opzichte van de huidige situatie wel toenemen. Ook op de rest van het terrein (fase 2 t/m 4) zal sprake zijn van een toename aan verharding en ook zal een klein deel van de watergang worden gedempt. Deze demping wordt gecompenseerd door de watergang aan de zuidoostkant van het terrein te vergroten.

In de huidige situatie is op het gehele terrein van De Venser sprake van 13.013 m² verharding, waarvan 6.296 m² bebouwing en 6.716 m² overige verharding. In de toekomstige situatie neemt het verhardingsoppervlak met 4.103 m² toe tot 17.115 m², waarvan 12.165 m² bebouwing en 4.950

m² overige verharding. De toename met 4.103 m² dient met 10% te worden gecompenseerd. Deze toename aan verharding van het gehele terrein zal worden gecompenseerd door het toevoegen van 410 $m^2$ water langs de Anna Blamansingel.

### 5.7.4. Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen geen uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

### 5.7.5. Rainproof

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

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

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

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

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

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

5. waterrobuust bouwen.

Of bepaalde maatregelen mogelijk zijn in of rondom de nieuwbouw hangt af van een aantal factoren. Gelet op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart zijn er geen maatregelen die bij voorbaat afvallen.

In het SP De Venser is in verband met Rainproof uitgegaan van regenbestendig ontwikkelen (de berging dient binnen 60 uur weer leeg te zijn, zodat de capaciteit beschikbaar is voor de volgende bui met een maximale lozingscapaciteit van 1 mm/uur). Er wordt daarbij waterbuffering toegepast en er wordt ingezet op minimaal waterverbruik en gebruik hemelwater voor toiletspoeling en tuin. Elk kwadrant vormt daarbij een waternetwerk waarbij het regenwater word opgevangen, hergebruikt, gefilterd en uiteindelijk gecontroleerd vrijgelaten in het riool. Deze aanpak verminderd de impact van de te verwachte periodieke zware regenval in de toekomst.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. In 2023 is deze aangepast door de norm voor de opvang van een regenbui van 60 naar 70 mm te verhogen. Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. Ook de nog op te stellen bouwplannen voor dit project zullen dus aan deze Hemelwaterverordening worden getoetst.

## 5.8. Archeologie en cultuurhistorie

### 5.8.1. Archeologie

Uit bureauonderzoek dat in het kader van het geldende bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat het project niet is gelegen in een gebied met potentieel archeologische waarde. Er is op deze locatie daarom in het bestemmingsplan geen dubbelbestemming met beschermende werking toegepast, zodat nader onderzoek niet nodig is.

### 5.8.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden.

De te slopen bebouwing op het terrein van De Venser is gebouwd in 1979-1981 en was de eerste bebouwing in de Venserpolder. Het betreft een vrij in het groen staand autonoom H-vormig gebouw. De bebouwing heeft geen monumentenstatus en is in de in voorbereiding zijnde ordenkaart aangewezen als orde 3. Een dergelijke aanwijzing betekent dat de bebouwing wat schaal en detaillering betreft passend is in de gevelwand, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde heeft. Door de voorgenomen sloop van de bebouwing gaan geen cultuurhistorische waarden verloren.

## 5.9. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd

is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

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

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 4.2.2).

### 5.9.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 146 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 64 meter ten opzichte van NAP.

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

### 5.9.2. Vogelaantrekkende functies

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

### 5.9.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5, zie navolgende afbeelding). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte en nu is opgenomen in de Provinciale Omgevingsverordening. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.




*Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour, indicatie projectlocatie rood omcirkeld (bron: lib-schiphol.nl)*

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en een externe veiligheidsrisico vanwege

het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan (of in dit geval de ruimtelijke onderbouwing) de volgende onderdelen bevat:

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

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

*Ligging en situatie*

De projectlocatie ligt in het cluster van de Buitenveldertbaan. Het vliegverkeer boven dit cluster betreft voornamelijk startend en landend verkeer via de Buitenveldertbaan.

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (Lden) en per nacht (Lnight). De theoretische geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie bedraagt ongeveer 50 dB(A) Lden. De projectlocatie is gelegen buiten de contour van Lnight.

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

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

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) Lden contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) Lden wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) $L_{den}$ contour en 40 dB(A) $L_{night}$ contouren. Boven de 48(A) $L_{den}$ is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) Lnight kan ernstige slaapverstoring optreden. De projectlocatie bevind zich binnen de geluidscontour met 50 dB(A) $Ld_{en}$ en buiten de contour van 40 dB(A) $_{Lnight}$. Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidskwaliteit te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting van circa 50 dB(A) $L_{den}$ wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) $L_{night}$ wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie worden daarom aanvaardbaar geacht. Daarbij geldt nog dat een stedelijk woonmilieu met een hogere geluidbelasting gepaard gaat dan indien er sprake is van een rustige woonwijk. Doordat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een stedelijk woonmilieu kan een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Dat is ook hier het geval.




*Afbeelding: Geluidcontouren luchtvaartlawaai Schiphol en projectlocatie (rode stip)*

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

- Externe veiligheid

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

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

Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Dat geldt in het bijzonder ook voor zorg- en seniorenwoningen. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot.

De projectlocatie is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de vernieuwing van de Venserpolder. De projectlocatie is momenteel deels bebouwd met een woonzorgcentrum en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de goede bereikbaarheid en nabijgelegen voorzieningen.

Maatregelen

- Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van

vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken.

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

Met een goede geluidisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidwering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidwering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidwering doorgaans vanwege andere geluidbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidniveaus en de gebruikelijke geluidwering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

- Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote behoefte aan zorg- en seniorenwoningen en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien, is het van groot belang om geschikte locaties (zoals deze) te ontwikkelen.

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

De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De projectlocatie is van meerdere kanten bereikbaar.

Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater.

In het kader van de planontwikkeling voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

Geconcludeerd kan worden dat de beperkingen uit het LIB geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het project.

