

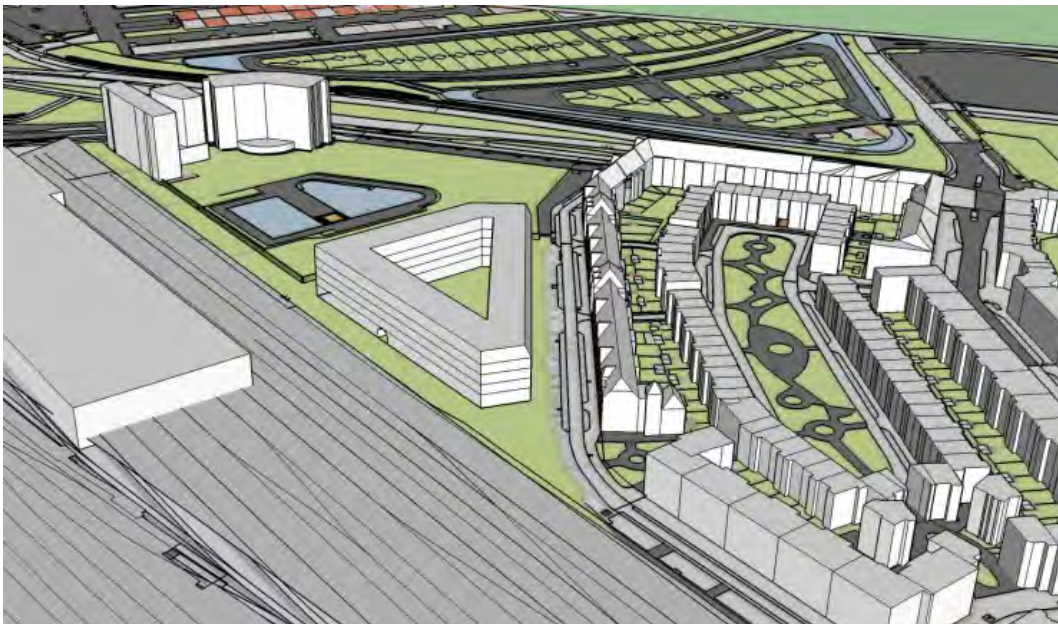


**Gemeente  
Amsterdam**

## **Bestemmingsplan Bredius**

**Vastgesteld 18 september 2019**

**Toelichting**



**Colofon**

*Opdrachtgever*

*Opdrachtnemer*

*IMRO\_idn*

*Bestuurscommissie Stadsdeel West*

*Ruimte & Duurzaamheid*

*NL.IMRO.0363.E1602BPSTD-VG01*



## Bestemmingsplan Bredius

Vastgesteld

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn NL.IMRO.0363.E1602BPSTD-VG01

Datum print 26 Juni 2019

Planstatus vastgesteld

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Plangrenzen en ligging plangebied	8
1.2	Aanleiding en doelstelling	9
1.3	Te vervangen juridisch-planologische regeling	10
1.4	Proces en bestemmingsplanprocedure	11
1.5	Leeswijzer	13
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Beschrijving plangebied en omgeving</b>	<b>15</b>
2.1	Historische ontwikkeling en stedenbouwkundige structuur Spaarndammerbuurt	15
2.2	Verkeersstructuur en bereikbaarheid omgeving Bredius	20
2.3	Ruimtelijke-functionele analyse omgeving plangebied	21
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Planvisie locatie Bredius</b>	<b>25</b>
3.1	Planvisie in het kort	25
3.2	Woningbouwprogramma	26
3.3	De kavelregels	26
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>33</b>
4.1	Rijksbeleid	33
4.2	Provinciaal beleid	34
4.3	Regionaal beleid	35
4.4	Gemeentelijk beleid	35
4.5	Stadsdeelbeleid	45
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>	<b>49</b>
5.1	Ladder duurzame verstedelijking	49
5.2	Cultuurhistorische waarden	49
5.3	Bodem	50
5.4	Geurhinder	54
5.5	Verkeer	54
5.6	Geluid	56
5.7	Trillingen	61
5.8	Luchtkwaliteit	61
5.9	Veiligheid	63
5.10	Bezonningsstudie	65
5.11	Flora en fauna	66
5.12	Duurzaamheid	67
5.13	Water	69
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid</b>	<b>75</b>
6.1	Participatieproces en inspraak	75
6.2	Wettelijk vooroverleg	78
6.3	Economische uitvoerbaarheid	81
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Artikelgewijze toelichting planregels</b>	<b>83</b>
7.1	Opbouw	83

7.2	Gemengde bestemming (Artikel 3)	83
7.3	Groenbestemming (Artikel 4)	85
7.4	Verkeersbestemming (Artikel 5)	86
7.5	Dubbelbestemming	86
7.6	Algemene regels (Artikel 9 t/m 14)	87
7.7	Verbeelding	87

# Toelichting



## Hoofdstuk 1      Inleiding



*Voorzijde Zaanstraat gezien vanaf de Bredius-locatie*

In een bestemmingsplan staat beschreven waar in een nauwkeurig omschreven gebied wel en niet gebouwd mag worden en als er gebouwd mag worden, hoe hoog of diep de bebouwing mag zijn. Daarnaast geeft het aan waar plaats is voor voorzieningen, horeca of woningen en welke grond bedoeld is voor wegen of parken. Een bestemmingsplan is juridisch bindend. Dit betekent dat iedereen, burgers én overheid, zich eraan moet houden. Dat neemt niet weg dat het mogelijk is om van de regels van dit bestemmingsplan af te wijken voor specifieke bouwplannen. Daarvoor zijn regels opgenomen in dit bestemmingsplan. Maar ook biedt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) mogelijkheden om met een omgevingsvergunning af te wijken van dit plan.

Het doel van een bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader, om ongewenste ontwikkelingen tegen te houden en gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. Het bestemmingsplan geldt als toetsingskader voor bouwplannen en het geeft een beeld van de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen.

In het geval van bestemmingsplan Bredius wordt hiermee een nieuwe toetsingskader geboden om op het plangebied een nieuwe wooncomplex op te richten met een ondergrondse parkeergarage. Op de begane grond wordt beperkt ruimte geboden voor niet-woonfuncties, zoals maatschappelijke en consumentverzorgende dienstverlening. Het nieuwe gebouw mag niet hoger zijn dan 17 meter waarbij het maken van een schuine kap aan de zijde van de Zaanstraat verplicht is. Langs deze zijde geldt daarom nog een maximum goothoogte van 13 meter.

## 1.1 Plangrenzen en ligging plangebied

Het plangebied Bredius is gelegen in de noordwestelijke punt van de Spaarndammerbuurt in Stadsdeel West. De locatie van het plangebied is gelegen tussen de Transformatorweg, het Art-hotel, het Brediusbad, de spoorlijn van Amsterdam naar Zaandam en de Zaanstraat. De locatie Bredius ligt verder ook in de directe omgeving van het Volkstuinenpark Zonnehoek en cultuur-/stadspark Westerpark.

Het plangebied Bredius valt binnen de wijk Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt in het gebied Westerpark dat onderdeel uitmaakt van het stadsdeel West in Amsterdam. Westerpark telt begin 2017 circa 36.000 inwoners (OIS) en bestaat uit de volgende vijf wijken: Houthavens, Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, Centrale markt, Staatsliedenbuurt en de Frederik Hendrikbuurt.



*De vijf wijken van het gebied Westerpark in stadsdeel West*

Globaal wordt het plangebied aan de noordoostzijde begrensd door de Zaanstraat, aan de noordwestzijde door (de ligweide van) het Brediusbad en aan de zuidwestzijde door het Zaanstraatemplacement.

Het plangebied markeert tevens de stedenbouwkundige afronding van de Spaarndammerbuurt. Naar het westen toe gaat het gebied via het Brediusbad langzaam over in het bedrijven- en kantorenterrein van de Sloterdijken rondom het station Sloterdijk.



*Ligging van het plangebied in de Spaarndammerbuurt*

## 1.2 Aanleiding en doelstelling

In augustus 2004 had een brand het sportcentrum Bredius aan de Zaanstraat flink gehavend. Vanwege de schade ontstond het idee om het sportcentrum te slopen en te vervangen voor een nieuwe sporthal in combinatie met nieuwbouwwoningen. Het plan werd verder uitgewerkt waarna de stadsdeelraad het Strategiebepalend besluit nieuwbouw Bredius (28 februari 2006) en het Stedenbouwkundig Plan Bredius (23 juni 2009) vaststelden. De vastgestelde bouwvelop werd vervolgens vrij precies doorvertaald in het bestemmingsplan Bredius dat op 6 juli 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Het plan is echter om verschillende redenen nooit tot uitvoering gekomen. Inmiddels is de sporthal gesloopt. De grond, die daarna bouwrijp was gemaakt, heeft daarna een lange tijd braak gelegen. Op initiatief van voedselbank Westerpark, Stichting NEMO en Stichting Effe bij moeder An is een deel van de locatie sinds september 2013 ingericht als tijdelijke buurtmoestuin. Ook is door een aantal particulieren 'De Soeptuin Bredius' gestart. Hier wordt door vrijwilligers, onder andere uit de Spaarndammerbuurt, groenten en fruit gekweekt. De oogst is bestemd voor stichting 'Buurtbuik' die er gratis maaltijden mee bereidt voor mensen uit de buurt. Het tijdelijke gebruik van locatie is bekend bij de partijen en hier zijn duidelijke afspraken over gemaakt.

In januari 2016 heeft het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel West van de gemeente Amsterdam besloten om de locatie te laten herontwikkelen. Hiertoe is een participatietraject opgestart. De gemeente zal dit keer de locatie zelf 'op de markt zetten', waardoor niet bekend is welke partij de locatie herontwikkeld. Ook het oorspronkelijke idee om de herontwikkeling te combineren met een nieuwe sporthal is losgelaten. De oorspronkelijke bouwvelop met bijbehorend programma is hierdoor niet meer actueel. Daarom is er voor gekozen om een compleet nieuw ruimtelijke kader voor de ontwikkelingslocatie Bredius op te stellen.

De afgelopen jaren is om die reden hard gewerkt om, mede met inzet van belanghebbenden uit de omgeving tot geoptimaliseerde stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten te komen.

Doel van de ontwikkeling is een bijdrage te leveren aan de gemengde en levendige Spaarndammerbuurt. Een gemengde buurt met een goede balans tussen sociale huurwoningen, middel dure- en dure

woningen, tussen huur- en koopwoningen. Op de Brediuslocatie zijn daarom voornamelijk middensegment huur- en koopwoningen beoogd. Woningen die relatief schaars zijn in Amsterdam.

Dit bestemmingsplan biedt dientengevolge ruimte om binnen de stedenbouwkundige kaders een nieuw woongebouw op te richten met een parkeergarage, waarvan 80% middensegment huur en 20% in de dure sector huur of koop (zie ook onder 3.2 Woningbouwprogramma). Verder wordt in de plint ruimte gemaakt voor enkele (buurt)voorziening(en).

Het doel is het realiseren van woningbouw op de Brediuslocatie en het inrichten van de openbare ruimte inclusief de Zaanstraat. Met als resultaat een locatie aan de meest westelijke kant van de Spaarndammerbuurt waar men prettig woont en een plek waar omwonenden elkaar graag ontmoeten.

### **1.3 Te vervangen juridisch-planologische regeling**

Het bestemmingsplan Bredius is op 6 juli 2010 vastgesteld en onherroepelijk vanaf 3 september 2010. Dit bestemmingsplan uit 2010 zal voor het grootste deel vervangen worden door dit nieuwe bestemmingsplan.

Om inzicht te krijgen in de juridisch-planologische regeling uit 2010 wordt hieronder een samenvatting gegeven. In deze vervangen regeling is destijds uitgegaan van een concreet bouwplan waardoor destijds op hoog detailniveau een doorvertaling is gemaakt in het bestemmingsplan.

Het te bouwen deel heeft in het te vervangen bestemmingsplan de bestemming gemengd, waar in ieder geval toegestaan zijn: sportvoorzieningen, woningen, woonzorgwoningen en aanleunwoningen, horeca (1, 3 en 4), kantoren en een parkeervoorziening. De maximum bouwhoogte is 17 meter en de maximum goothoogte is 13 meter langs de Zaanstraat. Voor de strook parallel aan het zwembad en het spoor is de maximum bouwhoogte in de te vervangen regeling nog 20 meter. Er is geen voorwaardelijk verplichting voor het bouwen van een sporthal. Wel is er een voorwaardelijk verplichting om een daktuin van 1.200 m<sup>2</sup> aan te leggen. Aan de Zaanstraat is er een voorwaardelijk verplichting om minimaal twee onbebouwde ruimtes te laten van minimaal 250 m<sup>2</sup> elk.

Dit bestemmingsplan is geldig zolang onderhavige bestemmingsplan nog niet is vastgesteld. Dit bestemmingsplan is te vinden op de website:<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?dossierid=NL.IMRO.0363.C0901BPSTD>

#### **Beknopt de verschillen ten opzichte van nieuwe juridisch-planologische regeling**

Inmiddels is het realiseren van een sporthal niet langer nodig. Daardoor wordt de totale oppervlakte ten behoeve van woningen op de locatie groter dan eerder gepland en is een beperktere oppervlakte gereserveerd voor niet-woonfuncties. Een aantal voorwaardelijke verplichtingen komen hierdoor te vervallen. Wel moeten er voor meer woningen hogere waarden worden vastgesteld.

In het vervangen bestemmingsplan Bredius was de mogelijkheid opgenomen om horeca in de categorie 1, 3 en 4 op te nemen. Voor het nieuwe bestemmingsplan wordt alleen de meest lichte vorm van horeca opgenomen worden, namelijk categorie 4. Dit sluit aan bij de wensen die in de omgeving zijn opgehaald.

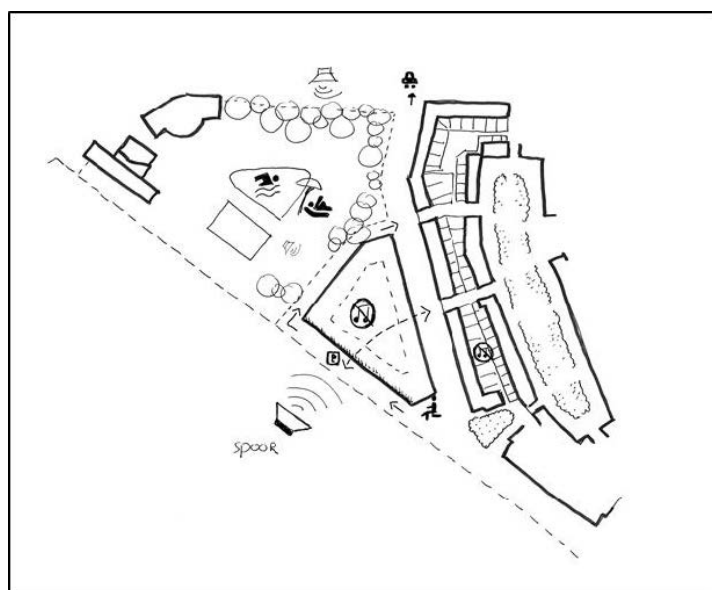
Een ander verschil is dat in onderhavige bestemmingsplan voor het hele gebouw een maximum bouwhoogte van 17 meter geldt in plaats van gedeeltelijk ook 20 meter. De maximum 13 meter goothoogte langs de Zaanstraat blijft gehandhaafd.

Meer over de planvisie is te lezen in 3 Planvisie locatie Bredius en toelichting op de planregels en

verbeelding is te lezen in 7 Artikelgewijze toelichting planregels.

## 1.4 Proces en bestemmingsplanprocedure

Voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is een uitgebreide participatieprocedure doorlopen. Aan de vaststelling van een bestemmingsplan gaat een lange periode van onderzoek, overleg met betrokkenen, informatie en inspraak vooraf. Hieronder een weergave van het doorlopen proces voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan en tevens een toelichting op de bestemmingsplanprocedure.



*Eerste schets van het ruimtelijke kader Brediuslocatie.*

### Startdocument en start participatie

Op 12 januari 2016 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel West besloten om Bredius weer op te pakken als locatie voor woningbouw, nadat met het wegvallen van de sporthal de corporatie zich uit de ontwikkeling heeft getrokken.

Dit is het startsein geweest voor een uitgebreid participatietraject dat sindsdien voor Bredius is doorlopen. De input uit het participatietraject tot dan toe is meegewogen in het besluit van 29 november 2016 (INT-16-02039), waarin het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie West de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor de Brediuslocatie heeft vastgesteld. Op 13 december 2016 heeft het dagelijks bestuur vervolgens ingestemd met de startnotitie bestemmingsplan Bredius.

### Herzieningsbesluit Bredius

In de periode mei 2017 tot en met november 2017 is de omgeving opnieuw uitgenodigd om input te leveren op het te ontwikkelen kavel Bredius. De uitkomsten uit deze periode van het participatietraject hebben mede de inhoud van het Herzieningsbesluit Bredius bepaald. In het Herzieningsbesluit staan de voorwaarden en de ambities voor de herontwikkeling van de Brediuslocatie. De gemeente zal dit keer de locatie zelf 'op de markt zetten', waardoor niet bekend is welke partij de locatie herontwikkelt.

Het Herzieningsbesluit Bredius is op 6 maart 2018 door het Algemeen Bestuur van stadsdeel West

vastgesteld, waar men ook in de gelegenheid is gesteld om in te spreken en vervolgens is op 19 september 2018 het Herzieningsbesluit vastgesteld door de gemeenteraad.

De inhoud van het Herzieningsbesluit is voor zover juridisch-planologisch relevant één-op-één overgenomen in de regels van dit bestemmingsplan. Meer over het gewoerde participatietraject voor Bredius is te lezen in Hoofdstuk 7 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

### **Voorontwerp en wettelijk vooroverleg**

Na het vaststellen van de startdocumenten en de ruimtelijke kaders bereidt het dagelijks bestuur het voorontwerpbestemmingsplan voor. In de besluitvorming van het Herzieningsbesluit is afgesproken dat de eerste versie van het nieuwe bestemmingsplan wordt besproken met de omwonenden. Het Herzieningsbesluit is namelijk tot stand gekomen na een uitgebreid participatieproces en de inhoud van het besluit is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Het voorontwerp is onderwerp van overleg met de betrokken besturen van omliggende gemeenten, waterschappen en diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn (bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening). De reacties die voortkomen uit het wettelijk vooroverleg en de beantwoording door de gemeente zijn verwerkt in het bestemmingsplan 6.2 Wettelijk vooroverleg.

### **Ontwerp en zienswijzen**

De uitkomsten van het wettelijk vooroverleg zijn vervolgens verwerkt in de volgende versie van het plan, het ontwerpbestemmingsplan. Het dagelijks bestuur legt het ontwerpbestemmingsplan ter bespreking aan de stadsdeelcommissie voor. Het ontwerpbestemmingsplan wordt daarna door het dagelijks bestuur aangeboden aan de wethouder ruimtelijke ordening om verder te brengen. Vanaf dat moment wordt de formele, juridische bestemmingsplanprocedure voortgezet door het college van Burgemeester & Wethouders (college B&W). Namens het college is de wethouder ruimtelijke ordening bevoegd om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, waarna er een formele inspraakronde volgt op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Een ieder heeft gedurende de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zes weken de gelegenheid gekregen om een zienswijze indienen. De zienswijzen zijn vervolgens betrokken in de besluitvorming omtrent de vaststelling door de gemeenteraad.

### **Vaststelling en beroep**

Nadat alle zienswijzen zijn verwerkt, stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Uitsluitend degene, die een zienswijze heeft ingediend en belanghebbend is bij dit bestemmingsplan, kan tegen de vaststelling van het bestemmingsplan in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### **Tenderprocedure**

Nadat de bestemmingsplanprocedure volledig is afgerond en het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, kan gestart worden met de tenderprocedure. Met deze tender zal de gemeente de locatie op de markt zetten. Bij een tender wordt gewerkt met selectiecriteria waarbij de inschrijvers worden uitgedaagd op bepaalde thema's en die te verwerken in hun inschrijving. De beoordeling van de inschrijvingen vindt plaats op basis van de selectiecriteria en de vooraf bepaalde score per criteria. De partij die het beste scoort zal de tender winnen en hun plan verder mogen uitwerken binnen de gestelde

kaders en uiteindelijk kunnen starten met de realisatie van hun plan. Het bestemmingsplan blijft als onderliggende juridisch-planologische kader voor een ieder staan.

## 1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een set regels en een toelichting. Zowel de regels als de toelichting bevatten verschillende bijlagen, die integraal onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan.

In de toelichting wordt een beschrijving gegeven van het plangebied en de omliggende omgeving (hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied en omgeving). Onderwerpen als ruimtelijk-functionele structuur, historische ontwikkeling en stedenbouwkundige structuur van de Spaarndammerbuurt worden toegelicht om de kenmerken en achtergronden van het gebied inzichtelijk te maken.

Daarna wordt meer specifiek ingegaan op de opgave die er voor de planlocatie zelf ligt (hoofdstuk 3 Planvisie locatie Bredius). In dat kader worden de kavelregels en de programmatische uitgangspunten beschreven zoals deze uit de vastgestelde Herzieningsnota Bredius volgen.

In Hoofdstuk 4, Beleidskader, wordt het geldende beleid op rijks, provinciaal-, gemeentelijk- en stadsdeelniveau toegelicht voor zover deze relevant zijn voor het plangebied. Gekeken wordt in hoeverre de kaders uit het bestemmingsplan goed uitvoering geven aan vastgesteld beleid. Denk hierbij aan beleidskaders zoals de Structuurvisie Amsterdam 2040, Woonagenda 2025.

Bij het op- en vaststellen van een bestemmingsplan is het van belang dat alle milieuaspecten in kaart zijn gebracht, zodat de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke impact als gevolg van de kaders uit het bestemmingsplan inzichtelijk worden gemaakt. In hoofdstuk 5 (Milieu- en omgevingsaspecten) wordt daarom inzichtelijk gemaakt of een *milieueffect rapportage (mer)* moet worden opgesteld voor het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 6 (Artikelgewijze toelichting planregels) worden de regels van het bestemmingsplan toegelicht.

In hoofdstuk 7 (Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid) tenslotte wordt aangegeven waarom en op welke wijze dit bestemmingsplan uitgevoerd / gerealiseerd kan worden.



## **Hoofdstuk 2            Beschrijving plangebied en omgeving**

### **2.1    Historische ontwikkeling en stedenbouwkundige structuur Spaarndammerbuurt**

De Spaarndammerbuurt is in zijn stedenbouwkundige vorm ontstaan in de tweede helft van de 19e eeuw. In de Spaarndammerbuurt zijn de 19e eeuwse woningen te vinden langs de Spaarndammerstraat. Het merendeel van de woningen werd echter gebouwd tussen 1900 en 1930. De eerste huizen verrezen in 1880, bij het Westerkanaal en langs de spoorlijn en de Spaarndammerstraat. Opdrachtgevers waren particuliere beleggers. De tweede bouwfase werd uitgevoerd volgens een stedenbouwkundig plan van 1915, waarbij J. van der Mey als ontwerper betrokken was. Een aantal woningbouwverenigingen begon daarop met de bouw van de Spaarndammerbuurt, tussen de Spaarndammerdijk en het spoor naar Haarlem. Rond de Le Maire- en Van Noordtgracht, op het voormalige Suikerraffinaderijterrein, kwam in de jaren '80 en '90 nieuwbouw van de 20ste eeuw.

De vorm van de wijk is in eerste instantie bepaald door de natuurlijke gegevens, zoals de ligging van de Overbraker Polders, de Spaarndammerdijk, de buitenpolder en de rietlanden. Daar overheen kwam in de loop van de 19e eeuw een patroon van infrastructurele werken. Deze werken vormden vroege signalen van een tijdperk van expansie van de stad en brachten de toekomstige scheidingen aan tussen het woongebied en het werkgebied.

