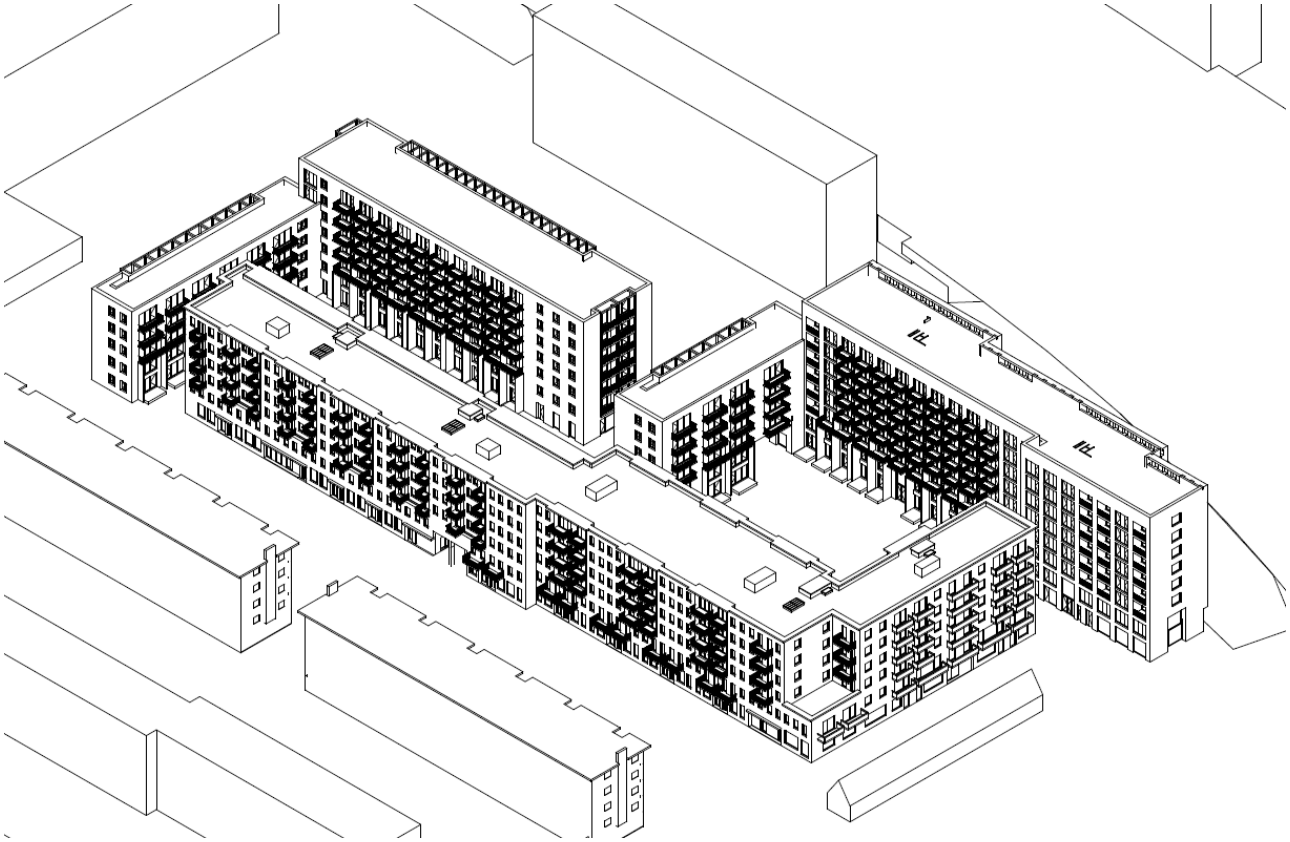
Planologische motivering

Buitenplanse OmgevingsPlan Activiteit (BOPA)

Woningbouw Sinjeur Semeynsstraat te Amsterdam West



Status: Indiening v1.5
Datum: 27 oktober 2025

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 ... 3
1.1. Aanleiding ... 3
1.2. Status van deze Motivering ... 3
1.3. Locatie ... 4
2. Het project ... 6
2.1. Historische context ... 6
2.2. Vernieuwingsplannen ... 9
2.3. Beschrijving bestaande situatie ... 9
2.4. Toekomstige situatie ... 14
2.4.1. Investeringsnota ... 14
2.4.2. Bouwplan ... 17
2.4.3. Programma ... 22
3. Planologisch kader ... 25
3.1. Omgevingsplan gemeente Amsterdam ... 25
3.2. Bestemmingsplan 'Kolenkitbuurt' ... 26
3.3. Paraplubestemmingsplan Stadsdeel West ... 28
3.4. Inpassingsplan Geluidzone Westpoort en Hoogtij ... 28
3.5. Paraplubestemmingsplan Kiosken ... 29
3.6. Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' ... 29
3.7. Paraplubestemmingsplan Darkstores ... 29
3.8. Afwijkingen ... 29
4. Beleidskader ... 30
4.1. Rijksbeleid ... 30
4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI) ... 30
4.1.2. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA) ... 31
4.1.3. Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) ... 31
4.2. Provinciaal en regionaal beleid ... 34
4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (NH2050) ... 34
4.2.2. Omgevingsverordening NH2022 ... 35
4.2.3. Woonakkoord 2021-2025 ... 37
4.2.4. Woonagenda 2020-2025 ... 38
4.2.5. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025 ... 39
4.3. Gemeentelijk beleid ... 41
4.3.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen ... 41
4.3.2. Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsactiviteiten gemeente Amsterdam ... 42
4.3.3. Amsterdamse Woonagenda 2025 ... 42
4.3.4. Samen werken aan volkshuisvesting ... 43
4.3.5. Woningbouwplan 2022-2028 ... 44
4.3.6. Horecabeleid ... 45
4.3.7. Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 – 2022 ... 47
4.3.8. Nota Parkeernormen Auto ... 48
4.3.9. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter ... 49
4.3.10. Agenda Duurzaamheid ... 49
4.4. Conclusie beleid ... 52

5. Omgevingsaspecten 53

5.1. Verkeer en parkeren 53
5.1.1. Verkeer 53
5.1.2. Parkeren auto's 54
5.1.3. Parkeren fietsen en scooters 56
5.2. Luchtkwaliteit 58
5.3. Geluid 59
5.4. Milieuzonering 60
5.5. Kabels en leidingen 61
5.6. Omgevingsveiligheid 61
5.7. Bodem 62
5.8. Water 64
5.9. Archeologie en cultuurhistorie 67
5.9.1. Archeologie 67
5.9.2. Cultuurhistorie 69
5.10. Luchthavenindelingbesluit 71
5.11. Ecologie en stikstofdepositie 72
5.12. Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl) 73
5.13. Bezonning 74
5.14. Windhinder 75
5.15. Milieu effect rapportage 75
6. Economische uitvoerbaarheid 77

6.1. Financieel economische haalbaarheid 77
6.2. Nadeelcompensatie 77
7. Communicatie en participatie 78

8. Conclusie 80

8.1. Algemeen 80
8.2. Afwijkingen van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam 80
8.3. Omgevingsaspecten 80
8.4. Beleid 80
8.5. Procedure 81
8.6. Conclusie 81
9. Bijlagen 82

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Amsterdam en woningcorporatie Rochdale vernieuwen gezamenlijk het gebied ‘Kolenkitbuurt Midden’ in stadsdeel West. De meeste woonblokken verkeren in technisch slechte staat en de woonvoorraad en woonomgeving voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd.
De vernieuwing gaat waar mogelijk gezamenlijk op met het versterken van de sociaaleconomische positie van de buurtbewoners en het verbeteren van de leefbaarheid in de buurt.

In 2003 is het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt vastgesteld. De uitvoering hiervan is bijna afgerond en heeft geleid tot een aanzienlijke verbetering van de buurt. Kolenkitbuurt Midden is nog niet meegenomen in deze vernieuwing. Daarom is een investeringsnota opgesteld, die naar verwachting eerste kwartaal 2025 zal worden vastgesteld. De (concept)nota bevat een ontwikkelstrategie met heldere uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting, de woningen en sociaal-fysieke ingrepen in de Kolenkitbuurt Midden.

Onderhavig project betreft de sloop/nieuwbouw in het kader van deze stedelijke vernieuwing van enkele woonflats met extra volume en grotere woningen. Het woningaantal neemt toe van 222 naar 384.

Het beoogde initiatief past niet binnen de kaders van het geldende Omgevingsplan Amsterdam. Een planologische procedure is noodzakelijk. Voor vergunningverlening moet binnen Amsterdam worden uitgegaan van een Buitenplanse OmgevingsPlan Activiteit (BOPA) op grond van de Omgevingswet.

1.2. Status van deze Motivering

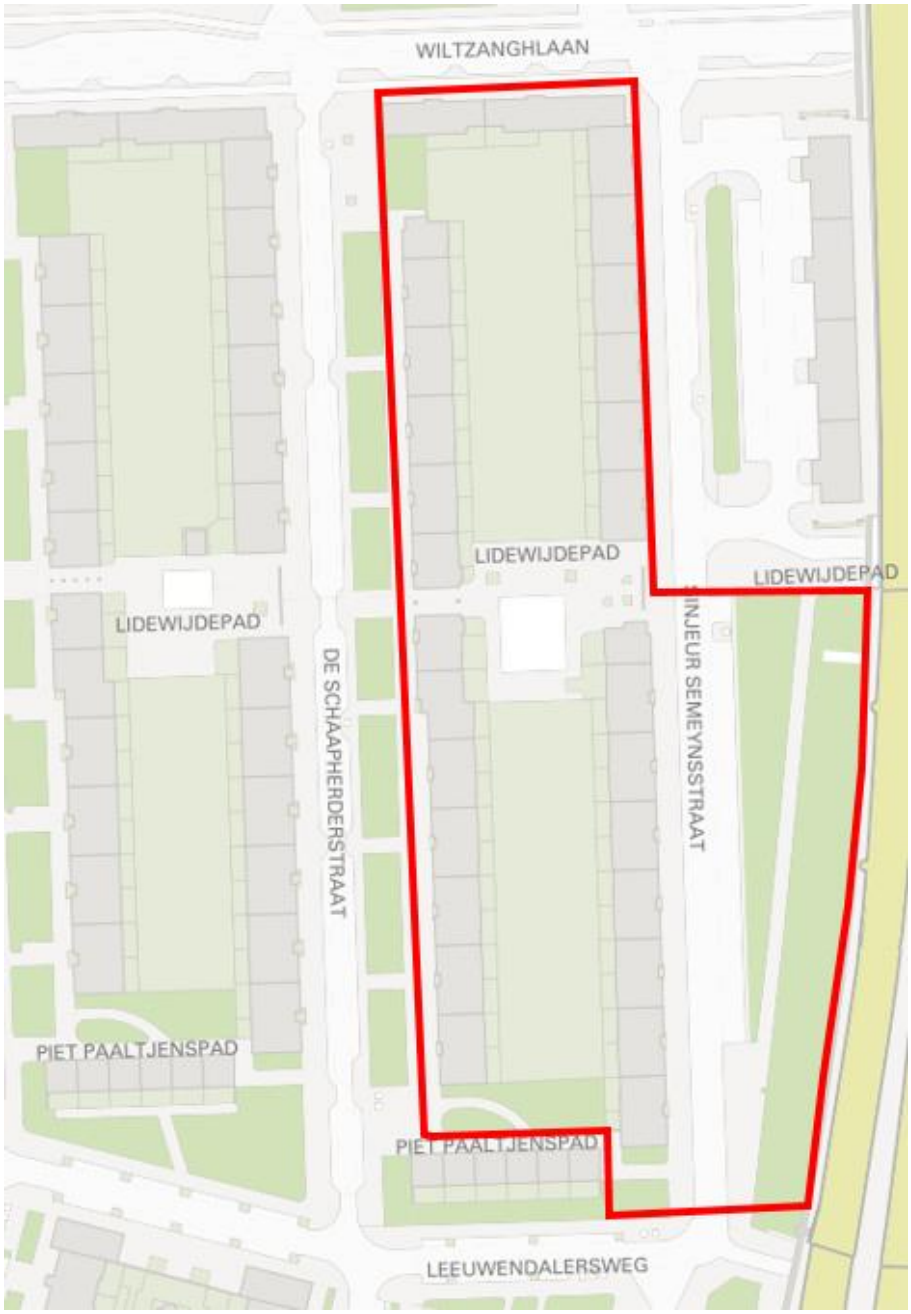
Bij de beoordeling van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moet het bevoegd gezag beoordelen of de aangevraagde activiteit in verband met 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties', al dan niet door het stellen van voorschriften, aanvaardbaar wordt geacht (art. 8.0a lid 2 Besluit kwaliteit leefomgeving). Het voorliggende document vormt deze benodigde motivering.

De indieningstekeningen en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘afwijken van het Omgevingsplan’ zijn leidend. De reikwijdte van een vergunning moet wel mede worden afgeleid uit de ruimtelijke onderbouwing, welke onlosmakelijk is verbonden met de vergunning (Rechtbank Amsterdam 10 mei 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:2922), maar op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is de Motivering geen bindend voorschrift (ABRS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:820).

1.3. Locatie

Kolenkitbuurt Midden is een deel van de buurt De Kolenkit in de wijk Bos en Lommer in stadsdeel West. De buurt ligt ingeklemd tussen de A10 west en de metrolijn 50/51.

De projectlocatie bevindt zich ten westen van de ringweg A10 en wordt begrensd door de Sinjeur Semeynsstraat aan de oostzijde, de Wiltzanghlaan aan de noordzijde, de De Schaapherderstraat aan de westzijde en het Piet Paaltjenspad aan de zuidzijde. De Piggelmeewoningen aan de zuidkant maken geen deel uit van het project.



Afbeelding: projectlocatie

Op de volgende afbeelding zijn de ligging en begrenzing van de projectlocatie indicatief weergegeven.



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



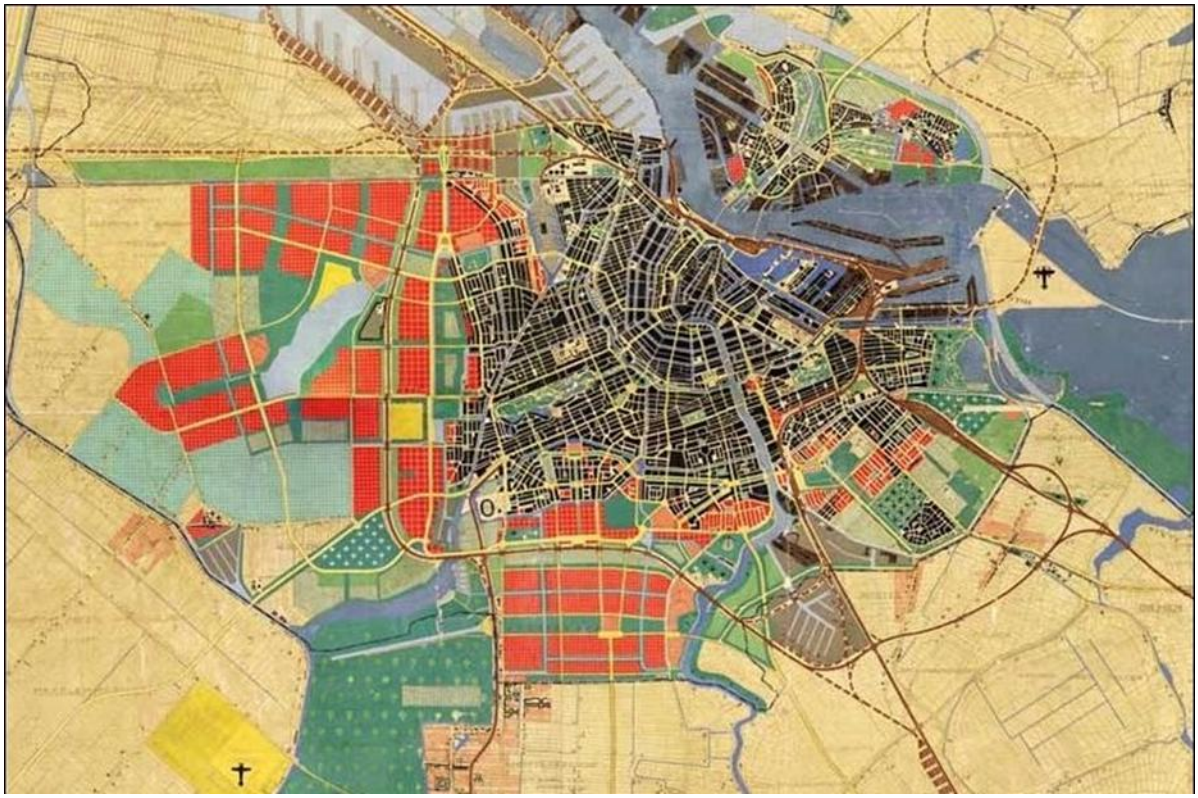
Afbeelding: Hoek Leeuwendalersweg – Sinjeur Semeynsstraat met de Piggelmeewoningen links + hoek Wiltzanghlaan – De Schaapherderstraat rechts (bron: google maps)

2. Het project

2.1. Historische context

De Kolenkit is onderdeel van het uitbreidingsplan Bosch en Lommer uit 1935 dat onder regie van Cornelis van Eesteren kort voor, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog tot stand kwam. Na de voltooiing van het Plan West van Berlage in de jaren ’20 en ’30 werden twee nieuwe uitbreidingsplannen voor West gemaakt, Plan Landlust aan de oostkant en Plan Bosch en Lommer aan de westkant. Plan Bosch en Lommer bestrijkt een groot gebied, van de Admiraal de Ruyterweg in het oosten tot de Ringspoorbaan in het westen en van de Jan van Galenstraat in het zuiden tot de Haarlemmerweg in het noorden.

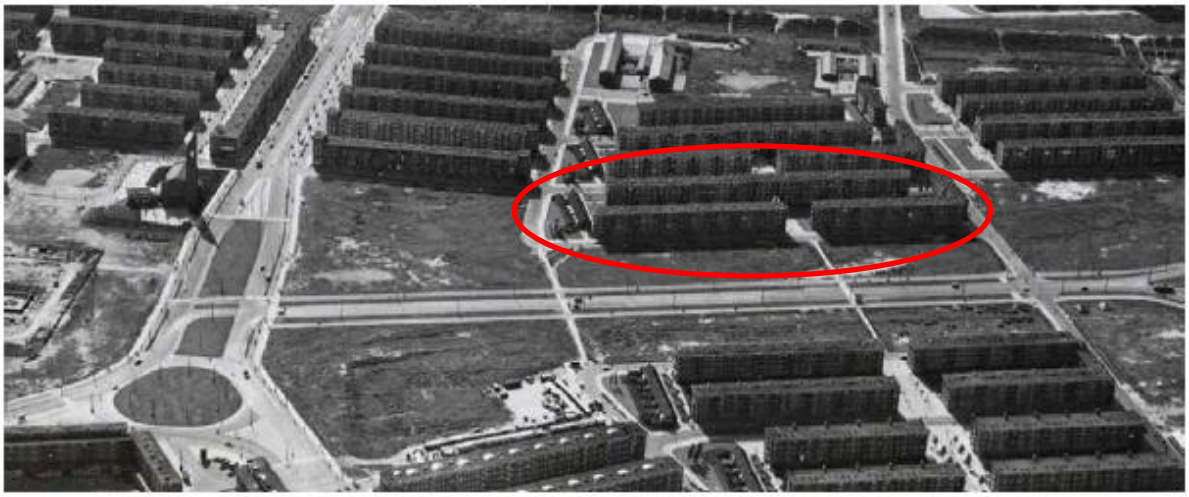
Plan Bosch en Lommer is de eerste uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1934. Het plan was bedoeld voor de moderne maatschappij waarin meer aandacht werd gegeven voor het welzijn van de bewoners. Door slimme verdelingen (verkaveling) in stroken met losstaande gebouwen met routes ertussen werd toch veel groen toegevoegd aan de woonbuurten.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

De buurt Bosleeuw Midden en de Kolenkitbuurt ten noorden van de Leeuwendalersweg zijn als meest waardevolle structuren van het oorspronkelijke Plan Bosch en Lommer nog grotendeels intact. De aanleg van het westelijke deel van de Ringweg A10 in de jaren ‘60 sneed deze wijk in tweeën.

Op de kruispunten Leeuwendalersweg/De Schaapherderstraat en Leeuwendalersweg/Akbarstraat zitten verspringingen in de verkaveling. De lange noord-zuidlijnen in de wijk worden op deze plek licht gebogen naar het noorden. Dit voorkomt te lange straatwanden wat een gevoel van anonimiteit kan geven.



Afbeelding: Historische luchtfoto in westelijke richting, met linksboven de Kolenkitkerk, door het midden de Einsteinweg (A10) in aanleg, gekruist door de Bos en Lommerweg. Projectlocatie rood omcirkeld. (Bron: Investeringsnota Kolenkitbuurt Midden, juni 2024)

Groenbeleving, aandacht voor leef- en recreatieruimte en sociale veiligheid zijn nog steeds belangrijke thema's in de stad. Behoud van deze sterke stedenbouwkundige opzet is daarom van belang. De noordzijde van de Leeuwendalersweg met de groenvlakken inclusief boomgroepen, de drie strookjes met Piggelmeewoningen, het Piet Paaltjenspad en de ten opzichte van elkaar verschoven korte kanten van de strookbebouwing vormen één van de belangrijkste stedenbouwkundige elementen van het gebied.

De bestaande groenstructuur in de Kolenkitbuurt is een integraal onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp en is ook opgenomen in de welstandswaarderingskaart. Dit houdt in dat beeldbepalende boomgroepen, bomenlanen, groene taluds, plantsoenen en plantvakken in relatie moeten worden gezien met het totaalontwerp van woongebouwen in het groen.

De Bos en Lommerweg, de Leeuwendalersweg en de Wiltzanghlaan en de straten van de Erasmusgracht tot aan het Multatulisportpark zijn belangrijke lijnen die de buurt met elkaar verbinden. De aanleg van het westelijke deel van de Ringweg A10 in de jaren 60 zorgde voor een duidelijke, fysieke scheiding tussen Bos en Lommer en de Kolenkitbuurt.

Lijnen binnen het visiegebied die van belang zijn voor de herkenbaarheid en het karakter van de Kolenkitbuurt zijn:

- Jan van Schaffelaarplantsoen – De Schaapherderstraat – Ferdinand Huyckstraat
- Akbarstraat
- Leeuwendalersweg
- Piet Paaltjenspad
- Lidewijdepad



Afbeelding: plattegrond straten die van belang zijn voor herkenbaarheid en karakter kolenkitbuurt (projectlocatie in rood)

Hiervoor geldt behoud van de bestaande rooilijnen (grens tussen de openbare weg en aangrenzende eigendommen, privé of van de overheid) en het openhouden van verbindingen. Daarnaast is aansluiting op de bouwhoogte van de directe omgeving evenals bescherming van de groenstructuur in de buurt met laanbomen en groenvakken belangrijk[1].