## 5.10. Ecologie

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

### 5.10.1. Soorten

By Nature heeft een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 2108-01, d.d. 13 mei 2021, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt dat door de aanwezigheid van open stootvoegen, boeiboorden en open ruimten bij de kozijnen en achter regenpijpen, verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuissoorten als gewone- en ruige dwergvleermuis en laatvlieger niet op voorhand zijn uit te sluiten in de te slopen bebouwing. Het gaat daarbij om kraam-, zomer-, paar- en (massa)winterverblijfplaatsen. De watergangen vervullen mogelijk een belangrijke functie als vliegroute voor vleermuizen. Overige beschermde soorten zijn niet aan de orde, met uitzondering van algemene broedvogels tijdens het broedseizoen. Algemene broedvogels mogen tijdens het broedseizoen niet verstoord worden. Vanwege de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen is nader onderzoek nodig om te bezien of er een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is.

Het nadere onderzoek is in 2021 door By Nature uitgevoerd (projectnummer 2108-02, d.d. 13 oktober 2021, zie bijlage). Daaruit blijkt het volgende:

- Er is één kraamkolonie van circa 100 individuen aanwezig op de zuidwestelijke vleugel van het zorgcomplex.
- Er zijn drie zomerverblijfplaatsen van één tot vijf individuen van de gewone dwergvleermuis en vijf paarterritoria van gewone dwergvleermuizen.
- Mogelijk overwinteren enkele individuen in de paarverblijfplaatsen. Dit is echter niet door middel van onderzoek vast te stellen of uit te sluiten. Aanwezigheid van een massawinterverblijfplaats is op basis van het onderzoek uitgesloten.

Voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden voor de gebiedsontwikkeling is een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig voor het verstoren, beschadigen en vernielen van kraam-, zomer-, paar-, en winterverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis (lid 1, 2 en 4, artikel 3.5 Wnb).

In het kader van de sloop van de huidige bebouwing zal een ontheffing Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Deze kan worden verleend indien aan diverse voorwaarden wordt voldaan. Zo dienen er tijdig alternatieve verblijfplaatsen te worden aangeboden tijdens en na de geplande herontwikkeling en dienen de effecten tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te worden verzacht. Ook moeten er maatregelen worden genomen om het doden en verwonden van individuen te voorkomen. Bureau ByNature bereidt namens Stadgenoot de ontheffingsaanvraag voor, zodat de ontheffing tijdig, voorafgaand aan de sloop van het huidige complex en de aanleunwoningen, verkregen kan worden.

Uit het nadere onderzoek blijkt overigens dat de te slopen bebouwing die plaats dient te maken voor de nieuwbouw van kwadrant 1 geen verblijfplaats van één of meerdere vleermuizen bevat. De nieuwbouw van kwadrant 1 heeft daardoor geen directe gevolgen voor vleermuizen zodat voor het voorliggende project geen ontheffing nodig is. De aanvraag ontheffing Wet natuurbescherming is echter wel nodig voor de nieuwbouw in de overige kwadranten.

### 5.10.2. Natuurgebieden

Zoals ook blijkt uit de in de vorige subparagraaf beschreven quick scan maakt de projectlocatie geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of een ander beschermd gebied. Een project kan echter leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Er is daarom in november 2023 door Cauberg Huygen een onderzoek naar het effect van het project op stikstofdepositie in kaart gebracht (referentie 10343-58538-03v2, d.d. 5 december 2023 zie bijlage). Uit het onderzoek is gebleken dat dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming. Andere effecten op natuurgebied zijn uitgesloten,

## 5.11. Behoefte

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

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:
*"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:
*"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."*

De toename van het woningaantal in combinatie met de plintfuncties is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De nieuwe woningen leveren een bijdrage aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam en maken onderdeel uit van de harde plancapaciteit voor Amsterdam. Het betreft bij het voorliggende project in kwadrant 1 bovendien sociale huurwoningen waaraan een tekort bestaat in de stad.