Binnen het stedenbouwkundig kader werden de eerste woningen gebouwd. Allereerst in de zuidelijke buurtdelen en in opdracht van particuliere beleggers, later (1910-1930) in de noordelijke buurtdelen in opdracht van woningbouwverenigingen. Onder deze later gebouwde woningen bevinden zich, in de omgeving van het Spaarndammerplantsoen en Zaanhof, beroemde voorbeelden van de zogenaamde Amsterdamse School, een stroming onder architecten in de jaren '20 die zich sterk betrokken voelden bij de arbeidersbeweging.



*Entree Zaanhof*

Een groot deel van deze buurt wordt gekenmerkt door de sociale woningbouwcomplexen uit de periode 1915-1940. Het maakt onderdeel uit van de zogenaamde Gordel 20-40, die om de 19de eeuwse Ring heen werd aangelegd en tot stand kwam tussen de twee wereldoorlogen. De opzet van deze wijken hangt samen met de Woningwet van 1901 waarbij de overheid voor het eerst minimeisen aan woningbouw stelt. In Amsterdam nam de gemeentelijke overheid nog meer verantwoordelijkheid op zich en richtte een speciale Woningdienst op. In samenwerking met nieuw opgerichte woningbouwverenigingen (al dan niet van religieuze of politieke signatuur) en toonaangevende architecten startte een intensieve periode waarin men gezamenlijk zocht naar de meest optimale wijze voor volkshuisvesting. Licht, lucht, groen, hygiëne en een esthetisch aansprekende omgeving stonden daarbij hoog in het vaandel.



*Hoek Zaanstraat/Hembrugstraat*

De woningen en de bouw ervan betekenden een belangrijke stap in de richting van de emancipatie van de arbeidersbevolking en hebben daarom nu in dubbel opzicht een monumentaal karakter. De bewoners bestonden voor een groot deel uit arbeiders die werkten in de Houthavens of in het snel uitbreidende Westelijk Havengebied.

Karakteristiek voor de Gordel 20-40 is de samenhang tussen de hiërarchische, bloksgewijze stedenbouwkundige structuur, de architectuur van de straatwanden en de aandacht voor het sculpturale detail. Door de trapeziumachtige vorm bezien vanuit de lucht van de wijk werd er naarstig gezocht naar een geschikte stedenbouwkundige invulling met zoveel mogelijk noord-zuid georiënteerde straten zodat de woningen de meest optimale bezonning zouden krijgen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Plan West of Zuid, waarvoor een tot in detail uitgewerkt plan klaar lag, getuigt de Spaarndammerbuurt van stapsgewijze invulling waarbij verschillende architecten en ontwikkelende partijen betrokken waren. Toch waren er gemeenschappelijke uitgangspunten, te weten een zo zorgvuldig mogelijke stedenbouwkundige opzet met veel aandacht voor een uitgekende openbare ruimte, verkaveling van de bouwblokken en oriëntatie van de woningen. Er is veel aandacht voor een mooie, aangename, rustige leefomgeving geweest zodat de opzet en inrichting van de woonstraten en pleinen daarop kon worden gericht.



*Doorkijk naar 'Het Schip' vanaf het pleintje aan de Hembrugstraat/Entree Zaanhof.*

De gesloten bouwblokken krijgen verschillende vormen en formaten om bijzondere openbare en gemeenschappelijke buitenruimtes met plantsoenen en hoven te creëren. Verspringende rooilijnen worden gebruikt om de vorm en de functie van de openbare ruimte te versterken. Er wordt gewerkt met onderscheid tussen hoofd- en secundaire straten waarbij eerstgenoemde vaak één of twee bouwlagen hogere bebouwing heeft dan de woonstraten.



*Bovenaanzicht van bouwblokken, wegenstructuur, dakpartijen etc.*

Ook torens, dakpartijen, poorten, hoekaccenten en andere elementen, al dan niet in een zichttas, versterken de hiërarchische structuur en de monumentale, sculpturale straatwanden. Daarnaast wordt

*bestemmingsplan\_Bredius (vastgesteld)*

gebruik gemaakt van spiegelingen en symmetrieën. Soms zijn de gevelwanden exact gespiegeld, elders zijn de blokken variaties op een thema. De bouwblokken hebben vaak een beeldbepalende kap, maar er zijn ook platte daken.

De bebouwing aan het Zaanhof grenst direct aan het plangebied Bredius. Over het algemeen bestaat de bebouwing in de Spaarndammerbuurt uit vijf bouwlagen met een maximum bouwhoogte van circa 15-16 meter (zie ook De kavelregels).

De architectuur varieert van op Engelse Arts & Crafts Movement geïnspireerde romantische bebouwing tot de nieuwe, expressieve Amsterdamse School. In de Spaarndammerbuurt komt zodoende woningbouw tot stand die tot op de dag van vandaag tot ver over de grenzen bekendheid geniet: het Zaanhof van H.J.M. Walenkamp, het Spaarndammerplantsoen en het Schip van M. de Klerk.



*'Het Schip'*

Maar er zijn nog tal van andere toonaangevende projecten in deze buurt en ook aan de vormgeving van de inrichting van de openbare en bruggen wordt in deze periode bijzondere aandacht geschonken. Dit alles zorgt ervoor dat er een zorgvuldige afgestemde en nauwe samenhang bestaat tussen stedenbouw, openbare ruimte en gevelbeeld.



*'Het Schip' gezien vanaf de hoek Hembrugstraat/Zaanstraat.*

Verbijzondering van de openbare ruimte gebeurt behalve door middel van architectonische accenten, ook door de specifieke inrichting met veel groen en statige bomenrijen.

In het recente verleden is vooral het verschijnsel stadsvernieuwing een bepalende factor geweest voor zowel het uiterlijk van de buurt als de bewoners. De stadsvernieuwing heeft in de Spaarndammerbuurt ingrijpende gevolgen gehad voor de stedenbouwkundige structuur. Hierdoor werd de samenhang in de buurt op sociaal gebied ontregeld. Door middel van sociale en fysieke vernieuwing werd de buurt opgeknapt. Dit is in samenhang gedaan met de bouw van de nieuwe wijk Houthaven die nu steeds meer vorm begint te krijgen.

## **2.2 Verkeersstructuur en bereikbaarheid omgeving Bredius**

Het plangebied wordt momenteel ontsloten door de Zaanstraat, tevens de zuidoostelijke plangrens van Bredius. Dit is een erftoegangsweg (30 km/h) toegankelijk voor langzaam verkeer en auto's met een directe aantakking naar de provinciale weg s101/de Spaarndammerdijk.

Sinds kort is de binnenstad versneld te bereiken met de auto vanuit de A10 en de Spaarndammerdijk door de komst van de Spaarndammertunnel, die heel dicht bij het plangebied ligt. Men kan nog steeds met de auto bovengronds de Spaarndammerbuurt en de Houthavens in. De omgeving boven de tunnel wordt daarentegen sinds de komst van de tunnel qua autoverkeer ontlast.

Richting het westen toe zit namelijk de aansluiting met de A10 en ook is het de route richting station Sloterdijk. Deze route is ook in principe goed met de fiets te doen, maar voor de voetganger is het geen prettige route om te lopen. Voor een voetganger is vanaf Bredius prettiger om naar stadspark Westerpark te lopen via de Zaanstraat langs de spoordijk waar op een gegeven moment de tunnel voor langzaam verkeer naar het oude Westerpark ligt.

Vlak voor het viaduct dat ongeveer onder het Zaanstraatemplacement/Nedtrain zit, ligt een onoverzichtelijke verkeersknooppunt waar de Nieuwe Hemweg (richting industrieterrein) en de Spaardammerdijk (richting Transformatorweg/stadspark Westerpark) samenkomen.

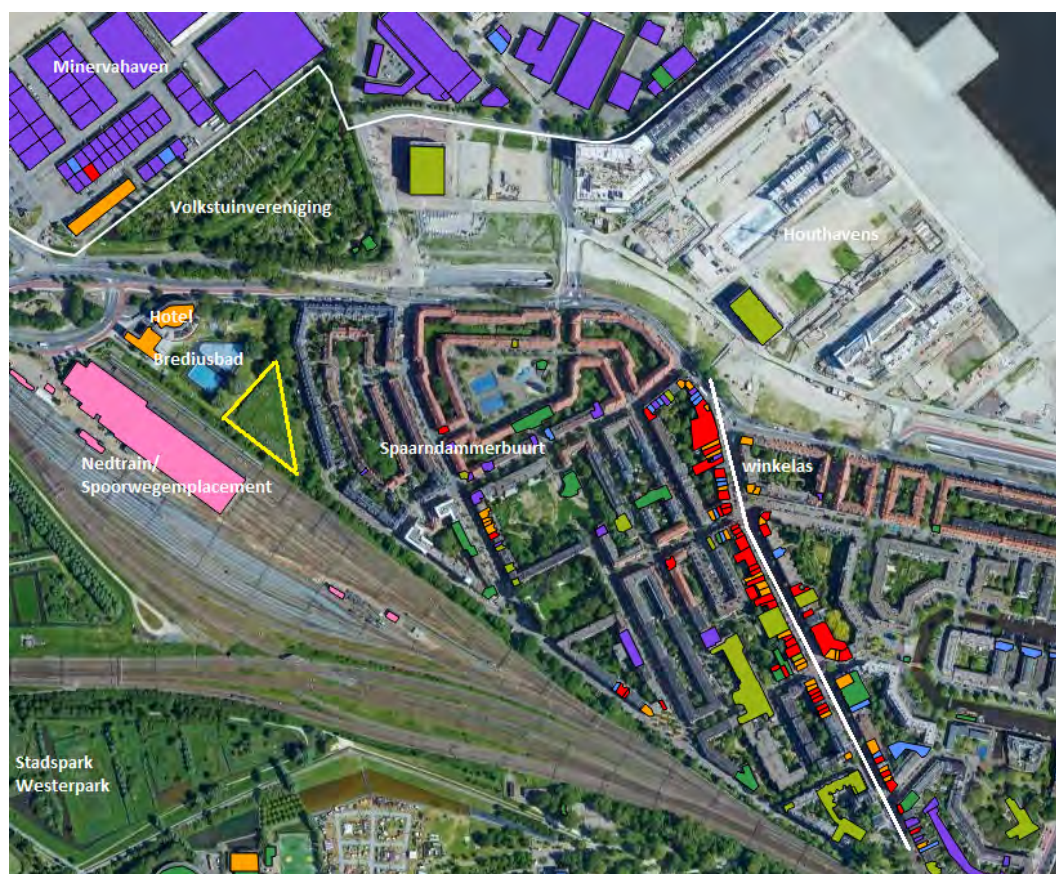
Vanuit het station Sloterdijk is er een busverbinding richting de Spaardammerbuurt die vervolgens via Centraal Station naar het oostelijk deel van de stad rijdt. Op loopafstand van het plangebied is er een bushalte aanwezig.



*Luchtfoto situatie infrastructuur omgeving plangebied Bredius*

## 2.3 Ruimtelijke-functionele analyse omgeving plangebied

Om beter te doorgronden binnen wat voor een type omgeving het plangebied tot ontwikkeling gaat komen volgt in deze paragraaf een korte analyse van de verschillende typen ruimtelijk-functionele deelgebieden die in de directe invloedssfeer van het plangebied liggen. Daarnaast volgt een korte spreidingsanalyse van de verschillende typen functies die in de stedelijke woonomgeving ten oosten van het plangebied aanwezig zijn.



LEGENDA:

- Detailhandel
- Horeca
- Uitgaan & Toerisme, Sport, Activiteiten en Ontmoeting
- Zorg, Onderwijs en Religie
- Kantoren
- Bedrijven
- Openbaar vervoer en Parkeren

*Ruimtelijke functionele beeld spreiding niet-woonfuncties in de plint omgeving plangebied (bijgewerkte bron: [www.maps.amsterdam.nl/functiekaart](http://www.maps.amsterdam.nl/functiekaart))*

Grofweg wordt de ene kant van het plangebied gedomineerd door de monofunctionele bedrijventerreinen en de andere kant van het plangebied door de binnenstedelijke woonomgeving, waar juist sprake is van een hoge mate van functiemenging.

Specifieker wordt Bredius omgeven door ruimtelijk-functioneel duidelijk te onderscheiden deelgebieden:

- ten oosten van het plangebied eindigt op scherpe wijze het stedelijk gemengde en populaire woongebied Spaarndammerbuurt;
- iets verderop, ten noordoosten van het plangebied, ligt de nieuwe woonwijk de Houthavens waar momenteel nog volop aan gebouwd wordt, inclusief bijbehorende bedrijvigheid en voorzieningen;
- Richting het noordwesten van het plangebied liggen de uitgestrekte werkgebieden van onder andere de Sloterdijken. Langzaam beginnen deze bij de Minervahaven, maar gaan vervolgens helemaal

*bestemmingsplan\_Bredius (vastgesteld)*

verder door tot en met de Westpoort. Een groot deel van de werkgebieden vallen onder Haven-Stad die aankomende decennia gefaseerd getransformeerd zullen worden tot woon-werkgebieden. In de Minervahaven zijn de tekenen van verkleuring al duidelijk zichtbaar nu er steeds meer zware bedrijven afgelopen jaren plaats hebben gemaakt voor lichtere vormen van bedrijvigheid, denk aan creatieve bedrijvigheid, culturele functies en kantoorgebouwen veelal in de modesector. Verder liggen iets verder naar het westen toe na het spoorwegviaduct de voetbalvelden van de voetbalvereniging SDZ, waarna op een gegeven moment het te verkleuren Sloterdijk I begint waar tevens de Mediacollege is gevestigd;

- De spoorwegen met het spoorwegemplacement en de Nedtrain vormen ten zuiden van het plangebied een harde fysieke markering, waardoor het niet meteen duidelijk wordt dat het plangebied in de directe omgeving van stadspark Westerpark ligt direct ten zuiden van het spoor en overigens ook in de nabijheid van de begraafplaats Sint Barbara;
- Een belangrijke stedelijke recreatieve voorziening die direct ten westen van het plangebied ligt is het buitenzwembad Bredius. Het bad met ligweide is een belangrijke trekker voor primair de bewoners van Westerpark en is alleen in de zomermaanden geopend van begin mei tot en met begin september. Daarnaast zit er nog een hotel, wat vooral een voorziening is voor toeristen en zakenreizigers.
- Ten noorden van de Spaardammerdijk tussen de Houthavens en de Minervahaven ligt dan nog een andere belangrijke recreatieve voorziening, namelijk een volkstuintencomplex.

### **Spreading stadverzorgende bedrijvigheid en voorzieningen in de omgeving van het plangebied**

In de Houthavens, Spaardammer- en Zeeheldenbuurt zijn verschillende onderwijsvoorzieningen aanwezig, waarvan vier basisscholen en in de Houthavens is het Vierde Gymnasium gevestigd. Ook zijn in deze wijken een aantal woonzorgcomplexen gevestigd. Op het Zaandammerplein is een grote ontmoetings- en activiteitscentrum genaamd De Horizon gevestigd. De kleinschalige maatschappelijke voorzieningen zijn verspreid in deze wijken aanwezig.

Dé winkelstraat waar men in deze wijken de boodschappen kan doen is de Spaardammerstraat. Langs deze straat zijn de afgelopen jaren veel horecazaken bijgekomen en daarnaast is er ook een bibliotheek in de winkelstraat aanwezig. Met de komst van de nieuwe bewoners uit de Houthavens blijft de focus om iedereen langs de Spaardammerstraat de boodschappen te laten doen.

Verder hebben verspreid in de woonomgeving verschillende vormen van kleinschalige bedrijvigheid en kleinschaligere voorzieningen een plek. Langs de Oostzaanstraat is er sprake van een beperkte lint van niet-woonfuncties in de plint, dit hangt deels samen met de belangrijke culturele trekker die er tegenover gevestigd zit, namelijk: Museum het Schip; uithangbord van De Amsterdamsche School-architectuurtraditie. Een andere culturele voorziening die in de Spaardammerbuurt is gevestigd is het Polanentheater.

### **Grondgebruik en huidig gebruik plangebied Bredius**

Het huidige gebruik van de gronden van de Brediuslocatie is braakliggend terrein dat deels in tijdelijk gebruik gegeven is als buurtmoestuin. Meer hierover is te lezen in 1.2 Aanleiding en doelstelling. Het plangebied omvat ongeveer 11.008 m<sup>2</sup>, waarvan 4.100 m<sup>2</sup> uitgifbaar is.

### **Conclusie**

Het plangebied ligt op een strategisch bijzondere locatie waar de ruimtelijk te onderscheiden deelgebieden van karakter verschillen en niet in samenhang met elkaar functioneren. Op zichzelf hoeft dit geen probleem te zijn, echter ontstaat er met het ontwikkelen van het plangebied Bredius een kans om meer samenhang tussen de omliggende deelgebieden te creëren door deze zowel als een fysiek als

een ruimtelijk-functioneel schakelstuk in te zetten, ook met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Oorspronkelijk met de sporthal en vanuit het huidige tijdelijke gebruik als moestuin heeft de locatie altijd een buurtgebonden rol gehad. Nu met de bouw van nieuwe woningen op de locatie met daarbij expliciet een toegankelijke binnenruimte voor iedereen, als ook ruimte voor niet-woonfuncties binnen het gebouw, is de ambitie om voor deze locatie een nieuwe buurtgebonden context te creëren waarbij ruimte voor ontmoeting tussen zowel de nieuwe bewoners als de bestaande buurtgenoten gestimuleerd wordt. De mogelijkheden in het bestemmingsplan zijn dusdanig geformuleerd dat deze ruimte gefaciliteerd kan worden.

Meer over de planvisie Bredius, inclusief de context van het te ontwikkelen woonprogramma, is te lezen in het volgende hoofdstuk Planvisie locatie Bredius.

## Hoofdstuk 3 Planvisie locatie Bredius

### 3.1 Planvisie in het kort

De ambitie van de ontwikkeling is om een innovatief en duurzaam woongebouw te maken, primair gericht op het middensegment (80%) en een deel vrije sector duur (20%), die de architectonische en/of de stedenbouwkundige sfeer ademt van de Amsterdamse School-stijl; de bouwstijl die de Spaarndammerbuurt zo kenmerkt.

Het stedenbouwkundige model is in de basis daarom een gesloten bouwblok. Bij de architectonische uitwerking kunnen kenmerken uit de buurt worden toegepast zoals symmetrie en spiegeling. Het model biedt de mogelijkheid om later goed aan te sluiten bij een toekomstige ontwikkeling van het spoorwegemplacement door het stratenpatroon en de routes door de buurt voort te zetten. Aan de zuidoostelijke kant van het bouwblok is een driehoekig pleintje voorzien als onderdeel van de reeks pleintjes aan de Zaanstraat.

Concreet gaat het om het oprichten van een duurzaam woongebouw met een parkeerkelder voor zowel fietsen als auto's en daarnaast ook beperkt wat ruimte voor voorzieningen. Het bouwoppervlak dat ontstaat biedt ruimte aan circa 11.000 m<sup>2</sup> wonen en minimaal tussen de 400 m<sup>2</sup> bvo en maximaal 1.000 m<sup>2</sup> bvo oppervlak op de begane grond ten behoeve van maatschappelijke, culturele en/of consument verzorgende dienstverlening. Denk dan functies zoals vergader-/ontmoetings-/activiteitenruimte voor de buurt, een kapper, een expositieruimte, een gezondheidscentrum of kinderopvang en eventueel een restaurant, lunchroom of koffiehuis, bijvoorbeeld aan het plein.

Maatregelen om gebruik van duurzame energie te stimuleren worden in dit bestemmingsplan gefaciliteerd. Zo moet de daktuin ingericht worden met groen, collector voor warmteopwekking en/of met zonnepanelen en dient de afwatering van regenwater vertraagd opgevangen te worden op eigen terrein. Momenteel worden de mogelijkheden voor de aansluiting op het Warmtenet onderzocht.

Door het ontwikkelen van het gebouw zal ook de openbare ruimte erom heen aangepakt worden. De afstand tussen de voorgevelrooilijn van de bestaande woningen langs de Zaanstraat en het nieuwe gebouw is ten minste 18 meter breed. Naast de Zaanstraat zullen langs de andere twee zijden van het gebouw nieuwe erftoegangswegen (30 km/h) ontstaan primair bedoeld voor bestemmingsverkeer van en naar het gebouw toe om te parkeren. Deze wegen zullen ook door fietsers gedeeld worden. Rondom het gebouw worden nog parkeerplekken voor bezoekers in de openbare ruimte gecreëerd (primair zoekgebied langs de zuid- en noordwestelijke gevelwand) en ook wordt er ruimte gemaakt voor trottoirs.

Met de ontwikkeling en de toekomstige invulling op het plangebied wordt gezocht naar mogelijkheden om op verschillende wijzen terug te geven aan de buurt:

- Er wordt een toegankelijk en openbare looproute in het binnenterrein gecreëerd, waardoor bestaande informele routes die aansluiten op de hovenstructuur in de buurt, worden voortgezet. Deze zal uitsluitend toegankelijk zijn voor langzaam verkeer.
- Ook is de insteek dat met het toevoegen van voorzieningen de ontmoeting tussen buurtbewoners, zowel de oude bewoners als de nieuwe bewoners, jong en oud, gestimuleerd worden.
- Er zal worden bekeken in hoeverre het aantal parkeerplaatsen langs de Zaanstraat (zuidoostgrens van plangebied) beperkt kan blijven zodat er meer ruimte blijft voor voetgangers.
- Ook is de focus op zoek te gaan naar mogelijkheden die eventueel energie kunnen teruggeven aan de omgeving.

## 3.2 Woningbouwprogramma

De woningbouwambities van stadsdeel West, zoals vastgelegd in de startnotitie 'Meer ruimte voor West' en die van het gemeentebestuur, zoals vastgelegd in 'Koers 2025', gaan naast een woningbouwtaakstelling voor Amsterdam van 5000 woningen per jaar, uit van een goede balans tussen sociale woningbouw, middel dure – en dure woningen, tussen huur- en koopwoningen.

Op 20 juni 2017 heeft het College van B&W de Woonagenda 2025 vastgesteld met de daarbij horende Spelregels voor Woningprogrammering. Een van de onderdelen van de woonagenda 2025 is het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering bij nieuwbouw of transformatie (Spelregels voor Woningprogrammering): 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Afwijken van het stedelijk uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden, zoals de mate van menging van de woningvoorraad in de directe omgeving.

De Spaandammerbuurt kent een hoge concentratie van vooral kleine corporatie huurwoningen. In totaal valt 73% van de totale woningvoorraad in de categorie sociale huur. In directe omgeving van Bredius en de Spaandammerbuurt komt een nieuwbouwproject met 100% sociale huur (178 woningen). Samen met een klein particulier transformatieproject met koopwoningen, komt de verdeling tussen gereguleerde huur, middelduur (huur en koop) en dure huur en koop neer op respectievelijk 46%, 25% en 29%.

Voor een meer evenwichtige woningvoorraad worden op de Brediuslocatie middensegment huur- en koopwoningen voorgestaan. Op de Brediuslocatie wordt circa 11.000 m<sup>2</sup> woonprogramma gerealiseerd. Hiervan wordt 80% bestemd voor middensegment huur. Zodoende wordt de doorstroming vanuit de sociale huurwoningen door 'scheefwoners' bevorderd opdat er in de Spaandammerbuurt weer sociale huurwoningen beschikbaar komen. De borging van de 80% middensegment huur vindt plaats in de nog overeen te komen erfpachtcontract die met de nieuwe eigenaar van de nieuwe woningenafgesloten zal worden.