[1] Zie p. 11 Investeringsnota november 2024

2.2. Vernieuwingsplannen

In de jaren negentig was de Kolenkitbuurt een van de armste buurten van Amsterdam, met zo'n 2000 kleine portiekflat-woningen van slechte kwaliteit. 90% van de bevolking bestond uit eerste of tweede generatie immigranten. De buurt had te maken met sociaaleconomische achterstand, een verouderd woningbestand en een versleten ruimtelijke structuur. Dit leidde tot de noodzaak in te grijpen.

In 1999 werd door de gemeente Amsterdam en de betrokken woningcorporaties Bureau Parkstad opgericht. De ruimtelijke, programmatische, sociale, financiële en procedurele kaders voor de stedelijke vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden werden in 2001 vastgelegd in het ontwikkelingsplan Richting Parkstad 2015. In 2007 kwam een herziening van het ontwikkelingsplan waarin staat dat er sterker zal worden ingezet op de verbetering van de positie van de huidige bevolking.

In 2003 werd het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt vastgesteld. De uitvoering hiervan is bijna afgerond en heeft geleid tot een aanzienlijke verbetering van de buurt. Kolenkitbuurt Midden is nog niet meegenomen in deze vernieuwing en het contrast met het vernieuwde gedeelte is groot.
Om te zorgen dat ook deze buurt een aantrekkelijke en toekomstbestendige woonbuurt wordt, is de Investeringsnota Kolenkitbuurt Midden opgesteld[2].

De nota omvat een ontwikkelstrategie voor de ruimtelijke inrichting en besteedt ook aandacht aan de sociaal-fysieke ingrepen in de buurt. De gemeentelijke 'Principenota Verkenning Kolenkitbuurt Noord en Midden' (2021) ligt hieraan ten grondslag. Bewoners zijn betrokken geweest bij het ontwikkelen van het vernieuwingsplan van de buurt, onder andere via het zogenoemde Participatie Collectief (2021-2022).

Voor Kolenkit Midden heeft de gemeente Amsterdam samen met Rochdale een integrale visie opgesteld, waarover uitgebreide participatie heeft plaatsgevonden. De visie resulteert in een combinatie van renovatie van het Akbarblok en sloop-nieuwbouw van het blok aan de Sinjeur Semeynsstraat. De Piggelmeewoningen aan het Piet Paaltjenspad zullen worden getransformeerd tot voorzieningen.

2.3. Beschrijving bestaande situatie

De Kolenkitbuurt Midden maakt deel uit van de wijk Bos en Lommer, centraal gelegen in de grootstedelijke regio van Amsterdam: net buiten de Ring A10, tussen Haarlem en het centrum van Amsterdam in.

Ten noorden van Bos en Lommer ligt het Amsterdamse havengebied, samen met bedrijventerrein Sloterdijk. Ten noordoosten van het gebied wordt de komende decennia gewerkt aan een compleet nieuwe stad met veel ruimte voor volwaardige woon-werkwijken: Haven-Stad.

[2] De Investeringsnota zal naar verwachting eerste kwartaal 2025 worden vastgesteld

De Kolenkitbuurt Midden is goed bereikbaar binnen Amsterdam en vanuit de rest van de regio door onder andere de metrohalte Burgemeester de Vlughtlaan, de bus- en tramhalte aan de zuidzijde en Station Sloterdijk in de nabije omgeving. Naast het openbaar vervoer is de buurt ook goed bereikbaar per fiets of met de auto. Er zijn voldoende fietspaden die de buurt met het centrum en de omgeving van Amsterdam verbinden.

De buurt ligt in een gemengd woongebied. De bouwblokken in het gebied bestaan in de huidige situatie uit woningen, met aan de Wiltzanghlaan en aan de Leeuwendalersweg een aantal voorzieningen aan de doorgaande wegen. Deze combinatie van wonen en voorzieningen is kenmerkend voor het gemengd stedelijke karakter van stadsdeel West.

Het gebied ten westen van de Akbarstraat is reeds herontwikkeld. De oorspronkelijke bebouwing is hier gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw.

Ter plaatse van de projectlocatie, aan de Sinjeur Semeynsstraat en de Schaapherderstraat staan portieketagewoningen, bestaande uit een plint met bergingen en tuinkamers, 4 woonlagen en een plat dak. De bouwhoogte bedraagt ongeveer 15 meter. Het betreft een gesloten bouwblok, waar in het midden een doorgang is gecreëerd met speelvoorzieningen. Op de doorgang na, is de binnentuin niet openbaar toegankelijk. De bebouwing is gewaardeerd als orde 3, dat wil zeggen van middelhoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld. Zie ook paragraaf 5.9.2.

Schaapherderstraat 2 – 50
Aan de voorzijde van de woningen is een breed trottoir met groenvakken gevuld met gras. Op het trottoir, aan de rand van de groenvakken, zijn bij ieder portiek fietsenrekken geplaatst. Ook zijn er ondergrondse afvalcontainers.



Afbeelding Schaapherderstraat richting Wiltzanghlaan (bron: google maps)

Vanaf de tweede woonlaag beschikken de woningen aan de straatzijde over een balkon. Aan de binnentuin hebben alle woningen een balkon, dus ook in de eerste woonlaag.



Afbeelding Schaapherderstraat t.h.v. nummer 28 (bron: google maps)

Langs het trottoir zijn langsparkeerparkeervakken. De Schaapherderstraat is ingericht als 1-richtingsstraat vanaf de Leeuwendalersweg.

Ter hoogte van nr. 28 en 30 is ter hoogte van de eerste twee bouwlagen een onderdoorgang (het Lidewijdepad), die tevens toegang geeft tot het openbare deel van de binnentuin met speelplaats voor kinderen.

De portieketagewoningen aan de onevenzijde van de Schaapherderstraat hebben zowel stedenbouwkundig als architectonisch een belangrijke waardering. Het woningblok wordt gezien als kenmerkend en belangrijk voor behoud van het oorspronkelijke straatbeeld van de Kolenkitbuurt en zal worden gerenoveerd.



Afbeelding: woningblok Schaapherderstraat onevenzijde (google maps)

Wiltzanglaan 57 - 67

De woningblokken aan de Wiltzanglaan57 – 67 bestaan uit 4 bouwlagen met entrees en bergingen op de begane grond en een plat dak (circa 12 meter). Vanaf de tweede bouwlaag kan worden gewoond. De woningen zijn zowel aan de straatzijde als aan de zijde van het binnenterrein voorzien van balkons.



Afbeelding: Wiltzanghlaan 57 – 67 (bron: google maps)

Op de hoek van de Sinjeur Semeynsstraat, op de kopse kanten van de 2 bouwblokken die daar samenkomen, is een niet-woonfunctie mogelijk gemaakt. Dit pand bestaat uit 1 bouwlaag met een plat dak, circa 3 meter hoog.



Afbeelding: Wiltzanghlaan 57 / hoek Sinjeur Semeynsstraat (bron: google maps)

Sinjeur Semeynsstraat 25 – 53 en 55 – 77

De woonbebouwing aan de Sinjeur Semeynsstraat bestaat uit 2 bouwblokken met daartussen de toegang tot het binnenterrein (het Lidewijdepad). Net als in de Schaapherderstraat bestaat de bebouwing uit 5 bouwlagen, waarbij op de begane grond entrees, bergingen en tuinkamers zijn gesitueerd. De woningen zijn aan de straatzijde voorzien van een erker.

Het ‘Sinjeur Semeynsblok’ heeft door de renovatie-ingrepen uit het verleden nog maar een beperkte architectonische waarde.



Afbeelding: Lidewijdepad tussen Sinjeur Semeynsstraat nummer 55 en 57 (bron: google maps)

De grotendeels groene binnentuin voor een deel collectief en deels privéterrein behorend bij de aangrenzende woningen.
Aan de overzijde van de straat zijn haaksparkeerplaatsen en een plantsoen. Parallel aan A10 staat het woongebouw Sinjeur Semeynsstraat 50 t/m 92. Dit blok is geen onderdeel van het projectgebied.

Piet Paaltjenspad
De zuidkant van de projectlocatie wordt begrensd door het Piet Paaltjenspad en de zogeheten Piggelmeewoningen. Deze kleine arbeiderswoningen bestaan uit 1 bouwlaag met kap en danken hun naam aan hun beperkte omvang. De Piggelmeewoningen krijgen een nieuwe functie ten behoeve van commerciële en maatschappelijke voorzieningen gericht op de buurt. De woningen maken geen deel uit van de projectlocatie.



Afbeelding: Piggelmee-woningen aan zuidkant projectlocatie (bron: google maps)

2.4. Toekomstige situatie

2.4.1. Investeringsnota

Voor Kolenkit Midden heeft de gemeente Amsterdam samen met Rochdale een integrale visie opgesteld, waarover uitgebreide participatie heeft plaatsgevonden. De visie resulteert in een combinatie van renovatie van het Akbarblok en de Piggelmeewoningen en sloop-nieuwbouw van het blok aan de Sinjeur Semeynsstraat. Deze motivering heeft alleen betrekking op de sloop nieuwbouw.



Afbeelding: vernieuwing Kolenkit-midden (Investeringsnota, november 2024)

Stedenbouwkundig plan

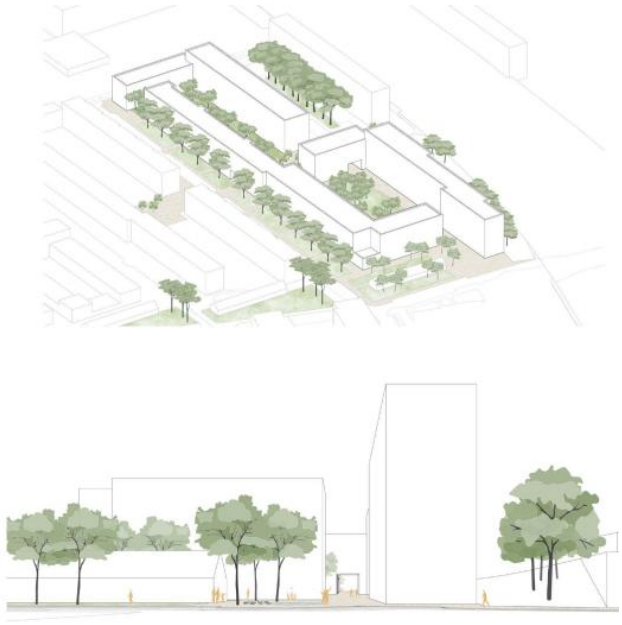
Het stedenbouwkundig plan voor het Sinjeur Semeynsblok is tot stand gekomen in samenwerking met woningcorporatie Rochdale en gaat over de sloop-nieuwbouw van het Sinjeur Semeynsblok met 222 woningen en 2 ruimtes met een niet-woonfunctie (BOG), grofweg gelegen tussen de Sinjeur Semeynsstraat en de De Schaapherderstraat.

Het ontwerp voor het nieuwe blok baseert zich op een vergroting van de footprint, de bouwvolumes en het aantal woningen met ongeveer een factor anderhalf. Het huidige blok heeft vier woonlagen met bergingen op de begane grond. Het ontwerp volgt voor een groot deel de oorspronkelijk verkaveling uit het AUP.
Om de verdichting en bouw van meer woningen te kunnen realiseren wordt ten zuiden van het Lidewijdepad de huidige verkaveling gewijzigd. De nu nog doorlopende Sinjeur Semeynsstraat is hier onderdeel geworden van een autovrij hof in een groter bouwblok, door toevoeging van een straatwand langs de A10 en het Lidewijdepad.

Het blok bestaat uit een noordelijk en zuidelijk deel. Het noordelijk deel volgt de oorspronkelijke rooilijnen aan de straat maar door een toegenomen woningdiepte wordt het binnenterrein smaller. De twee delen worden gescheiden door het Lidewijdepad en zijn in de De Schaapherderstraat verbonden door een lange straatwand. Het Lidewijdepad gaat via een onderdoorgang in de De Schaapherderstraat verder zoals in de bestaande situatie ook het geval is. In de Sinjeur Semeynsstraat wordt een hoger volume gebouwd van zeven bouwlagen, tegenover de Max Havelaarflat langs de A10. De De Schaapherderstraat krijgt zes bouwlagen en de Wiltzanghlaan vijf.

Het zuidelijk deel volgt in de De Schaapherderstraat de bestaande rooilijn maar krijgt aan het Piet Paaltjenspad tegenover de Piggelmeewoningen een bebouwing van zes bouwlagen die bijna tot aan het talud van de snelweg doorloopt. Hier is een smalle doorgang in het verlengde van de Sinjeur Semeynsstraat naar het nieuwe hof dat aan de oostkant wordt begrensd door een wand van acht bouwlagen, die het hof en de woningen afschermt van de snelweg. Het hof wordt in het noorden afgesloten door een nieuw volume van zes bouwlagen aan het Lidewijdepad en heeft een poort naar de Sinjeur Semeynsstraat. Aan de westkant van dit hof blijft de verbinding met het Lidewijdepad onbebouwd en daarmee blijft de karakteristieke lange zichtlijn in het blok tussen het noordelijk en zuidelijk deel behouden. Aan dit hof komen de voordeuren van de woningen wat een nieuwe situatie oplevert binnen de Kolenkitbuurt. Het zuidelijk hof wordt voor iedereen toegankelijk en gaat deel uitmaken van het stedelijk weefsel van de Kolenkitbuurt. Het noordelijk hof blijft ruimtelijk onderdeel van het blok, maar zal worden afgesloten.

Samengevat wordt de nieuwe bebouwing gevormd door twee kortere en één langere haak die rondom twee hoven liggen. De haak bebouwing aan de ringweg A10 staat in lijn met de voormalige HTS, waardoor de vrije ligging en poortwerking van de Max Havelaarflats behouden blijft.



Afbeelding: impressie stedenbouwkundig plan

Woonprogramma

Het woningprogramma is grotendeels gebaseerd op de met Rochdale overeengekomen intentieovereenkomst en aanvullend gemeentelijk beleid. Verdichting is hierin een belangrijke opgave, waarbij het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft.

In totaal worden er binnen de grondexploitatie 385 woningen gerealiseerd, in de verhouding 73% sociaal, 14% middelduur en 13% vrije sector. Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Het aantal sociale huurwoningen in de buurt blijft ongeveer gelijk.

In de nieuwbouw is plek voor bewoners die terug willen keren in de buurt. Er zal een mix aan sociale huurwoningen worden gebouwd met vooral aandacht voor ouderen en kleine huishoudens, een weergave van het huidige huurdersbestand. In de nieuwbouw worden een aantal sociale- dan wel middeldure huurwoningen gerealiseerd die geschikt zijn voor gezinnen. Daar is specifiek op ingezet, omdat daar in de wijk een tekort aan is. Tot slot worden in twee blokken[3] 49 vrijesectorkoopwoningen gerealiseerd.

Niet-woonprogramma
In de plint van het Sinjeur Semeynsblok wordt circa 500 m^2 go gereserveerd voor niet-woonfuncties.

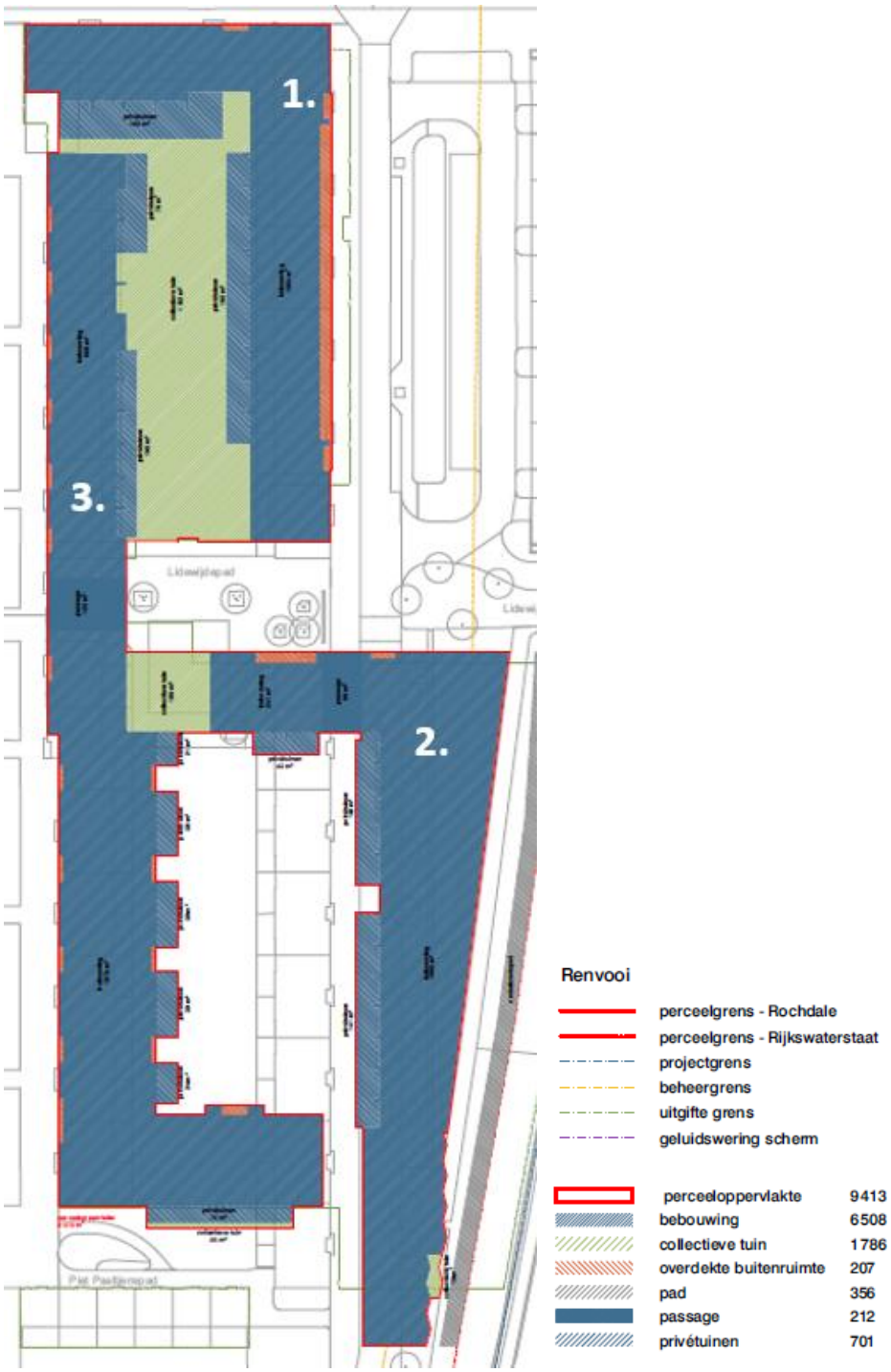
Parkeren
Op dit moment zijn er in het gebied ca. 442 parkeerplaatsen (situatie januari 2024). Door de herinrichting van de openbare ruimte in het gebied vervallen ca. 60 parkeerplaatsen. Van de 442 parkeerplaatsen zijn per saldo 403 parkeerplaatsen gerekend als algemeen beschikbaar.
Verder zijn er laad- en losplaatsen en ‘kiss and ride plaatsen’. In de nieuwe situatie komen er ca. 380 parkeerplaatsen beschikbaar (zie afbeelding op pagina 16 voor de situering).

Als daar de belanghebbendenparkeerplaatsen vanaf getrokken worden, zijn er circa 340 parkeerplaatsen als algemene parkeerplaats beschikbaar (inclusief de algemene EV-laadplaatsen). Zie ook paragraaf 5.1 .1.

2.4.2. Bouwplan

Op de projectlocatie worden drie nieuwe bouwblokken met in totaal 384 woningen gebouwd, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sectorwoningen[4].

[3] De blokken zijn gescheiden in VVE, niet fysiek
[4] In de Investeringsnota wordt gesproken over 385 woningen. Ten opzichte van de aantallen uit de investeringsnota telt het bouwplan 1 (vrije sector) woning minder, namelijk 384.

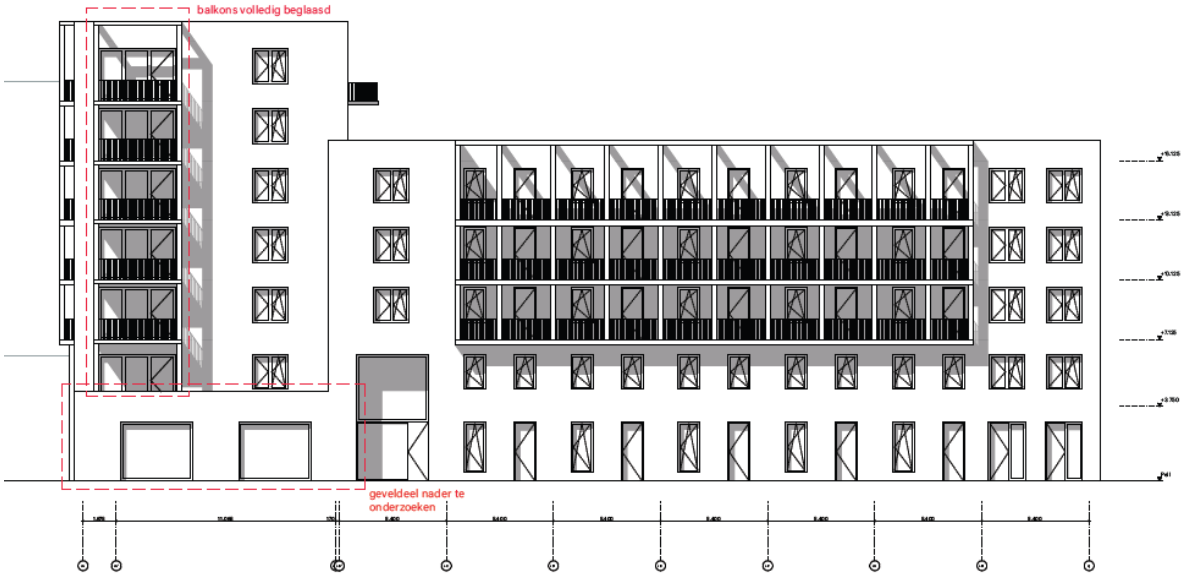


Afbeelding: situatietekening (nr. 3080 VO PO15, Office Winhov))

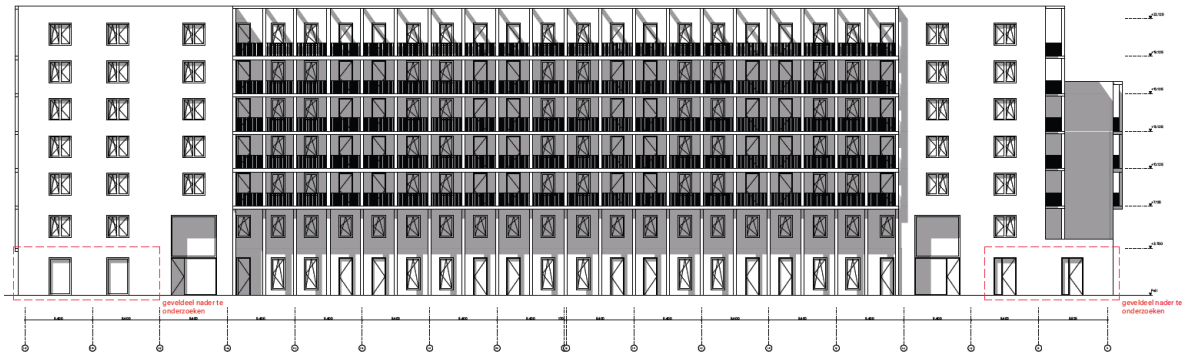
Bouwblok 1: Wiltzanghlaan/ Sinjeur Semeynsstraat

Op de hoek Wiltzanghlaan/ Sinjeur Semeynsstraat komt een haakvormig bouwblok. Parallel aan de Wiltzanghlaan komen er 5 bouwlagen met een maximum bouwhoogte van ongeveer 17 meter. De onderste 2 bouwlagen zijn aan de achterzijde iets breder dan de bovenliggende bouwlagen. Op de hoek met de De Schaapherderstraat is ruimte gereserveerd voor BOG op de begane grond en de eerste verdieping.