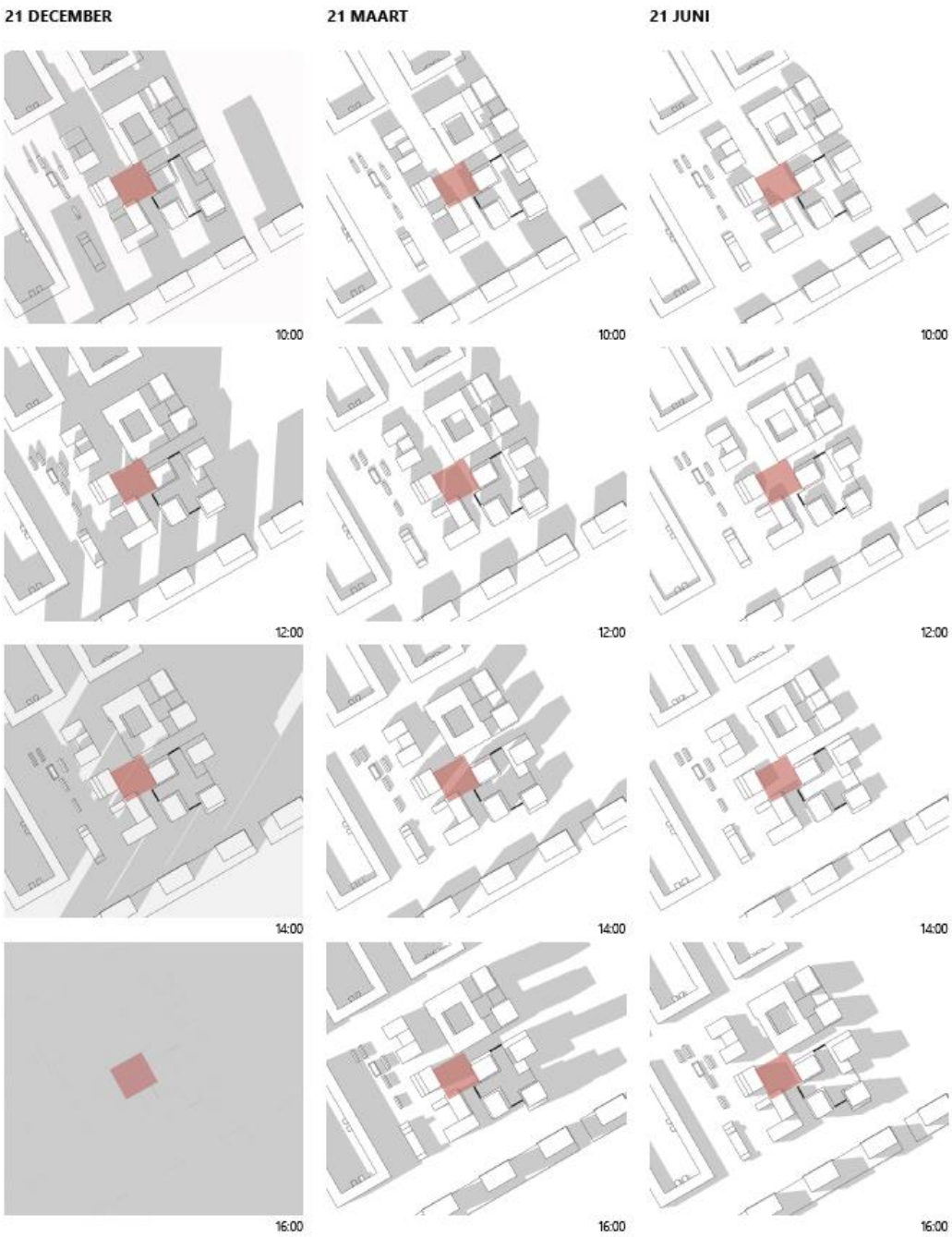
Voor de 1.200 m² plintfuncties geldt dat deze voornamelijk een functie zullen krijgen voor het zorgcentrum en de buurt. In de Venserpolder zijn momenteel voorzieningen aanwezig in het noordelijk deel van de buurt, namelijk winkelcentrum Venserpolder (Albert Camuslaa-Agatha Christiesingel op circa 1.500 meter afstand van de projectlocatie). Vanwege de aard en omvang van de beoogde voorzieningen zullen deze vooral invulling geven aan een lokale behoefte. Bovendien wordt door de toename van het aantal woningen op het terrein van De Venser (kwadranten 2 t/m 4) en de realisatie van diverse woningen in de omgeving meer draagvlak voor voorzieningen gecreëerd.

## 5.12. Bezonning en windklimaat

De herontwikkeling van De Venser leidt tot de toevoeging van enkele hogere bouwvolumes, ook in kwadrant 1 (blokken B en C). De hogere bouwvolumes kunnen effect hebben op de bezonning en het windklimaat in de omgeving.

### 5.12.1. Bezonning

In het SP voor De Nieuwe Venser is inzichtelijk gemaakt welke schaduw er ontstaat als gevolg van de nieuwbouw. Daaruit blijkt dat de nieuwbouw niet tot relevante schaduw leidt op bestaande bebouwing in de omgeving (zie volgende afbeeldingen).