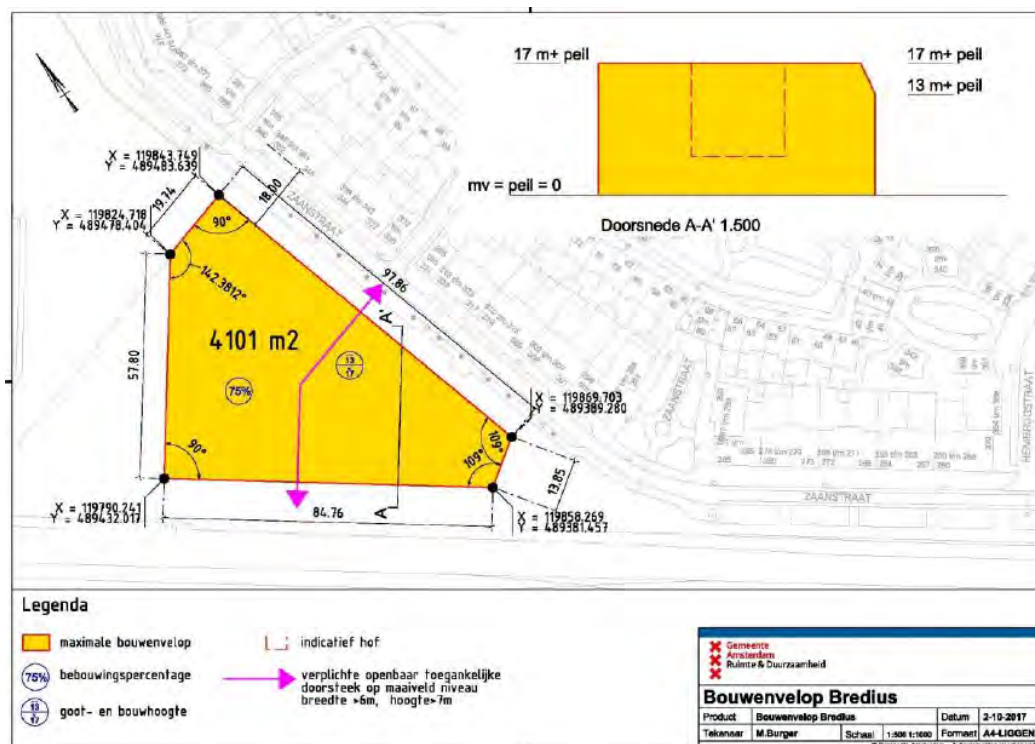
## 3.3 De kavelregels

Het stedenbouwkundige model is mede tot standgekomen met behulp van input van de omwonenden. Samen met de gemeente zijn ambities geformuleerd voor de herontwikkeling van de locatie (zie verder hoofdstuk 7.1 Participatieproces en inspraak). Deze ambities zijn verwoord in kavelregels.

Het model is een zogenaamd basismodel dat door de inschrijvers van de tender nog 'geboetseerd' en bewerkt kan worden. Variatie met bouwhoogte en/of bebouwing op het binnenterrein is mogelijk, echter deze dienen allemaal plaats te vinden binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Hieronder een samenvatting van de kavelregels die volgen uit het vastgestelde Herzieningsbesluit Brediuslocatie (september 2018). Voor zover juridisch-planologisch mogelijk hebben de kavelregels een doorvertaling gekregen in de planregels van dit bestemmingsplan. Als dit niet voor de kavelregel is gebeurd, zal getracht worden de regel een doorvertaling te geven in de toekomstige tenderprocedure.

Het te ontwikkelen volume past binnen de opgegeven rooilijnen, hoogtematen en bebouwingspercentages (maximaal 75%) van de bouwvelop. De rooilijnen en hoogtematen sluiten aan bij de omgeving. De hoogte van het blok is alom vier bouwlagen en een kap, of vijf lagen met een groen dak (behalve aan de Zaanstraat-zijde). Deze hoogte is gebruikelijk in de 19e/ begin 20ste -eeuwse woonwijk. De maximale bouwhoogte sluit aan op de omgeving en is 17 m hoog. Aan de Zaanstraat geldt een maximum goothoogte van 13m. Deze kaders zijn overgenomen in de planregels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan.



*Bouwvelop Bredius zoals is vastgesteld in de Herziene Investeringsnota Bredius*

### 3.3.1 Rooilijnen

In de bouwvelop zijn de grenzen aangegeven van de voorgevelrooilijnen. Daarbinnen is het mogelijk om met de gevellijn (architectonisch) te reageren op de omgeving. Aan de zijde van de Zaanstraat ligt de rooilijn parallel aan de bestaande bebouwing. De rooilijn langs de Zaanstraat is zo gekozen, dat de Zaanstraat een woonstraat wordt van 18 meter breed. De zuidelijke rooilijn aan de toekomstige spoorstraat zal ook evenwijdig lopen. Aan de zijde van het toekomstige pleintje en op de verdieping langs de overige zijden zijn incidentele overschrijdingen van de rooilijn toegestaan.

### 3.3.2 Balkons

Balkons mogen aan de binnenkant van het bouwblok tot maximaal 1,50 meter uit de rooilijn steken. Aan de straatzijde zijn geen overhangende balkons buiten de rooilijnen gewenst.

### 3.3.3 Bouw- en goothoogten

Voorwaarde voor de bouw van dit kavel is een goede aansluiting op de omgeving en een goede samenhang met de architectuur in de Spaarndammerbuurt. Vooral de bouwhoogte en architectuur moeten zich verhouden tot de omgeving.

Het bouw kader geeft ruimte voor een maximale bouwhoogte van 17 meter. Dit geeft ruimte voor vier bouwlagen en een kap, of vijf lagen met een ecologisch dak. Aan de zijde van de Zaanstraat geldt maximaal vier bouwlagen en een kap. Daarom geldt hier een maximale goothoogte van 13 meter.

Binnen deze hoogtematen heeft in ieder geval de eerste bouwlaag een hoogte van minimaal 3,50 meter. De overige bouwlagen kennen dan een hoogte van 3 meter. Ook is er dan nog voldoende ruimte voor een

kap of vijfde bouwlaag van 3 meter. Eventueel is er ruimte voor hoogteaccenten naar het voorbeeld van het torentje van 'Het Schip' of de hoeken en poorten van de Zaanhof.

Vanwege de bezonning van met name de tegenover liggende bebouwing aan de Zaanstraat wordt voor de kap een hellingshoek voorgeschreven van maximaal 65 graden. Zie meer uitgebreid in paragraaf 5.10 Bezonningsstudie.

#### *Afwijken van de bouwhoogte*

Alle technische installaties en bouwwerken dienen uit het zicht binnen de maximale bouwhoogte opgelost te worden. In dit bestemmingsplan wordt daarom niet voorzien in Algemene afwijkingsregels voor dergelijke voorzieningen. Slechts tot een hoogte van 2 meter is het mogelijk om af te wijken van de bouwhoogten voor zover dat noodzakelijk is om bouwtechnische en / of stedenbouwkundige redenen.

### **3.3.4 Woningtoegangen**

De voordeuren van de woningen bevinden zich bij voorkeur aan de omliggende straten. Galerijontsluitingen zijn niet wenselijk omdat die zorgen voor veel geluid- en lichthinder in de binnenterreinen en dus voor de omwonenden. Aan de straatzijde zijn ze niet toegestaan.

### **3.3.5 Plinten**

De plinten aan de openbare ruimte dragen bij aan een levendig en aantrekkelijk beeld op ooghoogte in de Spaarndammerbuurt. Zij dragen grotendeels bij aan de ervaring van 'de menselijke maat' in het gebied. De plint is een essentieel onderdeel van een succesvolle overgang van gebouw naar openbare ruimte. Om deze reden behoeft de architectonische uitwerking hiervan speciale aandacht. Het is van belang dat de plint geen gesloten uitstraling heeft (geen dichte plinten), daarentegen een uitnodigend en open karakter heeft. Vanaf het maaiveld is de plint 3,5 meter hoog.

### **3.3.6 Waterberging**

De minimale waterberging op het kavel moet zijn: de totale kaveloppervlakte x 60 mm per 24 uur met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur), tenzij een dynamisch sturingssysteem wordt toegepast.

### **3.3.7 Groene gevels, daken en binnentuin**

Groene gevels zijn toegestaan aan de binnenzijde van het bouwblok. Zij kunnen het karakter van een groene oase op het binnenterrein versterken. Bij het realiseren van een vijfde bouwlaag in plaats van een dak (niet-zijnde langs de Zaanstraat waar een kap verplicht wordt gesteld) wordt een ecologisch dak voorgeschreven.

### **3.3.8 Geluid**

Als het gebouw wordt ontwikkeld als een gesloten bouwblok met poorten voor de doorsteek, ontstaat een geluidsluwe binnenklimaat. Zo kan worden voldaan aan het Amsterdamse beleid dat woningen altijd een stille zijde moeten hebben.

### 3.3.9 Stedenbouw en architectuur gebouw

Voorwaarde voor de bouw van dit kavel is een goede aansluiting op de omgeving en een goede samenhang met de architectuur in de Spaarndammerbuurt. Een gesloten bouwblok vormt de uitgangssituatie, waarbij aan alle zijden entrees van woningen gerealiseerd kunnen worden die bijdraagt aan de herkenbaarheid van het gesloten bouwblok. Vooral de bouwhoogte en architectuur moeten zich verhouden tot de omgeving. De stedenbouwkundige invulling en architectonische uitwerking sluiten aan bij de kwaliteit van de buurt. Dit volgt uit het advies dat is ingewonnen bij de Stedelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit d.d. 22 maart 2017 waar een drietal modellen zijn voorgelegd.

De plannen worden getoetst aan het Welstandskader, de schoonheid van Amsterdam 2016. De volgende hoofdstukken in de nota zijn relevant:

- hoofdstuk 5, pagina's 43 en 45
- hoofdstuk 8, pagina's 141 tot en met 146
- bijbehorende ordekaarten in de bijlage, pagina 48.
- Niveaukaart
- Gebiedenkaart



### 3.3.10 Programma wonen en niet-wonen

Het bouwvolume dat ontstaat biedt ruimte aan circa 11.000 m<sup>2</sup> wonen en minimaal tussen de 400 m<sup>2</sup> bvo en maximaal 1.000 m<sup>2</sup> bvo oppervlak op de begane grond ten behoeve van maatschappelijke, culturele en/of consument verzorgende dienstverlening. Van iedere niet-woonfunctie is een maximum oppervlak van 200 m<sup>2</sup> per vestiging opgenomen. Van de horeca is uitsluitend horeca in de categorie 4 toegestaan.

In 3.2 Woningbouwprogramma is een uiteenzetting gegeven over het voorziene woningbouwprogramma. Voor de beleidsmatige onderbouwing van dit programma wordt verwezen naar 4.4.5 Woonbeleid.

### 3.3.11 Verkeer



*Toekomstige verkeerscirculatie rondom nieuw woongebouw Bredius*

Het bouwblok wordt rondom ontsloten in eenrichtingsverkeer en sluit aan op de bestaande verkeerscirculatie. De rijrichting van de Zaanstraat blijft ongewijzigd. De entree van de parkeergarage ligt aan de spoor- en/of zwembadzijde. De fietsstraat wordt in de Zaanstraat doorgetrokken tot de Spaarnammerdijk. Onderzocht wordt of het parkeren in de Zaanstraat tussen de oud- en nieuwbouw kan verdwijnen naar de nieuwe ontsluitingsstraten langs de spoor- en zwembadzijde van de nieuwbouw.

### 3.3.12 Parkeren

Ondanks uitbreidingen van woningen in dit gebied door nieuwbouw mag de parkeerdruk niet toenemen. De parkeerplaatsen voor de woningen worden dan ook op eigen terrein opgelost. Verder geldt de voorwaarde dat parkeren geheel verdiept plaatsvindt in een parkeergarage onder het gebouw en dient de hellingsbaan inpandig/op eigen terrein opgelost te worden in plaats van deels in de openbare ruimte. Dit is belangrijk voor de uitstraling van de kavel en de uitstraling van de begane grond.

Gelet op de druk op de openbare ruimte is het belangrijk dat het parkeren van fietsen en scooters van de bewoners en de bezoekers op een gebruiksvriendelijke manier op eigen terrein wordt opgelost. Bij het ontwerp van de fietsenstalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratjes/ kinderstoeltjes en elektrische fietsen (minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplekken voor fietsen in de fietsenstalling). Voorts moet er aandacht zijn voor het logisch stallen van scootmobielen op eigen terrein bij de woning.

Op het fietsparkeren is de gemeentelijke Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van toepassing (zie ook 4.4.7.2 Nota Parkeernormen Auto en 4.4.7.3 Nota parkeernormen Fiets en Scooter). Hierdoor is gewaardborgd dat bij het verlenen van de omgevingsvergunning het fietsparkeren juist is geregeld. Voor het stallen van scootmobielen is binnen de verkeersbestemming een regeling opgenomen.

### **3.3.13 Aansluiting openbare ruimte**

De bebouwing sluit direct aan op de openbare ruimte. In het gevelontwerp dient hier extra aandacht besteed te worden aan de overgang tussen het gebouw en de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt als één aaneengesloten geheel ontwikkeld en ingericht volgens de algemene Amsterdamse standaarden voor openbare ruimte (Puccini-methode). Het pleintje op de kop zal onderdeel uitmaken van een vijftal driehoekige pleintjes aan de Zaanstraat. Zie aanvullend ook het advies van de Stedelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit d.d. 22 maart 2017, zoals is opgenomen in de bijlage van de plantoelichting.

### **3.3.14 Groen**

Groen heeft een positief effect op het stadsklimaat (temperatuur, wind, beleving) en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Het draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van de stad. Het is belangrijk hoogwaardig groen toe te passen. Het groen moet aantrekkelijk zijn, bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar en toegankelijk zijn. Dit kan in de vorm van tuinen, binnenterreinen, gevels en daken. Uitgangspunt is het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen in het plangebied of compensatie en verplanting als mogelijk.

### **3.3.15 Duurzaamheid**

Een minimaal uitgangspunt is klimaatneutrale woningen te bouwen. Maar de ambitie is om een plan te ontwikkelen dat 'gééft' aan de buurt, oftewel: meer levert dan het zelf gebruikt: energie, vasthouden en/of gebruiken van hemelwater, tuinen en groen, autodelen, stimuleren van fietsgebruik, verblijfsruimte. Bovendien biedt het plan mogelijkheden voor diverse gebruikers en is daarmee een 'inclusief' plan. Het plan zet aan tot bewegen: trappen en looproutes zijn uitnodigend; de lift is weggestopt. Ten aanzien van materiaalgebruik wordt alleen fsc-gekeurd hout toegepast. Als zware metalen als lood, koper en zink aan de buitenzijde van het gebouw worden toegepast, mogen die niet uitlogen. Dit zijn onderdelen van duurzaam materiaal gebruik. Al het bouw materiaal is circulair. Toename van verharding wordt gecompenseerd en er wordt gezorgd voor een buffer voor de hemelwateropvang. Zie verder ook paragraaf 5.12 Duurzaamheid.

### **3.3.16 Conclusie**

Voor zover juridisch-planologisch binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan is te regelen hebben de bovenstaande regels een doorvertaling gekregen in de planregels en de verbeelding van dit bestemmingsplan (zie ook onder andere Artikel 3 Gemengd, Groen, Verkeer van de planregels).



## Hoofdstuk 4      Beleidskader

### 4.1      Rijksbeleid

#### 4.1.1    Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Het Bredius-gebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

#### 4.1.2    Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening.

##### 4.1.2.1    Waterwet

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig.

Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van 5.13 Water.

##### 4.1.2.2    *Het Tweede Nationaal Waterplan 2016-2021*

Het 2<sup>e</sup> Nationaal Waterplan (NWP2) beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050.

Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het Nationaal Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het beleid op het gebied van waterveiligheid, zoetwater, waterkwaliteit, maar ook gebiedsgerichte uitwerkingen voor grote wateren en uitwerkingen voor zee en kust, zoals het IJsselmeergebied en het Noordzeegebied. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen.

Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande situatie, waaronder het behoud van het bestaande groen en waterlopen. In 5.13 Water wordt nader ingegaan op het wateraspect van het voorliggende bestemmingsplan.

## **4.2 Provinciaal beleid**

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door de Provinciale Staten vastgesteld en is een zelfbindend beleidsdocument. De focus ligt op het zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. We staan voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling: toekomstige generaties moeten ook profiteren van de keuzes die wij maken.

De volgende stap is het maken van de Omgevingsverordening. De provincie zal hiertoe alle huidige regels in de verordeningen van de provincie analyseren die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Door deze analyse gaat de provincie de regels in lijn met de ambities en ontwikkelprincipes en met de sturingsfilosofie van de Omgevingsvisie NH2050 brengen. De eerste integrale Omgevingsverordening wordt na de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050 afgerond en na de Provinciale Statenverkiezingen van maart 2019 in procedure gebracht. Bij het analyseren van onze huidige regels en het schrijven aan de nieuwe Omgevingsverordening betrekken we onze partners.

Tot die tijd blijft voor de gemeente Amsterdam de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie, die op 21 juni 2010 door Provinciale Staten is vastgesteld, van toepassing. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het "Bestaand Bebouwd Gebied" (BGG).

Het bestemmingsplangebied Bredius ligt in het "Bestaand Bebouwd Gebied" zoals benoemd in de verordening. Het bestemmingsplan staat geen realisatie van kantoren- en bedrijventerreinen of grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

### Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsvisie NH2050 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

## 4.3 Regionaal beleid

### 4.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking.

De gezamenlijke ambitie is gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd.

De geplande woningbouw in het plangebied is in overeenstemming met de beleidsvelden van de Metropoolregio Amsterdam.

## 4.4 Gemeentelijk beleid

### 4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Amsterdam wil economisch sterk en duurzaam zijn. In de Structuurvisie wordt vanuit ruimtelijk perspectief gekeken naar hoe deze twee aspecten vorm krijgen in de stad. Hiertoe zijn vier grote pijlers van de stad benoemd waar aankomende decennia op wordt gefocust om op deze manier Amsterdam toekomstbestendig te houden. Het gaat hier om de uitrol Centrumgebied, verwerving metropolitaan landschap en stad, herontdekking van het waterfront: het IJ centraal en internationalisering van de Zuidflank (Amstel III en Bullewijk, Zuidas en omgeving richting Schiphol).

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn en blijven voor haar bewoners en voor de mensen die er werken en bezoeken. Dit betekent dat de stad woningen moet blijven bouwen die in de behoefte voorziet en een aantrekkelijke stedelijke woonomgeving moet bieden, waarin er ruimte is voor een goede mix van wonen, werken en voorzieningen.

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Het bouwplan Bredius is hiervan een sprekend voorbeeld. De ontwikkelingen voor het plangebied Bredius zijn in lijn met de uitgangspunten uit de Structuurvisie (zie ook deel 1, § 7.1.3 van die structuurvisie).

Concreet is te zien dat het plangebied geschaard wordt onder bestaand stedelijk gebied en in de nabijheid ligt van gebieden die aangewezen zijn tot hoofdgroenstructuur, te weten het volkstuinpark ten noorden van het plangebied en het stadspark Westerpark. Ook grenst het gebied direct tegen het studiegebied Haven-Stad aan, waar inmiddels een ontwikkelstrategie en een MER Haven-Stad voor zijn vastgesteld op 20 december 2017.

### Conclusie

De Brediuslocatie is een gebied dat zich uitstekend leent voor toevoeging van woonprogramma en stedelijke verdichting mede met het oog op de toekomst van Haven-Stad. Het ligt vlakbij het centrum en

is goed ontsloten vanwege de nabijheid van de ring. De omgeving biedt een stedelijk woonklimaat in de nabijheid van stadspark Westerpark. Op de locatie bestaat mogelijkheid om voorzieningen te realiseren die ontmoeting in de buurt kunnen stimuleren. De ontwikkeling sluit aan bij de uitgangspunten die in de Structuurvisie Amsterdam 2040 zijn verwoord.

#### 4.4.2 Koers 2025

'Koers 2025' operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025.

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Onder **Bouwsteen 14 - Hemknoop** is de woningbouwlocatie Bredius opgenomen.

#### Conclusie

Nu dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van nieuwe woningen, wordt uitvoering gegeven aan de ambities van Koers 2025.

#### 4.4.3 Stad in balans

Nadrukkelijker, maar tevens in lijn met de eerder genoemde Structuurvisie en Koers 2025 wordt in Stad in Balans gesignaleerd dat de stad snel aan het groeien is en dat dit om een daadkrachtige reactie vraagt van de gemeente om de stad Amsterdam in balans en aantrekkelijk te houden voor haar bewoners, bezoekers en werkers.

Nog niet zo lang geleden werd werken en wonen naar en over de randen van de stadsgrens verplaatst, met een sterke functionele scheiding. Inmiddels wordt in de gebouwde ruimte echter vooral disbalans ervaren door functieveranderingen van woningen, winkels, horeca, bedrijven en voorzieningen. Hierdoor dreigt op sommige plekken het evenwicht tussen wonen, werken en recreëren verstoord te worden. De balans tussen rust en drukte, tussen wonen, werken en recreëren en tussen het profijt en de hinder is een complex vraagstuk.

Bovendien is er vanuit diverse kanten druk op de woningmarkt. De druk op sociale woningbouw neemt toe doordat gezinnen in de stad blijven, kwetsbare inkomens blijven groeien en jong talent dat aan de onderkant van de woningmarkt begint ook in de stad wil wonen. Daarbij is er grote behoefte aan lager- en middensegment huurwoningen.

Voor de ruimtelijke ordening betekent dit alles: beter verbinden, intensiveren, transformeren en verdichten van de beschikbare ruimte. Tevens is er aandacht voor functiemenging in de bebouwing en een begane grond met een duidelijke uitstraling naar de openbare ruimte die ontmoeting en interactie stimuleert.

#### Conclusie

Dit bestemmingsplan biedt ruimte om binnen de stedenbouwkundige kaders een nieuw woongebouw op te richten met een parkeergarage ten behoeve van ongeveer 120 vrije sector woningen, waarvan 80%

middensegment huur en 20% in de dure sector huur of koop. Het bestemmingsplan is daarmee in lijn en in overeenstemming met 'Stad in balans'.

#### **4.4.4 Amsterdams Ondernemers Programma**

Het Amsterdams Ondernemers Programma (AOP) 'Ruimte voor ondernemers!' 2015-2018 is op 17 december 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Met de doelen en acties uit het Amsterdams Ondernemers Programma verbetert de dienstverlening, verminderen regels en wordt het college ruimte voor initiatieven en experimenten geboden.

Met het nieuwe programma geeft Amsterdam ondernemers de ruimte en zorgt het ervoor dat de randvoorwaarden om te ondernemen zo goed mogelijk zijn. Het programma kent een eigen dynamiek en wordt constant aangevuld met initiatiefvoorstellen, amendementen en moties van de gemeenteraad.

Voorop staat dat op de Brediuslocatie een woonprogramma wordt ontwikkeld. Wonen geldt als een milieugevoelige functie. Een economisch programma mag wat dat betreft geen onaanvaardbare milieubelasting opleveren voor de te realiseren en de reeds bestaande woningen.

Binnen dat gegeven kan bij de planontwikkeling van Bredius een economisch programma worden overwogen als de toegestane functies een bijdrage leveren aan de economische draagkracht van de buurt. Centraal binnen die gedachte is het bieden van ruimte voor ondernemerschap. Ruimte in de meest letterlijke zin van het woord. Door deze ruimte te bieden, wordt bedrijvigheid in de wijk gestimuleerd. Dit vergroot weer de kansen voor economische en sociale 'stijging' van bewoners. Ook de levendigheid in de wijk wordt vergroot door de aanwezigheid van allerlei soorten bedrijvigheid.