Evenwijdig aan de Sinjeur Semeynsstraat komt een bouwblok bestaande uit 7 bouwlagen en een bouwhoogte van ongeveer 23 meter.

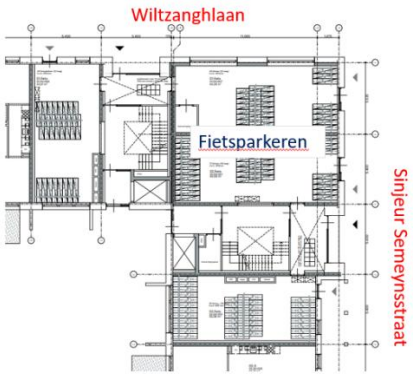


Afbeelding: nieuwbouw parallel Wiltzanghlaan



Afbeelding: bouwblok evenwijdig aan Sinjeur Semeynsstraat

De woningen van beide bouwdelen worden vanaf 3e bouwlaag aan de straatkant ontsloten door een galerij. De onderste 2 bouwlagen worden uitgevoerd als maisonnettes en ontsloten via de begane grond.
Op de hoek waar de 2 bouwdelen samenkomen, komt net als in de bestaande situatie ruimte voor een niet-woonfunctie (fietsparkeren) met een bouwhoogte van ongeveer 3 meter.

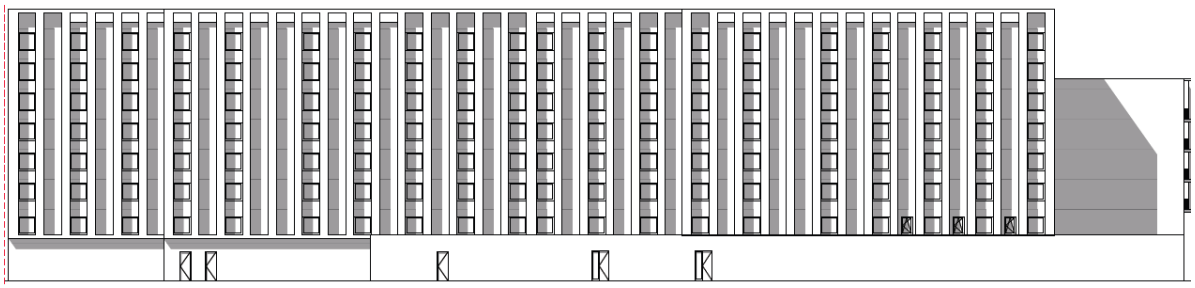




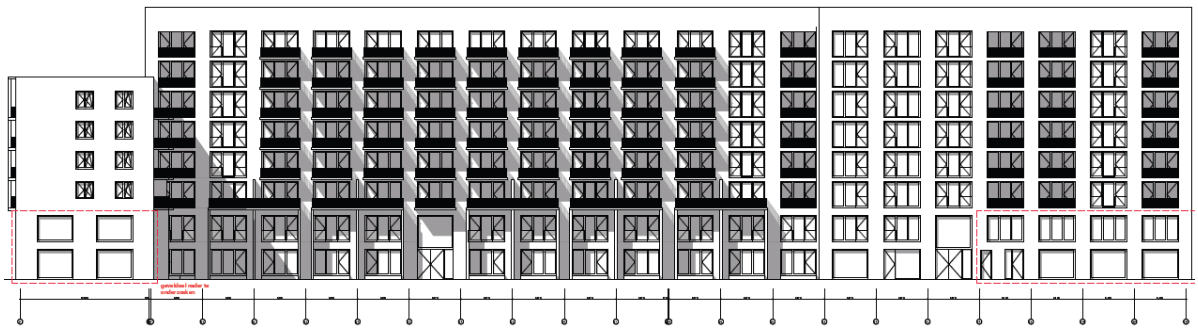
Afbeelding: Aanzicht nieuwbouw hoek Sinjeur Semeynsstraat/ Wiltzanghlaan (in zuidwestelijke richting)

Bouwblok 2: Sinjeur Semeynsstraat

Het zuidelijke bouwblok aan de Sinjeur Semeynsstraat bestaat uit een plint met daarboven 7 woonlagen en een bouwhoogte van circa 25 meter.



Afbeelding: oostgevel



Afbeelding: westgevel

Haaks op het bouwblok aan de Sinjeur Semeynsstraat, parallel aan het Lidewijdepad, komt een woongebouw bestaande uit een plint met daarboven 5 woonlagen. De bouwhoogte bedraagt circa 19 meter. In dit blok komt een onderdoorgang voor de entree naar de binnentuin.
Ook wordt ruimte gereserveerd voor een gemeenschappelijke ruimte op de begane grond.



Afbeelding: noordgevel (links) en zuidgevel (rechts) bebouwing Lidewijdepad

Een deel van het bouwblok wordt uitgevoerd als eenlaagse bebouwing van 4 meter hoog. Hier komt onder meer een fietsenstalling en technische ruimte.
Zowel aan de kant van het Lidewijdepad, als aan de zuidkant van het gebouw is rekening gehouden met BOG.

Bouwblok 3: Schaapherderstraat/ Piet Paaltjenspad

Parallel aan de De Schaapherderstraat komt een langgerekt bouwblok met een onderdoorgang ter hoogte van het Lidewijpad. Deze bebouwing bestaat uit 6 bouwlagen en een bouwhoogte van circa 20 meter. Het zuidelijke deel van het bouwblok is haakvormig en komt deels evenwijdig aan het Piet Paaltjenspad. Daar waar de bouwdelen samenkomen blijft de bouwhoogte beperkt tot 2 bouwlagen, circa 8 meter. Hier komt een ontmoetingsruimte voor bewoners met een dakterras/buitenruimte.



Afbeelding: aanzicht De Schaapherderstraat – Piet Paaltjenspad (Piggelmeewoningen)

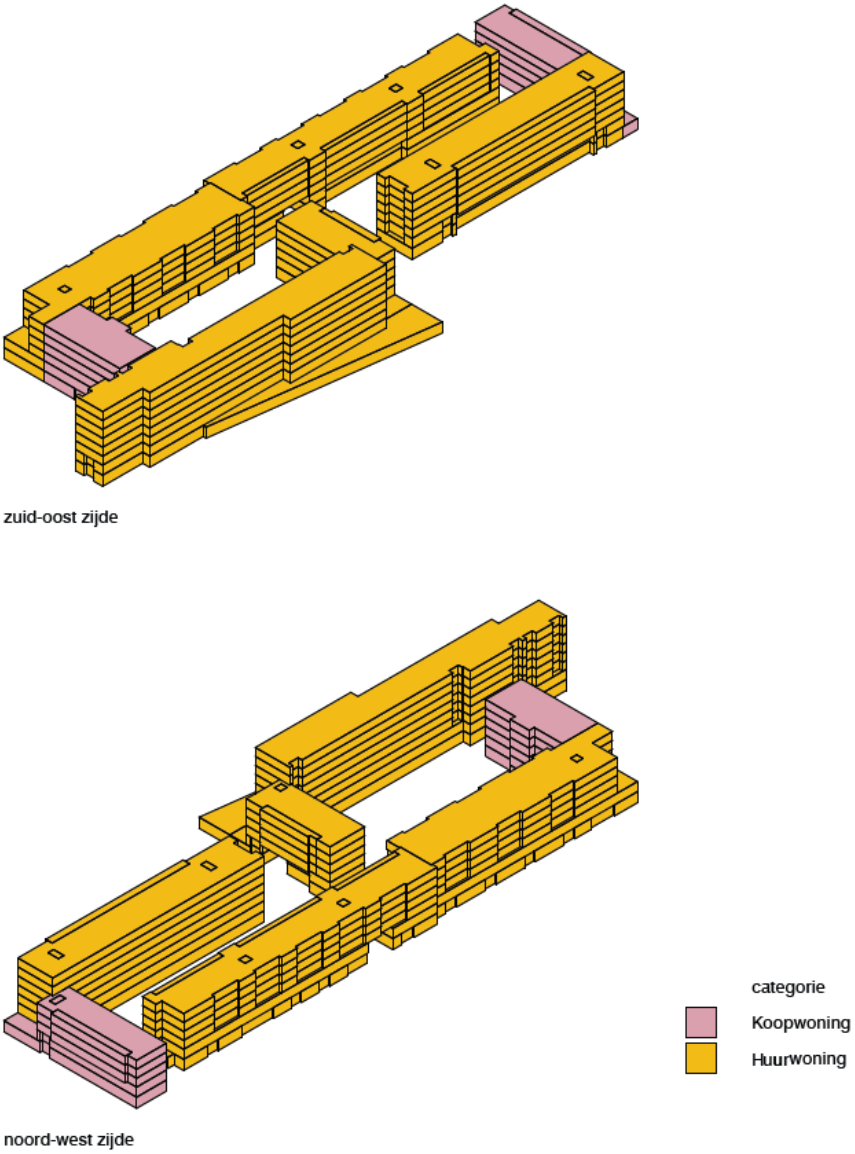
Binnenterrein

Bij de nieuwbouw ontstaan twee binnentuinen: Een noordelijk, smal, niet openbaar deel dat voornamelijk als kijkgroen zal worden ingericht en in eigendom blijft van Rochdale. Een zuidelijk deel, dat vrij groot is en grotendeels eigendom zal worden van de gemeente. Dit deel is openbaar toegankelijk. Rochdale heeft Buro B+B gevraagd om in gezamenlijk overleg met de gemeente een ontwerp te maken voor de binnentuinen.

2.4.3. Programma

Wonen

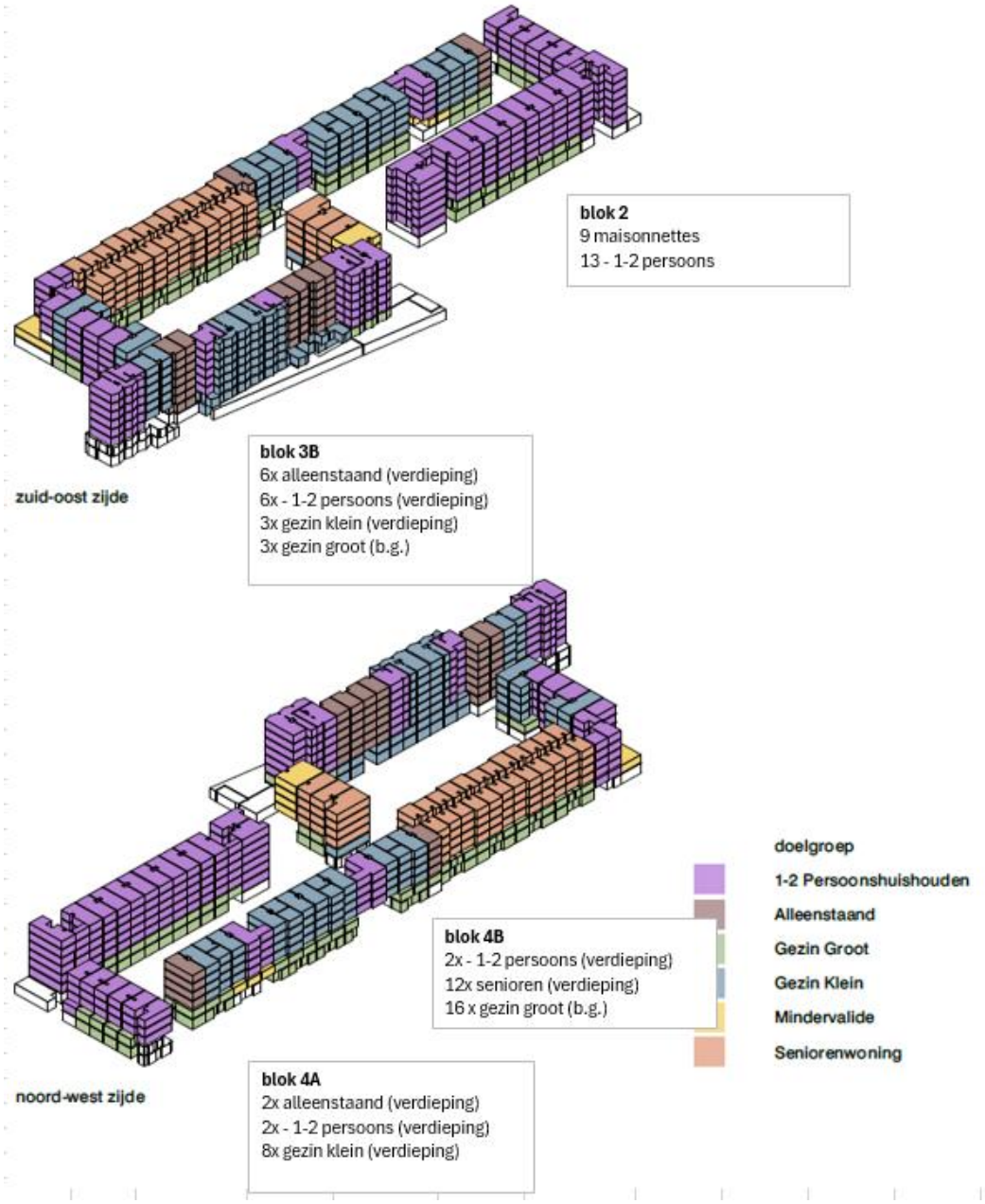
Op de projectlocatie worden 384 woningen gebouwd, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sectorwoningen. Deze zijn voorlopig als volgt over de bouwblokken verdeeld:



Afbeelding: verdeling woningprogramma over de bouwblokken

Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren. Er is specifiek ingezet op woningen voor grote gezinnen, omdat daar in de wijk tekort aan is.

Doelgroep	Aantal woningen	m² gebruiksopp.
1 – 2 persoonshuishoudens	155	45 – 72
Alleenstaand	46	37 – 52
Gezin groot	47	101 – 112
Gezin klein	71	72 – 82
Mindervalide	5	88 - 124
Seniorenwoning	60	61
Totaal	384	n.v.t.



Afbeelding: doelgroepen nieuwbouw

Niet- woonfuncties

Binnen het bouwplan wordt op twee locaties ruimte gereserveerd voor niet-woonfuncties. In de plint langs de Sinjeur Semeynsstraat wordt ongeveer 300 m^2 gereserveerd voor Bedrijfsonroerend goed (BOG). Dit kan bestaan uit één unit of worden gesplist in meerdere kleinere units.

Voorts is in de plint en eerste verdieping op de hoek van de Wiltzanghlaan – Schaapherderstraat hiervoor circa 100 m^2 bvo gereserveerd.

Het gebruik van deze ruimten bestaat uit:

1. Kleinschalige bedrijvigheid van ten hoogste milieucategorie 2 zoals bedoeld in de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering' en bedrijven met (maximaal) vergelijkbare hinder. Hierin zou zich lichte maakindustrie kunnen vestigen, zoals bijvoorbeeld kleding ontwerpers, meubelmakers of dienstverlening aan klanten, etc.
2. Kleinschalige kantoorruimte
3. Commerciële dienstverlening zoals een fietsenmaker, kapper, pedicure, reisbureau, makelaar en andere vergelijkbare kleinschalige buurtgerichte functies.
4. Maatschappelijke dienstverlening zoals huisarts, fysiotherapeut, buurtsteunpunt en andere vergelijkbare kleinschalige buurtgerichte functies.
5. Kleinschalige buurtgerichte horeca (lichte horeca), die de leefomgeving niet aantast en tegelijk ook dient als ontmoetingsplek en werkplek. Zie ook paragraaf 4.3.6.

Detailhandel is op basis van het detailhandelsbeleid niet toegestaan (zie ook paragraaf 4.3.7).

Gezien de kleine oppervlakte van de units gaat het om invullingen met geringe planologische impact die zich goed verdraagt tot wonen in dit gemengd stedelijk gebied. De herschikking en toevoeging van BOG leidt tot meer levendigheid in de huidige plinten, hetgeen het veiligheidsgevoel vergroot. BOG ruimte faciliteert ondernemerschap en werkgelegenheid. Enig flexibiliteit is echter gewenst, om eventuele leegstand te voorkomen.

Daarnaast komt er zowel op de begane grond in het blok aan het Lidewijdepad en op de 3^e verdieping van het blok aan de Schaapherderstraat – hoek Piet Paaltjenspad een ontmoetingsruimte voor de bewoners van de appartementen.

3. Planologisch kader

3.1. Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Per 1 januari 2024 zijn alle bestemmingsplannen van de gemeente opgegaan in het 'Omgevingsplan gemeente Amsterdam'. De gemeente kreeg op dat moment een omgevingsplan van rechtswege. Dit omgevingsplan bestaat uit een tijdelijke deel en een nieuw deel. Het tijdelijke deel bestaat uit:

- ruimtelijke regels uit verschillende vervallen instrumenten (w.o. bestemmingsplannen)
- vervallen rijksregels over activiteiten (bruidsschat)

Het nieuwe deel van het omgevingsplan is eerst nog leeg. De regels in het nieuwe deel komen deels tot stand door bestaande regels uit het tijdelijke deel om te zetten naar het nieuwe deel. Daarnaast neemt de gemeente in het nieuwe deel nieuwe regels op voor ruimtelijke ontwikkelingen en beleid. De eerste stap daarin is de vaststelling van de 'basisregeling' geweest. Dat is dus recentelijk gedaan. Deze set regels vormt de basis voor het nieuwe Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De basisregeling bevat voor het grootste deel regels die pas gaan gelden in een gebied zodra het bestemmingsplan daar vervangen wordt maar ook regels die direct overal in Amsterdam gelden.

In afdeling 4.2 van hoofdstuk 4 is de vergunningplicht voor een bouwactiviteit opgenomen zoals die voorheen was geregeld in de toenmalige Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarbij zijn ook de uitzonderingen op de vergunningplicht (vergunningvrije bouwwerken) en beoordelingsregels opgenomen (of ze ook zijn toegestaan, wordt bepaald in hoofdstuk 5). Ten opzichte van de Wabo zijn er extra beoordelingsregels toegevoegd. Zo wordt het concrete bouwplan nu niet alleen getoetst op welstand en passendheid binnen ruimtelijke bouwregels, maar ook op bijvoorbeeld windhinder bij hoogbouw en (grond)watereffecten bij ondergrondse bouwwerken. Met uitzondering van een aantal locatiespecifieke beoordelingsregels gaan de regels in afdeling 4.2 nu overal gelden.

Afdeling 4.4 bevat enkele overige regels over bouwwerken en activiteiten met betrekking tot bouwwerken. Het betreft regels inzake het repressief welstandstoezicht, en regels over hemelwaterafvoer. Deze laatste regels worden overgenomen uit de hemelwaterverordening, vervolgens is ingetrokken. De regels in deze afdeling gelden nu overal binnen Amsterdam.

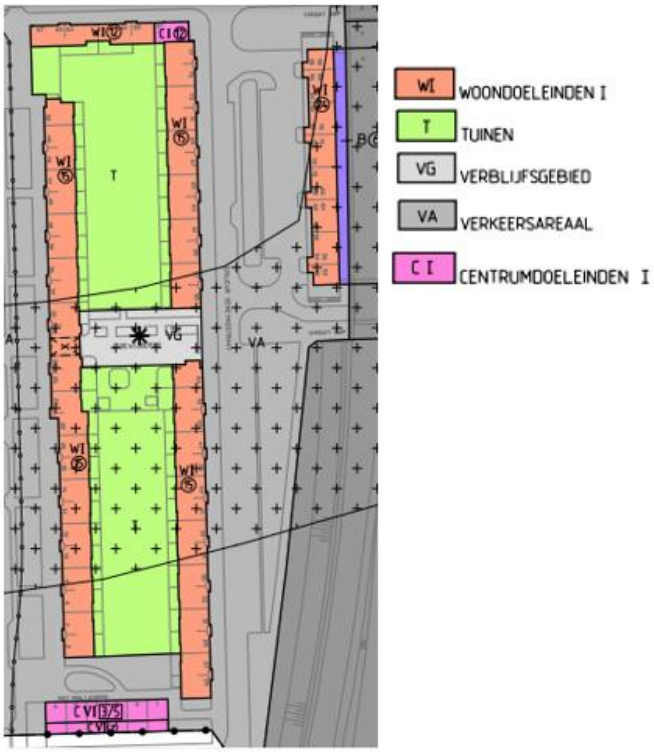
Daarnaast zijn er in afdeling 3.2 en 4.2 parkeernormen opgenomen waaraan aanvraag getoetst worden. Er bestaat ook de mogelijkheid om met vergunningvoorschriften-/maatwerkvoorschriften hiervan af te wijken. Indien een bestemmingsplan al in een regeling voorzag prevaleert deze. Het parkeerbeleid voor auto's, fietsen en scooters blijft van kracht totdat alle bestemmingsplannen zijn vervallen.

De in de basisregeling (nieuwe deel van het Omgevingsplan) opgenomen omgevingsnormen kunnen ook betekenis hebben voor activiteiten waarover de vraag voorligt of een buitenplanse omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarop wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze Motivering.

3.2. Bestemmingsplan ‘Kolenkitbuurt’

Het per 1 januari 2024 in het Omgevingsplan gemeente Amsterdam opgegane bestemmingsplan ‘Kolenkitbuurt’ is vastgesteld op 10 juli 2007. Ter plaatse van de projectlocatie gelden de enkelbestemmingen Woondoeleinden I (W I), Centrumdoeleinden I (C I), Tuinen (T), Verblijfsgebied (VG) en Verkeersareaal (V). Voor het middelste deel van de locatie geldt ook een dubbelbestemming Archeologisch waardevol gebied.

De bestemmingsvlakken liggen strak om de bestaande bebouwing.



Afbeelding: uitsnede verbeelding

Bestemming ‘Woondoeleinden I’ (Artikel 5)

De gronden zijn bestemd voor wonen met inbegrip van het uitoefenen van aan-huis-gebonden beroepen. Ter plaatse van de aanduiding ‘onderdoorgang’ ter hoogte van het Lidewijdepad mogen de gronden ook gebruikt worden ten behoeve van verblijfsgebied. Hier dient een vrije doorgang te worden behouden van ten minste 3 meter hoog.
Verder zijn bijhorende voorzieningen toegestaan, zoals wegen, voet- en fietspaden, nuts- en groenvoorzieningen en water ten behoeve van de wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater.