*Afbeeldingen: bezonningsstudie uit SP De Venser*

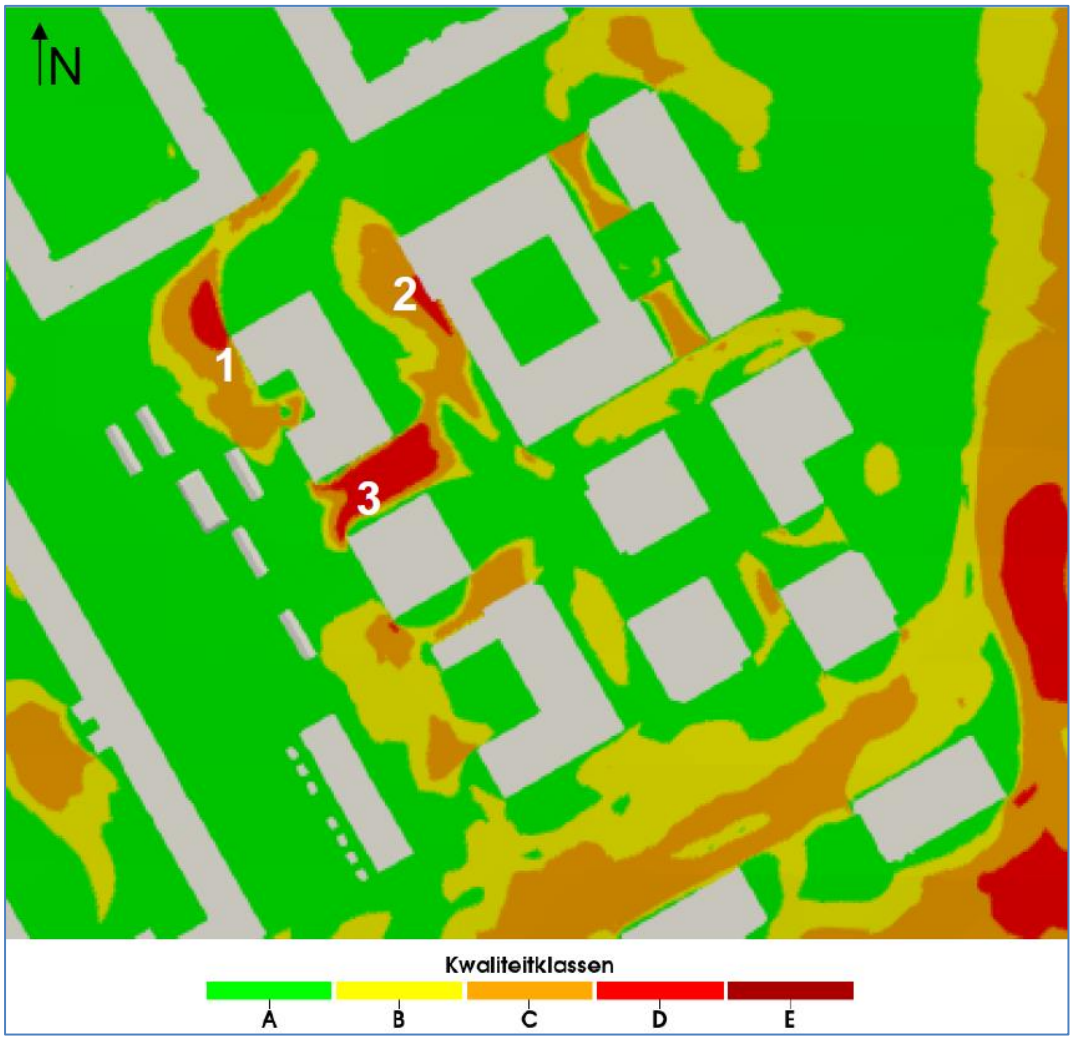
5.12.2. Windklimaat

In het kader van het SP voor De Nieuwe Venser is door Deerns aan de hand van een CFD-simulatie onderzoek gedaan naar het toekomstige windklimaat (projectnummer RNL160.06502.00, d.d. 2 augustus 2023, zie bijlage). Er is daarbij gekeken naar windhinder en windgevaar.

*Windhinder*

Het optredende windklimaat is beoordeeld aan de hand van de activiteiten ‘doorlopen’, ‘slenteren’ of langdurig zitten’. Daaruit blijkt dat het windklimaat voor de activiteit ‘doorlopen’ bijna overal goed is, behalve op een drietal plekken waar vanwege kwaliteitsklasse D sprake is van een matig

windklimaat voor de activiteit ‘doorlopen’. Het windklimaat voor de activiteit ‘slenteren’ is ook op veel plekken goed en op een aantal plekken matig of slecht. Het windklimaat voor de activiteit ‘langdurig zitten’ is op meer plekken matig of slecht. Vanwege de uitkomsten wordt het windklimaat als relatief goed beschouwd, mede omdat windklasse E (die voor geen enkele activiteit acceptabel is) nergens voorkomt. Het is verstandig om activiteiten die te maken hebben met zitten of slenteren niet aan de noordwestkant van De Nieuwe Venser te situeren.




*Afbeelding: Kwaliteit van het windklimaat op loopniveau (1,5 m hoogte); 3d-aanzicht*

Ten aanzien van de 3 locaties waar sprake is van kwaliteitsklasse D geldt het volgende:

- Locatie 1: Het betreft openbare ruimte (Bertold Brechtstraat). Hier is sprake van de activiteit ‘doorlopen’. Een dergelijke activiteit is binnen het te verwachten windklimaat acceptabel.
- Locatie 2: Op deze locatie zijn parkeergelegenheid en stoepen voorzien. Een kwaliteitsklasse D is aanvaardbaar voor dergelijke activiteiten. Het betreft hier echter een gebouw met een zorgfunctie waardoor veel ouderen gebruik zullen maken van deze route op weg naar de entree. Om rekening te houden met deze gebruikersgroep op gebied van comfort en veiligheid is het aan te raden om een minimaal windklasse C te realiseren in deze zone. Om hier een beter windklimaat te bereiken kunnen er lokale voorzieningen worden getroffen, zoals verticale windschermen loodrecht op de gevel en/of het plaatsen van bomen en hoge struiken. Op die

manier zal de wind uit het zuiden belemmerd worden. Een luifel, zo laag en zo breed mogelijk, zal ook het windklimaat verbeteren. De wind stroomt vanuit het zuidwesten tegen de gevel van het gebouw en gaat dan om laag. De luifel zal de mensen die langs de gevel lopen/slenteren beschermen tegen deze windstroom. Ook kunnen voorzieningen op/bij locatie 3 mogelijk een positief effect hebben op het windklimaat ter plaatse van locatie 2. Windschermen en/of het plaatsen van bomen en hoge struiken, liefst in een zigzagvorm gaan de snelheid van de wind verlagen en het tunnel effect verminderen. Wat de vegetatie betreft wordt geadviseerd om all-season bomen en struiken te kiezen zodat ze het hele jaar door hetzelfde effect hebben. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met de benodigde maatregelen, zoals verticale windschermen en/of het plaatsen van bomen en hoge struiken/hagen. Gestreefd wordt naar een kwaliteitsklasse C. Een gedetailleerde simulatie met dit soort voorzieningen kan in de volgende fases van het ontwerp plaats vinden.

- Locatie 3: Hier is een parkeerkoffer voorzien die als een activiteit ‘doorlopen’ wordt beschouwd. Het windklimaat is er matig maar voor een dergelijke activiteit nog steeds acceptabel. Indien een beter windklimaat gewenst is, kunnen lokale voorzieningen worden aangebracht. Dikke hagen van minimaal 0,5 m dikte en 2 m hoogte en loodrecht op de weg zullen een positief effect op het windklimaat hebben. Het maaiveld niveau zal wind beschermd zijn. Aan de andere kant is de sociale veiligheid een aandachtspunt. Dit soort hagen kunnen de zichtbaarheid van het gebied belemmeren. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal een afweging worden gemaakt over de hiervoor genoemde toe te passen maatregelen. Voor nu is het voldoende aangetoond dat maatregelen mogelijk zijn om het windklimaat te verbeteren.