De ruimte voor ondernemerschap en bedrijvigheid hoeft daarom niet beperkt te blijven tot ruimte voor bedrijfjes en kantoren, maar nadrukkelijk ook voor een huis- en/of tandarts, wellness en ontspanning, kinderdagverblijf en fitness.

Er moet terughoudend worden gehandeld met betrekking tot een economisch programma op verdieping. Hoogstens kan gedacht worden aan een beperkte ruimte voor bijvoorbeeld fitness, maar hierbij moet wel rekening worden gehouden met maatregelen t.b.v. het beperken van geluidsoverlast.

#### Conclusie

In dit bestemmingsplan worden, tot een maximum van 1.000m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak, binnen de bestemming gemengd de volgende functies mogelijk gemaakt met een maximum oppervlakte van 200 m<sup>2</sup> bvo per vestiging:

- maatschappelijke voorzieningen
- consumentverzorgende dienstverlening
- culturele voorzieningen
- horeca van categorie 4

#### **4.4.5 Woonbeleid**

##### *4.4.5.1 Woonagenda 2025*

Op 19 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld. De meest in het oog springende actie uit de Woonagenda 2025 is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering bij nieuwbouw of transformatie (Spelregels voor Woningprogrammering): 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Op kleine locaties (< 800 woningen) zet de gemeente voor wat betreft de middeldure woningen uitsluitend in op huurwoningen. Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd.

Voor het formuleren en afwegen van het te realiseren programma is het mogelijk om van het stedelijke standpunt af te wijken op grond van specifieke omstandigheden, te weten

- de mate van menging van de woningvoorraad in de directe omgeving;
- de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en
- de omvang van het financiële effect op de grondexploitatie

In de Spaardammerbuurt bestaat de woningvoorraad uit 73% sociale huur. Elders in het gebied Westerpark komt een nieuwbouwproject met 100% sociale huur (178 woningen). Samen met een klein particulier transformatieproject met koopwoningen, komt de verdeling neer op 57% sociaal, 30% midden en 13% koop.

Alle zelfstandige woningen die een huurprijs boven de liberalisatiegrens van € 720,42 (prijspeil 2019) hebben, worden geliberaliseerde woonruimte genoemd. Met betrekking tot deze woningen gelden de strikte regels voor huurprijsbescherming niet.

De aanvangshuurprijs van de aan te wijzen geliberaliseerde woningen voor middenhuur bedraagt ten minste het in artikel 13, eerste lid, onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag bepaalde bedrag (liberalisatiegrens) en ten hoogste € 1.000,35 in de gemeentelijke verordening bepaalde bedrag (prijspeil 2019). De inkomensgrens voor de doelgroep voor middeldure huurwoningen ligt op maximaal 1,58 keer de DAEB-norm. In 2019 is dit bedrag maximaal € 60.095,30 bruto per jaar. Deze bovengrens is overeenkomstig de grens die gehanteerd wordt in het 'Stedelijk kader voor sociale en middensegment huurwoningen in particuliere plannen' en het 'Actieplan meermiddeldure huur' gecorrigeerd voor inflatie.

##### *Conclusie woningbouwprogramma Bredius*

Gelet op deze verdeling en de behoefte voor een meer evenwichtige woningvoorraad wordt op de Brediuslocatie middensegment huur- en koopwoningen voorgestaan. Op de Brediuslocatie wordt circa 11.000 m<sup>2</sup> woonprogramma gerealiseerd. Hiervan wordt 80% bestemd voor middensegment huur. Dit biedt de mogelijkheid aan 'scheefwoners' om door te stromen, waardoor in de Spaardammerbuurt weer sociale huurwoningen ter beschikking komen voor de mensen die ze hard nodig hebben. Door het realiseren van 80% middensegment huurwoningen in het plan wordt de doorstroming vanuit de sociale huurwoningen bevorderd. De borging van de 80% middensegment huur vindt plaats in de nog overeen te komen erfpachtcontract die met de nieuwe eigenaar van de nieuwe woningen afgesloten zal worden.

#### 4.4.5.2 Huisvestingsvergunning

Sinds 1 januari 2018 moet een huishouden voor een gelabelde middeldure huurwoning een huisvestingsvergunning aanvragen, zodat de woning bij aanvang van de huur aan een huishouden met een middeninkomen verhuurd wordt. De huurverhoging mag maximaal de inflatie zijn en bij mutatie blijft de huur gelijk. Per project kunnen afspraken worden gemaakt over de woninggrootte van de middeldure huurwoningen zodat er ook grotere woningen geschikt voor gezinnen komen. De woningen mogen ten minste voor 25 jaar niet worden uitgepond. Er wordt momenteel nieuw beleid voorbereid om eeuwigdurend vastleggen van middensegment in de toekomst te onderzoeken. Mogelijk dat dit ook voor deze ontwikkeling van toepassing zal zijn. Voor de middeldure woningen onder deze voorwaarden geldt een eigen grondprijzentabel.

In de Uitvoeringsregels voor kleine huurwoningen is vastgelegd dat woningen kleiner dan 40m2 gbo alleen als sociale huurwoningen mogen worden verhuurd. Van deze voorwaarde kan op bepaalde locaties worden afgeweken maar niet op deze locatie.

#### 4.4.5.3 Onttrekking aan de woningvoorraad

Alle woonruimte in Amsterdam is schaars en sturing in de hele voorraad is noodzakelijk. Daarom geldt het vergunningstelsel voor woningonttrekking voor de hele bestaande woningvoorraad. Het vergunningstelsel weegt het private belang van de aanvrager en het algemene belang van behoud of samenstelling van de woningvoorraad. Leefbaarheid is onderdeel van het behoud of samenstelling van de woningvoorraad. Onder leefbaar wordt in dit geval kort samengevat verstaan:

- *Een (woon)wijk waarin voldoende menging is van woon- werk- en recreatieve functies en een wijk die de bewoners een veilig en vertrouwd aanvoelende woonomgeving biedt in een geordend woon- en leefmilieu.*

Op basis van de Huisvestingswet en de gemeentelijke Huisvestingsverordening 2016 kan een vergunning worden verleend voor het onttrekken van woningruimte aan de woningvoorraad. In 'Beleidsregel 12, wijzigen van de woonruimtevoorraad' is het afwegingskader opgenomen dat wordt toegepast bij het toetsen van zo'n vergunningaanvraag. Op grond van de volgende situaties wordt de afweging gemaakt:

1. onttrekken ten behoeve van sloop of een niet-woonfunctie;
2. samenvoegen van woonruimte;
3. omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte;
4. verbouwen van een woonruimte tot twee of meer woonruimten.

In geval van structurele overlast kan de vergunning vervolgens weer ingetrokken worden. Het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte, met name bedoeld voor starters en studenten, leidt tot intensiever woninggebruik en woningvorming leidt tot een groter woningaanbod. Omzetten van zelfstandige in onzelfstandige woonruimte kan nadelige effecten op het woon- en leefklimaat voor bewoners hebben. In mindere mate kan dit effect optreden bij woningvorming. Momenteel wordt de huidige Huisvestingsverordening geactualiseerd. In de maanden juni en juli 2019 zal een concept van de nieuwe Huisvestingsverordening voor inspraak worden voorgelegd.

#### Conclusie

Vanwege de nadelige effecten op het woon- en leefklimaat voor omwonenden bij omzetting van zelfstandige woonruimte naar onzelfstandige woonruimten, die niet binnen het kader van de Huisvestingsverordening te reguleren zijn, maar wel binnen het kader van een bestemmingsplan, is er voldoende aanleiding om in de begripsbepaling voor een woning te omschrijven, dat deze bedoeld zijn voor de huisvesting van één huishouden.

#### **4.4.6 Agenda's**

##### *4.4.6.1 Inleiding*

De Agenda Groen, de Uitvoeringsagenda mobiliteit en Agenda Duurzaamheid zijn alle drie in 2015 vastgesteld als beleidsnota. Gezamenlijk vormen zij het antwoord op de vraag hoe vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid de gemeente toekomstbestendig reageert op de groei van Amsterdam. De gemeente wil de stad aantrekkelijker maken door vergroening en tegelijk moet de stad bereikbaar blijven met een aantrekkelijke openbare ruimte om te verblijven, waarbij duurzaamheid hoog op de agenda staat.

##### *4.4.6.2 Groen*

De drukte van de stad en verdichten van binnenstedelijk Amsterdam kan alleen wanneer er sprake is van voldoende en kwalitatief hoogwaardig groen. De kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief openbaar groen heeft een positief effect op de woon-, vestigings- en leefklimaat. De focus is de verbindingen tussen de verschillende groengebieden te verbeteren en bestaande verharde locaties te vergroenen waar mogelijk. Dit zijn ook met het oog op duurzaamheid en rainproof belangrijke maatregelen om een toekomstbestendig stad te houden.

Groen heeft een positief effect op het stadsklimaat (temperatuur, wind, beleving) en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Het draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van de stad. Het is belangrijk hoogwaardig groen toe te passen. Het groen moet aantrekkelijk zijn, bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar en toegankelijk zijn. Dit kan in de vorm van tuinen, binnenterreinen, gevels en daken.

Binnen het blok speelt intimiteit en groen een belangrijke rol. Groene gevels zijn toegestaan aan de binnenzijde van het bouwblok. Zij kunnen het karakter van een groene oase op het binnenterrein versterken. Ook wordt het realiseren van groene daken mogelijk gemaakt. De daken kunnen dan ook bijdragen aan het waterbergende vermogen van het bouwplan.

##### *4.4.6.3 Mobiliteit*

Daarnaast wordt de focus gelegd op meer ruimte voor fiets, voetganger en openbaar vervoer en het beperken van de ruimte voor de auto waar mogelijk. Dit betekent dat het belang van het creëren van goede verblijfsgebieden in de openbare ruimte, zoals langs stadsstraten en langs pleinen belangrijke maatregelen zijn die de gemeente aankomende jaren wilt toepassen om de kwaliteit van de verblijfsgebieden te optimaliseren. Ook wordt gezocht naar meer ruimte voor ondergrondse parkeergarages en fietsparkeren

##### Fietsverkeer

De Zaanstraat is een onder meer een fietsstraat waardoor je snel in het centrum bent. De fietsstraat wordt in de Zaanstraat doorgetrokken tot de Spaarndammerdijk. De Zaanstraat krijgt in zijn totaliteit een breedte van 18 meter.

Gelet op de druk op de openbare ruimte is het verplicht dat het parkeren van de fietsen en scooters van de bewoners en de bezoekers op een gebruiksvriendelijke manier op eigen terrein wordt opgelost (zie ook 4.4.7.3 Nota parkeernormen Fiets en Scooter). De fietsparkeerplaatsen zijn logisch gelegen en makkelijk toegankelijk vanaf zowel de woningen als de omliggende openbare ruimte. Inpandige fietsparkeerruimte heeft een ruime entree en doorgang van minimaal 1,8 m breed. Dit om te zorgen dat tegemoetkomende fietsers elkaar kunnen passeren. Mocht er gekozen worden voor een ongelijkvloerse

oplossing, dan moet er een helling of trap met goot met een helling van maximaal 1:6 (uitgaande van niet mechanisch) worden gerealiseerd om gebruik te stimuleren. Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratjes/kinderstoeltjes en elektrische fietsen (minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplekken). Voorts moet er aandacht zijn voor het logisch stallen van scootmobielen op eigen terrein bij de woning.

De bebouwing sluit direct aan op de openbare ruimte. Het opnemen van een overgang naar de openbare ruimte komt de kwaliteit van het plan namelijk ten goede. De openbare ruimte wordt als één aaneengesloten geheel ontwikkeld en ingericht volgens de Puccini-methode.

Het pleintje op de kop zal onderdeel uitmaken van een vijftal driehoekige pleintjes.

#### Autoverkeer

Het is wenselijk doorgaande langzaam verkeerroutes parkeervrij te houden. Bewonersparkeren is daarom voorzien in een parkeergarage onder de te realiseren woningen.

#### *4.4.6.4 Agenda Duurzaamheid*

Een uitgangspunt bij het plan Bredius is dat de woningen klimaatneutraal worden gebouwd. Maar de ambitie is om een plan te ontwikkelen dat 'geeft' aan de buurt of te wel dat meer levert dan het zelf gebruikt: energie, het vasthouden en / of gebruiken van hemelwater, tuinen en groen, autodelen, stimuleren van fietsgebruik, verblijfsruimte, sport en beweging.

Niet alle doelen zijn ruimtelijk relevant. In de regels van het bestemmingsplan is in ieder geval voorzien in het realiseren van groene daken, het plaatsen van, fietsparkeerplaatsen en maatschappelijke en culturele voorzieningen. Ook wordt het mogelijk om zonnepanelen te plaatsen.

#### *4.4.6.5 Conclusie*

De voorgenomen planontwikkeling die in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt sluit goed aan bij de Agenda Groen, de Uitvoeringsagenda mobiliteit en Agenda Duurzaamheid.

### **4.4.7 Verkeer en Parkeren**

#### *4.4.7.1 Ontsluiting*

Een openbare dwarsverbinding van de Zaanhof naar een mogelijke toekomstige ontwikkeling op het spoorwegemplacement vormt een voortzetting van de informele routes door de buurt.

Het is wenselijk doorgaande langzaamverkeerroutes parkeervrij te houden. Bewonersparkeren is daarom voorzien in een parkeergarage onder de te realiseren woningen. De ingang voor de parkeervoorziening bevindt zich aan de spoor- of zwembadzijde van het bouwblok. De inrit, inclusief alle toebehoren en eventuele niveaoverschillen, moet zich volledig binnen de rooilijnen bevinden.

De straatprofielen van de Zaanstraat en de nieuwe ontsluiting krijgen een vergelijkbaar profiel als toegepast in de Spaarndammerbuurt. Voor de Zaanstraat is bepaald dat deze een breedte krijgt van 18 meter. De Zaanstraat is daarom wat betreft de helft gelegen aan de Brediuszijde opgenomen in het plangebied. Op die manier kan gegarandeerd worden, middels bepaling van de rooilijn aan de Zaanstraat-zijde dat de breedte ook daadwerkelijk 18 meter zal bedragen.

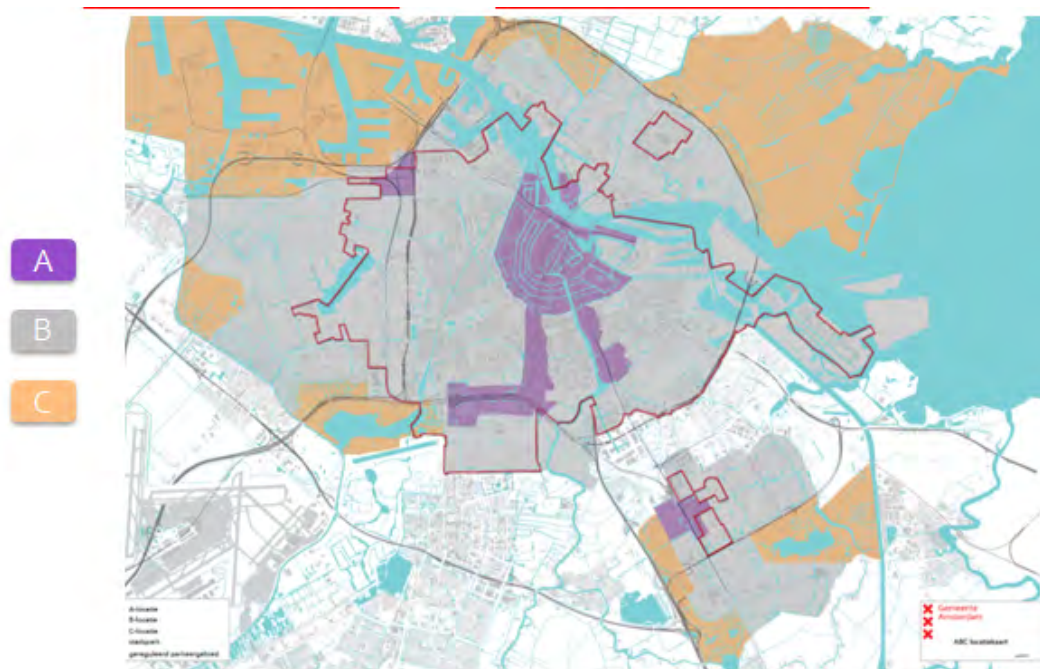
Hier komt een nieuwe ontsluitingsweg met voldoende ruimte voor autoverkeer, fietsverkeer, trottoir en

parkeerplaatsen. Onderhavige bestemmingsplan faciliteert deze onder meer onder de bestemming Verkeer. Binnen het project Bredius zal hier door de gemeente verder uitwerking aan gegeven worden.

#### 4.4.7.2 Nota Parkeernormen Auto

In geval van nieuwe ontwikkelingen zoals het toevoegen van woningen of bebouwing ten behoeve van economische functies geldt dat er moet worden voorzien in 'voldoende parkeergelegenheid', hetzij in, op of onder gebouwen van het plangebied.

De invulling van 'voldoende mate' is gebaseerd op de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Deze nota is op 7 juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In deze parkeernota is Amsterdam opgedeeld in A, B en C gebieden. Hierbij zijn de A gebieden goed bereikbaar per openbaar vervoer en het C gebied juist goed bereikbaar met de auto. Bredius valt op grond van dit beleid in de B locatie. Aan deze B locatie zijn parkeernormen verbonden. Voor sociale huurwoningen geldt geen minimale parkeernorm, wel een maximale norm van 1 parkeerplaats per woning.



ABC locaties uit Nota Parkeernormen Auto

Uitbreidingen van woningen in dit gebied door nieuwbouw mag de parkeerdruk niet toenemen. De parkeerplaatsen voor de woningen worden dan ook op eigen terrein opgelost. Hierbij worden de parkeernormen gehanteerd volgens de Nota zoals Auto van juni 2017. Het parkeren dient binnen het bouwblok aan het zicht te worden onttrokken.

Het parkeren ten behoeve van de gebruikers van de nieuwbouw moet daarom geheel verdiept worden opgelost. Dit is ook belangrijk voor de uitstraling van de kavel en de uitstraling van de begane grond. De ingang voor de parkeervoorziening bevindt zich aan de spoor- of zwembadzijde van het bouwblok. De in- en uitritten en uitwegen van de parkeerkelder mogen op de bestemming verkeer, dus buiten de rooilijnen, worden gerealiseerd. De overige voorzieningen moeten alle binnen de bestemming 'gemengd' en dus binnen de rooilijnen worden gerealiseerd.

Het parkeren voor bezoekers mag op straat worden opgelost.

Gelet op het grote aantal middensegment huurwoningen in het plan en de bijbehorende minimale parkeernorm van nul parkeerplaats per woning, wordt in de tender een heldere visie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor deze sector met extra punten gewaardeerd.

### *Conclusie*

In het bestemmingsplan is een koppeling gemaakt naar bovengenoemde Nota parkeernorm Auto in de planregels.

#### *4.4.7.3 Nota parkeernormen Fiets en Scooter*

Op 14 maart 2018 is de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld, het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen.

We willen voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom stellen we eisen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. We maken hierbij onderscheid tussen fiets en scooter. In deze nota stellen we bindende fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties vast en niet bindende parkeernormen voor scooters. Daarmee willen we:

- zorgen dat er voldoende ruimte is en blijft voor groen, voetgangers, fietsers, spelende kinderen, terrassen, winkelend publiek, etc.;
- zorgen voor een rustiger straatbeeld;
- het parkeren van fietsen en scooters faciliteren;
- het risico op diefstal, vandalisme en beschadigen van fietsen en scooters verkleinen.

Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. De beleidsregels gelden alleen voor fietsparkeren bij niet-woonfuncties, zoals kantoren, horeca en bedrijven. De richtlijnen gelden voor parkeren van fietsen en scooters bij woonfuncties en voor parkeren van scooters bij niet-woonfuncties. Ook gelden er richtlijnen voor (inpandige) parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters. De richtlijnen zijn niet bindend.

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken noemen we de fietsparkeereis. Soms vraagt dit om maatwerk.

### Beleidsregels

Er zijn vijf bindende beleidsregels waaraan de gemeente bouwplannen toetst. De beleidsregels gelden alleen voor fietsparkeren bij niet-woonfuncties.

- Beleidsregel 1: Parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria.
- Beleidsregel 2: Voor het bepalen van de parkeereis voor fietsen bij niet-woonfuncties hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen. Bij dubbelgebruik kunnen we de parkeereis naar beneden bijstellen, mits de initiatiefnemer dit
- onderbouwt met een parkeerbalans. Afwijken van de parkeernormen en het 'eigen terrein'-principe kan, mits voldaan wordt aan de afwijkingscriteria.
- Beleidsregel 3: Bij niet-woonfuncties kan de gemeente aan een initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de fiets de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken.

- Beleidsregel 4: Voor het toepassen van de fietsparkeernormen bij niet-woonfuncties verdelen we Amsterdam in drie zones met een hoge, gemiddelde of lage fietsparkeerdruk. Deze zijn in zone 1 het hoogst.
- Beleidsregel 5: Bij niet-woonfuncties bepaalt de gemeente de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren.

#### Richtlijnen

- Richtlijn 1: Parkeervoorzieningen voor scooters bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij voldaan wordt aan tenminste één van de afwijkingscriteria.
- Richtlijn 2: Voor het bepalen van de parkeereis voor scooters bij niet-woonfuncties hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen.
- Richtlijn 3: Bij niet-woonfuncties kan de gemeente aan de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de scooter de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken.
- Richtlijn 4: Bij woningen heeft een gezamenlijke fietsenstalling conform de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130 de voorkeur boven individuele bergingen zoals voorgeschreven in het Bouwbesluit 2012.
- Richtlijn 5: Bij woningen die ontstaan door transformatie van bestaande bouwwerken, realiseert de initiatiefnemer voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers. De gemeente heeft een voorkeur voor een gezamenlijke stalling voor bewoners.
- Richtlijn 6: De initiatiefnemer realiseert voor bezoekers van woningen minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning.
- Richtlijn 7: Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.
- Richtlijn 8: De gemeente bepaalt de minimum parkeereis voor scooters bij niet-woonfuncties op basis van de normen scooterparkeren.
- Richtlijn 9: Bij het realiseren van stallingen voldoen deze - naast de wettelijke minimumeisen



*Zones uit Nota Parkeernormen Fiets en Scooter omgeving plangebied Bredius*

Het plangebied Bredius valt binnen Zone 1: hoog fietsgebruik. In het bestemmingsplan wordt een niet-woonprogramma van maximaal 1.000 m<sup>2</sup> bvo mogelijk gemaakt, zijnde consumentverzorgende- en/of maatschappelijke dienstverlening en horeca 4 met een maximum vestigingsgrootte van 200 m<sup>2</sup> bvo.

In de tender wordt een heldere visie op het aantal te realiseren fiets en scooterparkeerplaatsen en de wijze waarop deze worden gerealiseerd met extra punten gewaardeerd.

### Conclusie

In het bestemmingsplan wordt een koppeling gemaakt met bovengenoemde Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

## 4.5 Stadsdeelbeleid

Het merendeel van het stadsdeelbeleid is per 1 oktober 2016 komen te vervallen, tenzij anderszins is besloten. Voor West is een aantal stadsdeelnota's nog wel van toepassing. Deze worden hieronder achtereenvolgend nader toegelicht.