De maximum bouwhoogte bedraagt 12 meter voor de bebouwing aan de Wiltzanghlaan en 15 meter voor de overige woonbebouwing aan de De Schaapherderstraat en de Sinjeur Semeynsstraat.

Bestemming ‘Centrumdoeleinden I’ (Artikel 9)

Deze gronden zijn aangewezen voor detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven uit de categorie I en II van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en horeca uit de categorie I, III en IV van de Staat van Horeca-activiteiten in de eerste bouwlaag. De tweede bouwlaag en hoger is bedoeld voor wonen met inbegrip van het uitoefenen van aan-huis-gebonden beroepen en bijbehorende toegangen, trappenhuizen, bergingen en kelders.
Verder zijn bijhorende voorzieningen toegestaan, zoals wegen, voet- en fietspaden, nuts- en groenvoorzieningen en water ten behoeve van de wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater.

De maximum bouwhoogte bedraagt 12 meter.

Bestemming ‘Tuin’ (Artikel 20)

Deze gronden zijn bestemd voor tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen.

Er mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

Bestemming ‘Verblijfsgebied’ (Artikel 25)

Betreffende gronden zijn bestemd voor verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen, parkeervoorzieningen en speelvoorzieningen, waarbij geldt dat ter plaatse van de aanduiding "speelvoorziening" de gronden in ieder geval tevens zijn bestemd voor speelvoorzieningen.

Verder zijn bijhorende voorzieningen toegestaan, zoals wegen, voet- en fietspaden, geluidswerende voorzieningen, groen- en speelvoorzieningen en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater.

Er mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

Bestemming ’Verkeersareaal’ (Artikel 26)

Betreffende gronden zijn bestemd voor wegen met ten hoogste 2x1 doorgaande rijstroken, verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen, trambanen, voet- en fietspaden en speelvoorzieningen.

Verder zijn bijhorende voorzieningen toegestaan, zoals tunnels, nutsvoorzieningen, geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water ten behoeve van de wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater.

Gebouwen zijn alleen toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen of ander bij de bestemming horende gebouwen.

Bestemming 'Wonen-2' (Artikel 21)

De betreffende gronden zijn bestemd voor grondgebonden woningen en bijbehorende ruimten en voorzieningen.
Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken. Deze mogen volledig bebouwd worden met een bouw en goothoogte van respectievelijk 8 en 6 meter.

Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' (Artikel 25)

De aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.
Hiervoor mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen worden opgericht die noodzakelijk zijn voor archeologisch onderzoek. Ten behoeve van andere geldende bestemming(en) mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)voorschriften, uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op:

a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voorzover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid; of
b. een bouwwerk dat zonder graaf- of heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

Bij omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken, mits:

a. aan de hand van archeologisch onderzoek wordt aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische resten aanwezig zijn; of
b. als de archeologische waarde in voldoende mate is vastgesteld en door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen maatregelen te treffen.

3.3. Paraplubestemmingsplan Stadsdeel West

Het paraplubestemmingsplan is sinds 5 juni 2012 onherroepelijk en heeft betrekking op de volgende aspecten: het mogelijk maken van scootsafes en kiosken in de bestemming Verkeer of Verkeersareaal en Verkeer- en Verblijfsdoeleinden, het mogelijk maken van dakterrassen en toegangsopbouwen en het realiseren van rookgasafvoerkanalen. Daarnaast is het beleid ten aanzien van de vestiging van kinderopvangvoorzieningen geharmoniseerd en vastgelegd.
Omdat het bouwplan geen betrekking heeft op deze aspecten, kan bespreking van het paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.4. Inpassingsplan Geluidzone Westpoort en Hoogtij

Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 2 maart 2015 en legt de aangepaste geluidszone en het gezoneerde industrieterrein Westpoort en Hoogtij vast. Het bestemmingsplan regelt verder waar bedrijven die veel lawaai maken, de zogenaamde grote lawaaimakers, zich mogen vestigen. De projectlocatie ligt binnen de geluidzone Industrie, zodat voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen akoestisch onderzoek nodig is ter bepaling van de geluidbelasting vanwege het industrieterrein.

3.5. Paraplubestemmingsplan Kiosken

Het paraplubestemmingsplan Kiosken is vastgesteld op 15 februari 2017 en geheel onherroepelijk. Het bevat een aanpassing van de regeling van kiosken in alle vigerende bestemmingsplannen van stadsdeel West. Omdat het bouwvoornemen geen betrekking heeft op kiosken kan de bespreking van het paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.6. Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld en is door inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 opgegaan in het Omgevingsplan van Amsterdam. Inhoudelijk wijzigt hierdoor nog niets.

Ter plaatse van de projectlocatie geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone 2'. Binnen de gebiedsaanduidingen is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten. Artikel 5.3 voorziet in een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, om nieuwe kelders of een uitbreiding van bestaande kelders onder voorwaarden alsnog mogelijk te maken. Hierbij dient aangetoond te worden dat de kelder grondwaterneutraal gebouwd kan worden.

Voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m^2 en een maximale bouwdiepte van 4 meter geldt dat het bevoegd gezag de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' toetst aan de beleidsregel "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam". Voor grotere of diepere kelders dient een geohydrologisch onderzoek aan te tonen dat de kelder grondwaterneutraal gebouwd kan worden.

Het bouwplan voorziet niet in kelderbouw.

3.7. Paraplubestemmingsplan Darkstores

Ter plaatse geldt tevens het Paraplubestemmingsplan 'Darkstores', maar omdat het bouwvoornemen daarop geen betrekking heeft kan de bespreking van het paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.8. Afwijkingen

Het beoogde initiatief past niet binnen de kaders van het bestemmingsplan 'Kolenkitbuurt', dat strikt conserverend van karakter is. De nieuwbouw past niet binnen de bestemmingsvlakken met de bestemming Woondoeleinden – I en is daardoor in strijd met de bestemmingen Centrumdoeleinden, Verkeersareaal en Verblijfsgebied. Ook wordt de maximaal toegestane bouwhoogte ter plaatse van de bestemming Woondoeleinden I overschreden en zijn niet-woonfuncties in de plint niet toegestaan.

4. Beleidskader

In deze toets wordt uitsluitend ingegaan op beleid van rijk, regio en provincie voor zover de beleidsstukken doorwerken naar de gemeentelijke besluitvorming. Rijksbeleid is niet bindend van de gemeente, tenzij dat apart wettelijk geregeld is. Voor provinciaal beleid geldt dat het beleid niet bindend is voor de gemeente, tenzij het via de Omgevingsverordening geregeld is.

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk. De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.
Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

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

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

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

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

Consequenties voor dit project
Door het project worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Omgevingsvisie.

4.1.2. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

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

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

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

Consequenties voor dit project
Het toevoegen van woningen is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal MRA.

4.1.3. Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Met de inwerkintreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de daarop gebaseerde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) komen te vervallen. De regels van het Barro en het Rarro zijn vervangen door het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Het Barro omvatte alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in ruimtelijke besluiten van lagere overheden. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ook staan daarin de rijksregels ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland / de Natura 2000-gebieden, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer en de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan voorts regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring.

Daarmee zijn tevens wetten en besluiten die betrekking hebben op omgevingsaspecten zoals geluid, externe veiligheid, behoefte et cetera geregeld. Het Bkl geldt voor het Rijk en alle decentrale overheden.

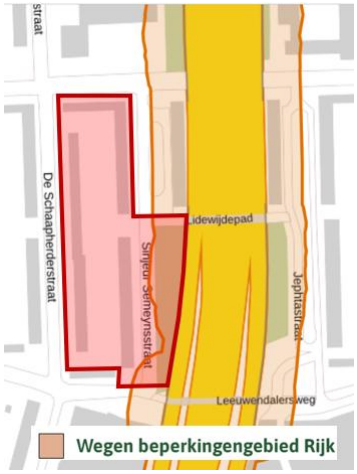
De hoofdonderwerpen waarvoor het Bkl instructieregels bevat, zijn:

- waarborgen van veiligheid (paragraaf 5.1.2)
- beschermen van waterbelangen (paragraaf 5.1.3)
- beschermen van gezondheid en milieu (paragraaf 5.1.4), waaronder instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht, trillingen, geluid en geur en bodemkwaliteit;
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5), waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl);
- het behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6) voor autowegen, buisleidingen, natuur- en recreatiegebieden;
- het behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7), waaronder landsverdediging en nationale
- veiligheid, elektriciteitsvoorziening, rijksvaarwegen en luchtvaart, fiets- en wandelroutes, aanwijzing van woningbouwcategorieën;
- het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8).

Artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving stelt via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) regels over het aantonen van nut en noodzaak en het onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zie daarvoor paragraf 5.12 van deze Motivering.

Daarnaast bevat afdeling 5.2 van het Bkl instructieregels voor de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het onder meer om het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en rijkswegen. In heel bijzondere gevallen kunnen B&W de Minister vragen om een ontheffing van bepaalde instructieregels te verlenen. Dit volgt uit afdeling 5.3 van het Bkl.

Een deel van de projectlocatie, aan de zuidoostkant, evenwijdig aan de rijksweg A10, ligt een beperkingengebied wegen in beheer bij het rijk (zie onderstaande afbeelding).



Voor een activiteit binnen een beperkingengebied bij een weg kunnen een vergunningplicht, meldingsplicht en informatieplichten gelden. Dit is geregeld in hoofdstuk 8 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Ook geldt er altijd een zorgplicht voor activiteiten rondom rijkswegen.

De vergunningplichtige beperkingengebiedactiviteiten bij rijkswegen zijn in artikel 8.16 van het Bal expliciet aangewezen. De grondslag voor deze vergunningplicht staat in artikel 5.1 lid 2 onder f van de Ow. De vergunningplichten gelden voor het verrichten van werkzaamheden en het aanleggen, bouwen, plaatsen en in stand houden van:

- Weginfrastructuur
- Informatieborden, m.u.v. verkeerstekens en onderborden, als bedoeld in artikel 14 van de Wegenverkeerswet 1994
- Een technische installatie voor een nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, et wegverkeer of het reguleren van het wegverkeer
- Overige bouwwerken, andere werken die geen bouwwerken zijn of andere objecten
- Verzorgingsplaatsen

Voor onderhavig project geldt op basis van artikel 8.16 van het Bal een vergunningplicht: Er is sprake van het bouwen en instandhouden van een ‘overig bouwwerk’.

Voor de beperkingengebiedactiviteit bij een weg zijn beoordelingsregels opgenomen in afdeling 8.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De beoordelingregels zeggen dat bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen als de activiteit geen nadelige gevolgen heeft voor de staat en de werking van de weg.
Er zijn verschillende deelbelangen, waaronder in ieder geval:

- Veilig gebruik van de infrastructuur
- Doelmatig beheer van de infrastructuur
- Ongestoorde verkeersafwikkeling bij wegen
- De mogelijkheid tot verruiming of wijzing van de weg.

Verder is de projectlocatie gelegen in een gebied waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren. In dit gebied is het niet toegestaan om binnen een straal van 15 km vanaf de radar bouwwerken te bouwen die de maximale hoogte hiervan overschrijden. Ook mogen binnen een straal van 15 tot 75 km vanaf de radar geen windturbines worden gebouwd met een tiphoogte die de maximale hoogte van windturbines, bedoeld in de tabel in Bkl, bijlage XIV, onder E, overschrijdt.

Consequenties voor dit project
Op de onderhavige planlocatie zijn geen rijksbelangen aan de orde die leiden tot beperkingen zoals die voorheen in het Barro/Rarro waren geregeld.

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet de behoefte gemotiveerd worden. Dit wordt in paragraaf 5.12 gedaan. De locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied.
Om de rijksregels met betrekking tot (overige) milieu- en andere omgevingsaspecten wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze Motivering.

Voor de onderhavige studielocatie is van belang dat het is gelegen binnen aangewezen 'Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren' betreffende radars van Schiphol Centrum en Schiphol TAR West. De locatie is gelegen binnen de contour van Schiphol TAR West op een afstand van ca. 8,5 km vanaf het radarstation.

Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren zijn de locaties rondom de volgende radarstations:	Hoogte antenne ten opzichte van NAP in m	Maximale hoogte van bouwwerken ten opzichte van NAP binnen een straal van 15 km rondom het radarstation in m
Luchthaven Schiphol Centrum	19	De maximale hoogte van een bouwwerk, bedoeld in artikel 5.151, eerste lid, is de hoogte van de antenne, vermeerderd met 0,004363 keer de afstand van de locatie waar het bouwwerk wordt toegelaten tot de locatie van de radar.
Luchthaven Schiphol TAR West	37	

Hieruit volgt een maximale bouwhoogte van ca. 37 meter +NAP. Het gebouw wordt circa 27 m (8 laags) +NAP hoog en voldoet daarom aan deze bepaling uit het Bkl.

Tenslotte geldt voor onderhavig project op basis van artikel 8.16 van het Bal een vergunningplicht, omdat de projectlocatie deels binnen het beperkingengebied van de A10 ligt en er sprake is van het bouwen en instandhouden van een 'overig bouwwerk'.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050 (NH2050)

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

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

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

circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Consequenties voor dit project
Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2022

Noord-Holland heeft al haar regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water in de Omgevingsverordening NH2022 opgenomen. De Omgevingsverordening NH2022 is in werking getreden op 1 januari 2024, tegelijk met de Omgevingswet. In de Omgevingsverordening NH2022 wordt om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 vertaald in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening bevat de instructieregels voor de gemeentelijke omgevingsplannen. Op grond van artikel 5.21, tweede lid, van de Omgevingswet en artikel 8.0b van het Besluit kwaliteit leefomgeving gelden deze instructieregels ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Voor de onderhavige locatie zijn vooral de regels met betrekking tot ‘nieuwe stedelijke ontwikkelingen’, 'Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang' en ‘klimaatadaptatie’ relevant.

Artikel 6.13 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen
Dit artikel sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: de Ladder), zoals vastgelegd in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Het accent van dit artikel ligt op datgene wat niet in de Rijksregelgeving is vastgelegd. Dat is de regionale afstemming in de vorm van regionale afspraken.

De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

Omdat artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving 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 kwaliteit leefomgeving 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.

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 omgevingsplan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende omgevingsplannen of omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten horen uiteraard 'ladderproof' te zijn.
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. In dit geval is dat de MRA Amsterdam.

Als er geen binnenstedelijke mogelijkheden zijn in de marktregio of het verzorgingsgebied dan kan buiten bestaand stedelijk gebied (BSG) naar een locatie worden gezocht.

In paragraaf 5.12 is het voornemen verder getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Geconcludeerd wordt dat er voldoende behoefte voor woningen (zie ook de in het vervolg beschreven beleidsstukken met betrekking tot woonbeleid en regionale afspraken). De omvang van ruimtes voor niet-woonfuncties neemt niet substantieel toe (minder dan 500 m^2) toe. Van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarvan de behoefte onderbouwd moet worden of waarvoor regionale afstemming nodig is, is daarom geen sprake.

Artikel 6.31 Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang
De projectlocatie ligt binnen de milieucontour van industrieterrein Westpoort. Dat betekent dat voor woningen of andere milieugevoelige objecten rekening gehouden moet worden met de milieubelasting van het industrieterrein. Er wordt met onderhavig project geen nieuwe milieugevoelige functie toegevoegd, in de huidige situatie is reeds een woonwijk aanwezig. Zie hoofdstuk 5 voor de omgevingsaspecten ter plaatse.

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

Artikel 6.75 Klimaatadaptatie
In de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt dient beschreven te worden hoe in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Hierbij dient ingegaan te worden op de risico's van wateroverlast, overstroming, hitte en droogte.

Voor het project is een QuickScan klimaatadaptatie uitgevoerd (nr. 2022-1000311, 05-10-2022, gemeente Amsterdam, zie bijlage). Hieruit is gebleken dat er in het gebied een te hoge grondwaterstand is, die niet voldoet aan het nu geldende beleid.
In het plangebied is er sprake van nieuwbouw en bestaande bouw. Ter plaatse van de bestaande bouw is het niet mogelijk om in grote mate op te hogen. Tijdens het ontwerpproces van het maaiveld dient gekeken te worden naar een optimale ophoging om een zo groot mogelijke drooglegging te realiseren met een goede aansluiting op de drempels van de bestaande woningen. Als aanvullende maatregel wordt er een waterafvoer aangebracht op plekken waar een ophoging maar beperkt aangebracht kan worden.

Naast een te hoge grondwaterstand is er in het gebied ook sprake van hittestress. De aanbevelingen in dit kader zijn: maak schaduwplekken door bomen en ander groen, vooral bij de belangrijkste wandel- en fietsroutes en gebruik inheemse bomen met een breed bladerdek en wortelgestel waarbij rekening gehouden wordt met de hoge grondwaterstand. Verder zijn daken en gevels geschikt om planten aan toe te voegen voor het opvangen van water en om hittestress tegen te gaan. Afgesproken is dat rondom klimaatadaptatie de 30-puntenregeling voor Natuurinclusief ontwerpen en bouwen gevolgd zal worden, die de gemeente Amsterdam hanteert bij tenders.
Voor Water zie paragraaf 5.8.

Consequenties voor dit project
De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

4.2.3. 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". In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van "regionale afspraken", ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300).

De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

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

Consequenties voor dit project
Het project omvat 384 woningen, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sector woningen. Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren. Het project levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

4.2.4. Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

A. Een woning voor iedereen
    a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
    b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
    c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie.

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.

2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningenzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

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

Consequenties voor dit project
Het project omvat 384 woningen, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sector woningen. Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren. Het project levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen.

4.2.5. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden.

Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

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

Uit de 'Monitor woningbouw 2023', blijkt dat het tekort aan woningen van 2008 tot 2019 toenaam. Van 2020 tot 2022 daalde het woningtekort, vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronacrisis maar ook door de toegenomen woningbouwproductie. Begin 2023 is het woningtekort, als gevolg van de hoge huishoudensgroei in 2022, fors gestegen t.o.v. begin 2022. De toename van het woningtekort bedraagt bijna 12 duizend woningen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 20.000 woningen.

	Woning-voorraad 2023	Woning-tekort 2023	Woning-tekort 2023 %	Streef-tekort	Aantal woningen extra nodig
Kop van Noord-Holland	78.100	3.000	3,8%	2,0%	+1.400
Westfriesland	95.600	3.900	4,1%	2,0%	+1.900
Regio Alkmaar	139.500	5.600	4,0%	2,0%	+2.800
Zaanstreek/Waterland	152.500	5.600	3,7%	2,0%	+2.600
Amsterdam	474.900	39.100	8,2%	4,0%	+20.000
Amstelland en Meerlanden	158.900	8.300	5,2%	2,0%	+5.100
Zuid-Kennemerland/IJmond	180.600	7.500	4,2%	2,0%	+3.800
Gooi & Vechtstreek	112.100	4.600	4,1%	2,0%	+2.400
Almere/Lelystad	125.700	10.000	8,0%	4,0%	+7.500
Noord-Holland Noord	**313.200**	**12.500**	**4,0%**	**2,0%**	**+6.100**
Noord-Holland Zuid	**1.078.900**	**65.100**	**6,0%**	**2,9%**	**+33.900**
Noord-Holland	**1.392.100**	**77.600**	**5,6%**	**2,7%**	**+40.000**
MRA	**1.204.600**	**75.100**	**6,2%**	**2,8%**	**+41.400**

Tabel: Woningtekort 2023

Consequenties voor dit project

Het project omvat 384 woningen, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sector woningen. Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren. Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen en levert een bijdrage aan het verkleinen van het tekort aan woningen. Dit bevordert ook de doorstroming op de woningmarkt.

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.

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.

Het onderhavige projectlocatie is in de Visiekaart Amsterdam 2050 aangewezen als een gemengde stadsbuurt. Hier wordt voorzien in de ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte

voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.
De Sinjeur Semeynsstraat is aangewezen als lange-lijnen fietsnetwerk. Dit netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio.



Afbeelding: uitsnede visiekaart ter hoogte van projectlocatie (rood)

Consequenties voor dit project
Het project voorziet in de sloop van bestaande verouderde woningen en een bedrijfsruimte en de bouw van nieuwe, duurzame woningen. Daarnaast komt er ook ruimte voor wat stedelijke functies, passend voor deze locatie. Dit past binnen de visie van Amsterdam.

4.3.2. Aanwijzingsbesluit adviesrecht en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsactiviteiten gemeente Amsterdam

De raad van de gemeente Amsterdam heeft op 10 november 2022 besloten dat de gemeenteraad is aangewezen als adviseur bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit indien het een aanvraag betreft die in strijd is de met de volgende concrete thema's uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050:

- ruimtelijke reserveringen (hoofdstuk 10),
- de Hoofdgroenstructuur (hoofdstuk 16) en Hoogbouw (hoofdstuk 17) en
- de bijbehorende uitwerkingen in beleidskaders.

Consequenties voor dit project
Zoals hiervoor geconstateerd is het project in overeenstemming met de Omgevingsvisie en niet strijdig met de genoemde concrete thema's. Er is daarom geen bindend adviesrecht aan de orde.

4.3.3. Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Consequenties voor dit project
Het project omvat 384 woningen, waarvan 281 sociale huur, 55 middeldure huur en 48 vrije sector woningen. Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren. Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen en levert een bijdrage aan het verkleinen van het tekort aan woningen. Dit programma is, met een verschil van 1 vrije sectorwoning minder, nagenoeg conform de afsprakenbrief met de gemeente.

4.3.4. Samen werken aan volkshuisvesting

Amsterdam kent een lange traditie van het maken van afspraken met woningcorporaties en huurderskoepels over betaalbaarheid, toewijzing aan bepaalde doelgroepen en groei van de sociale voorraad (nieuwbouw en aankoop versus sloop, liberalisatie en verkoop). Een limitatief aantal corporaties investeert in nieuwbouw in Amsterdam. Deze corporaties zijn allen lid van de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties (AFWC). Dit vergemakkelijkt het maken van langjarige, collectieve afspraken. Op 14 maart 2024 zijn de prestatieafspraken 2024-2027 ondertekend. Over nieuwbouw is het volgende vastgelegd.

(Afspraak 2.1)
Corporaties en de gemeente maken mensen en middelen vrij voor de bouw van sociale huurwoningen. De beoogde nieuwbouwproductie van sociale huurwoningen ligt in de komende periode op een ambitieus niveau. De verwachting is jaarlijks tussen de ca. 1.900 tot 2.500 sociale huurwoningen in aanbouw te nemen. Per jaar wordt gekeken wat realistisch is.

(Afspraak2.4)
Voor de realisatie van sociale huurwoningen gelden geen andere bovenwettelijke (duurzaamheids)eisen dan de verplichtingen die volgen uit de Hemelwaterverordening en (indien van toepassing) de aansluitplicht van warmte.