In het onderzoek is ook gekeken naar windhinder in de huidige situatie en de situatie dat (vooralsnog) alleen kwadrant 1 is gerealiseerd:

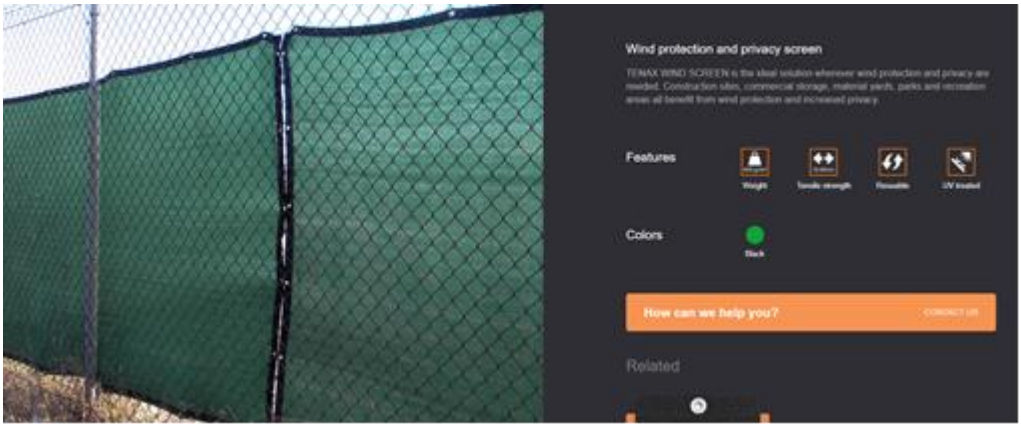
- Huidige situatie: Het windklimaat is in de huidige situatie relatief goed. Er zijn geen gebieden waar sprake is van klimaatklasse E. Het windklimaat op de ontwikkellocatie zal ten opzichte van de huidige situatie lokaal verslechteren. Er ontstaan enkele kleine gebieden met klimaatklasse D. Voor de omgeving verbetert het windklimaat door de introductie van hogere gebouwen, die de wind tegenhouden.
- Kwadrant 1: In de tijdelijke situatie dat alleen kwadrant is gerealiseerd en de bestaande bebouwing is gesloopt zal het windklimaat op verschillende manieren worden beïnvloedt:
    - Het windklimaat buiten de projectlocatie, in de directe omgeving, verslechtert door de afwezigheid van gebouwen die wind zouden tegenhouden.
    - Het windklimaat rond kwadrant 1 zal verslechteren. Er ontstaan enkele kleine gebieden met klimaatklasse D.

*Windgevaar*

Er is geen risico op windgevaar ter plaatse van de nieuwbouw. In het onderzoek is ook gekeken naar windgevaar in de huidige situatie en de situatie dat (vooralsnog) alleen kwadrant 1 is gerealiseerd:

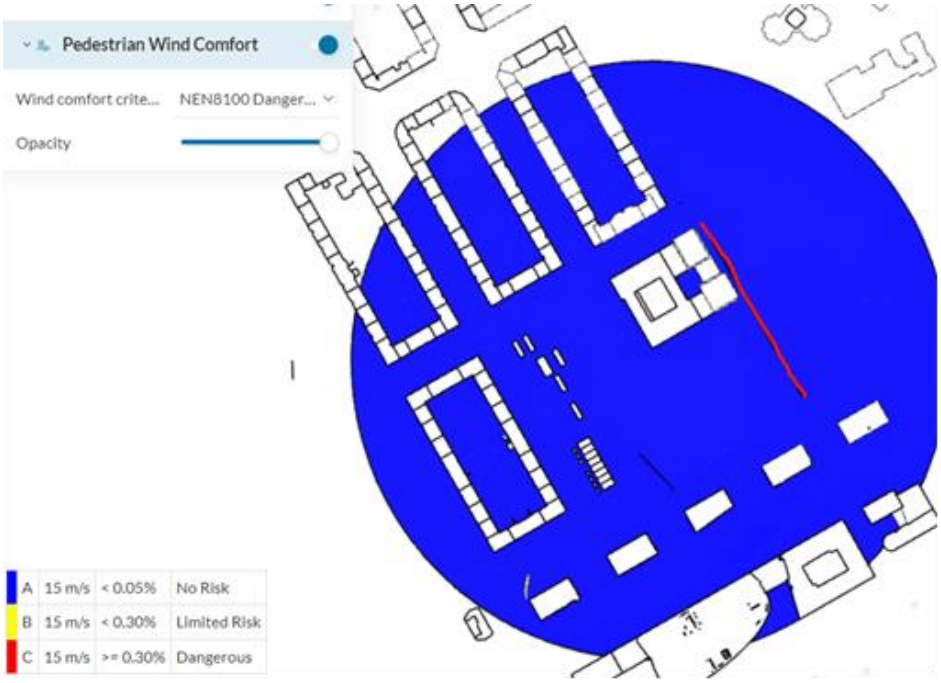
- Huidige situatie: De kans op windgevaar is in de huidige en de totale nieuwe situatie vergelijkbaar.
- Kwadrant 1: De kans op windgevaar in kwadrant 1 is vergelijkbaar met de totale nieuwe situatie. Er is echter een gebied aan de noordoostkant van kwadrant 1 waar een beperkt risico van windgevaar is. Dit is een tijdelijke situatie. Wanneer alle gebouwen gereed zijn,

zal er ook geen sprake meer zijn van en risico op windgevaar. Daarnaast is van belang dat bij de simulatie geen rekening is gehouden met aanwezige bomen en ander groen. Hierdoor wordt al verwacht dat er geen sprake is van gevaar. Dit zal bij verdere uitwerking nader onderzocht worden. Indien ook met bomen en ander groen sprake zal zijn van windgevaar, dan zal voor deze tijdelijke situatie een oplossing gevonden worden in het plaatsen van een tijdelijke constructie in de vorm van een windscherm (zie volgende afbeelding) langs de noordoostkant van de projectlocatie.




*Afbeelding: voorbeeld voor een windscherm*

In volgende eenvoudige simulatie wordt aangetoond dat met een windscherm van 3 meter hoogte (in rood gemarkeerd) het probleem verholpen kan worden.




*Afbeelding: situatie met toepassing van een windscherm*

Windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Benodigde maatregelen zullen in het vervolg verder worden uitgewerkt en zullen deze ook in de voorschriften van de omgevingsvergunning worden opgenomen.