### 4.5.1 Horecanota stadsdeel West 2011

Op 19 juli 2011 is de Horecanota Stadsdeel West 2011 vastgesteld door de stadsdeelraad. Het stadsdeel heeft destijds beoogd voor bewoners en bezoekers van West een divers, aantrekkelijk en eigentijds horeca-aanbod te realiseren, waarmee de leefbaarheid en attractiviteit van het wonen, werken en verblijven in West wordt versterkt. Stadsdeel West heeft zich met deze nota tot doel gesteld het meest creatieve en ondernemende stadsdeel van Amsterdam te worden. Een bloeiende horecasector met levendige terrassen is een belangrijke pijler hiervan. Twee basisuitgangspunten liggen aan het horecabeleid ten grondslag

- a. Horeca biedt kansen, waarop het stadsdeel wil inspelen;
- b. Er is hierbij nadrukkelijk oog voor het woon- en leefklimaat.

#### 4.5.1.1 Horecacategorieën in bestemmingsplannen

Om een gericht horecabeleid te voeren worden in bestemmingsplannen 'horecacategorieën' gehanteerd. Doel van deze categorie-indeling is om gericht horecabeleid mogelijk te maken, waarbij enerzijds het woon- en leefklimaat kan worden beschermd en anderzijds wenselijke uitbreiding van horeca mogelijk wordt gemaakt door uitsluiting van ongewenste horecacategorieën. De horeca-categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid. Een horecabedrijf met meer dan één activiteit valt onder de meest zware categorie (zie onderstaande tabel).

Categorie	Inrichting
Horeca I	Fastfood (cafeteria, snackbar, automatisch loketverkoop, shoarmazaak en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca II	Nachtzaak (dancing/discotheek, zaalaccomodatie, nachtcafé, sociëteit, (dans)club en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca III	Café (café, bar, cocktailclub en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca IV	Restaurant (restaurant, lunchroom, koffie-/theehuis, ijssalon, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca V	Hotel (hotel, motel, jeugdherberg en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven, alsmede het bieden van vergaderaccomodatie)

In het huidige bestemmingsplan Bredius is nog de mogelijkheid opgenomen om horeca in de categorie 1, 3 en 4 op te nemen. In het nieuwe bestemmingsplan wordt alleen nog de meest lichte vorm van horeca opgenomen, namelijk categorie 4. Dit sluit beter aan bij de wensen die in de omgeving zijn opgehaald.

#### *4.5.1.2 Oppervlakte horeca*

De Horecanota stadsdeel West (2011), heeft als uitgangspunten een gerichte toename van horeca waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit- én het streven naar behoud van een goede balans met het woon en leefklimaat.

Uit Ruimtelijk en financieel kader voor de herontwikkeling van de Brediuslocatie komt reeds naar voren dat de buurtbewoners een voorkeur hebben voor een horeca uit categorie IV (restaurant, lunchroom of vergelijkbare invullingen). Conform de horecanota is dit een passende invulling.

Het bestemmingsplan van de omgeving van de Brediuslocatie, 'Spaarndammers en Zeehelden' (2013) hanteert een maximale oppervlakte van 200 m<sup>2</sup>, voor horeca invullingen. De meeste horeca bedrijven in de spaarndammerbuurt zijn overigens kleiner dan 200m<sup>2</sup>.

#### *Conclusie*

Er wordt in het bestemmingsplan tot maximaal 200m<sup>2</sup> ruimte geboden voor uitsluitend horeca IV.

### **4.5.2 Beleidsnotitie Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West**

Op 20 maart 2012 heeft de stadsdeelraad de Beleidsnotitie 'Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West' vastgesteld. De beleidsnotitie stelt een betere afstemming tussen vraag en aanbod centraal. Beschreven wordt welke activiteiten worden ontwikkeld om een betere afstemming te realiseren tussen vraag naar en aanbod van bedrijfsruimten. Kwaliteit (en in mindere mate ook behoud) staat centraal. Het stadsdeel wil ruimte bieden aan ondernemers om nieuwe concepten en ideeën tot uitvoering te brengen. Hierbij wordt gekeken naar de wijze waarop eigenaren ondersteund kunnen worden.

Het instrument globaal en flexibel bestemmen wordt ingezet om snel in te kunnen spelen op de vragen vanuit de markt, waarmee leegstand kan worden voorkomen. Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid wordt in dit bestemmingsplan daarom geregeld binnen de bestemming 'gemengd' opdat een veelvoud van functies mogelijk is, zonder dat dwingend wordt opgestuurd op één bepaalde functie op één bepaalde locatie.

Selectief behoud van kleinschalige bedrijfsruimten is het uitgangspunt. Bedrijfspanen op zichtlocaties: hoekpanden, winkelstraten, pleinen en stadsstraten dienen dan ook zo veel mogelijk behouden te blijven. Ook aaneengesloten bedrijfslinten mogen niet doorbroken worden. In lijn met de beleidsnotitie voorziet het bestemmingsplan daarom in 1.000 m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen, consumentverzorgende dienstverlening en horeca van categorie 4 voor vergader-/ontmoetings-/activiteitenruimte voor de buurt, een kapper, fysiotherapie of kinderopvang en eventueel een restaurant, lunchroom of koffiehuis aan het plein. De kop van het bouwblok is daarbij een zichtlocatie: een driehoekig pleintje als onderdeel van de reeks pleintjes aan de Zaanstraat.

#### *Conclusie*

De uitgangspunten van de Beleidsnotitie 'Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West' worden in dit bestemmingsplan in acht genomen.

### 4.5.3 Gebiedsagenda Westerpark

De Gebiedsagenda Westerpark 2019-2022 bevat de belangrijkste opgaven van het gebied op basis van analyses, specifieke kennis, wensen uit de buurt en bestuurlijke ambities.

Voor het thema wonen wordt aangestuurd op een substantiële bijdrage aan de woningbouwproductie met als doel gemengde buurten met woningen in verschillende eigendoms- en prijscategorieën en geschikt voor bewoners in verschillende levensfasen. De Brediuslocatie wordt ook genoemd als locatie voor woningbouwproductie.

Daarbij wordt aangestuurd op het maken van afspraken met corporaties over het aantal/aandeel sociale huurwoningen in nieuwbouw. Ook wordt genoemd het maken van afspraken met ontwikkelaars over het aantal verschillende typen woningen (prijs-, eigendom en doelgroep) binnen ontwikkellocaties.

Voor het plangebied zijn in het bestemmingsplan daarom regels opgenomen voor geliberaliseerde huurwoningen voor middenhuur. Conform de Woonagenda 2015, de Spelregels voor Woningprogrammering en het Actieplan Meer Middeldure Huur is in het bestemmingsplan geregeld dat woningen worden gerealiseerd onder de voorwaarde dat 80% van deze woningen aangewend worden voor geliberaliseerde huurwoningen voor middenhuur.

In de gebiedsagenda wordt ook ingezet op handhaving van rechtmatig gebruik van woonruimten. In het bestemmingsplan wordt daarom in de begripsbepaling geregeld dat een woning is bedoeld voor de huisvesting van één huishouden.

Voor het thema bedrijvigheid wil de gebiedsagenda ruimte bieden voor ondernemers en het koppelen van kansen voor de ambachtseconomie en wijkondernemingen aan kansen voor werkgelegenheid. In dat kader en in lijn met de Beleidsnotitie Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West voorziet het bestemmingsplan in 1000 m2 consumentverzorgende dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en horeca van categorie 4, zoals vergader-/ontmoetings-/activiteitenruimte voor de buurt, een kapper, fysiotherapie of kinderopvang en eventueel een restaurant, lunchroom of koffiehuis aan het plein.



## Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

Een bestemmingsplan moet, net als elk overheidsbesluit, zorgvuldig worden voorbereid. Op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht moeten in dat kader de nodige kennis worden vergaard over de relevante feiten en de af te wegen belangen. In dit hoofdstuk worden de milieu- en omgevingsaspecten die vanwege de ontwikkeling Bredius relevant zijn in beeld gebracht.

Het college van B&W heeft op 19 maart 2019 kennis genomen van de notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan Bredius. Het college van B&W stemde ermee in dat uit deze notitie voldoende is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling zoals beschreven in de betreffende notitie niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en dat om die reden geen milieueffectrapport behoeft te worden gemaakt.

### 5.1 Ladder duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Het doel van deze regeling is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

De ladder dient toegepast te worden bij de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling, die is gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een (...) woningbouwlocatie (...), aldus artikel 1.1.1, eerste lid onder i Bro.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de woningbouwlocatie Bredius. In die zin is er sprake van een stedelijke ontwikkeling en moet de ladder toegepast te worden. De toelichting van dit bestemmingsplan moet daarom de behoefte aan deze woningen inzichtelijk maken.

Onder verwijzing naar 3.2 Woningbouwprogramma en 4.4.5 Woonbeleid is de behoefte aan de te realiseren woningen voldoende inzichtelijk gemaakt.

### 5.2 Cultuurhistorische waarden

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

Bureau Monumenten en Archeologie (M&A) geeft in een memo van 29 maart 2016 (bijlage 9) aan dat in de omgeving nog sporen van vroegere structuren bewaard zijn gebleven, maar dat ze op de planlocatie onder zandophogingen verdwenen zijn.

Wel zijn bijzondere cultuurhistorische waarden aanwezig in de vorm van de monumentale bebouwing van de Spaarndammerbuurt. M&A geeft aan dat het idealiter wenselijk is hier rekening mee te houden bij planontwikkeling en in ruimtelijk beleid (denk aan: ruimtelijke opbouw, bouwhoogte en verkaveling).

De cultuurhistorische waarden van de Spaarndammer- en overigens ook de Zeeheldenbuurt zijn gelegen in de sterke samenhang tussen het scheepvaart gerelateerde industriële en volkshuisvestelijke karakter. Dit hangt nauw samen met de ontwikkeling van het Noordzeekanaal en de Oude Houthaven. Hierbij werden grootschalige, alzijdig ontworpen pakhuizen, silo's, (enkele resterende) fabrieksgebouwen en steigers gerealiseerd. In verband met deze industrie werden eind 19e en begin 20e eeuw ook woningbouwprojecten voor de arbeiders gebouwd. De architectonische en stedenbouwkundige waardering hiervoor is vastgelegd in de Welstands ordekaarten voor de 19e eeuwse Ring en de Gordel

20-40. Een deel van de bebouwing is bovendien rijks- dan wel gemeentelijk monument.



Overzicht van cultuurhistorische waarden in de Spaarndammerbuurt.

## 5.3 Bodem

### 5.3.1 Bodemkwaliteit

Voor de Brediuslocatie is een verkennend bodemonderzoek gedaan door Antea op 13 september 2016, uitgaande van een diepte van één parkeerlaag op de beoogde bouwlocatie en de overige in te richten openbare ruimte van het grondexploitatiegebied. Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd tot een diepte van 4.00 meter minus maaiveld (ter plaatse van de bouwlocatie) en tot 2.00 meter minus maaiveld in de rest van het openbaar gebied. De conclusie van het onderzoek is dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor de voorgenomen bouw van woningen en herinrichting van het openbare gebied.

De onderzoeksresultaten zijn op 23 augustus 2018 door Antea herbevestigd op actualiteit.

### 5.3.2 Bluswater

In 2004 is de Bredius sporthal verwoest door brand. In het hierboven genoemde bodemonderzoek van 13 september 2016 is ervan uitgegaan dat bij het blussen gebruik is gemaakt van water en niet van blusschuim. Er is daarom geen nader onderzoek uitgevoerd naar Perfluorooctaansulfonzuur (PFOS) dat destijds door de brandweer ook weleens wordt gebruikt als brandvertragend middel in blusschuim. Sinds 27 juni 2011 zijn blusschuimen actief vervangen door PFOS-vrije blusschuimen. Voor PFOS zijn voornog geen landelijke normen voor bodem en grondwater vastgesteld.

Er is voor dit bestemmingsplan gekozen om hier nader op in te zoomen. Om deze reden is contact opgenomen met de brandweer (regio Amsterdam-Amstelland) om de aannahme van het niet gebruiken van blusschuim bij gebouwbranden te bevestigen. De archiefbeheerder van de brandweer heeft weten te

bevestigen dat het gebruik van blusschuim bij gebouwbranden als de Bredius sporthal zeer onwaarschijnlijk is. Ook is bevestigd dat de brandweer in de regio ten tijde van de brand in 2004 al lang niet meer in het bezit was van PFOS-houdend blusschuim. Of eventueel in het beginstadium van de brand een in het gebouw aanwezig brandblusser is gebruikt, welke mogelijk PFOS-houdend schuim bevatte, is niet meer te achterhalen. Er kan wel geconcludeerd worden dat er niet op grote schaal blusschuim is gebruikt. Deze conclusies zijn opgetekend per brief d.d. 2 februari 2018 door Antea. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft hierbij nog opgemerkt dat de eventuele aanwezigheid van PFOS als gevolg van de brand niet wezenlijk zullen afwijken van andere locaties in de omgeving. De onderzoeksresultaten zijn op 23 augustus 2018 door Antea herbevestigd op actualiteit.

In februari 2018 heeft de Omgevingsdienst gereageerd op het historisch onderzoek waarin een zorg wordt uitgesproken dat wanneer de locatie al eerder gesaneerd is en/of grond van elders is aangevoerd, dat de situatie wijzigt. Na de sloop van de Brediusshal in 2010 is de locatie bouwrijp gemaakt. Hierbij is grond aangevoerd van elders. De grondstromen van destijds bij het bouw rijp maken zijn door de bodemdeskundige van gemeente Amsterdam nagetrokken om te zien wat hieruit afgeleid kan worden.:

De gebruikte bronnen zijn deels te herleiden op basis van de historische gegevens van die locatie. Op grond hiervan worden deze niet aangemerkt als een potentiële bronlocatie van PFOS. Deels zijn de gebruikte bronnen namelijk voor zwarte grond ook niet meer te herleiden. Hiermee is zo veel als mogelijk historisch onderzoek gedaan.

### 5.3.3 Kabels en leidingen

Ten behoeve van het oude plan uit 2010 is het plangebied bouwrijp gemaakt. In april 2016 is de projectlocatie ingemeten en zijn de kabel- en leidinggegevens van het gebied in beeld gebracht, zie kaart. Als het nieuwe plan binnen de contouren blijft van de oude perceelgrenzen zijn er behoudens het verwijderen van nog in het terrein liggende huisaansluitingen geen werkzaamheden aan kabels en leidingen noodzakelijk om de nieuwbouw te realiseren.

In de Zaanstraat bevindt zich het normale pakket kabels en leidingen (riool, water, elektra, UPC enz.).



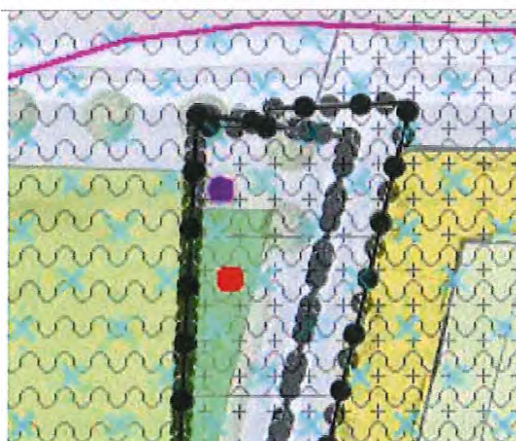
### Overzicht van kabel en leidingen

In het gebied tussen de projectlocatie en het spoor ligt een hoofdtransportleiding van Waternet en 10kV en 50kV leidingen van Liander. Waternet heeft aangegeven dat er voorzieningen moeten worden getroffen, indien deze route wordt gebruikt als bouwroute tijdens de (bouw)werkzaamheden.

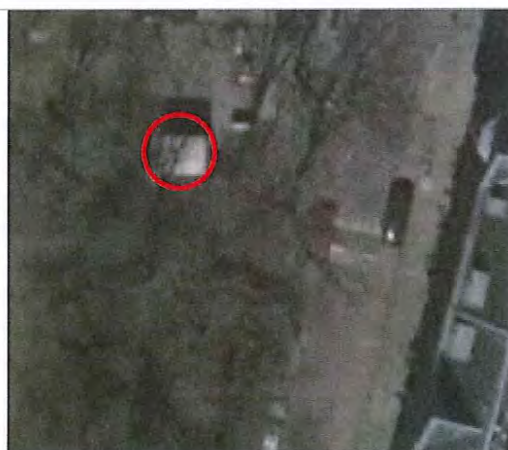
Verder ligt er ten noorden van het plangebied ter hoogte van de Spaarndammerdijk nog een gasdrukmeet- en regelstation van Liander.

#### Gasdrukmeet- en regelstation nabij Spaarndammerdijk 271

- (Dubbel)bestemmingen: 'verkeer'
- Vrijstaand gebouw (inh. >15m³)
- Nummer behuizing '8 004 352'
- Coördinaten: 119.840,650 489.560,632



Afbeelding 2a: Uitsnede ontwerp met locatie van het gasdrukmeet- en regelstation (paarse punt).



Afbeelding 2b: Ligging gasdrukmeet- en regelstation (rode cirkel).

Het is reeds voldoende om in het bestemmingsplan onder de bestemmingen Groen en Verkeer nutsvoorzieningen toe te staan.

De omvang van het aantal te realiseren woningen kan betekenen dat er extra capaciteit noodzakelijk nodig is en dat er nieuwe infrastructuur aangelegd moet worden. De gemeente is momenteel in gesprek met Nuon over de mogelijkheden om het toekomstige gebouw aan te laten sluiten op het Warmtenet.

#### 5.3.4 Archeologische waarden

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt.

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd d.d. 25 april 2016. De uitkomsten van dit onderzoek zijn op 27 augustus 2018 herbevestigd op actualiteit. Het onderzochte gebied sluit aan op het plangebied uit het bestemmingsplan van 2010. Het plangebied uit dit bestemmingsplan is een net wat kleiner gebied dan het hier onderzochte gebied, maar valt er wel volledig onder.

In het onderzoek is een archeologische beleidskaart opgenomen, waarop gebieden zijn aangeduid met een hoge en een lage archeologische verwachting. Voor de verschillende zones is bepaald bij welke ingrepen in de bodem, gelet op de archeologische verwachting, een inventariserend veldonderzoek (met proefsleuven) nodig is.

Op basis van de historisch-topografische en archeologische inventarisatie zijn binnen het plangebied Bredius drie archeologische beleidszones aangetroffen, te onderscheiden in onderstaande kaart.



### *Kaart met archeologische waarden*

Beleidscategorie 11 (wit met stippen) geldt voor het te bebouwen gebied van de Brediuslocatie. Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen. Voor de gebieden die buiten het te bebouwen gebied binnen de plangrenzen vallen, geldt voor beleidscategorie 5 (groen) uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek in geval van bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> of ondieper dan 2,5 meter. Voor beleidscategorie 4 (oranje) geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 100 m<sup>2</sup> of ondieper dan 0,5 meter. Voor alle beleidscategorieën geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan M&A moet worden gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

## **5.4 Geurhinder**

De conclusie van SGS Nederland BV in hun onderzoek uit augustus 2017 is dat de geurbelasting op de Brediuslocatie hetzelfde is als op de omliggende woongebouwen en dat deze situatie in de toekomst nauwelijks wijzigt.

Op 1 oktober 2018 heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied aangegeven dat de uitgangspunten uit het geuronderzoek van augustus 2017 ongewijzigd zijn gebleven, waarna SGS op 8 oktober 2018 de actualiteit van onderhavig onderzoek heeft kunnen bevestigen.

Aanvullend is in april 2019 de geursituatie van werkplaats van de NS aan de Transformatorweg beoordeeld. In de meest recente milieuvergunning zijn geen specifieke geurvoorschriften opgenomen, behalve een algemene voorschrift met de strekking dat er ten gevolge van de emissie naar de lucht geen hinder buiten de inrichting mag worden veroorzaakt. De conclusie in dit kader is dat de werkplaats van de NS niet geurrelevant is.

## **5.5 Verkeer**

### **5.5.1 Verkeersbewegingen**

Verkeer & Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam heeft d.d. 18 oktober 2018 onderzocht wat de gevolgen zijn voor verkeer vanwege herontwikkeling van de Brediuslocatie op het verkeersnetwerk. De uitkomsten uit dit onderzoek zijn als input gebruikt voor het uitgevoerde geluid- en luchtonderzoek voor deze ontwikkeling (5.6 Geluid en 5.8 Luchtkwaliteit).

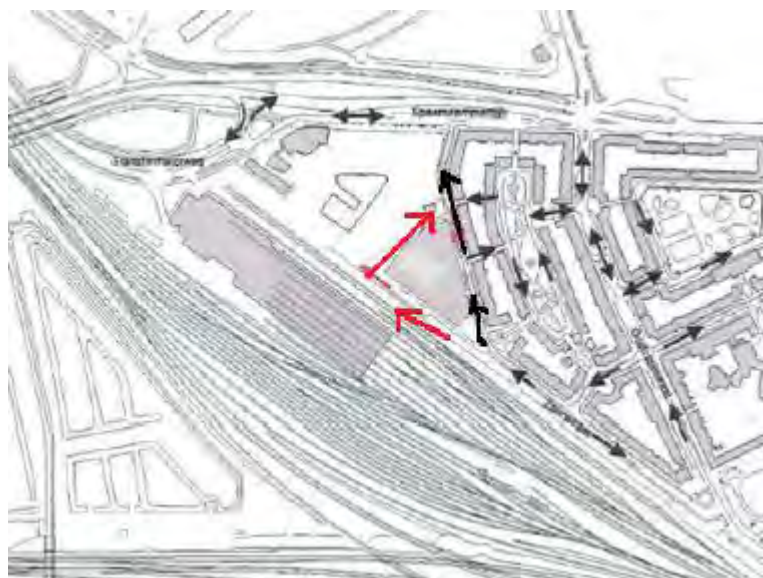
Voor de nieuwe verkeerszone Brediuslocatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Aantal woningen: maximaal 150.
  - a. Hiervoor is een omrekenfactor woningen-inwoners gebruikt van 2,3.
  - b. Dat wil zeggen in totaal 345 inwoners voor 150 woningen.
2. Bruto vloeroppervlak arbeidsplaatsen van maximaal 1.500 m<sup>2</sup>.
  - a. Hiervoor is een omrekenfactor bruto vloeroppervlak (bvo)-arbeidsplaatsen (maatschappelijke voorzieningen) gehanteerd van 1 arbeidsplaats per 100 m<sup>2</sup>.
  - b. Dat wil zeggen in totaal maximaal 15 arbeidsplaatsen.

Dit is met andere woorden het maximale programma, waardoor de studie als een worst-case beschouwd kan worden.

Drie varianten zijn hiervoor berekend:

1. een autonome situatie 2030;
2. een situatie met planontwikkeling 2030;
3. een situatie met planontwikkeling 2030 inclusief gewijzigde verkeerscirculatie.



*Kaart gewijzigde verkeerscirculatie (rode pijlen)*

Het genereren van verkeer vanwege de ontwikkeling op het plangebied bedraagt 406 motorvoertuigenbewegingen per etmaal tijdens een werkdag. De extra voertuigen belasten de bestaande aansluitingen met de parallelweg van de Spaarndammerdijk (de Zaanstraat en de Oostzaanstraat). Vanwege de aanleg van een ontsluitingsstructuur om het nieuw te ontwikkelen gebouw heen zal een gedeelte van de Zaanstraat ter hoogte van de meest oostelijke gevel van het nieuwe gebouw niet extra belast worden. In verhouding tot de intensiteit op de S101 heeft de ontwikkeling Bredius echter een verwaarloosbare verkeersgeneratie.

#### *Conclusie*

Het plan Brediuslocatie blijkt geen knelpunten te genereren. De verkeerstoename heeft geen nadelig effect op het afwikkelniveau van de wegvakken en de bereikbaarheid blijft voldoende gewaarborgd.