(Afspraak 2.6)
Op locaties waar de regie bij de gemeente of de corporaties ligt, voegen de corporaties grotere sociale woningen (> 70 m² gbo) in ieder geval toe in gebieden waar deze woningen onvoldoende beschikbaar zijn. Bij de bouw van kleine woningen (< 50 m2) zijn goede plattegronden en voorzieningen essentieel.

(Afspraak 2.8)
Bij stedelijke vernieuwingsprojecten van de woningcorporaties wordt het totale aantal sociale woningen dat in een plangebied gesloopt wordt, gecompenseerd. Het uitgangspunt is dat grote woningen ook worden gecompenseerd.

Indien sprake is van een serieuze verdichting, vindt compensatie van het aantal gesloopte sociale woningen op buurtniveau plaats. Zo niet, dan kijken de gemeente en corporaties naar de woningvoorraad en mogelijkheden in andere buurten.

Consequenties voor dit project
Het project leidt tot een toename van het woningaantal in de sociale en middeldure huursector en vrije sector. Dit wordt gerealiseerd door verdichting op de bestaande locatie. Het project voldoet aan het woonbeleid dat is vervat in de samenwerkingsafspraken.

4.3.5. Woningbouwplan 2022-2028

De gemeente Amsterdam werkt hard aan de bouw van nieuwe woningen. In 2022 zijn er maar liefst 8.400 woningen in aanbouw genomen. In het Woningbouwplan 2022-2028 wordt de ingeslagen weg geactualiseerd met als ambitie de bouw van jaarlijks 7.500 woningen. De verhouding 40-40-20 is daarbij het uitgangspunt. Voor de doorstroming hebben we het meest aan woningen die daadwerkelijk worden gebouwd. Het is ontzettend belangrijk dat de gemeente zich flexibel opstelt. Zowel financieel als programmatisch, wordt samen met investeerder, marktpartijen en corporatie gezocht naar optimalisatiemogelijkheden. Het accent ligt op drie thema's:

1. Nieuwbouw van 7.500 woningen
2. Bouwen van een goede mix
3. Versnellen en versimpelen

Consequenties voor dit project
Het project omvat 384 woningen, waarvan 281 sociale huur (73%), 55 middeldure huur (14%) en 48 vrije sector woningen (13%). Per saldo worden 162 woningen toegevoegd. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen: 1- en 2 persoonshuishoudens, alleenstaanden, gezinnen, minder validen en senioren.

Het voorliggende project draagt bij aan de vraag naar kwalitatief goede woningen en levert een bijdrage aan het verkleinen van het tekort aan (betaalbare) woningen. Dit bevordert ook de doorstroming op de woningmarkt. De verhouding is tot stand gekomen in overleg met de gemeente en woningcorporaties. Het project is in overeenstemming met het Woningbouwplan 2022-2028.

4.3.6. Horecabeleid

Het horecabeleid in Amsterdam voor 2025 richt zich op het vinden van een balans tussen een levendige horecasector en de leefbaarheid van de stad. Er zijn nieuwe regels opgesteld voor terrassen, openingstijden en de verantwoordelijkheden van ondernemers. Het beleid wordt gebiedsgericht uitgewerkt, waarbij de stadsdelen een belangrijke rol spelen. Zij bepalen onder meer welke vormen van horeca in een gebied worden toegestaan, of ruimere sluitingstijden mogelijk zijn en of hogere terrasschotten dan 1,50 meter zijn toegestaan.

Voor de gebiedsgerichte uitwerking wordt uitgegaan van 7 gebiedstypen:

1. Groen/ recreatie reatie: Gebieden met veel groen, zoals parken, volkstuinen en sportparken, bedoeld voor ontspanning, recreatie, sport en spel.
   Passende horeca: Rust is belangrijk in deze gebieden. Geschikt voor horeca die ondersteunend is aan de groen/recreatie functie, primair gericht op de bezoekers van het gebied. Met name kleine en middelgrote horeca, inclusief terrassen.

2. Winkelstraat/ cluster: Gebieden waar de winkelfunctie dominant is, zoals A-winkellocaties en winkelcentra, met zowel winkels voor dagelijkse boodschappen als een niet-dagelijks assortiment.

   Passende horeca: Voornamelijk horeca en terrassen gericht op koffie, lunch en vroeg diner. Horeca waarbij de openingstijden aansluiten bij de openingstijden van de detailhandel en die detailhandel niet verdringen. Ook geschikt voor de veranderende functie van horeca als ontmoetingsplek en werkplek.

3. Woongebied: Buurten waar bij woonfunctie dominant is. Voorzieningen zijn meestal geclusterd. Overdag drukte op straat tijdens piekmomenten; start werk/ school, lunchpauze en einde werk/school. In de avonduren rustig op straat.

   Passende horeca: Indien mogelijk vestigt horeca zich op doorgaande wegen in woonwijken. Hoeken zijn daarvoor de meest logische plekken. Concentratie van horeca is niet wenselijk. Geschikt voor kleinschalige, laagdrempelige horeca gericht op de buurt. De horeca mag de leefomgeving niet aantasten. Ook geschikt voor de veranderende functie van horeca als ontmoetingsplek en werkplek. Reguliere horeca fastfood kan ook, maar sporadisch en kleinschalig. Onder voorwaarden kan reguliere en middelzware horeca ook worden toegestaan, zodat wat later dineren, ook op een terras, mogelijk is.

4. Gemengd gebied: Gebieden met een hoge functiediversiteit, zoals wonen, kantoren, winkels, voorzieningen en horeca. Hieronder vallen de stadsstraten en –pleinen en andere gebieden met veel functiemix. Door de diversiteit aan functies is het relatief druk op straat gedurende de dag.

   Passende horeca: Een divers aanbod van horeca is wenselijk. Horeca moet niet de overhand krijgen in het gebied en moet passen bij de schaalgrote van andere functies. Balans tussen verschillende functies behouden.

Horecazaken moeten bijdragen aan het voorzieningenniveau van de woonwijken die grenzen aan deze gebieden. Ook geschikt voor de veranderende functie van horeca als ontmoetingsplek en werkplek. De categorie middelzware horeca beperkt toestaan afhankelijk van locatie en formaat, in verband met de impact op de leefomgeving. Zware horeca uitgaan is niet toegestaan.

5. Werkgebied: Gebieden waar niet gewoond wordt, zoals bedrijventerreinen en de haven. Monofunctionele kantorengebieden of grootschalige detailhandelvestigingslocaties (GDV) vallen hier ook onder. Door de afwezigheid van wonen is de impact op de leefomgeving nihil. Deze gebieden zijn goed bereikbaar met de auto, maar vaak beperkt met het openbaar vervoer. Met name gedurende de werkdagen is er overdag verkeer op straat.

   Passende horeca: In principe geschikt voor alle soorten horeca. Overwegend horeca ondersteunend aan de werkfunctie; kleinschalig en open gedurende de dag. Vanwege de afwezigheid van wonen is (grootschalige) zware horeca uitgaan ook mogelijk. Dat betreft solitaire vestigingen die wijkoverstijgend zijn. Clustering is onwenselijk. Hetzelfde geldt voor zware horeca fastfood; wijkoverstijgend en met name gericht op autoverkeer.

6. Lokaal horecagebied: Gebieden met een hoge concentratie horeca gericht op ontmoeting en vermaak op wijkniveau. De horecafunctie is de meest prominente functie. De woonfunctie is niet ondergeschikt aan de horecafunctie. Kan grote drukte ontstaan op straat door met name de terrassen. Zware horeca uitgaan is niet of in zeer beperkte mate aanwezig.

   Passende horeca: In principe geschikt voor alle soorten horeca. Zware horeca uitgaan onder voorwaarden en in zeer beperkte mate.

7. Horeca uitgaansgebied: Deze gebieden kennen een hoge clustering van diverse horeca, gericht op vermaak en ontmoeting op stedelijk niveau. Ze hebben een grote aantrekkingskracht op publiek, dat zowel uit de stad en regio als van ver buiten Amsterdam komt. Deze enorme aantrekkingskracht zorgt voor grote drukte op straat tot laat in de nacht. In deze gebieden is de woonfunctie wel aanwezig, maar veel minder prominent dan in andere gebieden. Daarmee leent dit gebied zich zeer goed voor horeca. Naast horeca zijn ook wijkoverstijgende functies als theaters en bioscopen aanwezig.

   Passende horeca: In principe geschikt voor alle soorten horeca, inclusief terrassen en late openingstijden. Het gaat in een horecacluster om de beleving en het vermaak. Belangrijk is dat er een mix van horecazaken aanwezig is.

Consequenties voor dit project
Het initiatief maakt maximaal 1 extra kleinschalige, buurtgerichte horecavestigingen mogelijk (maximaal 111 m^2 bvo totaal). Het past daarmee bij de gebiedstypen genoemd onder 3. Het project is in overeenstemming met het horecabeleid 2025.

4.3.7. Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 – 2022

De gemeenteraad heeft op 20 december 2017 het 'Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: sterke winkelgebieden in een groeiende stad' vastgesteld. In het detailhandelsbeleid staan twee beleidsdoelstellingen voor een economisch gezonde winkelmarkt.

Voor de detailhandel heeft Amsterdam twee hoofdbeleidsdoelstellingen:

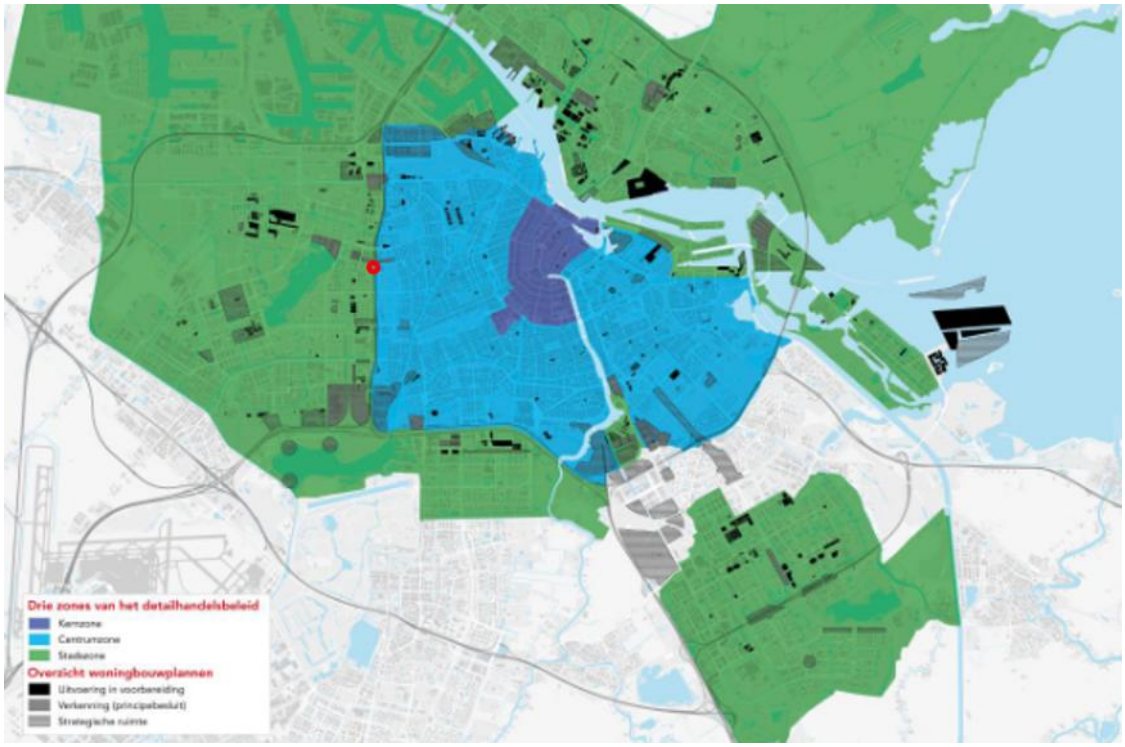
1. boodschappen dichtbij voor bewoners
   Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad
   Amsterdam wil meerdere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

Uitgangspunt is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Clustering van winkels heeft voordelen voor ondernemers en consumenten. In winkelconcentraties kunnen ondernemers profiteren van elkaars bezoekersstromen en kunnen de voor de winkels benodigde voorzieningen (parkeren, laden/lossen) zo efficiënt mogelijk worden gerealiseerd.

Het detailhandelsbeleid gaat uit van 3 verschillende beleidzones met specifiek beleid:

1. Kernzone
2. Centrumzone
3. Stadszone

De projectlocatie is gesitueerd in de stadszone (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding: zone-indeling detailhandelsbeleid (projectlocatie rood omcirkeld)

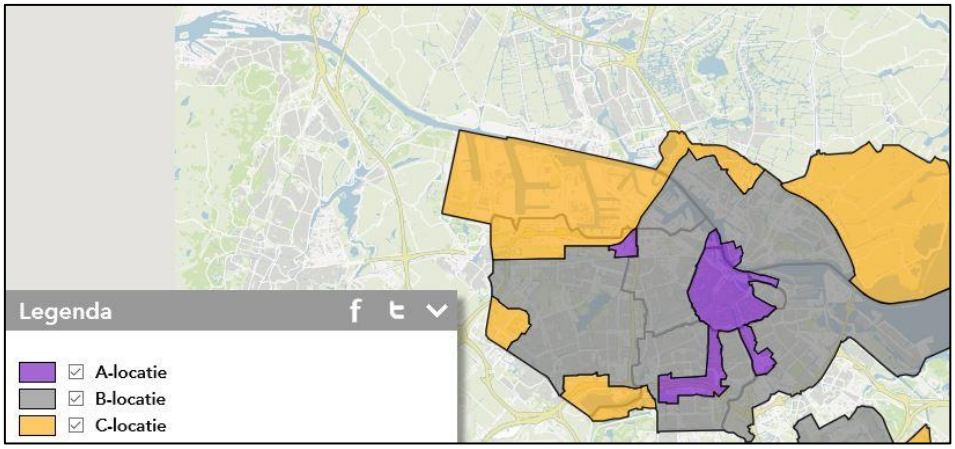
Voor het aanbod van dagelijkse boodschappen is hier gekozen om de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Uitbreiding van supermarkten is mogelijk in toekomstbestendige bestaande wijkcentra en stadsdeelcentra op voorwaarde dat het woon- en leefklimaat aanzienlijk verbetert en/of het draagvlak toeneemt: er komen méér bewoners door woningbouw.

De Sinjeur Semeynsstraat is niet aangewezen als winkelgebied. Nieuwe vestigingen zijn hier niet toegestaan. Het project is hiermee in overeenstemming.

4.3.8. Nota Parkeernormen Auto

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

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



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

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
  - Bij woningen tot 30 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.

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

Bij B-locaties kan de gemeente op verzoek van de ontwikkelaar de minimumparkeernorm met maximaal 20% verlagen wanneer de ontwikkelaar deelconcepten aanbiedt.

Op B-locaties geldt voor kantoren een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (geen minimum). Voor overige voorzieningen is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW (ASVV 2012). Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.
Bij sloop/nieuwbouw gelden de normen voor nieuwbouw. Er wordt bij sloop/nieuwbouwprojecten niet gesaldeerd. Dit betekent dat de parkeervraag van de bestaande situatie niet met de parkeervraag van de nieuwe situatie wordt verrekend. De ontwikkelaar moet op zowel B- als C-locaties aan de minimumnorm voldoen.

Consequenties voor dit project
In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op dit onderwerp.

4.3.9. 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.

Consequenties voor dit project
In paragraaf 5.1 van wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

4.3.10. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO_2-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water. In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

Doelstellingen gemeente Amsterdam
2030

- Streven naar volledig uitstootvrije stad
- Duurzame eigen organisatie

- 80% van de elektriciteit die huishoudens gebruiken wordt opgewekt uit zonne- en windenergie
- Er wordt 50% minder nieuwe grondstoffen gebruikt
- Er wordt 55% minder CO_2 uitgestoot in vergelijking met 1990

2040

- Aardgasvrij

2050

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

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

Klimaatneutraal

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO_2-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO_2-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in 2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Duurzame energie

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

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

Van het aardgas af

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

Circulaire economie

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 is de aanpak beschreven om te komen tot een Circulaire economie. De strategie moet zorgen voor een aanzienlijke vermindering van het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen en zo bijdragen aan een duurzame stad.

De komende jaren gaat de gemeente diverse materiaalstromen in kaart brengen, van binnenkomst tot verwerking, om zo kostbare grondstoffen te behouden. Het doel is om in 2030 een halvering van het gebruik van nieuwe grondstoffen te bereiken, en in 2050 een volledig circulaire stad.

Schone lucht
In het Actieplan Schone Lucht zijn maatregelen opgenomen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. Maar de ambitie van het stadsbestuur is groter. In 2030 moet de stad voldoen aan de 2 keer zo strenge advieswaarden van de World Health Organization (WHO). Dit leidt tot een stillere, beter leefbare stad en een mogelijke CO_2-vermindering van 9%.

De kern van de aanpak om dit te bereiken laat zich samenvatten in 4 punten:

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

Consequenties voor dit project
Aansluitend op de agenda duurzaamheid zijn in de investeringsnota de volgende ambities opgenomen:

- De woningcorporatie laat een inventarisatie maken voor het hergebruik van materialen bij sloop nieuwbouw;
- De woningcorporatie heeft de ambitie haar woningbouwplannen te ontwerpen op een MPG van 0,5 of minder;
- Er wordt waar mogelijk adaptief bouwt;
- Er worden geen uitlogende materialen toegepast;
- De gemeente probeert in de openbare ruimte zoveel mogelijk hergebruikte materialen toe te passen, zonder de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccini) te schaden.
- Het dakoppervlak wordt maximaalgezet voor het opwekken van elektriciteit door zonnepanelen;
- In alle woningen komt slimme apparatuur die inzicht geeft in energieverbruik en helpt bij energiebesparing en gedragsverandering;
- Zowel het ontwerp van de openbare ruimte als het private binnenterrein van de woningcorporatie wordt zo groen mogelijk ingericht, daarbij moet hemelwater via drains naar de riolering afgevoerd worden, omdat vanwege de hoge grondwaterstand geen infiltratie in de bodem mogelijk is;
- Er wordt nader onderzoek gedaan naar hittestress en regenbestendigheid (rainproof) en de uitkomsten hiervan worden verwerkt in het ontwerp voor de openbare ruimte;
- In het ontwerp voor het binnenterrein ambieert Rochdale zich waar mogelijk aan het 30 puntensysteem ‘Natuurinclusief Bouwen’ te houden in overleg met een (stads)ecoloog;
- Er wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor scooters, scootmobielen en een aantal oplaadpunten voor elektrische tweewielers. De bouwbrief is hierbij leidend;

- De woningcorporatie zorgt tijdens de bouw voor duurzame bouwlogistiek en stimuleert het gebruik van schone werktuigen;
- Lopen en fietsen wordt gestimuleerd door het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebouwen.

Het project is in overeenstemming met agenda Duurzaamheid.

4.4. Conclusie beleid

Het voornemen past binnen het relevante beleid van alle overheden.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Met behulp van de kengetallen kan berekend worden in welke mate de verkeersgeneratie wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie. Hiervoor is gebruik gemaakt van de modelberekeningen van de gemeente Amsterdam. Uitgangspunt is dat een verkeersgeneratie plausibel is als die tussen de 2,4 en 3,2 verplaatsingen per persoon per dag is (auto en openbaar vervoer bij elkaar opgeteld). Dit is gebaseerd op enquête-onderzoek en resultaat uit het verkeersmodel.

De Kolenkit-Noord geeft als resultaat 2,6 verplaatsingen per persoon, waarvan 0,9 autoverplaatsingen per persoon per dag. Dat zijn normale getallen voor een dergelijk gebied. De gemiddelde huishoudensgrootte in Amsterdam bedraagt 1,8[5].

Op basis van de CROW-normen wordt Amsterdam beschouwd als een ‘zeer sterk stedelijk gebied’. De voorliggende woongebouwen zijn gelegen in ‘schil centrum’.

Huidige situatie
In de bestaande situatie leveren de 222 sociale huurwoningen een verkeersgeneratie op van circa 360 mvt per etmaal (aantal woningen x gemiddelde huishoudensgrootte x autoverplaatsingen).

Toekomstige situatie
In de nieuwe situatie worden er 384 woningen gerealiseerd, die een verkeersgeneratie opleveren van circa 622 mvt per etmaal.

Vergelijk huidig en toekomstig
Het project leidt ten opzichte van de huidige situatie tot een verkeersgeneratie van circa 262 mvt per etmaal. De verwachting is dat het werkelijke aantal motorvoertuigbewegingen/etmaal lager zal zijn, omdat niet iedereen een eigen auto in zijn bezit heeft en de locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Het omliggend wegennet kan deze toename goed verwerken. Het autoverkeer wordt in eerste instantie afgewikkeld via de De Schaapherderstraat richting Wiltzanghlaan en via de Simon Semeynsstraat richting Wiltzanghlaan - Leeuwendalersweg– Schaapherderstraat/Akbarstraat – Bos en Lommerweg.

Verkeersgeneratie niet-woonfuncties
Naast woningen omvat het voornemen 2 BOG-ruimtes met een totaaloppervlak van ongeveer 400 m^2 bvo. Afhankelijk van het soort functie is sprake van meer of minder verkeersgeneratie.

[5] https://allecijfers.nl/gemeente/amsterdam/

Zo zorgt commerciële dienstverlening per 100 m^2 voor een verkeersgeneratie van 5,1 – 5,7 mvt per etmaal, een fysiotherapeut voor 8,7 – 13,3 mvt per etmaal en ambachtelijke bedrijvigheid voor een verkeersgeneratie 6,4 – 8,1 mvt per etmaal.

Voor de invulling van de ruimtes wordt gedacht aan functies als kleinschalige bedrijvigheid, kleinschalige kantoorruimte, commerciële voorzieningen/dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en een kleinschalige buurtgerichte horecavestiging (zie paragraaf 2.4.3). Dit zorgt voor een theoretische verkeersgeneratie van circa 25 – 50 mvt per etmaal. De verwachting is dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen zeer beperkt zal zijn, aangezien de verschillende functies zonder uitzondering gericht zijn op de buurt en de meeste mensen daarom gebruik zullen maken van de fiets of lopen.

	Verkeersgeneratie per 100 m^2		Verkeersgeneratie BOG (400 m^2)	
Functie	Min	Max	Min	Max
Ambachtelijke bedrijvigheid (arbeidsintensief/bezoekersextensief), werkplaats	6,4	8,1	25,6	32,4
Commerciële dienstverlening	5,1	7,5	20,4	30
Fysiotherapeut	8,7	13,3	34,8	53,2

Verkeer vormt geen belemmering voor dit project.

5.1.2. Parkeren auto's

Op de projectlocatie worden 384 woningen gerealiseerd, waarvan 336 sociale en middeldure huurwoningen en 48 vrije sector koopwoningen. Voor de sociale en middeldure huurwoningen geldt geen minimum parkeernorm, voor de vrije sector woningen geldt een minimumnorm van 0 of 0,3 of 0,6 (afhankelijk van de oppervlakte van de woning).