## 5.13. Milieu effect rapportage

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

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

Het onderhavige project heeft hoofdzakelijk betrekking op een gewijzigde configuratie van het woonzorgcentrum met seniorenwoningen. De beoogde nieuwbouw is bijna geheel ter vervanging van de te slopen bebouwing. Het project maakt daarbij onderdeel uit van een gebiedsontwikkeling waardoor de bestaande stedenbouwkundige opzet wijzigt en er een toename is van het aantal woningen. Er is zodoende sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is nodig en daarom is een Aanmeldnotitie MER opgesteld (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat het project geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

# 6. Uitvoerbaarheid

## 6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor bouwrijp maken en de vastgoedontwikkeling worden gedragen door Stadgenoot.

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

## 6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.2.1. Bewoners, omwonenden en belangstellenden

De participatie rond het project begon in 2019. Stadgenoot heeft toen verschillende workshops gehouden met de gemeente en de bewoners van De Venser. Naar aanleiding van de input uit deze sessies is een stedenbouwkundige visie is ontwikkeld die de basis vormde voor het latere stedenbouwkundig plan. In aanloop naar dit plan zijn de communicatie- en participatiemomenten vanaf 2021 geïntensiveerd:

- Januari 2021: De website www.amsterdam.nl.devenser heeft een flinke update gekregen. Hier vindt de geïnteresseerde bezoeker alle relevante informatie, artist impressies, video's, nieuwberichten en verslagen van bijeenkomsten.
- Maart 2021: Er is een video gemaakt waarin Stadgenoot en de gemeente kort uitleggen wat ze van plan zijn en waarin we mensen uitnodigen om de online bewonersbijeenkomst bij te wonen. Deze video is breed gedeeld op de socialkanalen van Stadgenoot en de gemeente, de website en verschillende appgroepen uit de buurt.
- April 2021: Er is een huis-aan-huisbrief verzonden naar alle bewoners in Venserpolder (4.600 adressen). In deze brief is een beknopte omschrijving van het project opgenomen, een verwijzing naar de website www.amsterdam.nl/devenser en een uitnodiging om deel te nemen aan de online bijeenkomst van 22 april. Bijgevoegd zat een flyer met extra tekst en uitleg. Op aanvraag was zowel de brief als de flyer in het Engels verkrijgbaar. De flyer is ook gedeeld in verschillende appgroepen door de gebiedsmakelaar.
  Stadgenoot en de gemeente gingen in april ook in gesprek met directe omwonenden van de Venser. Zij spraken over de wensen en zorgen omtrent de plannen. Op 22 april is een eerste livestream als bewonersbijeenkomst gehouden met gemeente, Stadgenoot en de architect. Hierbij werden de plannen uitgelegd en vragen vanuit het (online) publiek beantwoord. De video bleef daarna (ondertiteld) beschikbaar om na te kijken. Daarnaast is er een schriftelijk verslag gemaakt met de meest gestelde vragen. Deze is online gedeeld.
- Mei 2021: Door een technische storing kon niet iedereen de eerste livestream bekijken. Daarom is er een tweede online bijeenkomst georganiseerd. Hierbij lag de focus op het beantwoorden van vragen uit het publiek. In totaal woonden 123 personen deze bijeenkomst

bij.
Er is in mei ook een online enquête gemaakt waarin bewoners hun algemene wensen ten aanzien van het ontwerp van de openbare ruimte kenbaar konden maken. Deze enquête is door 36 personen ingevuld.

- Juni2021: Er zijn ontwerpsessies over de openbare ruimte opgestart waarbij in gesprek is gegaan met omwonenden over het ontwerp van de openbare ruimte en input voor het vervolgontwerp is opgehaald. Na deze bijeenkomst is een schriftelijk verslag gedeeld met alle deelnemers.
- Juli 2021: Er hebben persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met de bewoners van de Anna Blamansingel en de woonwagenbewoners op hun woonlocatie.
- Februari 2022: Brief en flyer update De Venser; Naar aanleiding van eerdere participatiemomenten en de wensen en zorgen van omwonenden is het plan op verschillende punten aangepast. Deze aanpassingen zijn huis-aan-huis en aan stakeholders gecommuniceerd via een tweetalige flyer en begeleidende brief. De informatie is ook op de website geplaatst van de gemeente en Stadgenoot en via de socialkanalen van de gemeente gedeeld.
- Mei 2022: Persbericht; Er is een persbericht vanuit gemeente en Stadgenoot verstuurd over het concept Stedenbouwkundig Plan en de plannen voor extra woningen, voorzieningen en herinrichting openbare ruimte. Onder andere Het Parool en AT5 hebben er aandacht aan besteed.
- 16 mei 2022 – 26 juni 2022: Inspraakperiode op Concept Stedenbouwkundig Plan; Het concept Stedenbouwkundig Plan heeft 6 weken ter inzage gelegen. Deze is aangekondigd in een huis-aan-huis brief (oplage 4608 exemplaren). Dit is daarnaast gecommuniceerd via de website, socials en digitale nieuwskanalen. Ook is er een mail gestuurd aan alle stakeholders. We hebben een samenvatting van het SP gemaakt zodat geïnteresseerden dit makkelijk kunnen lezen. Deze is ook in het Engels vertaald. Er zijn uiteindelijk 73 inspraakreacties binnengekomen.
- Juni 2022: Inloopmiddag bij De Venser; Gezamenlijke informatiemiddag van Stadgenoot en Gemeente voor bewoners en omwonenden waarbij het concept Stedenbouwkundig Plan is gepresenteerd en vragen zijn beantwoord over het plan. De inloopmiddag is gecommuniceerd via de projectwebsite en digitale nieuwskanalen, per mail aan de stakeholders en met een huis-aan-huis verspreidde brief.
- Juli 2022: Mail aan alle insprekers; Iedereen die een inspraakreactie op het concept Stedenbouwkundig Plan heeft ingediend is gemaild met een ontvangstbevestiging en toelichting op het verdere proces met betrekking tot het definitieve SP, Nota van Beantwoording en bestuurlijke besluitvorming.
- November 2022: update bewonersbrief; Er is een brief in de buurt en bij de bewoners van De Venser verspreid waarin een update wordt geven van de plannen en nota van beantwoording. In de brief staat ook de verdere planning en werd een vooraankondiging gegeven van een informatiebijeenkomst.
- April 2023: inloopmiddag; Er is een informatiemiddag op locatie in De Venser georganiseerd. Hier werd onder andere het nieuwe ontwerp voor de openbare ruimte gepresenteerd, werden de belangrijkste thema's uit de inspraak besproken en tot welke wijzigingen in het Stedenbouwkundig plan de inspraak heeft geleid. De uitnodiging is naar 4608 adressen in de buurt verstuurd. Ook staan er inmiddels zo'n 50 mensen op een mailinglijst, die ook digitaal dit

nieuws ontvangen. Voor de bijeenkomst is een factsheet gemaakt waarop in één oogopslag te zien is wat de belangrijkste wijzigingen zijn n.a.v. de inspraakreacties.