### **5.5.2 Ontsluiting**

Aan de spoorzijde komt een nieuwe weg met voldoende ruimte voor autoverkeer, fietsverkeer, trottoir en parkeerplaatsen. Deze weg loopt rondom het nieuwe bouwblok. De straatprofielen van de Zaanstraat en de nieuwe ontsluiting krijgen een vergelijkbaar profiel als toegepast in de Spaarndammerbuurt.

Voor de Zaanstraat is echter bepaald dat deze een breedte krijgt van 18 meter. De Zaanstraat is daarom wat betreft de helft gelegen aan de Bredius zijde opgenomen in het plangebied. Op die manier kan gegarandeerd worden, middels bepaling van de rooilijn aan de zaanstraatzijde dat de breedte ook daadwerkelijk 18 meter zal bedragen. De Zaanstraat is onder andere een fietsstraat waardoor je snel in het centrum bent. De fietsstraat wordt in de Zaanstraat doorgetrokken tot de Spaarndammerdijk.

Een openbare dwarsverbinding van de Zaanhof naar een mogelijke toekomstige ontwikkeling op het spoorwegemplacement vormt een voortzetting van de informele routes door de buurt.

## 5.6 Geluid

Omdat ruimte in Nederland schaars is, kunnen geluidsbronnen en gevoelige bestemmingen in de meeste gevallen niet voldoende fysiek gescheiden worden. Geluid speelt een rol bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening. De Brediuslocatie is een complexe geluidbelaste locatie:

- vanwege de Wet geluidhinder. Het gaat om industrie-, spoorweg- en wegverkeerslawaai;
- vanwege de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit. Hierbij gaat het om de inrichtingen:
  1. spoorweg- emplacement van ProRail,
  2. de werkplaats van Nedtrain en
  3. het zwembad (Brediusbad).

In de nabijheid van al deze verschillende geluidsbronnen voorziet het plan Bredius in de realisering van woningen. Dat zijn geluidgevoelige objecten, die aan de ene kant beschermd dienen te worden tegen geluidbelasting en aan de andere kant vanwege de geluidgevoeligheid beperkend kunnen werken voor de omliggende inrichtingen.

De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit zijn alle van belang bij de regulering van geluid in de ruimtelijke ordening. Om dit inzichtelijk te maken is een onderzoek uitgevoerd door DPA in concept d.d. 5 oktober 2018.

### 5.6.1 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder ziet thans vooral op de bescherming van geluidsgevoelige objecten tegen bovenmatige geluidhinder. Daarbij gelden richt- en grenswaarden. Geluidsgevoelige objecten mogen op de gevel niet aan een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde blootgesteld worden (artikel 40 Wgh). De vastgestelde waarden zijn van belang voor de vraag of woningbouw mogelijk is. Onder voorwaarden mogen hogere grenswaarden worden gesteld (artikel 45 Wgh jo. artikel 2.2 jo. artikel 4.10 Bgh). De hogere waarde is eigenlijk een ontheffing om niet te hoeven voldoen aan de voorkeursgrenswaarden (artikel 110a, vijfde lid Wgh).

Een bestemmingsplan dat voorziet in woningbouw en waarbij sprake is van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde, kan alleen worden vastgesteld als tevens een besluit hogere waarden (maximale grenswaarde) is genomen.

Om de geluidsbelasting bij de voorgenomen woningbouw inzichtelijk te maken is door DPA | Cauberg-Huygen in concept op 5 oktober 2018 een geluidsonderzoek uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van de stedenbouwkundige kaders uit dit bestemmingsplan en uitgegaan van een maximale programma van 150 woningen en maximaal 1.500 m<sup>2</sup> bvo aan maatschappelijke voorzieningen.

- Zuidwest-gevel: lange gevel parallel aan het spoor
- Noordwest-gevel: gevel tegenover het zwembad
- Noordoost-gevel: gevel tegenover de bestaande bebouwing aan de Zaanstraat
- Zuid-gevel: korte gevel tussen de zuidwest en noordoost-gevel

In de Wet geluidhinder staat dat woningen, zoals die worden gerealiseerd in het plan Bredius, beschermd moeten worden tegen wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai.

In het kader van de Wet geluidhinder is het concept akoestisch onderzoek d.d. 5 oktober 2018 uitgevoerd door DPA Cauberg Huygen het volgende geconcludeerd. :

- Ten gevolge van de S101 Spaarndammerdijk / Transformatorweg is de geluidbelasting ten hoogste 51 dB. Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Ten gevolge van de Nieuwe Hemweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.
- Ten gevolge van de spoortrajecten 382/383 (Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal – Amsterdam Isolatorweg) is de geluidbelasting ten hoogste 63 dB. Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB plaats. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.
- Ten gevolge van het industrieterrein Westpoort is de geluidbelasting ten hoogste 55 dB(A). Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) plaats. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

In het kader van de wet geluidhinder is het onderzoeksrapport d.d. 5 oktober 2018 op 18 oktober 2018 voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA heeft ingestemd met de conclusies uit dit rapport. Vervolgens is gestart met de voorbereiding van het ontwerpbesluit hogere grenswaarden parallel aan onderhavige bestemmingsplanprocedure ten gevolge van de S101 Spaarndammerdijk / Transformatorweg, ten gevolge van de spoortrajecten 382/383 (Amsterdam Centraal - Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal - Amsterdam Isolatorweg) en ten gevolge van het industrieterrein Westpoort. Het definitieve besluit hogere grenswaarden is inmiddels genomen door het college B&W, voordat onderhavige bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad.

Het rapport van 5 oktober 2018 is inmiddels vervangen door het definitieve akoestisch rapport van Cauberg Huygen van 6 juni 2019. De conclusies die betrekking hebben op de Wet geluidhinder in relatie tot de ontwikkeling zijn in het definitieve rapport ten opzichte van het rapport van d.d. 5 oktober 2018 ongewijzigd gebleven en overgenomen, waardoor er geen aanleiding is om dit rapport opnieuw voor te leggen aan het TAVGA.

#### Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam

Het spoorweginet in Nederland moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werken ProRail en vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Uiterlijk in 2028 moeten op de drukste trajecten in heel Nederland zes intercity's en zes sprinters per uur, per richting rijden, onder andere in Amsterdam. De treinen rijden dan in een frequentie van iedere tien minuten: het zogenaamde spoorboekloos rijden. Ook gaan op sommige trajecten treinen sneller rijden. Zo wil ProRail voor de reizigers de wachttijden verkorten en het comfort vergroten en tevens de kwaliteit van de sporen, ook voor het goederenvervoer, verbeteren. Daarbij wordt daarom ook rekening gehouden met het verwachte aantal goederentreinen.

Om meer treinen te laten rijden in Amsterdam zijn op tal van plekken aanpassingen aan het bestaande spoor en station Amsterdam Centraal nodig. De opgave voor Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam (PHS) bestaat zowel uit maatregelen ten behoeve van de frequentie- en snelheidsverhoging van de PHS treinen als uit ingrijpende werkzaamheden, die nodig zijn vanwege beheer en instandhouding van bestaande infrastructuur en het oplossen van knelpunten op diverse locaties langs de spoorverbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Bijlmer Arena.

De opgave PHS is echter ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan nog onvoldoende concreet om de gevolgen inzichtelijk te maken. Zodoende heeft het geen invloed op het

bestemmingsplan. In de toekomst moeten het PHS binnen de geluidsproductieplafonds blijven (Wet milieubeheer).

## 5.6.2 Wet milieubeheer

Het voorkomen van geluidhinder door bedrijven is geregeld via de Wet milieubeheer. Op basis hiervan zijn in het 'Activiteitenbesluit' voor een groot aantal bedrijven algemene regels opgenomen. Voor een aantal bedrijven geldt echter een afzonderlijke vergunningsplicht, het bevoegd gezag neemt dan geluidvoorschriften op in de milieuvergunning van het bedrijf. Het bevoegd gezag is B&W van de gemeente Amsterdam, deze heeft echter de directeur van de omgevingsdiens Noordzeekanaalgebied gemandateerd tot uitvoering.

Rondom het plangebied Bredius zijn er een aantal bedrijfsmatige activiteiten welke over een milieuvergunning beschikken of die onder het Activiteitenbesluit vallen. Het gaat om de volgende reeds bestaande inrichtingen:

- Openluchtwembad Bredius
- Werkplaats Nedtrain
- Spoorwegemplacement Zaanstraat

De huidige milieurechten van deze inrichtingen mogen door de komst van het woningbouwplan niet beperkt worden.

In het geval van een nieuwe ontwikkeling vormen de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' een hulpmiddel om te bepalen of bedrijven daardoor worden belemmerd in hun bedrijfsvoering en uitbreidingsmogelijkheden en, voor zover het gaat om milieugevoelige functies als woningen gaat, of ter plaatse sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden uit bijlage 1 met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied. Aangenomen wordt namelijk dat een dergelijke omgeving al een hogere milieubelasting kent. Een richtafstand van 100 meter wordt in een dergelijk geval 50 meter. Voor het plangebied geldt het omgevingstype "gemengd gebied" en de VNG-brochure geeft de volgende definitie aan: "Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. (...)"

### 5.6.2.1 Brediusbad

De geldende richtafstand voor openluchtwembad is volgens de VNG-brochure in omgevingstype 'gemengd gebied' 100 meter. Het plangebied valt binnen de richtafstand. Derhalve dienen de geluidniveaus ten gevolge van het bad in kaart te worden gebracht. Het openluchtwembad beschikt niet over een aparte milieuvergunning. De inrichting is wel meldingsplichtig en valt onder het Activiteitenbesluit.

Het zwembad is slechts (maximaal) vijf maanden per jaar open, heeft beperkte openingstijden gedurende een dag en kent alleen topdrukke bij warme dagen. Voor het zwembad geldt daardoor dat het geluidsniveau alleen dan als hinderlijk kan worden ervaren bij zeer warme dagen als het aantal bezoekers onevenredig hoog ligt vergeleken bij meer normale zomerse temperaturen.

In het kader van de Wet milieuhinder wordt in het akoestisch onderzoek van 6 juni 2019 het volgende geconcludeerd ten gevolge van het Brediusbad:

- De toetswaarden voor het Brediusbad worden op de noord(west)gevels van de locatie met direct zicht op het bad overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt eveneens overschreden.

- De gevels van woningen waar een overschrijding van de toetswaarden plaats vindt zullen als 'doof' moeten worden uitgevoerd, echter de geluidniveaus treden niet gedurende de avond- en nachtperiode op, wanneer het Brediusbad gesloten is. Vooral 's nachts is het voor bewoners wenselijk om een raam open te zetten. Het woon- en verblijfsklimaat is gedurende de avond- en nachtperiode als goed te kwalificeren.
- Door gedurende de dagperiode te zorgen dat bij gesloten ramen een binnenniveau van ten hoogste langtijdgemiddelde 35 dB(A) wordt gerealiseerd en de woning te laten beschikken over een stille gevel, is er eveneens sprake van een goed woon- en verblijfsklimaat. De eventuele dove gevels ten gevolge van het Brediusbad komen daardoor te vervallen.
- In de planregels in dit bestemmingsplan is opgenomen dat alle woningen voorzien moeten zijn van een stille zijde met daarbij nog een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid om hier onder voorwaarden van af te wijken.

#### 5.6.2.2 Werkplaats Nedtrain en het spoorwegemplacement

De werkplaats van Nedtrain en het spooreplacement zijn beide inrichtingen die in het kader van de Wet milieubeheer beschouwd moeten worden. Omdat beide inrichtingen zijn gelegen in gemengd gebied, gelden voor deze inrichtingen de volgende richtafstanden:

- spoorwegemplacement: 200 meter
- werkplaats nedtrain: 50 meter

Voor het het *spoorwegemplacement* geldt de afstand van 200 meter vanwege:

- een continue (dag en nacht) aanwezig geluidsniveau en
- een risico op gevaar.

Wat betreft de werkplaats van Nedtrain rechtvaardigt met name het geluidsaspect een richtafstand van 50 meter.

Het spoorwegemplacement ligt op zo'n 100 meter van de Brediuslocatie. Het spoorwegemplacement beschikt over een milieuvergunning van 10 november 2004. Het werkplaatsgebouw ligt op zo'n 40 meter van de Brediuslocatie. De werkplaats beschikt over een milieuvergunning van 17 november 1993. De inrichtingen en de te realiseren woningen liggen hierdoor op een te korte afstand van elkaar.

Omdat de woningbouw op basis van de richtafstanden niet mogelijk is, is er voldoende aanleiding de concrete activiteiten te beoordelen en daarom de werkelijke milieubelasting van de inrichtingen te onderzoeken. Een lagere feitelijke milieubelasting heeft gevolgen voor de te hanteren richtafstanden. Indien de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten kleinere richtafstanden opleveren, dan kunnen de richtafstanden aangepast worden. Bij die afweging moet ook de toekomst van de bedrijfsmatige activiteiten op die locatie worden betrokken.

Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan zijn hierover gesprekken gevoerd met zowel de Nederlandse Spoorwegen als met ProRail. Het akoestisch rapport van 6 juni 2019 doet recht aan de afstemming die tussen de gemeente met zowel de Nederlandse Spoorwegen over Nedtrain, als met ProRail over het spoorwegemplacement hebben plaatsgevonden.

Voor beide inrichtingen is voor de beoordeling van de geluidniveaus ter plaatse van het plangebied Bredius gebruik gemaakt van het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunningaanvraag.

#### *Nedtrain*

In het geval van Nedtrain is het bijbehorende geluidmodel ter beschikking gesteld door bureau Witteveen

+ Bos. Er is gerekend conform de 'Handleiding meten - en rekenen Industrielawaai 1999'.

In het kader van de Wet milieubeheer worden in het akoestisch onderzoek van 6 juni 2019 de volgende conclusies getrokken ten gevolge van de werkplaats Nedtrain :

- Gedurende de dagperiode is het hoogst optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LAr,LT. De geluidbelasting is 48 dB(A) voor zowel de bestaande woningen als ook voor het Bredius project. Aan de hieraan te stellen norm van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt voldaan.
- Gedurende de avondperiode is het hoogst optredend langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LAr,LT. 49 dB(A) voor de bestaande woningen en 48 dB(A) voor de woningen van het Bredius project. Aan de hieraan te stellen norm van 55 dB(A) etmaalwaarde wordt voldaan.
- Het blijkt dat voor de nachtperiode de rekenresultaten bij de bestaande woningen uit de vergunning ten hoogste 48 dB(A) bedraagt. Dit is 3 dB hoger is dan vergund is. Dit is modelmatig gecorrigeerd door de rangeerbewegingen van en naar de opstelsporen in de nachtperiode te reduceren met 4dB.
- Gedurende de nachtperiode is de hoogst optredende geluidbelasting op het Bredius project 46 dB(A). Dit is 1 dB(A) hoger dan de norm van 45 dB(A).
- Na het treffen van één van de volgende maatregelen wordt ten opzichte van het Bredius project aan de norm van 45 dB(A) gedurende de nachtperiode voldaan:
  - a. Het homogeen verdelen van de rangeerbewegingen over de vijf beschikbare opstelsporen.
  - b. Het realiseren van een geluidscherm met een hoogte van 2,5 meter t.o.v. BS bij de wissels nabij de werkplaats.
  - c. Door de nachtelijke (23.00 – 07.00 uur) opstelbewegingen van complete treinen naar 12 terug te brengen.

Er wordt met het treffen van één van de hierboven beschreven maatregelen voor zowel de bestaande woningen als ook de woningen van het Bredius project voldaan aan de vigerende geluidsvoorschriften verbonden aan de inrichting Nedtrain/NS-werkplaats verleende en nog rechtsgeldige milieuvergunning.

- Aan de in de vergunning gestelde voorwaarde voor piekniveaus van etmaalwaarde 65 dB(A) wordt ook voldaan.

#### *Conclusie*

In het kader van de Wet milieubeheer worden in het akoestisch onderzoek 6 juni 2019 de volgende conclusies getrokken ten gevolge van zowel van de werkplaats Nedtrain als het spoorwegemplacement:

- Er dienen geen dove gevels gemaakt te worden ten gevolge van de werkplaats Nedtrain en het spoorwegemplacement.
- Conform het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam zijn oplossingen in de vorm van verglaasde balkons, loggia, serre of vliesgevel goed toepasbaar. Alle woningen zijn, of kunnen op deze wijze worden, voorzien van een stille zijde.
- Aan de toetsingswaarde voor gecumuleerde geluidbelastingen wordt voldaan.
- Er zijn geen maatwerkvoorschriften nodig.
- In de planregels in dit bestemmingsplan is opgenomen dat alle woningen voorzien moeten zijn van een stille zijde met daarbij nog een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid om hier onder voorwaarden van af te wijken.
- Er dient een voorwaardelijke verplichting opgenomen te worden om aan de nachtnorm van 45 dB(A) te voldoen.

## 5.7 Trillingen

Er is een quickscan-onderzoek uitgevoerd naar de trillingen door DPA (14 november 2018). Aangezien het plangebied Bredius op korte afstand van een gebied met spoorverkeer ligt (circa 22 meter), bestaat de zorg dat mogelijk trillingshinder in de toekomstige woningen zal ontstaan. Het doel van de quickscan is vast te stellen of hinder te verwachten is en of bijzondere voorwaarden moeten worden opgenomen in de regels bij het bestemmingsplan om te voorkomen dat in de toekomst trillingshinder gaat ontstaan.

Om te beoordelen of sprake is van hinder door trillingen wordt de verwachte trillingssterkte getoetst aan SBR-richtlijn deel B; 'Trillingen; hinder voor personen in gebouwen' (SBR-B).

Voor de verschillende terreinen wordt uitgegaan van het volgende gebruik:

- Op het terrein dat door Nedtrain wordt gebruikt, vinden alleen relatief langzame (< 10 km/uur) bewegingen plaats met passagierstreinen die daar voor aanpassing/afbouw aanwezig zijn.
- Het emplacement Zaanstraat wordt gebruikt voor het opstellen van passagierstreinen (snelheid < 10 km/uur).
- Op het doorgaande spoor vinden passages van zowel passagierstreinen als goederentreinen plaats op hogere snelheid.

De kortste afstanden van de nieuwbouw op het Bredius terrein tot de dichtstbij gelegen sporen in de verschillende gebieden zijn:

- voor het Nedtrain terrein: ca. 22 meter;
- voor het emplacement Zaanstraat: ca. 110 meter;
- voor het doorgaande spoor: ca. 170 meter.

Uit de quickscan volgt dat er een kans bestaat op trillingshinder in de nieuwbouw op het Bredius terrein, veroorzaakt door het nabije treinverkeer. De ernst van de hinder is naar verwachting beperkt en alleen in de worstcase is de overschrijding mogelijk zo hoog (meer dan een factor 2) dat mensen er conform de SBR-B niet meer aan gewend zouden kunnen raken (beperkte overschrijding streefwaarden voor bestaande situatie).

Aanbevolen wordt ervoor te zorgen dat het gebouw zodanig wordt ontworpen dat het zich 'gemiddeld' of beter dan 'gemiddeld' gedraagt op het aspect trillingen en dat daarmee wordt voldaan aan de SBR-B streefwaarden voor nieuwe situaties. Het volledige quickscan- onderzoek is als bijlage toegevoegd aan deze plantoelichting.

### *Conclusie*

De uitkomsten uit het onderzoek hebben geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Binnen het project zal bekeken worden in hoeverre de aanbevelingen in de tender meegenomen kunnen worden.

## 5.8 Luchtkwaliteit

DPA | Cauberg-Huygen heeft d.d. 5 oktober 2018 in het kader van titel 5.2 van de Wet milieubeheer onderzocht in hoeverre als gevolg van de realisatie van de woningen en de maatschappelijke voorzieningen de gewijzigde verkeersstromen invloed hebben op de luchtkwaliteit.

### *Wet luchtkwaliteit*

Omdat in Nederland de normen voor luchtkwaliteit niet of dreigen niet te worden gehaald, spelen deze normen een rol bij de belangenafweging bij het besluit om dit bestemmingsplan vast te stellen.

Geplande ruimtelijke ontwikkelingen moeten namelijk voldoen aan luchtkwaliteitsnormen. Het beheer van de luchtkwaliteit is erop gericht dat de grenswaarden niet worden overschreden, en dat de richtwaarden zoveel mogelijk bereikt worden. Dit komt er op neer dat onderzocht moet worden of de voorziene ontwikkeling gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit.

In dit kader is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, relevant. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijnstof

In artikel 5.16 Wm is geregeld dat als een ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In het "Besluit niet in betekende mate bijdragen" is deze grens gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijnstof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekende mate". Een nieuwbouwproject met maximaal 500 woningen (bij één ontsluitingsweg) behoort per definitie tot de categorie niet in betekende mate.

Het bestemmingsplan maakt de bouw in de orde van grote van maximaal 150 woningen mogelijk. Gelet op het beperkte programma is een "in betekende mate" zijnde overschrijding niet realistisch.

#### *Conclusies en uitkomsten onderzoek*

In voorliggend onderzoek zijn de concentratie luchtverontreinigende stoffen berekend op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege voornomede ontwikkeling maximaal zijn. uitgegaan is van de (fictieve) ingebruiknamen van het plangebied in 2018, uitgaande van de verkeersintensiteit in 2030. Met deze werkwijze vormen de berekende concentraties luchtverontreinigende stoffen in voorliggend onderzoek een overschatting van de werkelijk te verwachten concentraties (worst case).

Uit metingen en berekeningen van het LML en PBL (onder andere de Grootschalige Concentraties Nederland (GCN)) en het NSL blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de stoffen NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>).

Uit de berekeningen volgt dat zelfs bij de gehanteerde worst case benadering, de grenswaarden voor stikstofdioxide NO<sub>2</sub>, fijn stof PM<sub>10</sub> en zeer fijn stof PM<sub>2,5</sub> niet worden overschreden op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de beoogde ontwikkeling het grootst zijn.

Op grond van de voorgenoemde bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van de Brediuslocatie.

#### **5.8.1 Natura 2000-gebieden**

Vanwege het bepaalde in de Wet natuurbescherming (Wnb) moeten plannen en projecten vooraf worden beoordeeld op mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Daarbij moet onder andere worden gekeken naar de gevolgen van stikstofdepositie. In veel Natura 2000-gebieden is er een zeer beperkt tot geen (extra) opnamevermogen.

In geval van Bredius is er een voortoets gedaan en daarbij is er gekeken naar het Natura 2000-gebied

'Ilperveld, Varkensland Oostzanerveld & Twiske'. Uit deze voortoets blijkt dat gelet op de aard en omvang van het project en gelet op de afstand ervan tot Natura 2000-gebieden de ontwikkeling niet zal leiden tot een waarneembare toename aan stikstofdepositie, zodat significante effecten daarop kunnen worden uitgesloten.

### 5.8.2 Beleid richtlijnen gevoelige functies Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld.

1. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.
2. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe gevoelige functies mogelijk, derhalve zal bij invulling van een gevoelige functie hier rekening mee gehouden moeten worden.

## 5.9 Veiligheid

### 5.9.1 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van gevaarlijke activiteiten voor de omgeving, bijvoorbeeld het vliegverkeer van een luchthaven, de opslag van vuurwerk of het transport van gevaarlijke stoffen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- het *persoonsgebonden risico* (het minimum beschermingsniveau in de woonomgeving van burgers)
- het *groepsrisico* (de kans dat een groep van personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting).

#### 5.9.1.1 Inrichtingen (Bevi)

Het externe veiligheidsbeleid is neergelegd in verschillende regelingen, waaronder het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi). Het voornaamste doel van deze regelingen is het reguleren van de toelaatbare blootstelling aan veiligheidsrisico's door het realiseren van voldoende afstand tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en personen die verblijven in de omgeving van die activiteiten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een risicobenadering. Dat betekent dat niet alleen gekeken wordt naar het effect van een incident met gevaarlijke stoffen voor de omgeving, maar ook naar de kans dat dit effect zich voordoet.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is niet nodig.