In de Nota parkeernormen Auto is voor bewoners bij sociale en middeldure huurwoningen een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis van deze nota is voor bewoners geen parkeergelegenheid op eigen terrein noodzakelijk.

Voor de vrije sector huurwoningen zijn in totaal minimaal 0 en maximaal 29 parkeerplaatsen noodzakelijk (afhankelijk van het aantal en oppervlak van de vrije sector huurwoningen).
De nieuwbouw wordt volgens het beleid uitgesloten van parkeervergunningen. Daarnaast is uitgangspunt dat, in afwijking van de Nota Parkeernormen Auto, de vrijesectorwoningen zonder autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.
Verder dient er rekening te worden gehouden met 17 parkeerplaatsen voor bezoekers (uitgaande van 162 extra woningen en een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning). In totaal zijn er daardoor maximaal 29 + 17 = 46 parkeerplaatsen nodig, waarvan 17 voor bezoekers.

Parkeercapaciteit
Op dit moment zijn er in Kolenkit Midden circa 442 parkeerplaatsen (situatie januari 2024). Door de herinrichting van de openbare ruimte komen zo'n 60 parkeerplaatsen te vervallen.

Van de 442 parkeerplaatsen zijn per saldo 403 parkeerplaatsen gerekend als algemeen beschikbaar. Verder zijn er laad- en losplaatsen en 'kiss and ride plaatsen'.

In de nieuwe situatie komen er ca. 380 parkeerplaatsen beschikbaar. Als daar de belanghebbendenparkeerplaatsen vanaf getrokken worden, zijn er circa 340 parkeerplaatsen als algemene parkeerplaats beschikbaar (inclusief de algemene EV-laadplaatsen).

Toekomstige parkeerbehoefte en benodigde parkeercapaciteit
De toekomstige parkeerbehoefte is bepaald op basis van een aantal aannames. Bij de laatste parkeerdrukmeting (Q2 2023) was de parkeerdruk in de hele Kolenkitbuurt-Noord 90%. In de secties in Kolenkitbuurt-Midden is dit iets hoger met 94%.
Het is aannemelijk dat parkeerbehoefte in de nieuwe situatie afneemt vanwege het vervallen van een deel van de vergunningen die gekoppeld zijn aan de te slopen woningen. Omdat alle nieuwe woningen volgens het beleid worden uitgesloten van parkeervergunningen is het uiterst onwaarschijnlijk dat bewoners van de nieuwbouw een auto op straat zullen parkeren, dit zorgt dus niet voor extra parkeerdruk. Bewoners van de te slopen woningen die terugkeren in de nieuwbouw, de herhuisvesters, behouden wél het recht op een parkeervergunning. Dat recht is gebonden aan die bewoner en vervalt als de bewoner verhuist of om een andere reden de parkeervergunning beëindigt.

Omdat er in de nieuwe situatie 162 extra woningen zijn, neemt de normatieve bezoekersparkeerbehoefte met circa 17 parkeerplaatsen toe (0,1 pp/woning). De toekomstige parkeerbehoefte kan bepaald worden door uit te gaan van de huidige bezetting van de parkeerplekken, verminderd met vervallen vergunningen, vermeerderd met terugkerende herhuisvesters en vermeerderd met de parkeerbehoefte bezoekers vanwege de extra woningen.

Deze behoefte zou dan 340 parkeerplaatsen worden. Bij een maximaal aanvaardbare bezettingsgraad van 90% moet de parkeercapaciteit minimaal 377 parkeerplaatsen zijn plus de nu aanwezige 40 bijzondere parkeerplaatsen. Dat brengt de totale behoefte op circa 417 parkeerplaatsen.

In de nieuwe situatie zijn er 378 parkeerplaatsen voorzien, wat een theoretisch tekort betekent van 39 parkeerplaatsen. Dat tekort neemt in de loop van de jaren af, omdat door natuurlijk verloop parkeervergunningen van herhuisvesters komen te vervallen.
In vergunningengebied West-6 waarin dit deel van de Kolenkitbuurt ligt, is het vergunningenplafond hoger dan het aantal actieve parkeervergunningen. In grote delen van de stad zijn de vergunningenplafonds vastgesteld op het op aantal actieve vergunningen op die datum, waarna het plafond halfjaarlijks wordt verlaagd.
Daarmee neemt het aantal parkeervergunningen af en ontstaat op den duur ruimte in de parkeercapaciteit. Om de parkeerbehoefte hier in een betere verhouding te brengen tot de capaciteit zijn er globaal twee mogelijkheden, al dan niet in combinatie uit te voeren:

- Meer parkeercapaciteit in de openbare ruimte realiseren (direct effect).
- Parkeerbehoefte verminderen door verlaging van het vergunningenplafond (effect ontstaat geleidelijk).

Het is niet mogelijk om de parkeercapaciteit bij herinrichting van het projectgebied groter te maken dan 378 parkeerplaatsen. In de nabije omgeving van het gebied zijn deze plaatsen niet te compenseren.

Het vergunningenplafond zou, net als op veel andere plaatsen in de stad, bepaald kunnen worden op het aantal actieve vergunningen om vervolgens het plafond vanaf die datum halfjaarlijks te verlagen. Of dit effect gerealiseerd wordt is afhankelijk van het natuurlijk verloop van het opzeggen van vergunningen, bijvoorbeeld door verhuizing. De verlaging van het vergunningenplafond gaat (zeker in een betrekkelijk klein gebied als dit) geleidelijk, net als het verminderen van het aantal actieve parkeervergunningen door natuurlijk verloop. De besluitvorming hiervoor valt buiten deze procedure.

Parkeren niet-woonfuncties
Naast wonen bevat het plan ongeveer 400 m^2 BOG. Voor de invulling van de ruimtes wordt gedacht aan functies als buurtgerichte, commerciële voorzieningen/dienstverlening, zoals een fietsenmaker, makelaar, kapper, kleinschalige kantoorruimte maatschappelijke dienstverlening of een kleinschalige horecavestiging. Afhankelijk van de exacte invulling zorgt dit voor een theoretische parkeervraag van gemiddeld 5,5 parkeerplaatsen[6]. Dit zal in werkelijkheid een stuk lager zijn, aangezien het hier gaat om buurtgerichte functies, waarbij gebruik gemaakt wordt van de fiets of door voetgangers.

5.1.3. Parkeren fietsen en scooters

Het fiets- en scooterparkeren wordt geregeld conform de bouwbrief van de gemeente Amsterdam. Dat betekent dat moet worden voldaan aan onderstaand schema.

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

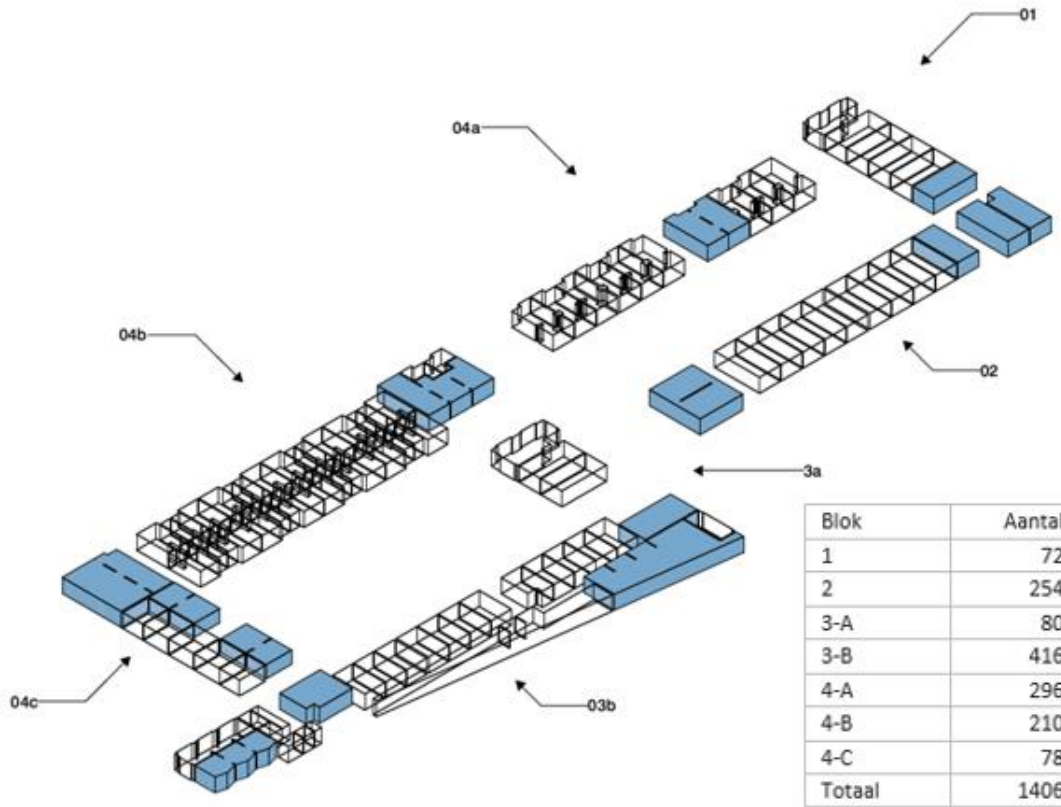
Tabel: Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Voor de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen is uitgegaan van het aantal woningen, zoals opgenomen in paragraaf 2.4.3.

[6] Berekend met behulp van de parkeervraagcalculator CROW voor de functies commerciële dienstverlening, werkplaats en fysiotherapie.

Aantal woningen per categorie	**Aantal fietsparkeerplekken**
70 woningen < 50 m^2	140
192 woningen 50 – 75 m^2	576
74 woningen 75 – 100 m^2	296
48 woningen 100 – 125 m^2	240
Totaal	1.262

Voor de bewoners van deze woningen zijn in totaal 1.262 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk.



Blok	Aantal
1	72
2	254
3-A	80
3-B	416
4-A	296
4-B	210
4-C	78
Totaal	1406

Afbeelding: Overzicht fietsenberging

Het initiatief biedt ruimte aan maximaal 1406 fietsparkeerplaatsen, verspreid om verschillende fietsenbergingen.

Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook hun bezoek wil een fiets parkeren. Het CROW-kencijfer voor bezoekers is 0,5 tot 1 fiets parkeerplaats per woning. Uitgangspunt in de gemeentelijke planvorming is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Die realiseert de gemeente in de openbare ruimte of de ontwikkelaar in een voor bezoekers toegankelijke stalling (conform afspraken Rochdale – gemeente Amsterdam).

Voor bezoekers van de woningen zijn 0,5 * 384 = 192 fietsparkeerplaatsen nodig.

De scooterparkeernorm is voor de hele stad 0,13 scooterparkeerplaats per nieuw te realiseren woning. De initiatiefnemer realiseert de scooterparkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein, bij voorkeur in een parkeergarage of gezamenlijke fietsenstalling die bij het project hoort (conform afspraken Rochdale – gemeente Amsterdam).

Er zijn 384 * 0,13 = 50 scooterparkeerplaatsen nodig. Hiervoor zal in de fietsenbergingen ruimte worden opgenomen in het definitieve ontwerp.

Fiets- en scooterparkeren vormt geen belemmering voor dit project.

5.2. Luchtkwaliteit

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet toetst de overheid minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit. De overheid toetst en monitort de luchtkwaliteit vooral in de zogenoemde aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO_2) of fijnstof (PM_{10}). In een aandachtsgebied moet de overheid de omgevingswaarden in acht nemen.
Dit geldt voor de volgende (ruimtelijke) besluiten, als deze zorgen voor een verhoging van de concentraties binnen een aandachtsgebied:

- De gemeente laat in een omgevingsplan activiteiten toe die leiden tot gebruik van wegen, vaarwegen of spoorwegen (verkeersaantrekkende werking). Of waarvoor luchtregels staan in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit volgt uit artikel 5.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
- De provincie deelt in een omgevingsverordening functies aan locaties toe (artikel 7.1 en afdeling 5.1 Bkl).
- Een projectbesluit draagt in betekenende mate bij aan de concentratie van NO_2 of PM_{10} (artikel 9.1 en afdeling 5.1 Bkl).

De agglomeratie Amsterdam/Haarlem is aangewezen als aandachtsgebied voor zowel stikstofdioxide als fijnstof. Dit staat in artikel 5.51, lid 2 van het Bkl. De gemeenten die onder deze agglomeraties vallen staan in artikel 2.38 van de Omgevingsregeling.

Net als eerder is er een uitzondering voor activiteiten die maar weinig bijdragen aan de luchtvervuiling, oftewel: niet in betekenende mate (NIBM). Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO_2 en PM_{10} niet hoger is dan 1,2 µg/m^3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Dit volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Bkl.

Er zijn 2 mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze standaardgevallen NIBM vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet dan wel onder een bepaalde omvang blijven (artikel 5.54 Bkl). Valt een project binnen de genoemde categorieën, maar niet binnen de gestelde grenzen, dan kan via detailberekeningen aannemelijk gemaakt worden dat de 3%-grens niet wordt overschreden.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een kwalitatieve beschrijving of met behulp van de NIBM-tool.

Bij de NIBM-toets zet de toetsende partij de toename van de luchtverontreiniging af tegen de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkeling betekent: alle toekomstige ontwikkelingen en activiteiten die redelijkerwijs te verwachten of te voorzien zijn zonder het voorgenomen project.

Het onderhavige project blijft ver onder maximale omvang: er worden 162 woningen toegevoegd wat veel minder is dan 3.000 woningen bij meerdere ontsluitingswegen en het nieuwe niet-woonprogramma is vergelijkbaar (net iets kleiner) dan het bestaande zodat ook daaruit geen bijdrage aan de luchtverontreiniging volgt. Er kan dan ook bij voorbaat geconcludeerd worden dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

In navolgende berekening gemaakt met behulp van de NIBM-tool (zie hierna) is uitgegaan van gemiddeld 312 verkeersbewegingen, wat de berekende maatgevende maximale verkeersgeneratie is (zie paragraaf 5.1.1.)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

	Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	312
	Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,32**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,05**
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		

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

5.3. Geluid

Door Cauberg Huygen een onderzoek uitgevoerd van het omgevingsgeluid ten behoeve van het sloop-/nieuwbouwproject Kolenkitbuurt Midden in Amsterdam (Onderzoek omgevingsgeluid 09070-56754-04, 29 mei 2024). De woningen zijn geluidgevoelige gebouwen. In het onderzoek is ter plaatse van de nieuwe, geluidgevoelige gebouwen het geluid van rijkswegen, gemeentewegen (inclusief tramgeluid), hoofdspoorwegen en industrie onderzocht. Het berekende geluid is getoetst aan de toetswaarden uit het Bkl (voor industrieterrein Westpoort geldt volgens het overgangsrecht de geluidregelgeving overeenkomstig de Wet geluidhinder):
− Rijkswegen: standaardwaarde 50 Lden grenswaarde 60 Lden
− Gemeentewegen: standaardwaarde 53 Lden grenswaarde 70 Lden
− Hoofdspoorwegen: standaardwaarde 55 Lden grenswaarde 65 Lden
− Industrie: voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) maximale ontheffingswaarde 55 dB(A)

De berekeningen van het weg- en spoorgeluid Lden zijn uitgevoerd conform de Omgevingsregeling. De berekeningen van het industriegeluid zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012/ Handleiding meten en rekenen industrielawaai (overgangsrecht). Uit de berekeningen blijkt dat:

- De standaardwaarden en de grenswaarden voor rijkswegen deels worden overschreden. Er kunnen hogere geluidwaarden tot en met 60 Lden worden toegestaan. Voor 68 woningen wordt, vanwege de vervangende nieuwbouwsituatie, geadviseerd om een hogere geluidwaarde dan de grenswaarde toe te staan van ten hoogste 65 Lden.

Voor situaties boven de grenswaarde (overschrijding meer dan 5 dB) worden *niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen* toegepast (dove gevels). In het zuidelijke blok aan de Sinjeur Semeynsstraat (blok 3) worden niet-geluidgevoelige gebouwdelen (trappenhuizen, liften en dergelijke) ingezet ter bescherming van de woningen.

- De standaardwaarde als gevolg van de gemeentewegen (inclusief het geluid van trams) wordt overschreden. Er kunnen hogere geluidwaarden tot en met 55 Lden worden toegestaan.
- Vanwege geluid door hoofdspoorwegen wordt overal voldaan aan de standaardwaarde.
- De voorkeursgrenswaarde voor industrie wordt lokaal met 1 dB overschreden. Er kunnen door middel van een hogere waarde besluit Wgh (overgangsrecht) een hogere waarde van 51 dB(A) etmaalwaarde worden vastgesteld.
- Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om bovenvermelde hogere geluidwaarden toe te staan of vast te stellen.
- Er is getoetst aan de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. Alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel, zo nodig na maatregelen. De woningen zullen worden uitgewerkt conform het advies van Cauberg Huygen, dat is opgenomen in de bijlagen.
- De effecten van de komst van de nieuwe woningen op het geluid ter plaatse van de omliggende, bestaande woningen zijn onderzocht. Ter plaatse van de omliggende woningen rondom het plangebied vergelijkbare geluidwaarden geconstateerd als in de bestaande situatie.

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 principe niet in nieuwe hindergevende functies die van negatieve invloed kunnen zijn op bestaande, te behouden woningen in de directe omgeving.
Er zijn evenmin bestaande hindergevende functies in de directe omgeving van het project, die van negatieve invloed kunnen zijn op nieuwe te realiseren woningen. De bestaande niet-woonfuncties zijn stedelijke voorzieningen, met name detailhandel, waarvoor de aan te houden richtafstand in gemengd gebied 0 meter is.

In de huidige situatie zijn hier al woningen toegestaan en ook aanwezig. De locatie bevindt zich in een gemengd stedelijk gebied, waarin zich diverse functies bevinden. Dit wordt door het project niet anders. Milieuzonering vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Nader onderzoek is niet nodig.

5.5. Kabels en leidingen

Er bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen in en rond de projectlocatie, waarmee bij de onderhavige ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden.

5.6. Omgevingsveiligheid

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit veiligheid gewaarborgd wordt. Gedoeld wordt op het waarborgen van de veiligheid ter voorkoming van branden, rampen of crises.

De Omgevingswet vult het groepsrisico anders in dan onder de Wro, Wet milieubeheer. Bij risicovolle activiteiten uit het Bal wijst het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) aandachtsgebieden aan. De gemeente moet binnen de aandachtsgebieden bij de vergunningverlening rekening houden met het groepsrisico (rekening houden met het risico van brand, explosies of gifwolken; dan gelden aanvullende bouwkundige eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De norm van het plaatsgebonden risico (PR) blijft gelijk en daarmee ook het basisbeschermingsniveau. Het Bkl geeft in de bijlagen ook aan wat de PR-contouren en aandachtsgebieden zijn.

Wettelijk kader
De hoofdlijnen van het wettelijk kader omtrent de omgevingsveiligheid zijn opgenomen in instructieregels in afdeling 5.1.2 Bkl. In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen als risicobronnen. Deze risicobronnen zijn van belang voor de regels over het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. Het betreft de volgende activiteiten:

- Activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven. Dit zijn verschillende milieubelastende activiteiten uit het Besluit activiteiten leefomgeving.
- Het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor).
- Buisleidingen met gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving.
- Windturbines die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteit leefomgeving.

Het werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheidsrisico's is een nieuwe manier van omgaan met het groepsrisico (artikel 5.12 t/m 5.15a Bkl). Een aandachtsgebied geldt van rechtswege. Deze worden vastgelegd in het Register Externe Veiligheid en zijn digitaal raadpleegbaar. In het deelplan moet binnen deze aandachtsgebieden rekening worden gehouden met het groepsrisico. Hier wordt aan voldaan door in het aandachtsgebied geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen toe te laten en ook geen beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Deze gebouwen en locaties zijn wel toelaatbaar als er daarvoor extra maatregelen worden genomen. Dat dient te geschieden met voorschriftengebieden. In een deelplan dient in principe een aandachtsgebied als voorschriftengebied te worden aangewezen als er met het deelplan kwetsbare gebouwen zijn toegestaan. In een voorschriftengebieden gelden de extra bouweisen van paragraaf 4.2.14 Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: Bbl).

Daarnaast staan in het Bkl ook instructieregels voor de volgende risicobronnen die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Besluit activiteiten leefomgeving:

- Opslaan, bewerken en herverpakken van vuurwerk (afdeling 5.1.2.4 Bkl)
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl)
- Exploiteren van een IPPC-installatie voor het maken van explosieven (afdeling 5.1.2.5 Bkl)
- Opslaan en bewerken van ontplofbare stoffen voor militair gebruik (afdeling 5.1.2.5 Bkl)

Projectlocatie
Aan de Sinjeur Semeynsstraat te Amsterdam vindt realisatie plaats van woningbouw. Het betreft een woonplan welke bestaat uit meerdere woonblokken. Voor deze locatie is formeel het omgevingsplan (inwerking vanaf 02-07-2024, met de laatste wijziging van 09-04-2025) relevant.

Hiervoor moet binnen een afstand van 200 meter van het wegtracé A10, indien er renovatie en nieuwbouw wordt gerealiseerd, de toename van de populatie verantwoord worden. In het vigerende Omgevingsplan wordt aangesloten bij de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en hier wordt aan voldaan. In de Omgevingswet zijn de zones brand- en explosie aandachtsgebied aangewezen. Het plan bevindt zich in het explosie- aandachtsgebied.

De populatie neemt in zowel de dagsituatie als de nachtsituatie toe. Er is een aanzet gegeven tot verantwoording van het groepsrisico. De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is een bevoegdheid van de raad van de gemeente Amsterdam.

Uit de aanzet tot verantwoording van het groepsrisico volgt dat bij nadere uitwerking van het plan, rekening gehouden dient te worden met de eis dat het ventilatiesysteem met één handeling uitgeschakeld kan worden. Het volledige rapport is opgenomen in de bijlagen (referentie 11460-60625-02v2, 11 juli 2025).

Hiervoor moet binnen een afstand van 200 meter van het wegtracé, indien er renovatie en nieuwbouw wordt gerealiseerd, de toename van de populatie verantwoord worden. In het vigerende Omgevingsplan wordt aangesloten bij de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en hier wordt aan voldaan. In de Omgevingswet zijn de zones brand- en explosie aandachtsgebied aangewezen. Het plan bevindt zich in het explosie- aandachtsgebied.
De populatie neemt in zowel de dagsituatie als de nachtsituatie toe. Er is een aanzet gegeven tot verantwoording van het groepsrisico. De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is een bevoegdheid van de raad van de gemeente Amsterdam.
Uit het gestelde in hoofdstuk 5 volgt dat bij nadere uitwerking van het plan, rekening gehouden dient te worden met de eis dat het ventilatiesysteem met één handeling uitgeschakeld kan worden.

5.7. Bodem

Wettelijk kader
Ter bescherming van de gezondheid en het milieu zijn voor het aspect bodem instructieregels in paragraaf 5.1.4.5 Bkl opgenomen. In par. 5.1.4.5 Bkl wordt bepaald voor welke activiteiten kan worden volstaan met een melding.