### 6.2.2. Wettelijk vooroverleg

Conform artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht zal er een wettelijk vooroverleg plaatsvinden over het beoogde project. De opmerkingen uit deze reacties zullen in het navolgende worden weergegeven en voorzien van een beantwoording.

Op 10 september heeft Waternet namens het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) inhoudelijk gereageerd op deze aanvraag. Men geeft aan, dat de in het kader van het SP met het waterschap afgestemde compensatie niet goed is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Er is foutief beschreven dat compensatie via toepassing van wadi's wordt opgelost. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de voorliggende onderbouwing aangepast (zie paragraaf 5.7.3).

Daarnaast is nog een opmerking gemaakt over de parkeergarage in de vervolgfases. Dit is niet relevant voor kwadrant 1 wordt daarom hier verder buiten beschouwing gelaten.

Verder zijn er geen reacties geweest, die tot aanpassingen hebben geleid.

### 6.2.3. Zienswijzen

De ontwerpomgevingsvergunning voor de ontwikkeling van kwadrant 1 heeft ter inzage gelegen van 5 juli 2024 tot en met 16 augustus 2024. Er zijn in totaal vijf schriftelijke zienswijzen ingediend en één reactie per e-mail gericht aan de mailbox van het project De Venser. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk. In een aparte Nota van Beantwoording zijn de schriftelijke zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord (zie bijlage). De zienwijzen hebben tot een aantal redactionele aanpassingen van de ruimtelijke onderbouwing geleid. Daarnaast zijn er ook een aantal wijzigingen doorgevoerd in de tekst van de omgevingsvergunning. Kortheidshalve wordt hier verwezen naar de bijlage.

# 7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Stadgenoot is voornemens om de bestaande bebouwing van woonzorgcentrum De Venser gefaseerd te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Fasering is in het geval van De Venser extra belangrijk om te voorkomen dat de mensen uit het woonzorgcentrum meerdere keren moeten verhuizen. Door vervangende nieuwbouw voor het woonzorgcentrum op de projectlocatie te realiseren (kwadrant 1) hoeven bewoners maar één keer te verhuizen en ontstaat de mogelijkheid om het overige deel van het terrein in een later stadium gefaseerd te gaan verdichten met woningbouw (kwadranten 2 t/m 4). De voorliggende aanvraag heeft alleen betrekking op de nieuwbouw in kwadrant 1. Voor de nieuwbouw in de kwadranten 2 t/m 4 zal in een later stadium een aanvraag worden ingediend. Omdat kwadrant 1 onderdeel uitmaakt van een gebiedsontwikkeling wordt in het navolgende, daar waar nodig, wel ingegaan op de overige kwadranten.

## 7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

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

1. Groter bebouwingsoppervlak: De nieuwbouw is voor een groot deel (circa 3.925 m²) buiten de contouren van de bestaande bebouwing gelegen en daarmee ook buiten het bouwvlak in het geldende bestemmingsplan ‘Venserpolder’. Het oppervlak van de nieuwbouw buiten een bouwvlak bedraagt meer dan 2.400 m² dat volgens het geldende bestemmingsplan nog bij recht buiten het bouwvlak mag worden gebouwd. Rekening houdend met het oppervlak van het totale bebouwingsoppervlak dat bij recht is toegestaan leidt het project tot een toename van het bebouwingsoppervlak met 1.525 m².

2. Overschrijden maximum bouwhoogtes: In het geldende bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande bouwhoogtes. De gedeeltes van de nieuwbouw die ter plaatse van een bouwvlak zijn geprojecteerd worden hoger dan de toegestane bouwhoogtes van 3, 9, 12, 15 en 18 meter. Daar waar de nieuwbouw buiten het bouwvlak is gelegen is eveneens sprake van een hogere bouwhoogte. De maximum bouwhoogtes van de nieuwbouw bedragen 4,5, 17, 28, 31, 34 en 37 meter.

3. Overschrijden bouwgrenzen t.b.v. erkers en balkons: De overkraging van de nieuwbouw met erkers aan de Berthold Brechtstraat en de balkons aan de gevel in dezelfde straat zijn gelegen in de bestemming ‘Verkeer – 1’. Binnen de verkeersbestemming zijn geen woonruimtes als erkers of balkons toegestaan. De erkers krijgen een diepte van maximaal 2 meter terwijl de balkons een diepte krijgen van maximaal 1,5 meter. De overschrijding in de bestemming ‘Verkeer – 1’ bedraagt 38 m² voor wat betreft de erkers en 37 m² voor wat betreft de balkons.

4. Maatschappelijke en commerciële ruimtes: In de plint van het woonzorgcentrum komen enkele maatschappelijke en commerciële functies, zoals een kleine supermarkt, kapper en een café-restaurant. Deze functies zullen ook toegankelijk zijn voor anderen. Het totaal oppervlak van deze functies in de plint bedraagt 1.200 m² bvo met een onderverdeling van100 m² voor de supermarkt, 350 m² voor fitness/fysio, 340 m² voor een buurtkamer/dagbesteding/vergaderzalen, 30 m² voor een wijkzorgpunt,30 m² voor een kapper en 350 m² voor horeca I als bedoeld in het geldende bestemmingsplan (een voorziening, uitsluitend zijnde een restaurant, café, lunchroom of ijssalon). Ook is er een horecaterras van 155 m² voorzien aan het plein. Het terras biedt ruimte voor maximaal 82 zitplaatsen. Ook aan de binnenkant van het blok bestaat de mogelijkheid om hier een kleiner terras met een omvang van circa 50 $m^2$ en maximaal 30 zitplaatsen te realiseren.