### 5.9.1.2 Gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Per 1 april 2015 is deze wet gewijzigd door de zogenaamde Wet basisnet. Doel van de Wet basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is. Langs of op de basisnetroutes worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is.

#### Vervoer over de weg

Over de A10 dat in de nabijheid van het plangebied ligt, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De A10 maakt deel uit van het landelijke basisnet. De nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied vallen echter niet binnen de invloedssfeer van de A10-West. Nader onderzoek is niet nodig.

#### Vervoer over spoor

De locatie "Bredius" ligt binnen 200 meter van de spoorlijn Amsterdam CS – Amsterdam Westhavens. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van het nationale Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, is er geen veiligheidsafstand en geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) aanwezig.

Vanwege de ligging van Bredius op zeer korte afstand van het spoorlijn Amsterdam CS-Amsterdam Westhavens, waarover transport plaatsvindt van gevaarlijke stoffen, is door DPA| Cauberg-Huygen d.d. 19 oktober 2018, de locatie Bredius nader beschouwd op het aspect externe veiligheid.

Vanwege het basisnet Spoor blijkt het plaatsgebonden risico geen belemmering te vormen voor het plangebied.

Geconcludeerd kan worden dat door de realisatie van de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied de hoogte van het groepsrisico voor het berekende tracé afneemt en specifiek ter hoogte van het plangebied ook afneemt. De hoogte van het groepsrisico hoeft derhalve niet te worden verantwoord.

### 5.9.1.3 Buisleidingen

In het plangebied bevinden zich geen hogedruk aardgasleiding. Nader onderzoek is niet nodig.

## 5.9.2 Explosieven (NGE)

Door het team Water, Groen & Milieu van het Ingenieursbureau is d.d. 28 september 2017 een bureauonderzoek uitgevoerd of het gebied Bredius verdacht is ten aanzien van niet gesprongen explosieven NGE.

De Bredius locatie is echter niet verdacht van conventionele explosieven.

## 5.9.3 Luchthavenindelingsbesluit

De herontwikkeling van de Brediuslocatie vormt geen belemmering in het kader van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Voor bepaalde gebieden binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen).

De Brediuslocatie ligt binnen het beperkingengebied dat in het LIB rondom Schiphol aangewezen is. De toetshoogte mag tot en met een hoogte van 45 á 46 meter. De toekomstige bebouwing van Bredius zal maximaal 17 meter hoog zijn. Hiermee valt de toekomstige bebouwing ruimschoots onder de toetshoogte en vormt het geen belemmering. Ook zal de herontwikkeling geen grote aantallen vogels aantrekken. Tot slot zal de herontwikkeling van de Brediuslocatie geen windturbines en lasers faciliteren.

## **5.10 Bezonningsstudie**

### **5.10.1 Planologische vergelijking bezonning**

Het model zoals voorgesteld in het onderhavige bestemmingsplan is in deze bezonningsstudie vergeleken met het te vervangen bestemmingsplan. Deze vergelijking is gemaakt omdat het te vervangen bestemmingsplan zolang dit onderhavige bestemmingsplan nog niet is vastgesteld het wettelijke kader vormt. Voor het nieuwe model is uitgegaan van vier lagen met een kap aan de Zaanstraat en vijf lagen zonder kap bij de overige delen. De maximale bouwhoogte is 17 meter, en bij een kap is de goothoogte maximaal 13 meter. Het vergelijkende model is een verbeelding van het huidige vigerende bestemmingsplan. Hier geldt de maximale bouwhoogte van 17 meter aan de Zaanstraat en een maximale hoogte van 20 meter aan de spoorzijde.

In deze studie is geen rekening gehouden met bomen, welke vooral in de zomer van invloed zijn op schaduw in de straat en woningen. Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot (bestaande) functies moeten voldoen. Ten einde van de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik worden gemaakt van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van bezonningsstudie bij nieuwbouw. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moet krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd.

#### *Conclusie*

Het bredere straatprofiel van de Zaanstraat (van 15m in het te vervangen bestemmingsplan naar 18m in het onderhavige bestemmingsplan) zorgt voor een iets gunstigere bezonning voor de woningen aan de Zaanstraat. Voor het nieuwe model zelf kan worden geconcludeerd dat hierin woningen gemaakt kunnen worden die ruimschoots voldoen aan de TNO-normering.

### **5.10.2 Bezonningsstudie dakhellingshoek**

Om de effecten van de woningbouw op de omliggende bebouwing wat betreft bezonning inzichtelijk te maken, is een bezonningsstudie uitgevoerd. Landelijk bestaan er geen wettelijke vastgestelde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot (bestaande) functies moeten voldoen. In Amsterdam wordt aangehouden dat tussen 21 maart en 21 september woningen ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen.

In deze bezonningsstudie is uitgegaan van het stedenbouwkundig basismodel of te wel een gesloten

bouwblok met vier bouwlagen en een kap. Wat betreft de kap is een studie gemaakt naar een kap van 45 graden en naar één van 65 graden. De straatbreedte is bepaald op 18 meter.

Tussen 21 maart en 21 september bereikt de zon de gevels van de bestaande bebouwing aan de Zaanstraat van 13h00 tot 15h00. Op 21 juni bereikt de zon de gevels van 13h30 tot 18h00. Het verschil tussen een kaphelling van 45 graden en 65 graden is daarbij nagenoeg verwaarloosbaar.

### *Conclusie*

Daarmee is de voorgenomen woningbouw, van vier bouwlagen en een kap van maximaal 65 graden acceptabel en ook in lijn met de amsterdamse richtlijnen.

## **5.11 Flora en fauna**

De bescherming van dier- en plantensoorten is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming (Wnb). Bepaald is welke vogel-, dier- en plantensoorten beschermd zijn, welke handelingen ten aanzien van deze soorten verboden zijn (verbodsbepalingen) en onder welke voorwaarden een ontheffing van een verbod kan worden verleend (ontheffingsregime).

In gevolge artikel 1.11 is een algemene zorgplicht opgenomen. Deze houdt in dat iedereen voldoende rekening houdt met in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Dit betekent dat voorafgaand aan iedere handeling die gevolgen voor dier- en plantensoorten zou kunnen hebben, bezien dient te worden wat daarvan de mogelijke gevolgen zijn. Voorts volgt uit de zorgplicht dat bij de uitvoering van die handeling de negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel worden beperkt of ongedaan gemaakt.

De naleving van de zorgplicht en de beantwoording van de vraag of een ontheffing nodig is, vereisen in de regel onderzoek.

Door het onderzoeksburo AFO is in juni 2016 een QuickScan Natuurtoets uitgevoerd. Deze toets is uitgevoerd onder de werking van de toenmalige Flora- en faunawet. Deze wet is op 1 januari 2017 vervangen door de Wet natuurbescherming. Daarom is op 1 maart 2017 een addendum toegevoegd aan de natuurtoets.

Bij de inventarisatie van de **flora** zijn geen beschermde soorten aangetroffen relevant in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling. En verder zijn, gelet op de aard en de omvang van het plan en de afstand tot stikstofgevoelige biotopen in de Natura 2000-gebieden IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, significant negatieve effecten uitgesloten.

Bij de inventarisatie van de **fauna** zijn de volgende opmerkingen geplaatst die relevant in het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

### Broedvogels

Tijdens de broedtijd mogen geen verstorende werkzaamheden worden uitgevoerd. Indien noodzakelijk moeten struiken of bomen zodoende buiten de vogelbroedtijd (preventief) worden verwijderd.

### Vleermuizen

Als de lijnvormige struweelzone langs de grens met het spoorwegemplacement niet gehandhaafd kan worden, is aanvullend veldonderzoek nodig. Als blijkt dat vleermuizen deze route gebruiken als migratieroute, dan is voor het verwijderen een ontheffing Flora- en faunawet noodzakelijk. Daaraan kan

de eis worden gekoppeld dat deze ontheffing alleen wordt verstrekt als er compensatie plaatsvindt en mogelijk is.

#### Rugstreeppad

Na bouwrijp maken van het terrein dient voorkomen te worden dat poelen of poeltjes ontstaan op de planlocatie. De rugstreeppad kan het gebied in dat geval snel koloniseren vanuit de omgeving.

#### Bomen

Als kap van bomen noodzakelijk is, dient tijdig een aanvullende inspectie van deze bomen plaats te vinden op holten. Die kunnen een verblijfsplaats zijn voor vleermuizen (lage verwachting) of van de grote bonte specht.

### **5.12 Duurzaamheid**

De duurzaamheidsambitie voor het nieuw op te richten woongebouw is hoog en de wens is verder te gaan dan het minimale. Het minimumniveau in Amsterdam is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Het gaan dan om de volgende randvoorwaarden die volgen uit verschillende specifieke beleidsnota's:

$$EPC \leq 0,2$$

Uitgangspunt in de berekening van de EPC is dat de maatregelen (incl. de maatregelen voor opwekking van duurzame energie) op de kavel worden gerealiseerd (m.u.v. stadswarmte en koude). Voordeel van een scherpe EPC is een lage energierekening voor de bewoner.

Vanaf zomer 2018 geldt in Amsterdam wettelijk via de omgevingsvergunning bouwen een aangescherpte  $EPC \leq 0,2$  voor de nieuwbouw van woningen. Vanaf 1 januari 2020 geldt wettelijk voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, dat de vergunningaanvragen moeten voldoen aan de eisen voor bijna energie neutrale gebouwen (BENG). In BENG wordt de energieprestatie uitgedrukt met drie indicatoren: de energiebehoefte van het gebouw, het primair fossiele energiegebruik en het aandeel hernieuwbare energie.

#### *Aardgasvrij en een duurzame warmtevoorziening*

Per 1 juli 2018 vervalt landelijk de aansluitplicht op aardgas (Gaswet) Dat betekent dat nieuwbouw in Amsterdam niet meer wordt aangesloten op het aardgas netwerk. Gebouwen moeten op een duurzame manier verwarmd en (soms) gekoeld worden en voorzien van warm tapwater. Grosso modo is het alternatief voor aardgas gebaseerd op elektriciteit (o.a. een warmtepomp, zonneboiler etc.) of een aansluiting op een warmtenet (o.a. stadswarmte). De toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines is niet toegestaan. Ook lokale biomassagestookte stookinstallaties (o.a. pelletkachel) zijn niet toegestaan i.v.m. de negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Indien in het gebied sprake is van een bestaande concessie voor het leveren van stadswarmte geldt er een aansluitplicht op de stadswarmte.

#### *Beperken autogebruik via parkeernormering*

Autoparkeren gebeurt in principe op de eigen kavel. De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage autoparkeernorm (zie ook: 4.4.7.2 Nota Parkeernormen Auto).

### *Stimuleren fietsparkeren via parkeernormering*

Goed toegankelijke fietsparkeerplekken met voldoende (inpandige) ruimte voor (bak)fietsen/ scooters en een aantal oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters. Voor woonfuncties zijn de geldende normen opgenomen in het Bouwbesluit en voor overige functies geldt de Nota parkeernormen fiets en scooter (4.4.7.3 Nota parkeernormen Fiets en Scooter).

### *Realiseer elektrische oplaadpunten*

Installeer bij minimaal 10 – 30% van de (te realiseren) parkeervoorzieningen elektrische laadpunten. Daarbij is het de ambitie om alle resterende parkeerplekken (in de garage) voor te bereiden op toekomstige installatie van laadvoorzieningen. Zie voor meer info: Richtlijn voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen of grondig te renoveren parkeervoorzieningen (2018).

### *Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet nabij drukke wegen (Lokale Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam, 2010)*

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis en zijn niet toegestaan langs snelwegen (aan weerszijde zone van 300 meter gemeten van de rand van de weg), provinciale wegen (aan weerszijde zone van 50 meter gemeten van de rand van de weg) en in de eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand (zie ook: 5.8 Luchtkwaliteit).

### *Regenwaterbestendig ontwikkelen*

De capaciteit voor hemelwaterberging op de te ontwikkelen kavel is minimaal 60 mm/uur door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel.

Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur). Vertraagd afvoeren van hemelwater wordt bij voorkeur gedaan door het in de bodem te infiltreren of via het (eventueel nabijgelegen) oppervlaktewater. Als dit niet mogelijk is, mag hemelwater vertraagd worden afgevoerd via het riool.

#### Principes regenwaterbestendig ontwikkelen:

1. Vasthouden: Hemelwater wordt zoveel mogelijk verwerkt daar waar het valt, gebruik van hemelwater heeft de voorkeur.
2. Bergen: Infiltratie naar de bodem heeft de voorkeur, anders tijdelijk lokaal vasthouden en daarna vertraagd afvoeren.
3. Afvoeren: Afvoer van hemelwater zoveel mogelijk vertragen, daarna bij voorkeur bovengrondse afvoeren naar oppervlaktewater. Indien dit niet mogelijk is pas ondergronds via een hemelwaterriool naar het oppervlaktewater.
4. Zorg voor voldoende oppervlaktewater. Extra water graven draagt bij aan een betere en fijnmaziger oppervlaktewaterstructuur en zorgt voor extra waterbergend vermogen.

Raadpleeg de Rainproof Knelpuntenkaart en de Rainproof Oplossingenkaart voor mogelijke regenwater knelpunten en oplossingen in het gebied of maak i.s.m. Waternet een dergelijke kaart. Deze visiekaart zorgt voor een optimale inrichting van het maaiveld bij een extreme bui. Hoe verwerkt een buurt het

### *bestemmingsplan\_Bredius (vastgesteld)*

overtollige regenwater dat tijdens een hoosbui niet meer door het riool wordt verwerkt?

#### *FSC gecertificeerd hout*

Gebruik van hout dat afkomstig is uit duurzaam beheerde bossen.

#### *Conclusie*

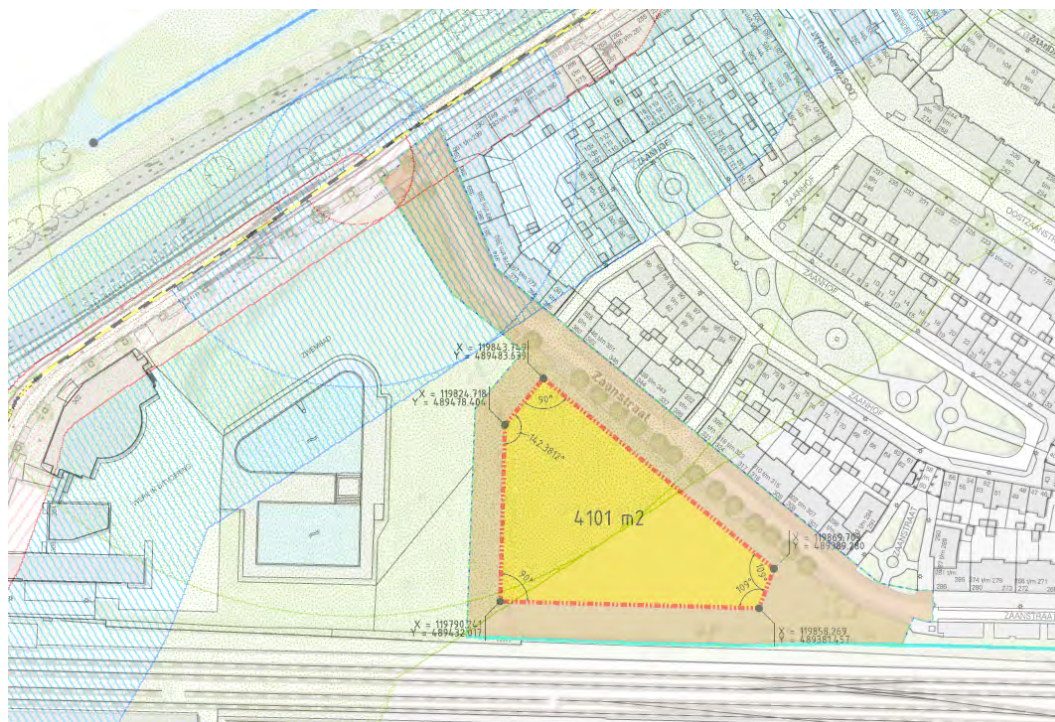
Voor zover juridisch-planologisch mogelijk zijn de randvoorwaarden doorvertaald in de planregels van het bestemmingsplan.

### **5.13 Water**

Water is een belang dat nadrukkelijke afweging behoeft bij de vaststelling van een bestemmingsplan ex artikel 3.1.1, eerste lid en artikel 3.1.6, eerste lid, sub b Bro. Deze zogenaamde watertoets verzekert dat de de waterhuishoudkundige aspecten een plaats verkrijgen in het bestemmingsplan. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming). De watertoets is verplicht voor bestemmingsplannen.

#### **5.13.1 Waterkering**

Ten noorden van het plangebied ligt de primaire waterkering (Spaarndammerdijk, Dijkvak A517-002). Het is in principe niet toegestaan om keringsvreemde constructies als kelders en wanden in de kernzone of in het leggerprofiel van de waterkering aan te brengen. Funderingspalen zijn onder bepaalde voorwaarden wel in het leggerprofiel toegestaan. Voor alle bomen en kabels en leidingen die binnen de kern- en beschermingszone van de waterkering worden gepland/aangelegd dient te worden aangetoond dat zij inclusief de ontgrondingskuil van de boom of erosiekrater van een drukleiding, buiten het leggerprofiel van de waterkering vallen. Tot slot geldt dat voor alle werkzaamheden binnen de kern- of beschermingszones van de waterkering een watervergunning voor het werken nabij een waterkering aangevraagd dient te worden bij het waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet. In de uitsnede hieronder is te zien dat het plangebied Bredius deels valt onder de buitenbeschermingszone zoals is vastgelegd in De Keur 2017 van het waterschap Amstel, Gooi en Vechtstreek.



*Buitenbeschermingszone uit de Keur 2017 over het plangebied Bredius gelegd*

### Conclusie

In het bestemmingsplan is een dubbelbestemming Waterstaat Waterkering opgenomen.

### **5.13.2 Watertoets**

Op basis van de Keur AGV 2017 geldt een vergunningplicht voor het aanbrengen van 1.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak. De toename van verhard oppervlak moet gecompenseerd met 10% open water.

Als alternatief voor de aanleg van nieuw oppervlaktewater kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- Neerslag die op de kavel valt op de kavel zelf verwerken, bijvoorbeeld door:
  1. De aanleg van een blauwgroen dak (dak met waterberging en vegetatie);
  2. Neerslag op de kavel in met DSI infiltratieputten te infiltreren in het eerste watervoerend pakket.
- De aanleg van open verharding in het openbaar gebied (verharding waardoor neerslag kan infiltreren, waardoor geen straatkolken nodig zijn).

De bouwvelop heeft een totaal oppervlak van 4.101 m<sup>2</sup>. De footprint van het nieuw gebouw zal ongeveer een verhard oppervlak van 2.738 m<sup>2</sup> opleveren, waarbij het binnenterrein een oppervlakte zal krijgen van tussen de 1.000 en maximaal 1.363 m<sup>2</sup>. Voor het openbare deel van de binnenterrein zijn er mogelijkheden op deze in te richten met waterdoorlatende (half)verharding.

### *Conclusie*

Hoewel onder andere de footprint van het gebouw een verharding zal opleveren van 2.738 m<sup>2</sup> Voor Bredius is in dit bestemmingsplan dwingend opgenomen dat neerslag op eigen terrein verwerkt moet worden. De voorlopige conclusie is dan ook dat er geen water gecompenseerd hoeft te worden. Een

nadere concretisering van de verhardingstoename zal in de volgende planfase gemaakt worden. Pas bij een definitief ontwerp van een bouwplan zal zo nodig een Keurontheffing aangevraagd worden in het kader van de watertoets. Dat zal pas na afronding van dit bestemmingsplanprocedure eventueel kunnen plaatsvinden.

### 5.13.3 Grondwater en gevolgen vanwege parkeerkelder

De Waterwet noemt in artikel 3.6 de Wettelijke zorgplicht voor het grondwater:

1. De gemeenteraad of het college van burgemeester en wethouders draagt zorg voor het in het openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het waterschap of de provincie behoort.
2. De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een inrichting als bedoeld in artikel 15a van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren."

#### *Beleid*

Na herinrichting dient op de projectlocatie te worden voldaan aan de grondwaternorm van de Gemeente Amsterdam. Deze norm stelt dat de ontwateringsdiepte ter plaatse van nieuwbouw zonder kruipruimte ten minste 0,5 m dient te bedragen en ter plaatse van nieuwbouw met kruipruimte ten minste 0,9 m. Hierbij wordt uitgegaan van een maatgevende grondwaterstand die maximaal 1 keer per 2 jaar gedurende een periode van maximaal 5 aaneengesloten dagen wordt overschreden. Verder geldt volgens de grondwaternorm dat ontwikkelingen de grondwaterstand in de omgeving van de ontwikkeling niet negatief mogen beïnvloeden. De nieuwbouw in het plangebied wordt volledig onderkelderd (geen kruipruimte) zodat de ontwateringsnorm van 0,5 m onder maaiveld geldt ter plaatse van de bebouwing. In aanvulling op de grondwaternorm van Amsterdam worden de volgende ontwateringsdiepten geadviseerd:

- 0,9 m voor bomen (standaardnorm binnen Gemeente Amsterdam);
- 0,7 m voor wegen, paden en parkeerterreinen (algemeen gehanteerde norm in de civiele techniek).

De bouw van de ondergrondse parkeerkelder heeft geen significant (10 cm of meer) effect op de grondwaterstand en stijghoogte in de omgeving van de projectlocatie. Omdat de grondwaterstand in de huidige situatie relatief hoog staat dient in de toekomst rekening te worden gehouden met (een toename van) grondwateroverlast in de omgeving van het plangebied als gevolg van een toename van de neerslag door klimaatverandering.

Uit grondwaterberekeningen blijkt dat het maaiveldniveau ter plaatse van de kelder dient te worden verhoogd tot NAP +0,8 m zodat wordt voldaan aan de grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen (0,5 m ontwatering). Dit is een verhoging van het maaiveldniveau met ca.0,4 m. Deze ontwateringsdiepte is nog niet voldoende voor bomen (advies: 0,9 m ontwatering), wegen, paden en parkeerterreinen (advies: 0,7 m ontwatering). Overwogen kan worden alleen bomen van een lagere orde te planten, de bomen in verhoogde plantvakken te plaatsen of extra brede plantvakken te realiseren (wortelruimte in de breedte in plaats van diepte zoeken).

Verder geldt als belangrijkste artikel uit de Keur 2017, dat de ondergrondse parkeerkelder buiten het

beoordelingsprofiel van de waterkering moet blijven. Tijdelijke damwanden in het beoordelingsprofiel van de waterkering zijn onder bepaalde voorwaarden toegestaan, permanente damwanden zijn niet toegestaan.

#### *Conclusie*

Het aanleggen van de parkeerkelder neemt geen onevenredige gevolgen voor de geohydrologische toestand met zich mee. De ontwikkeling vormt geen juridisch-planologisch geen belemmering. Aandachtspunt is echter nog de verhoging van het maaiveldniveau. Dit valt echter buiten de reikwijdte van de toepassing van het bestemmingsplan. Dit zal daarentegen wel binnen het project verder opgepakt worden.

#### **5.13.4 Hemelwaterafvoer**

De minimale waterberging op het kavel moet zijn: de totale kaveloppervlakte x 60 mm per 24 uur met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur), tenzij een dynamisch sturingssysteem wordt toegepast.