Er worden drie basisvormen van bodemgebruik onderscheiden: landbouw/natuur, wonen en industrie. De kaders zijn gebaseerd op de risicogrenswaarden die voor de betreffende situaties zijn afgeleid.

De gemeente stelt de waarde voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem vast. Deze waarde mag niet hoger zijn dan het blootstellingsniveau van het maximaal toelaatbaar risico voor de mens. Dit is opgenomen in bijlage Va van het Bkl. De toelaatbare kwaliteit van de bodem is een voorwaarde voor bouwen op verontreinigde bodem en is geen omgevingswaarde. De beoordeling van de mogelijke aanwezigheid van onaanvaardbare risico's voor de gezondheid voor bodemgevoelige gebouwen kan met de risicotoolbox bodem met de module Beoordelen van de bodemkwaliteit voor een bodemgevoelig gebouw.

Het Rijk stelt instructieregels aan gemeenten voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie. De gemeenten moeten:

- Op grond van artikel 5.89i en artikel 5.89j Bkl de waarde vaststellen waarboven er bij de realisatie van gebouwen op bodemgevoelige locaties maatregelen nodig zijn
- Op grond van artikel 5.89k Bkl aangeven welke sanerende of andere beschermende maatregelen nodig zijn bij overschrijding van de waarde
- Op grond van artikel 5.89l Bkl een meldingsplicht instellen voor locaties die op grond van het omgevingsplan niet vergunningplichtig zijn
- Op grond van artikel 5.89m Bkl een bepaling opnemen over de ingebruikname.

Deze regels zorgen voor zowel een evenwichtige toedeling van functies aan locaties als het beschermen van de gezondheid en van het milieu, in het bijzonder van de bodemkwaliteit.
Om aan te kunnen tonen dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik is door APS Milieu B.V. in 2023 een verkennend bodemonderzoek gedaan (Verkennend bodemonderzoek R23-B917 versie 2, december 2023). Doel van een verkennend bodemonderzoek is:

- Bepalen of er al dan niet van bodemverontreiniging sprake is, conform de Wet Bodembescherming.
- Eventueel bepalen of er een nader onderzoek gewenst is naar de ernst van de bodemverontreiniging.
- Eventueel verkrijgen van een eerste indicatie van de verspreiding van de verontreiniging, zonodig door heranalyse van afzonderlijke monsters.

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam blijkt dat de locatie zone 3 ligt.
In deze zone wordt de laag van 0 cm tot dieper dan 200 cm ingedeeld in de klasse 'industrie'. De bodemfunctieklasse betreft 'wonen'.

Tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn geen ongewenste exoten van de Duizendknoopfamilie aangetroffen. De locatie is verdacht van bodemverontreiniging vanwege de aanwezige stedelijke ophooglaag. Tevens is sprake van enkele dempingen. Er is geen dempingsmateriaal en/of een voormalige slootbodem aangetroffen.

Het volgende wordt geconcludeerd:

- De ondergrond (traject 0,4-0,9 m-mv) ter plaatse van het zuidoostelijk deel van de trottoirs is matig tot sterk verontreinigd met zware metalen (zink, nikkel, koper, lood). Deze verontreinigingen zijn vermoedelijk te relateren aan de aanwezigheid van de bijmengingen in de grond (stedelijke ophooglaag).
- De overige onderzochte grond (trajecten tussen 0 en 2 m-mv) bevat maximaal enkele lichte verontreinigingen.
- Het grondwater bevat plaatselijk enkele lichte verontreinigingen.
- De hypothese verdacht voor het verkennend onderzoek NEN5740/ARVO wordt bevestigd. De grond is licht tot sterk verontreinigd. Het grondwater is licht verontreinigd.
- Asbest is zintuiglijk niet aangetroffen en analytisch niet boven de bepalingsgrens (2 mg/kg ds) aangetroffen.
- De hypothese verdacht voor het asbestonderzoek (NEN5707) wordt verworpen.

Deze conclusies leiden tot de volgende aanbevelingen:

- Nader onderzoek naar de lichte verontreinigingen in de grond en het grondwater is niet noodzakelijk.
- De aangetroffen matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen in de bodem geven aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de omvang van deze verontreinigingen. Omdat deze verontreinigingen te relateren zijn aan de stedelijke ophooglaag, wordt een nader bodemonderzoek naar deze verontreinigingen niet zinvol geacht. Mede omdat deze verontreinigingen immobiel zijn. Aangenomen wordt dat deze verontreinigingen perceelsgrens-overschrijdend aanwezig zijn.

Er is reeds sprake van een woonfunctie ter plaatse van de projectlocatie. Deze functie wijzigt niet. Bodem vormt geen belemmering voor dit project.

5.8. Water

Weging van waterbelang: voorheen watertoets
De watertoets is het rekening houden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Met ingang van de Omgevingswet vervangt het begrip 'weging van het waterbelang' de term watertoets.

De weging van het waterbelang geldt bij het vaststellen van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 5.37 van het Bkl. Daarnaast kan de weging van het waterbelang ook nodig zijn bij andere instrumenten, zoals bij een BOPA. De gemeente moet de opvattingen van de waterbeheerder betrekken bij het omgevingsplan. Dit geldt in het algemeen voor alle waterbelangen. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld watercompensatie in verband met toenemende verharding of om bebouwing, die niet wenselijk is in verband met waterwinning.
Waterschapsverordening vervangt Keur en Keurbesluit
Voorheen stonden alle regels van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht nog in de Keur en het Keurbesluit. Deze is vervangen door 1 nieuw document: de Waterschapschapsverordening. Daarin staan alle regels over wat men wel of niet mag doen bij water, dijken en gemalen.

In de Waterschapsverordening staan ook de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert. In de Waterschapsverordening staan ook regels over wanneer men bijvoorbeeld vergunning moet aanvragen of wanneer men iets moet melden. Ook staan er regels in voor het oppompen van grondwater en het lozen van bepaalde stoffen in oppervlaktewater.

Programma Rainproof Hemelwaterverordening
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 het omgevingsplan (voorheen ook de hemelwaterverordening, deze is nu opgenomen in het Omgevingsplan, via de basisregeling) en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

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 onderdeel uit van een gebied waar geen sprake is van een urgent regenwaterknelpunt. Bij ‘urgente’ knelpunten is er kans op verkeershinder of schade aan vastgoed en deze worden wenselijk binnen 15 jaar opgelost. Wel is in het gebied een te hoge grondwaterstand. In het plangebied is er sprake van nieuwbouw en bestaande bouw. Ter plaatse van de bestaande bouw is het niet mogelijk om in grote mate op te hogen. Tijdens het ontwerpproces van het maaiveld dient gekeken te worden naar een optimale ophoging om een zo groot mogelijke drooglegging te realiseren met een goede aansluiting op de drempels van de bestaande woningen. Als aanvullende maatregel wordt er een waterafvoer aangebracht op plekken waar een ophoging maar beperkt aangebracht kan worden.

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.

Volgens de doelstellingen van Amsterdam Rainproof wordt de Kolenkitbuurt Midden zodanig ontworpen dat een bui van 70 mm in één uur kan worden verwerkt, zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Dit geldt voor projecten van de gemeente Amsterdam zelf. Voor verwerking van het (overtollige) hemelwater geldt de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Op basis van deze waarden is de "water op straat situatie" gevisualiseerd. Er is slechts een beperkt risico op wateroverlast bij extreme neerslag

Sinds 2021 had de gemeente Amsterdam Hemelwaterverordening op grond waarvan nieuwe gebouwen moeten voldoen aan concrete eisen. Deze is nu opgenomen in het Omgevingsplan (Basisregeling). De nieuwe gebouwen moeten mogelijkheden bieden voor de tijdelijke opvang van regenwater, bijvoorbeeld met tuinen, groene daken of zelfs watertanks. In het gebouwontwerp en het ontwerp van de uitgeefbare binnentuinen zal daaraan voldaan worden, overeenkomstig de verplichtingen die de Hemelwaterverordening daaromtrent stelt.
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. Ook dit is een aspect dat bij verdere uitwerking van het bouwplan aan de orde komt en de planologische besluitvorming die nu voorligt niet in de weg staat.
De eis is om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Zie ook voor paragraaf 4.3.9

Waterkering
Er bevinden zich geen waterkeringen binnen en in de nabijheid van de projectlocatie.

Grondwaterneutraal bouwen
Het project ziet niet toe op ondergrondse bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld.

Compensatie toename verharding
Bij een toename van verhard oppervlak wordt dit gecompenseerd door binnen hetzelfde watersysteem nieuw oppervlaktewater toe te voegen ter grootte van minimaal 10 procent van de verhardingstoename. Onder voorwaarden kan compensatie worden gerealiseerd door alternatieve waterberging. In geval van verplichte watercompensatie wordt advies gevraagd aan Waternet.

De wateropgave voor Kolenkitbuurt Midden (en ook de overige resterende plannen in de Kolenkitbuurt) moet breed worden gezien. In het bestemmingsplan van 2006 is voor het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt een waterbalans opgesteld. Tijdens het realiseren van de plannen is niet gemonitord hoe de realiteit zich verhoudt tot de originele plannen.
Op basis van een vergelijking van de oorspronkelijke situatie (in 2003) met de huidige situatie, gecombineerd met het uitvoeringsplan Kolenkitbuurt Midden en de Ringspoorzone Noord is berekend dat voor deelgebied Midden geen extra watercompensatie vereist is. De resultaten zijn met Waternet afgestemd en akkoord bevonden.

Waterkwaliteit
Er zullen geen uitlogende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

5.9. Archeologie en cultuurhistorie

5.9.1. Archeologie

Voor een deel van de projectlocatie geldt de dubbelbestemming ‘Archeologisch waardevol gebied’. Deze gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.
Ten behoeve van andere geldende bestemming(en) mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)voorschiften, uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op:

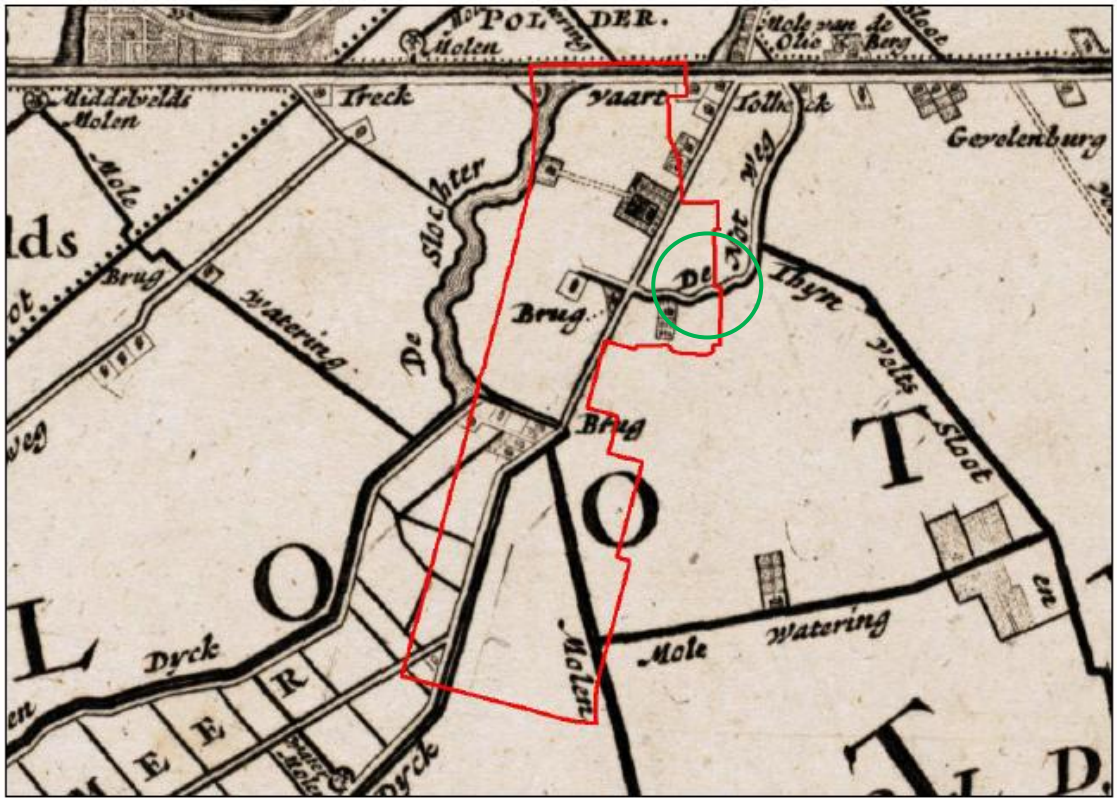
a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voorzover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid; of
b. een bouwwerk dat zonder graaf- of heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

Bij omgevingsvergunning kan hiervan onder voorwaarden worden afgeweken.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan is door Bureau Monumenten en Archeologie archeologisch bureauonderzoek gedaan (BO 17-072 Amsterdam 2017).

Tot in de 20ste eeuw maakte het plangebied deel uit van het veenweidelandschap rondom Amsterdam. Dit landschap was in belangrijke mate tot stand gekomen tijdens de ontginning van het Hollandse veengebied. In de 11de/12de eeuw trokken de eerste ontginningsboeren het plaatselijke veenlandschap in, en werd het plangebied geschikt gemaakt voor bewoning en landbouw.
Vanuit de bestaande veenstromen , zoals de Slochter – de voorloper van het Slotermeer – werden loodrecht op de natuurlijke verhogingen in het landschap sloten gegraven, zodat het veen kon ontwateren en vruchtbaar akkerland ontstond.7 Dit proces verliep volgens het recht van vrije opstrek, waarbij de lengte van de kavel niet vooraf was vastgesteld, maar werd bepaald door natuurlijke barrières of door aanspraak van anderen op reeds ontgonnen gebieden. Het recht van vrije opstrek resulteerde in zeer lange percelen, ook wel weren genoemd. Aan de uiteindes ervan werd vaak een veendijk en een dwarssloot aangelegd, die de landerijen moest beschermen tegen water uit onontgonnen gebied en vaak als basis dienden voor nieuwe ontginningen.
Doordat de ontwatering van het veen gepaard ging met bodemklink, kwamen de kavels jaar na jaar lager te liggen en werden deze natter. Een dergelijke bodem is niet geschikt als akkerland, waardoor de ontginningsboeren telkens gedwongen waren om nieuw veen in cultuur te brengen en hun boerderijen te verplaatsen. Nederzettingen uit de vroege ontginningsperiode kenmerken zich daarom door een vrij diffuse spreiding van verhoogde huisplaatsen (terpen).

Met het verdwijnen van de laatste geschikte akkergronden omstreeks 1300 werden deze oudste nederzettingen verlaten en hergroepeerden de bewoners zich in lintdorpen langs de achterkaden, die tevens als de belangrijkste landwegen dienden. Op 17de- en 18de-eeuwse kaarten zijn overblijfselen van dergelijke lintbebouwing te zien langs de Notweg, die was voortgekomen uit een ontginningskade.



Afbeelding: ligging van de vroegere Notweg in relatie tot projectlocatie

Voor deze belangrijke infrastructurele as geldt een hoge verwachtingswaarde, waar geconcentreerde bewoningssporen kunnen voorkomen. Het betreft een zone van 75 meter langs de zuidelijke zijde van deze middeleeuwse veendijk, waar sporen van bewoning vanaf de ontginningsperiode kunnen voorkomen, waaronder met name resten van 17de/18de-eeuwse boerderijen. Ter plekke kunnen ophogingslagen, diverse erfafscheidingen, houten en bakstenen funderingen, water- en beerputten met huishoudelijk afval en losse vondsten in de bodem aanwezig zijn.

Op de archeologische beleidskaart van de Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan is de verwachtingszone gekoppeld aan een beleidskaart met daarop drie zones met bijhorende beleidsmaatregel. Ter plaatse van de projectlocatie geldt beleidsvariant 5: Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m2 of ondieper dan 2 m onder maaiveld.

Het project voorziet niet in ondergrondse bebouwing, maar omdat er geheid moet worden is het Bureau Monumenten en Archeologie om advies gevraagd. Hun reactie is als volgt:

Het plangebied ligt ter hoogte van de historische verbindingsweg tussen de Slotermeerpolder (1644) en mogelijk oudere Notweg. Sporen van deze weg en bebouwing daarlangs zijn aangetoond bij de Leeuwendalersweg vanaf een diepte van NAP -2 à -2,5 m (2,5 à 3 m onder maaiveld) (vindplaats LDW).
Als de ontgravingen ondieper zullen zijn dan 2 m beneden maaiveld, dan blijven die beperkt tot het bovengelegen 20ste-eeuwse ophoogpakket.

Onderhavig project voorziet niet in ondergrondse bebouwing. Het aanbrengen van funderingspalen heeft slechts lokale bodemverstoring gevolg met een gering oppervlak en leidt in veel gevallen naar verwachting niet tot onevenredige aantasting van archeologische waarden.

Archeologisch onderzoek wordt niet nodig geacht. Wel geldt een zorgplicht.

5.9.2. Cultuurhistorie

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

De Kolenkit is onderdeel van het uitbreidingsplan Bosch en Lommer uit 1935, dat onder regie van Cornelis van Eesteren kort voor, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog tot stand kwam.
Plan Bosch en Lommer is de eerste uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1934. Het plan was bedoeld voor de moderne maatschappij waarin meer aandacht werd gegeven voor het welzijn van de bewoners. Door slimme verdelingen (verkaveling) in stroken met losstaande gebouwen met routes ertussen werd toch veel groen toegevoegd aan de woonbuurten. De bebouwing tussen de Leeuwendalersweg en de Wiltzanghlaan, waar ook de projectlocatie is gesitueerd, is hiervan een goed voorbeeld
De noordzijde van de Leeuwendalersweg met de groenvlakken inclusief boomgroepen, de drie strookjes met Piggelmeewoningen, het Piet Paaltjenspad en de ten opzichte van elkaar verschoven korte kanten van de strookbebouwing vormen één van de belangrijkste stedenbouwkundige elementen van het gebied.

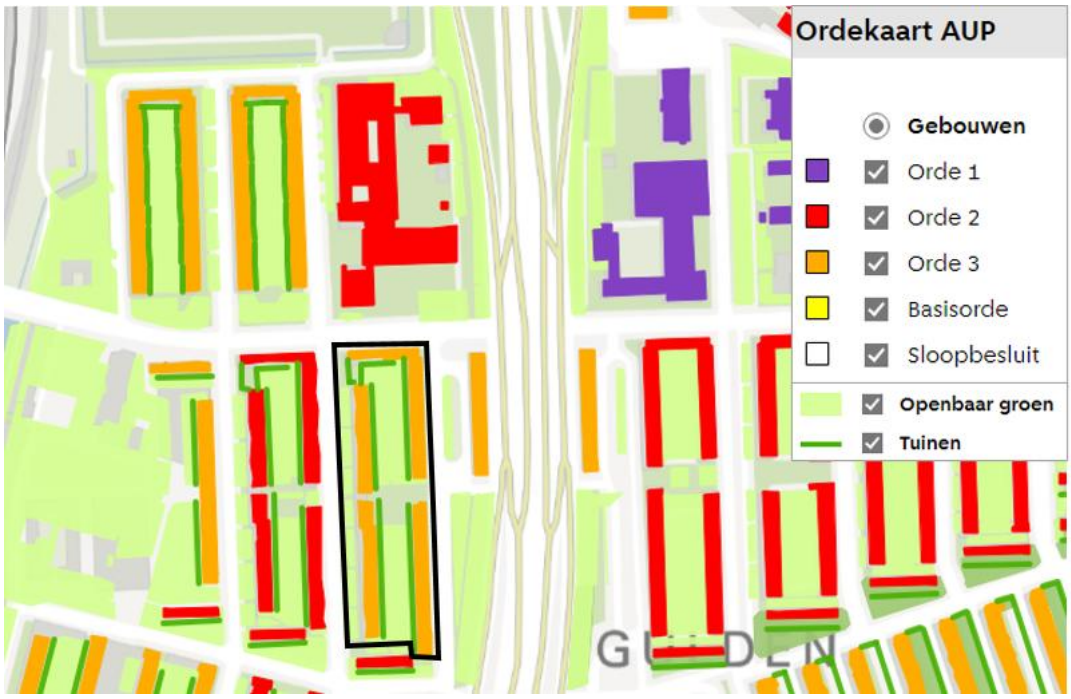
Daarnaast is de groenstructuur in de Kolenkitbuurt een integraal onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp, dat ook is opgenomen in de welstandswaarderingskaart. Dit houdt in dat de beeldbepalende boomgroepen, bomenlanen, groene taluds, plantsoenen en plantvakken in relatie moeten worden gezien met het totaalontwerp van woongebouwen in het groen.
De Bos en Lommerweg, de Leeuwendalersweg en de Wiltzanghlaan en de straten van de Erasmusgracht tot aan het Multatulisportpark zijn belangrijke lijnen die de buurt met elkaar verbinden. De aanleg van het westelijke deel van de Ringweg A10 in de jaren 60 zorgde voor een duidelijke, fysieke scheiding tussen Bos en Lommer en de Kolenkitbuurt.

Lijnen binnen het gebied die van belang zijn voor de herkenbaarheid en het karakter van de Kolenkitbuurt zijn:
- Jan van Schaffelaarplantsoen – De Schaapherderstraat – Ferdinand Huyckstraat
- Akbarstraat
- Leeuwendalersweg
- Piet Paaltjenspad
- Lidewijdepad

Hiervoor geldt behoud van de bestaande rooilijnen en het openhouden van verbindingen. Daarnaast is aansluiting op de bouwhoogte van de directe omgeving evenals bescherming van de groenstructuur met laanbomen en groenvakken belangrijk.
Het ontwerp volgt voor een groot deel de oorspronkelijk verkaveling uit het AUP. Om de verdichting en bouw van meer woningen te kunnen realiseren wordt ten zuiden van het Lidewijdepad de verkaveling gewijzigd. De nu nog doorlopende Sinjeur Semeynsstraat is hier onderdeel geworden van een autovrij hof in een groter bouwblok, door toevoeging van een straatwand langs de A10 en het Lidewijdepad.