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

Ad 1 en 2: De nieuwbouw in kwadrant 1 zal het huidige woonzorgcentrum gaan vervangen en is voorzien in het noordoosten van het huidige terrein. Dit deel van het terrein is nu nog grotendeels onbebouwd zodat hier kan worden gestart met nieuwbouw zonder dat dit al direct leidt tot grootschalige sloop van de bestaande bebouwing. De nieuwbouw is daardoor grotendeels gelegen buiten de contouren van de huidige bebouwing en daarmee buiten de in het geldende bestemmingsplan aangegeven bouwgrenzen, welke strak rond de bestaande bebouwing zijn gelegen.

Door nieuwbouw in kwadrant 1 te realiseren ontstaat ruimte voor verdere verdichting van het terrein (kwadranten 2 t/m 4). Alhoewel de verdichting in kwadranten 2 t/m 4 formeel geen onderdeel uitmaakt van de huidige aanvraag wordt in het navolgende volledigheidshalve wel ingegaan op de verdichting als gevolg van de totale gebiedsontwikkeling:

- Amsterdam kent een zeer grote opgave om aan de vraag naar (betaalbare)woningen invulling te geven. De Venser is een locatie die door de gunstige ligging ten opzichte van openbaarvervoer en voorzieningen en door de huidige lage bebouwingsdichtheid veel kans biedt op een intensiever grondgebruik. Naast een kwantitatieve verdichting heeft de Venser ook de mogelijkheid bij te dragen aan een kwalitatieve en inclusieve transformatie van het gebied.
- In de totale gebiedsontwikkeling (inclusief kwadrant 1) wordt het huidige woonzorggebouw van in totaal circa 22.500 m² BVO vervangt door 70.000 m² BVO nieuw volume (waarvan 25.000 m² ter plaatse van kwadrant 1). Dit plan wordt gerealiseerd op een terrein van 25.175 m² met 5.625 m² toedeelbare openbare ruimte, totaal 30.800 m² groot. In de huidige situatie heeft het terrein hiermee een bebouwingsdichtheid, Floor Space Index (FSI) van 0,68. De dichtheid van de nieuwbouw na gebiedsontwikkeling komt uit op een FSI van 2,3. Met deze nieuwe dichtheid van 2,3 wordt een plan toegevoegd aan de Venserpolder dat aansluit op nieuwbouwontwikkelingen in Amsterdam. Voorbeelden van vergelijkbare stedenbouwkundige verdichtingen zijn bijvoorbeeld Andreas Ensemble of de Bijlmerbajes met een FSI van 2,0 of Overhoeks en Sluisbuurt met een FSI van 2,3 Binnen Amsterdam-Zuidoost wordt momenteel op verschillende plekken gewerkt aan verdichtingen met vergelijkbare of hogere dichtheid, zoals bijvoorbeeld SPOT met een FSI van 4,5.

- Met de verdichting wordt ook bebouwd oppervlak aan het terrein toegevoegd. De footprint van het stedenbouwkundig plan komt uit op 12.080 m². Op het beschikbare terrein van 30.800 m² komt dit neer op een bebouwingspercentage van 44%. Dit betekent dat er 56% van het terrein in te richten is als openbare ruimte: verkeersroutes, groen, water, speelplekken etc. en collectieve of privé buitenruimte.

In kwadrant 1 is nieuwbouw voorzien met bouwhoogtes van 4,5, 17, 28, 31, 34 en 37 meter. De bouwhoogtes van 4,5 en 17 meter komen overeen met de huidige bebouwing en zijn daarmee passend in het gebied. De bouwhoogtes van 28, 31, 34 en 37 meter zijn voorzien aan de zijde van Abcouderspad (blokken B en C). Door langs dit pad twee torens te realiseren wordt de belangrijke langzaamverkeersroute ruimtelijk versterkt. Vanwege de afstand tot omliggende bebouwing (minimaal 30 meter) zijn er geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor omwonenden, zoals ook blijkt uit de schaduwstudie en het windonderzoek (zie paragraaf 5.12).

Ad 3: Om de relatie tussen de nieuwbouw en de openbare ruimte te versterken zal er een overkraging van de nieuwbouw met erkers aan de Berthold Brechtstraat komen. Deze erkers en de balkons aan de gevel in dezelfde straat steken iets uit in de bestemming ‘Verkeer – 1’. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor het gebruik van de openbare ruimte omdat de vrije doorloop op start gehandhaafd blijft.

Ad 4: In de huidige situatie zijn er al enkele functies aanwezig ten behoeve van de bewoners van het woonzorgcentrum, zoals een restaurant, een fysio en een kapper. De wens is om ook in de nieuwe situatie voorzieningen te realiseren die dan ook voor anderen toegankelijk dienen te zijn. Op die manier wordt de projectlocatie meer open en krijgt deze ook betekenis voor de buurt. Ook wordt hierdoor de sociale veiligheid op straat bevorderd, door meer (toe)zicht op de omgeving vanaf de plint, waar de voorzieningen worden gevestigd.

De totale omvang van de plintfuncties in kwadrant 1 bedraagt 1.200 m² bvo. Gelet op de aard en omvang van de voorzieningen en vanwege het feit dat het terrein van De Venser verdicht gaat worden en er ook in de omgeving nog diverse woningen worden bijgebouwd is er voldoende draagvlak voor 1.200 m² bvo aan voorzieningen.

## 7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Het project, inclusief afwijkingen, is in relatie tot de bestaande omgeving weergegeven in de bij de ruimtelijke onderbouwing behorende indieningstekening.