Het nieuwbouwblok bestaat uit een noordelijk en zuidelijk deel. Het noordelijk deel volgt de oorspronkelijke rooilijnen aan de straat maar door een toegenomen woningdiepte wordt het binnenterrein smaller. De twee delen worden gescheiden door het Lidewijdepad, en zijn in de De Schaapherderstraat verbonden door een lange straatwand. Het Lidewijdepad gaat via een onderdoorgang in de De Schaapherderstraat verder zoals in de bestaande situatie ook het geval is. In de Sinjeur Semeynsstraat wordt een hoger volume gebouwd van acht bouwlagen, tegenover de Max Havelaarflat. De De Schaapherderstraat krijgt zes bouwlagen en de Wiltzanghlaan vijf.
Het zuidelijk deel volgt in de De Schaapherderstraat de bestaande rooilijn maar krijgt aan het Piet Paaltjenspad tegenover de Piggelmeewoningen een bebouwing van zes bouwlagen die bijna tot aan het talud van de snelweg doorloopt. Hier is een smalle doorgang in het verlengde van de Sinjeur Semeynsstraat naar het nieuwe hof dat aan de oostkant wordt begrensd door een wand van acht bouwlagen, die het hof en de woningen afschermt van de snelweg. Het hof wordt in het noorden afgesloten door een nieuw volume van zes bouwlagen aan het Lidewijdepad en heeft een poort naar de Sinjeur Semeynsstraat. Aan de westkant van dit hof blijft de verbinding met het Lidewijdepad onbebouwd en daarmee blijft de karakteristieke lange zichtlijn in het blok tussen het noordelijk en zuidelijk deel behouden. Aan dit hof komen de voordeuren van de woningen wat een nieuwe situatie oplevert binnen de Kolenkitbuurt. Het zuidelijk hof wordt voor iedereen toegankelijk en gaat deel uitmaken van het stedelijk weefsel van de Kolenkitbuurt. Het noordelijk hof blijft ruimtelijk onderdeel van het blok, maar zal kunnen worden afgesloten.

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



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart AUP (bron: https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/)

De bebouwing ter plaatse van de projectlocatie is gewaardeerd als orde 3, dat wil zeggen van middelhoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld. De bebouwing ter plaatse van de projectlocatie is aangewezen als Orde – 3. Binnen de orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Op basis van een kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud het uitgangspunt.
In dit geval zal de bestaande bebouwing worden gesloopt, omdat het 'Sinjeur Semeynsblok' door de renovatie-ingrepen uit het verleden nog maar een beperkte architectonische waarde heeft.

Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de bestaande rooilijnen, het openhouden van verbindingen, aansluiting op de bouwhoogte van de directe omgeving en bescherming van de groenstructuur, waarbij de binnentuinen zo groen mogelijk ingericht zullen worden.

Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor dit project.

5.10. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, deze is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden en per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn nieuwe wijzigingen doorgevoerd. 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.

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. Ook onder de Omgevingswet blijven de beperkingen van het LIB van toepassing. Deze 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. De locatie ligt ook niet binnen de 20 Ke-contour (LIB5) of een zone waarbinnen vogelaantrekkende functies niet zijn toegestaan.

Bouwhoogtes
De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes. De projectlocatie ligt binnen een zone met een maatgevende toetshoogte van 55 meter (inclusief radar) en 114 meter (exclusief radar) ten opzichte van NAP.

De nieuwbouw wordt ongeveer 25 meter hoog ten opzichte van maaiveld en is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit. Er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

5.11. Ecologie en stikstofdepositie

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Omgevingswet. De voormalige Wet natuurbescherming is hierin per 1 januari 2024 opgegaan. De regels uit de Wet natuurbescherming werden beleidsneutraal overgeheveld naar de Omgevingswet. Dat betekent dat het normenkader en de instrumenten ongewijzigd blijven. 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. vrijstelling.
In het kader van de toenmalige Wet natuurbescherming is de projectlocatie in december 2022 bezocht door een deskundige ecoloog van KP Adviseurs B.V.

Na het bezoek is geconstateerd dat binnen het plangebied vaste nest- of verblijfplaatsen van de gierzwaluw, huismus, gebouwbewonende vleermuizen en marterachtigen (zoals de Steenmarter) niet konden worden uitgesloten.
Aanvullend natuur onderzoek heeft aangetoond dat met de voorgenomen ingreep vaste rust- en verblijfplaatsen en nestgelegenheden van de Gewone dwergvleermuis (Pipistrellus pipistrellus) en Gierzwaluw (Apus apus) zullen verdwijnen. Een omgevingsvergunning voor een flora en fauna activiteit (voorheen: Ontheffing Wet natuurbescherming) is noodzakelijk. Op 19 december 2023 is de aanvraag ingediend bij de Omgevingsdienst Noord Holland Noord.
Ten behoeve van deze aanvraag is een activiteitenplan verduurzaming opgesteld met mitigatie- & compensatiemaatregelen voor beschermde soorten bij de renovatie-, sloop- en nieuwbouwwerkzaamheden (Bureau Endemica BV, 6 december 2023).
Op 29 juli 2024 is de vergunning verleend (zie bijlage).

Stikstofdepositie
Om aan te tonen dat de ontwikkeling geen significant nadelige gevolgen heeft voor Natura 2000 gebieden als gevolg van stikstofdepositie heeft MBH consult B.V. een onderzoek stikstofdepositie voor bouw- en gebruiksfase uitgevoerd.
Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/j. Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit onder de Omgevingswet is voor het plan niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.

5.12. Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 5.129g Bkl)

De Ladder voor duurzame verstedelijking geldt voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Naast de functies wonen, winkels, kantoren en bedrijventerrein, kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling gaan over andere functies, zoals scholen. Bij realisering van deze overige functies wordt ook rekening gehouden met de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling. Bij een ontwikkeling buiten stedelijk gebied moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.

Stedelijke ontwikkeling
De aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving bepalen of het een stedelijke ontwikkeling is.

Aard en omvang stedelijke ontwikkeling
Artikel 5.129 g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bepaalt dat de Ladder betrekking heeft op een stedelijke ontwikkeling die voldoende substantieel. De aard en omvang van de ontwikkeling in relatie met de omgeving bepaalt of het plan voldoende substantieel is.

In artikel 5.129g Bkl is geen ondergrens vastgelegd. In uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn hiervoor lijnen uitgezet. De Afdeling geeft hierin geen harde ondergrenzen, maar stelt wel 'in beginsel' grenzen.

Bij nieuwbouw en uitbreiding van overige stedelijke functies ligt de ondergrens in beginsel bij een ruimtebeslag van 500 m^2. De Laddertoets wordt alleen uitgevoerd wanneer de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is.

Behoefte woningen
De toename van het aantal woningen en het bouwvolume maken dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarvoor de behoefte onderbouwd moet worden en regionale afstemming nodig is. Uit de diverse beleidsstukken van provincie, regio en gemeente, zoals beschreven in hoofdstuk 4, is voldoende gebleken, dat er een nijpend tekort is aan woningen in de regio Amsterdam. De nu voorziene woningen voorzien dan ook in een behoefte en dragen bij aan de grote woningbouwopgave voor Amsterdam. Daarover heeft regionale afstemming plaatsgevonden.

Behoefte niet-woonfuncties
Het project voorziet in 400 m^2 niet-woonfuncties (BOG) waarbij gedacht moet worden aan buurtgerichte commerciële voorzieningen/ dienstverlening, zoals een fietsenmaker, kapper, en makelaar. Dit is minder dan 500 m^2. Een laddertoets is hiervoor niet noodzakelijk.

Bestaand stedelijk gebied
De locatie bevindt zich in bestaand stedelijk gebied.

5.13. Bezonning

De bouwhoogte van de nieuwbouw neemt toe ten opzichte van de bestaande bebouwing. Om de effecten van de nieuwe bouwblokken op de omgeving te beoordelen is een uitgebreide bezonningsstudie uitgevoerd door Van Riezen & Partners (zie bijlage). In hoofdstuk 5 daarvan zijn de bezonningsdiagrammen met top-view getoond voor alle relevante data en tijden. Voor een aantal data en tijden zijn gevel aanzichten van omliggende woningen toegevoegd ter verduidelijking van het geconstateerde.

De resultaten hebben aanleiding gegeven voor een aantal woningen een nadere analyse uit te voeren en te beoordelen of wordt voldaan aan de TNO-normen. Opgemerkt moet worden dat de TNO-normen geen formele status hebben, maar slechts een handvat zijn om te beoordelen of een aanvaardbare bezonningssituatie wordt gerealiseerd.

<u>Akbahrstraat 56 t/m 66</u>
De schaduwwerking als gevolg van de nieuwbouw vindt slechts plaats in de ochtenduren, om 8.00 in maart/september. Het betreft de achterzijde van de woningen, waar de slaapkamers zijn gesitueerd. De vermindering van zonuren blijft daarmee beperkt en is aanvaardbaar.
Toetsing aan de TNO-norm light is alleen aan de orde bij woonkamers, niet bij slaapkamers zoals hier aan de orde.

<u>De Schaapherderstraat 1 t/m 47</u>
De schaduwwerking als gevolg van de nieuwbouw vindt met name plaats in de ochtenduren, om 8.00 in maart/september en juni. Met name vanaf de 2^e woonlaag krijgt men te maken met meer schaduwvorming. Voor nummer 47 geldt dit ook voor de onderste 2 woonlagen.

In december is sprake van schaduwwerking om 10.00 ‘s morgens. Het betreft hier een korte periode in de ochtenduren. Dit is niet ongebruikelijk in bestaand stedelijk gebied. De vermindering van zonuren blijft daarmee beperkt en is aanvaardbaar.
Toetsing aan de TNO-norm light wijst uit dat ter plaatse van de gevels van de appartementen aan de Schaapherderstraat 1 t/m 47 zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie niet wordt voldaan aan de TNO-norm light. Het bouwplan leidt niet tot verandering t.o.v. bestaand.

Sinjeur Semeynsstraat 52 t/m 92
De schaduwwerking als gevolg van de nieuwbouw vindt plaats aan het eind van de dag: om 18.00 in maart/september, om 20:00 uur in juni en om 16:00 uur in december. Het betreft hier een korte periode van de dag. Dit is niet ongebruikelijk in bestaand stedelijk gebied. Het betreft de achterzijde van de woningen, waar de slaapkamers zijn gesitueerd. De vermindering van zonuren blijft daarmee beperkt en is aanvaardbaar.
Toetsing aan de TNO-norm light is alleen aan de orde bij woonkamers, niet bij slaapkamers zoals hier aan de orde.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de nieuwbouw gevolgen heeft voor woonbebouwing op de omgeving, met name vroeg op de dag (Schaapherderstraat 1 t/m 47) of laat in de middag (Sinjeur Semeynsstraat 52 t/m 59). Ten opzichte van de bestaande situatie blijft de vermindering van zonuren echter beperkt en is daarmee aanvaardbaar.

5.14. Windhinder

Windklimaat is gezien de beperkte bouwhoogte (minder dan 30 meter) niet relevant voor dit project en wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten. De nieuwe bebouwing vormt geen aanleiding om windhinderonderzoek uit te voeren.

5.15. Milieu effect rapportage

Wettelijk kader
Onderdeel van de beoordeling of een aanvraag voor een BOPA volledig is, is een toets aan de regels over een milieueffectrapportage. Dit gebeurt overeenkomstig paragraaf 16.4.2 van de Omgevingswet en afdeling 11.2 van het Omgevingsbesluit.

Project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig
Of een besluit over een project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is, kan worden afgeleid uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit, in samenhang met de artikelen 11.6 en 11.8 van het Omgevingsbesluit.

Bijlage V heeft als ingang (eerste kolom) de omschrijving van het project van de initiatiefnemer. In kolom 4 staan de besluiten genoemd waarvoor dan de mer-verplichtingen gelden. Het gaat dan om besluiten waarmee de toestemming voor het project wordt verleend. In dit geval is dat de omgevingsvergunning. Het betreft dan altijd een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit (of een ontgrondingenactiviteit, wateractiviteit e.d.).

Daarnaast kunnen de mer-verplichtingen nog gelden voor enkele bijzondere besluiten uit andere wetten, zoals de vergunning op basis van de Kernenergiewet.

Of er voor het besluit een mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht geldt, volgt uit de tweede en derde kolom. Als het project voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, geldt een mer-plicht. Anders geldt een mer-beoordelingsplicht, tenzij ook in kolom 3 nog voorwaarden staan.

In dit geval is een mer-beoordelingsplicht aan de orde. Er is, anders dan onder voorgaande wetgeving, nog maar één mer-beoordelingsprocedure. Het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling of sprake is van aanzienlijke milieueffecten, bedoeld in artikel 16.43, tweede lid, van de wet, met de bijbehorende motivering op in het besluit en, voor zover hier sprake van is, in het ontwerp van het besluit (artikel 11.11, lid 2 Omgevingsbesluit).

Project-mer-beoordeling
Onderhavig project voorziet in een toename van 163 woningen waarbij de bestaande bebouwing zal worden gesloopt ten behoeve van nieuwbouw en de bouwhoogte enigszins zal toenemen. Er is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Een project-mer-beoordeling is nodig, daarom wordt een aanmeldnotitie opgesteld.

6. Economische uitvoerbaarheid

6.1. Financieel economische haalbaarheid

Voor de vernieuwing van de Sinjeur Semeynsstraat, heeft de gemeente in het kader van het investeringsbesluit een grondexploitatie opgesteld om de financiële gevolgen van het plan in beeld te brengen en het plan te toetsen op de financiële haalbaarheid.

De grondexploitatie heeft een negatief saldo (netto contante waarde per 01-01-2024). Het tekort wordt gedekt uit het vereveningsfonds. Het plan voor de vernieuwing van Kolenkitbuurt Midden is vanwege de dekking vanuit het vereveningsfonds economisch uitvoerbaar.

Daarnaast zijn onder andere financiële afspraken opgenomen in de afsprakenbrief tussen Gemeente en Rochdale.

6.2. Nadeelcompensatie

De verlening van de omgevingsvergunning kan leiden tot een waardevermindering van bestaand onroerend goed in de omgeving. Overeenkomstig artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht jo. Afdeling 15.1 Omgevingswet kan dit leiden tot een tegemoetkoming in de schade. Om het risico op nadeelcompensatie in kaart te brengen wordt ook een nadeelcompensatieanalyse uitgevoerd.

7. Communicatie en participatie

Bewoners, omwonenden en belangstellenden

Bij het plan voor de fysieke vernieuwing zijn de bewoners al vanaf de start van de planvorming betrokken. Zo hebben in de aanloop naar de Investeringsnota in verschillende fases gesprekken en bijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners en belanghebbenden. Ook na het vaststellen van de Investeringsnota blijven de gemeente en Rochdale in contact met de buurt over de vervolgstappen. Beide partijen hebben hier eigen verantwoordelijkheden, maar trekken vooral ook samen op waar het kan. Alle doelstellingen, randvoorwaarden, uitgangspunten, kaders en dergelijke zijn beschreven in een gezamenlijk strategisch communicatie-en participatieplan, dit is per fase uit te werken in een uitvoeringsplan.

Communicatie met bewoners vindt voortdurend plaats via de bewonerscommissies. Daarnaast wordt per fase gekeken hoe communicatie het beste ingezet kan worden, zowel online als offline, om zoveel mogelijk verschillende bewoners te bereiken. Denk daarbij aan de kanalen van de gemeente en Rochdale, zoals (digitale) nieuwsbrieven, website, social media berichten, drukwerk (flyers/posters). Daarnaast worden er ook informatie-en participatieavonden en andere activiteiten georganiseerd om de buurt te informeren en te betrekken bij de vernieuwing. Ook bestaande middelen en kanalen in de buurt (door en voor bewoners) kunnen ingezet worden om de buurt op de hoogte te houden, zoals de Kolenkitkrant, RaKoKi (radio Kolenkit) en diverse netwerkgroepen.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de participatie die al heeft plaatsgevonden en een overzicht van/toelichting op de (voorlopige) resultaten van het participatietraject.

Omschrijving activiteit	**Datum/periode**	**Opbrengst**
Participatie traject door Kolenkit Collectief (samenwerking van verschillende maatschappelijke organisaties uit de buurt) in opdracht van Rochdale & gemeente Amsterdam - Kolenkit Collectief: ophalen geleerde lessen eerdere vernieuwing Kolenkit Zuid - Rochdale & gemeente: bewonersbijeenkomst informeren over de aanleiding en uitgangspunten van het plan voor de buurt (voorjaar 2022) - Kolenkit Collectief: ophalen input/woonwensen bewoners van Kolenkit Midden - Rochdale & gemeente: bewonersbijeenkomst presentatie	Eind 2021 tot najaar 2022	Input van bewoners m.b.t. stedenbouwkundigplan: - Open binnentuinen - Goede bergruimte - Goede fietsparkeerplaatsen - Speelplekken - Ontmoetingsplekken - Woningen voor verschillende doelgroepen - Voldoende parkeerplekken - Meer voorzieningen

concept stedenbouwkundigplan (zomer 2022) - Rochdale en gemeente: bewonersbijeenkomst presentatie uiteindelijk stedenbouwkundigplan (najaar 2022) Gedurende deze periode zijn bewoners ook schriftelijk geïnformeerd door Rochdale over de voortgang en het participatietraject. Ook voerde Rochdale met regelmaat gesprekken met de bewonerscommissie over het stedenbouwkundigplan		
Participatie traject volgens de Amsterdamse Kaderafspraken (Rochdale en bewonerscommissie) - Diverse vergaderingen met de bewonerscommissie over het sociaal plan. - Diverse teruglegmomenten richting de buurt (nieuwsbrieven, achterbanraadpleging, inloopbijeenkomsten, huisbezoeken en informatiepunt in de wijk)	Medio 2020 tot heden	- Positief advies van de bewonerscommissie op het sociaal plan. Specifieke aandacht voor: terugkeermogelijkheden, het woonprogramma (bouwen voor verschillende doelgroepen en focus op gezinnen), aandacht voor jongeren
Formele participatie investeringsnota (investeringsnota heeft 8 weken ter inzage gelegen)	Juli – september 2024	
Participatie investeringsnota (2 informatiebijeenkomsten)	September 2024	

Tabel: Overzicht participatie & communicatie Kolenkit Midden (o.a. complex Sinjeur Semeijnstraat)

Vooroverleg/ afstemming met bestuursorganen

In de Omgevingswet komt het vooroverleg als zodanig niet terug, maar is er een algemeen artikel opgenomen waarin staat dat bestuursorganen onderling moeten afstemmen (artikel 2.2 Ow).

8. Conclusie

8.1. Algemeen

Voorliggende motivering heeft betrekking op de sloop/nieuwbouw in het kader van deze stedelijke vernieuwing van enkele woonflats met extra volume en grotere woningen in het kader van de stedelijke vernieuwing van de Kolenkitbuurt Midden. Het woningaantal neemt toe van 222 naar 384.

8.2. Afwijkingen van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam

Het beoogde initiatief past niet binnen de kaders van het bestemmingsplan 'Kolenkitbuurt', dat strikt conserverend van karakter is. De nieuwbouw past niet binnen de bestemmingsvlakken met de bestemming Woondoeleinden – I en is daardoor in strijd met de bestemmingen Centrumdoeleinden, Verkeersareaal en Verblijfsgebied. Ook wordt de maximaal toegestane bouwhoogte ter plaatse van de bestemming Woondoeleinden I overschreden en zijn niet-woonfuncties in de plint niet toegestaan.

8.3. Omgevingsaspecten

Ten aanzien van de omgevingsaspecten is het volgende geconstateerd:

- Ten aanzien van geluid moet daar waar de standaardwaarden worden overschreden als gevolg van weg- en industrielawaai een hogere waardenprocedure worden doorlopen. Daar waar de grenswaarden worden overschreden zijn bouwkundige maatregelen noodzakelijk (paragraaf 5.4).
- De locatie bevindt zich binnen 200 m vanaf de rijksweg A10 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Door Cauberg Huygen is daarom een aanzet gedaan voor verantwoording van het groepsrisico (zie bijlage, referentie 11460-60625-02, 11 juli 2025). De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is aan bevoegd gezag (paragraaf 5.7). Hier moet bij de verdere planvorming rekening mee worden gehouden.
- de nieuwbouw gevolgen heeft voor bezonning op woonbebouwing op de omgeving, met name vroeg op de dag (Schaapherderstraat 1 t/m 47) of laat in de middag (Sinjeur Semeynsstraat 52 t/m 59). Ten opzichte van de bestaande situatie blijft de vermindering van zonuren echter beperkt en is daarmee aanvaardbaar.

De overige omgevingsaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

8.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het project is daarmee niet in strijd en levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de woningbouwaantallen, die nodig zijn om het grote tekort aan woningen in Amsterdam en de regio te verkleinen.

8.5. Procedure

Voor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) geldt meestal de reguliere procedure. In sommige gevallen geldt voor de BOPA de uitgebreide procedure:

a. als dit is aangewezen in artikel 10.24 van het omgevingsbesluit
b. op verzoek van de aanvrager
c. als het bevoegd gezag deze van toepassing verklaart

Ad a. De onderhavige omgevingsvergunning behoort niet tot de aangewezen gevallen.

Ad b. De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsvisie. Omdat de ontwikkeling niet strijdig is met de in de Omgevingsvisie opgenomen ruimtelijke reserveringen (hoofdstuk 10), Hoofdgroenstructuur (hoofdstuk 16) en Hoogbouw (hoofdstuk 17) en de bijbehorende uitwerkingen in beleidskaders is geen bindend adviesrecht aan de orde. Er is daarom geen aanleiding om de uitgebreide procedure van toepassing te laten verklaren.

Ad c. Het bevoegd gezag mag per aanvraag beslissen om voor dat geval afdeling 3.4 Awb van toepassing te verklaren. Ze kan daartoe beleidsregels opstellen over hoe zij de wettelijke criteria van artikel 16.65 lid 4, onder a en b, Omgevingswet uitlegt. In de beleidsregel kan het bevoegd gezag activiteiten benoemen die in ieder geval aanzienlijke gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving én waartegen naar verwachting verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben.

De bedoelde beleidsregels zijn (nog) niet vastgesteld. Uit hoofdstuk 5 van deze Motivering blijkt dat de verlening van de omgevingsvergunning niet leidt tot aanzienlijke gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Er is daarom geen aanleiding om de uitgebreide procedure van toepassing te verklaren.

8.6. Conclusie

De afwijkingen ten opzichte van het geldende Omgevingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar.

9. Bijlagen

1. Quickscan klimaatadaptatie, projectnummer 2022-1000311, 05-10-2022, gemeente Amsterdam
2. Onderzoek omgevingsgeluid, projectnummer 09070-56754-04, 29 mei 2024, Cauberg Huygen
3. Mail met betrekking tot archeologisch onderzoek van Bureau Monumenten en Archeologie, d.d. 12 september 2024
4. Archeologisch bureauonderzoek Bestemmingsplangebied Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan, BO-17-072 Amsterdam 2017, Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam
5. Ontheffing ruimtelijke ingrepen Wnb, zaaknummer OMG-021122/DMS441122, 29 juli 2024, Omgevingsdienst NHN
6. Onderzoek stikstofdepositie, MBH consult BV, 15 oktober 2024 (incl. berekeningen en bijlagen)
7. Onderzoek bezonning, 6 november 2024, Van Riezen en Partners
8. Aanzet tot verantwoording externe veiligheid, referentie 11460-60265-02v2, Cauberg Huygen, 11 juli 2025
9. Verkennend bodemonderzoek, R23-B917 versie 2, december 2023, APS
10. Aanvullend natuuronderzoek, ER23.077, 23-10-2023, Endemica
11. Activiteitenplan verduurzaming Kolenkitbuurt, ER-23-136, 6 december 2023, Endemica