De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Dit vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

1. hemelwater wordt zoveel mogelijk verwerkt daar waar het valt;
2. gebruik van hemelwater heeft de voorkeur boven afvoeren, waarbij de optimale invulling wordt bepaald aan de hand van lokale factoren;
3. de perceeleigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
4. de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente. Inzet is een robuust en flexibel openbaar hemelwaterstelsel, zodat bijsturing ook later nog mogelijk blijft.

Om aan deze gemeentelijke ambitie te voldoen en als alternatieve maatregel voor de watercompensatie wordt geadviseerd "waterneutraal" bouwen op te nemen in de bouwveloppe van de kavel. Dit betekent dat in het toekomstige bouwplan het vasthouden van 60 mm neerslag op eigen terrein een vereiste is. De wijze waarop dit wordt gerealiseerd is vrij te kiezen (bijvoorbeeld blauwgroendak of infiltratie in het eerste watervoerend pakket). Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodem tegen te gaan, dient het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen te worden. Daarnaast dient bij het beheer zo min mogelijk gebruik te worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 (GPRA) is te vinden op:  
<http://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/gemeentelijk-rioleringsplan-amsterdam-2016-2021.pdf>

#### *Rainproof*

De Structuurvisie Amsterdam (2011) schetst de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam tot 2040. Hierin staat onder meer beschreven hoe we met extreem weer om moeten gaan. Het platform Amsterdam Rainproof biedt middelen en maatregelen om regenwater beter te benutten en oplossingen die schade door regenwater voorkomen en tegelijkertijd de stad mooier maken.

Meer informatie over Amsterdam Rainproof is te vinden op de website: <https://www.rainproof.nl/>

#### *Conclusie*

Het vertraagd verwerken van 60 millimeter neerslag per uur met een snelheid van 2,5 mm/per uur op eigen terrein is doorvertaald in de planregels van het bestemmingsplan



## Hoofdstuk 6 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

### 6.1 Participatieproces en inspraak

Bij de totstandkoming van het Herzieningsbesluit zijn er gesprekken gevoerd met de omwonenden. Hieronder staan verkorte weergaven van deze bijeenkomsten. Volledige weergaven zijn toegevoegd aan de bijlagen. Meer over het doorlopen proces en het vervolg hiervan is te lezen in 1.4 Proces en bestemmingsplanprocedure.

Ter voorbereiding van het Herzieningsbesluit zijn zeven informatie-/participatieavonden gehouden, één inloopspreekuur, twee werkgroepavonden en één inspraakavond. De insteek van deze avonden was om de omwonenden van de Brediuslocatie zowel te informeren als te consulteren. Op de inspraakavond is het concept-Herzieningsbesluit aan de omwonenden voorgelegd zodat zij konden reageren op de wijze waarop hun input van het participatieproces in dit Herzieningsbesluit is verwerkt.

Datum		Onderwerp
24-02-2016	1 <sup>e</sup> informatie-/participatieavond	Algemeen
14-03-2016	2e informatie-/participatieavond	Algemeen
29-03-2016	3e informatie-/participatieavond	Algemeen
09-05-2017	Inloopspreekuur	
13-07-2017	4e informatie-/participatieavond	Vervolg
06-09-2017	5e informatie-/participatieavond	Architectuur
19-09-2017	6e informatie-/participatieavond	Duurzaamheid
26-09-2017	Werkgroepavond	Bouwvolume / leefbaarheid
04-10-2017	7e informatie-/participatieavond	Inclusiviteit
13-11-2017	Werkgroepavond	Bouwvolume
29-11-2017	Bewonersavond	Consultatie en overleg

Op de eerste drie avonden gingen de overleggen over het stedenbouwkundig model, het volume en de programmering. Tijdens het inloopspreekuur zijn veel vragen beantwoord over het besluitvormingsproces en over hoe en wanneer de omwonenden invloed kunnen uitoefenen. Op de andere informatie/participatieavonden ging het vooral over de ambities die de omwonenden aan het plan willen meegeven als er gebouwd gaat worden. De werkgroepavond ging specifiek over de bouwhoogte en de straatbreedte en de tweede werkgroepavond ging specifiek over bouwvolume in aanwezigheid van het verantwoordelijke DB-lid van stadsdeel West.

Op de laatste avond is het concept-Herzieningsbesluit aan de omwonenden voorgelegd zodat zij konden inzien hoe hun inbreng is verwerkt. De omwonenden hebben de volgende aandachtspunten meegegeven:

1. Passend plan: de omwonenden hebben de duidelijke wens geuit voor een stedenbouwkundig en architectonisch plan dat aansluit bij de 19<sup>e</sup>-eeuwse buurt: een gesloten bouwblok van vier

bouwlagen en een kap. Zij hebben hoge ambities. Er zou een nieuw 'monument' moeten ontstaan. Het plan mag de aansluiting van toekomstige ontwikkeling van het spoorwegemplacement op de Spaardammerbuurt niet in de weg zitten.

2. Volume en bezonning: de omwonenden maken zich zorgen om de bezonning van de bestaande bouw. Mede daarom pleiten zij voor een straat van 20 meter breed (Bijlage 19). Dit is vergelijkbaar met een buurtontsluitingsstraat elders in de buurt, zoals de Oostzaanstraat. Het stadsdeel heeft een woonstraat voor ogen en zocht aansluiting op de andere woonstraten in de buurt die 15 meter breed zijn. Het stadsdeel en de omwonenden hebben elkaar gevonden bij een straatbreedte van 18 meter. Hierin zijn leefstoepen mogelijk waarvan de zuidoostzijde goed in de zon ligt. Mede hierom is in de kavelregels het bouwvolume in hoogte beperkt tot maximaal 17 meter en een goothoogte van 13 meter aan de Zaanstraat bij een dakvlak met een hellingshoek van 65 graden.
3. Programma: Sommige omwonenden pleiten voor sociale huurwoningen in het plan. De gemeente geeft aan dat het niet mogelijk is om sociale huurwoningen in een buurt toe te wijzen aan buurtbewoners of om anderen voorrang te verlenen. De woningen in het plan die in het middensegment worden gerealiseerd, moeten voldoen aan de definities van de gemeente. Deze worden aangeboden aan mensen die maximaal € 52.367,- bruto per jaar verdienen (1,5 x modaal, prijspeil 2017) en dienen voor tenminste 25 jaar hiervoor ter beschikking te blijven.
4. Groen: de omwonenden pleiten voor behoud van zoveel mogelijk groen en voor de terugkeer van de zogenaamde "Soeptuinen". Op deze tuinen worden groenten gekweekt door vrijwilligers die geleverd worden aan de voedselbank. Met de vertegenwoordigers van de "Soeptuinen" is overleg gepleegd over het behoud. Inmiddels is de kans steeds groter geworden dat de moestuin een permanente locatie krijgt elders. De gesprekken met de verschillende partijen hierover vinden momenteel plaats.
5. Verkeer: Met betrekking tot het verkeer en parkeren merken de omwonenden op dat veel buurtbewoners vanaf de Spaardammerdijk tegen de richting de Zaanstraat inrijden. Dit baart ze zorgen over de verkeersveiligheid. Bij het maken van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte in de volgende planfase zal hier extra aandacht aan worden besteed.
6. Parkeren: De inrit van de parkeergarage voor de nieuwbouw zien zij bij voorkeur opgelost aan de zijde van het spoortalud of het zwembad. De zijde van het spoortalud is nu opgenomen in het bestemmingsplan. Ook zouden zij het parkeren op straat willen weren uit de Zaanstraat om brede leefstoepen te creëren. Ook de fietsstraat krijgt daardoor meer ruimte. In de volgende planfase kan worden onderzocht in hoeverre het parkeren zoveel mogelijk langs het spoortalud en het zwembad kan worden gesitueerd.
7. Duurzaamheid: De omwonenden hebben hoge ambities voor de duurzaamheid van het gebouw. Het gebouw moet niet alleen energieneutraal zijn, maar ook "geven" in plaats van alleen "nemen", bijvoorbeeld doordat er meer energie wordt opgewekt dan verbruikt, of meer water op de locatie kan worden opgeslagen dan vanuit Rainproof noodzakelijk is. Plannen die dat in zich hebben zullen bij de tender hoog scoren. Dit is opgenomen in de Kavelregels en voor zover mogelijk ook in het bestemmingsplan.
8. Ontmoeten en inclusiviteit: De omwonenden wensen dat het plan zorgt voor verbinding en ruimte geeft voor ontmoeting. Dat kan zijn in de voorzieningen die in het plan worden gerealiseerd. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op het pleintje ervoor of eventueel zelfs op het dak draagt daar ook aan bij. Horeca mag geen overlast veroorzaken. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan.
9. Zwembad: De omwonenden willen niet dat het zwembad wordt aangetast door ontsluiting over het zwembadterrein aan te leggen. Daarom is deze mogelijkheid, die bij de planvorming in 2009 en 2010 is overwogen, uit dit plan gehaald.

Alle aandachtspunten, ideeën en ambities van de bewoners zijn vastgelegd in verslagen en bijgevoegd in dit bestemmingsplan. De verslagen dienen in de tenderfase als inspiratiedocumenten voor de inschrijvers die meedingen om de Brediuslocatie in ontwikkeling te nemen.

Op de bewonersavond van 29 november 2017 is het concept-Herzieningsbesluit voor consultatie en

overleg aan de omwonenden voorgelegd. Zij hebben om twee punten gevraagd:

1. Een vergelijkende bezonningsstudie van een dakhelling van 45° en van 65°.
2. Een indicatie wat wij als gemeente maximaal aan m<sup>2</sup> horeca op de Brediuslocatie willen toestaan.

Ad 1

Uit de vergelijkende bezonningsstudie blijkt dat bij een dak van 65° de gevel aan de Zaanstraat op 21 maart (is gelijk aan 21 september) een kwartier eerder schaduw krijgt dan als het dak een hoek heeft van 45°. Naarmate de dagen langer worden wordt dit tijdsverschil korter. Op grond van dit onderzoeksresultaat wordt geadviseerd om een hellingshoek van het dak van 65° aan te houden. Dit levert voor de toekomstige bewoners onder het dak de meeste bruikbare vierkante meters op. Het effect van de schaduwwerking op de overkant is gering.

Ad 2

Voor de horeca wordt geadviseerd maximaal 200 m<sup>2</sup> voor te schrijven.

Tijdens het participatieproces voor het Herzieningsbesluit is aan de omwonenden toegezegd dat de inhoud van het Herzieningsbesluit, dat met hun inbreng tot stand is gekomen, één op één zal worden doorvertaald naar het nieuwe voorontwerp- bestemmingsplan. Het voorontwerpbestemmingsplan zal na instemming door het dagelijks bestuur voor participatie worden vrijgegeven. Dit vindt plaats door het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan aan de buurt te presenteren tijdens een informatieavond, zoals tijdens het Algemeen Bestuur-vergadering van 6 maart 2018 is besloten. Deze avond heeft plaatsgevonden op 27 november 2018. Het verslag van de avond is bijgevoegd als bijlage van de plantoelichting en is gedeeld met de aanwezigen van de avond.

Het voorontwerpbestemmingsplan is ingebracht in het wettelijke vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijk ordening. De uitkomsten hiervan zijn in de volgende paragraaf te lezen.

Zowel de opbrengsten van het wettelijke vooroverleg als eventuele andere reacties op het voorontwerp zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is vervolgens vanaf 28 maart 2019 tot en met 8 mei 2019 ter inzage gelegd. Dit betreft de formele inspraakperiode, waarbij gedurende een periode van zes weken een ieder in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen. Op 11 april 2019 is naar aanleiding van de terinzagelegging een informatieavond gehouden, waarin men zich heeft kunnen informeren over het aankomende proces van het project, maar ook inhoudelijk over het ontwerpbestemmingsplan.

Er zijn in totaal acht zienswijzen binnengekomen, waarvan zes gelijkloidend. In de nota van beantwoording die als bijlage van de toelichting is bijgevoegd, is terug te lezen hoe hierop is gereageerd. De zienswijzen leiden niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

Meer over de bestemmingsplanprocedure is te lezen in 1.4 Proces en bestemmingsplanprocedure.

## 6.2 Wettelijk vooroverleg

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening vindt overleg plaats met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan:

1. ProRail
2. Nederlandse Spoorwegen
3. Liander
4. Waternet - heeft niet gereageerd.
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland - heeft niet gereageerd.

En verder is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en Ruimte & Duurzaamheid voor de Structuurvisietoets bij wijze van intern gemeentelijk overleg. Naar aanleiding van de reactie van de ODNZKG zijn in de plantoelichting kleine tekstuele aanpassingen doorgevoerd die verder geen gevolgen hebben voor de planregels en verbeelding. Ruimte & Duurzaamheid heeft niet gereageerd.

### Ad 1. Reactie ProRail

#### *Aspect Geluid*

ProRail merkt op dat de gemeente onder paragraaf 5.6.2 Wet milieubeheer zoals opgenomen in de toelichting het juiste uitgangspunt hanteert dat huidige milieurechten van de inrichtingen (werkplaats Nedtrain en spoorwegemplacement Zaanstraat) door de komst van de woningbouwplannen niet beperkt mogen worden. Derhalve stelt de gemeente verderop in de betreffende paragraaf dat de geluidsbelasting afkomstig uit de inrichtingen een indicatie betreft en dat de gemeente middels het beoordelen van de werkelijke geluidbelasting eventuele aanpassingen kan doen in zijn plannen.

ProRail wijst de gemeente erop dat de vergunde situatie voor zowel de werkplaats Nedtrain als mede het spoorwegemplacement Zaanstraat het uitgangspunt dient te zijn. ProRail verzoekt de gemeente dan ook dit dan ook aan te passen. Concreet verwijst ProRail onder andere naar de conclusie in paragraaf 5.6.3 van de toelichting onder de derde bullit opgenomen voornemen voor het stellen van eventuele maatwerkvoorschriften alsmede (de gedeeltelijk) in paragraaf 6.4.3 en hoofdstuk 8 van het geluidsonderzoek benoemde zinsnede "de kans is reëel dat vanwege het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer PHS de rangeerfunctie zal komen te vervallen. De geluidsbelasting en dove gevels vervallen dan eveneens. Gelet op het feit dat het spoorwegemplacement nog sporadisch wordt gebruikt, valt te overwegen om de dove gevels in zijn geheel achterwege te laten, mits bijgesloten ramen een binnen niveau van ten hoogste langtijdgemiddelde 35 dB(A) wordt gerealiseerd en de woning beschikt over een stille gevel."

Betreffende zinsnede/conclusie komt niet overeen met de vergunde situatie en ProRail stelt het betreffende onderzoek en de bijbehorende conclusies te heroverwegen en uit te gaan van de vergunde waarden in plaats van de in paragraaf 5.6.2 van de toelichting benoemde indicatie en werkelijke geluidsbelasting.

ProRail wijst de gemeente erop dat het door ProRail beoordeelde akoestisch onderzoek (bijlage 11) gedateerd is op 30 mei 2017 en u in paragraaf 5.6.3 verwijst naar een concept-rapport met datum 5 oktober 2018.

#### Reactie gemeente:

Het aspect geluid vraagt in deze ontwikkeling om extra aandacht. De gemeente is momenteel reeds

samen met ProRail en de Nederlandse Spoorwegen in gesprek over het aspect geluid mede in relatie tot de vergunde situatie. Deze gesprekken zullen worden voortgezet met als doel tot overeenstemming te komen over het aspect geluid en het akoestisch rapport. Bij het optimaliseren van de geluidssituatie van de nog te ontwikkelen woningbouw is uitgangspunt dat de bedrijfsvoering van NS en ProRail geen nadeel mag ondervinden van de geplande woningbouw. Het optimaliseren van de geluidssituatie van de toekomstige bewoner en het voorkomen van dove gevels zijn hierbij ook onderwerp van gesprek. Een aangepast onderzoek liet hierdoor nog op zich wachten. Met de vaststelling van het bestemmingsplan zal het definitieve akoestisch rapport toegevoegd worden, tot die tijd is in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van het rapport d.d. 5 oktober 2018.

In de bijlage van de toelichting uit het voorontwerpbestemmingsplan is onterecht het rapport van 2017 bijgevoegd. Dit had op dat moment het rapport van d.d. 5 oktober 2018 moeten zijn. De door ProRail aangehaalde conclusies uit bijlage 11 zijn derhalve niet actueel. Het rapport d.d. 5 oktober 2018 is aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd. Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van dat rapport.

#### *Aspect Trillingen*

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Bredius" beoogde nieuwe woningen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. ProRail verzoekt de gemeente om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>

ProRail adviseert indicatief onderzoek te doen naar de te verwachten trillingsniveaus, waarbij specifiek wordt gekeken naar de locatie en de bouwkarakteristiek van de te realiseren woningen. Indien de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (SBR-B) dan zouden eisen/maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen aan de woningen.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

In dit kader wil ProRail nog wijzen op de vooroverlegreactie van ProRail op het (voorontwerp) bestemmingsplan "Polderweg 1" waar ProRail eenzelfde aanbeveling heeft gedaan. Dit is door dit project opgevolgd. Uit het uitgevoerde trillingenonderzoek bleek dat de maximale en de gemiddelde trillingssterkte zouden worden overschreden in de toekomstige bebouwing. Om dit te ondervangen worden technische voorwaarden opgelegd aan (de constructie van) het gebouw. Zo nodig vraagt ProRail deze voorwaarden ook te stellen in het bestemmingsplan.

#### Reactie gemeente:

De gemeente onderschrijft de aandacht voor mogelijke trillinghinder voor de toekomstige bewoners die ontstaat als gevolg van treinverkeer. Om die reden heeft de gemeente een quickscan-onderzoek laten uitvoeren door DPA Cauberg Huygen d.d. 14 november 2018.

Uit de quickscan volgt dat er een kans bestaat op trillingshinder in de nieuwbouw op het Brediuisterrein veroorzaakt door het nabije treinverkeer. De ernst van de hinder is naar verwachting beperkt en alleen in de worstcase is de overschrijding mogelijk zo hoog (meer dan een factor 2) dat mensen er conform de

SBR-B niet meer aan gewend zouden kunnen raken (beperkte overschrijding streefwaarden voor bestaande situatie). Aanbevolen wordt ervoor te zorgen dat het gebouw zodanig wordt ontworpen dat het zich 'gemiddeld' of beter dan 'gemiddeld' gedraagt op het aspect trillingen en dat daarmee wordt voldaan aan de SBR-B streefwaarden voor nieuwe situaties. De uitkomsten uit het onderzoek hebben echter geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Daarentegen zal binnen het project bekeken worden in hoeverre de aanbevelingen in de tender meegenomen kunnen worden.

De uitkomsten van de onderzoeksresultaten worden tevens toegelicht in paragraaf 5.7 in dit bestemmingsplan. Het quickscan-onderzoek van DPA Cauberg Huygen d.d. 14 november 2018 is toegevoegd als bijlage van de plantoelichting in dit bestemmingsplan.

## **Ad 2 Reactie Nederlandse Spoorwegen (NS)**

De NS heeft een reactie aan de gemeente gestuurd op het voorontwerpbestemmingsplan. De NS geeft aan in gesprek te zijn met de gemeente over de verplaatsing van de werkplaats en over het voorontwerpbestemmingsplan Bredius. De NS werkplaats Amsterdam Zaanstraat grenst pal aan het te ontwikkelen gebied.

De NS reageert als volgt: "Woningbouw zo dicht naast een spoorwegwerkplaats en spoorwegemplacement is in de basis niet ideaal hoewel begrijpelijk vanuit de woningbehoefte in de stad. Vooral het aspect 'geluid' vraagt om extra aandacht en in het voorontwerp heeft u dan ook de tekst opgenomen".:

De NS heeft een vigerende vergunning en de daarin vergunde waarden zullen dan ook de basis moeten zijn voor de te stellen normen bij de bebouwing zonder dat dit gevolgen heeft voor de vergunning van de NS (en de waarden en berekeningen die daarin zijn opgenomen) en zonder gevolgen voor de daarbij behorende processen.

In paragraaf 5.6.2 van het voorontwerp is opgenomen:

Deze formulering baart de NS zorgen. Uit het akoestisch onderzoek van DPA concludeert de NS dat de nieuwbouw uitgerust zal worden met dove gevels uitgaande van de vergunde waarden aan de inrichtingen waaronder onze werkplaats en dat dit de maatwerkoplossing is waar aan gerefereerd wordt en afdoende is. Omdat de NS nog niet weet wat de consequenties hiervan zijn, gaat de NS hierover in gesprek.

### Reactie gemeente:

De gemeente onderschrijft de extra aandacht die het aspect geluid in deze ontwikkeling vraagt mede in relatie tot de aan de NS verstrekte vigerende vergunning. Hierover zijn we, zoals de NS zelf ook al aangeeft, reeds in gesprek met elkaar. Het akoestisch rapport van DPA waar u naar verwijst is niet actueel. Onterecht is in het voorontwerpbestemmingsplan in de bijlage van de toelichting het rapport van DPA uit 2017 gevoegd. Dit had het rapport uit oktober 2018 moeten zijn zoals in de plantoelichting uit het voorontwerpbestemmingsplan naar is verwezen.

Aankomende periode zullen de gesprekken voorgezet worden met als doel tot overeenstemming over het aspect geluid en het akoestisch rapport. Bij het optimaliseren van de geluidssituatie van de nog te ontwikkelen woningbouw is uitgangspunt dat de bedrijfsvoering van NS en ProRail geen schade mag ondervinden van de geplande woningbouw. Het optimaliseren van de geluidssituatie/wooncomfort van de toekomstige bewoner en het voorkomen van dove gevels zijn hierbij ook onderwerp van gesprek. Een aangepast onderzoek laat hierdoor nog op zich wachten. Met de vaststelling van het bestemmingsplan zal het definitieve akoestisch rapport toegevoegd worden.

## **Ad. 3 Reactie Liander**

Liander Infra N.V. is onder andere de eigenaar van twee gasdrukmeet- en regelstations en 50 kV-kabelverbindingen in het plangebied van het voorontwerp en is daarmee belanghebbend.

De gasdrukmeet- en regelstations in het plangebied, gelegen nabij de Spaarndammerdijk 271 te Amsterdam, zijn type B inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer. Op deze stations zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) van toepassing.

Gelet op de ruimtelijke uitstraling van de bovengenoemde stations willen wij u vragen de gasdrukmeet- en regelstations gelegen nabij de bovengenoemde locaties te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' op de verbeelding en de daarbij behorende veiligheidscontour (Activiteitenbesluit-zone). Door deze wijze van bestemmen is de aanwezigheid van een gasdrukmeet- en regelstation voor derden zichtbaar en wordt beter geborgd dat de veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten nu en in de toekomst in acht worden genomen.

Ook is Liander als regionale netbeheerder onder andere belast met het beheer, het onderhoud en de instandhouding van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau tot en met 50 kV. Om deze taak uit te voeren, is het van belang dat de ligging van de kabelverbindingen planologisch wordt veiliggesteld. Daarnaast dient het tracé van de kabelverbindingen gevrijwaard te blijven van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van de kabelverbinding. Er lopen diverse kabelverbindingen door het plangebied. Wij verzoeken u het voorontwerp zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de 50 kV-kabelverbindingen liggen en niet in eigendom is van Liander Infra N.V. een dubbelbestemming wordt toegekend ter bescherming van de verbindingen.

#### Reactie gemeente:

Zowel de 50 Kv leiding als het gasdrukmeet- en regelstation vallen niet onder de externe veiligheidsregelgeving op grond waarvan toetsing aan grenswaarden in het bestemmingsplan plaats zou moeten vinden. De veiligheidsafstanden worden al in acht genomen omdat er binnen een straal van 25 meter geen bebouwing is toegestaan. De 50 Kv leiding wordt beschermd door de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) op grond waarvan bij graafwerkzaamheden eerst een klic-melding moet worden gedaan. De bescherming wordt derhalve anderszins reeds geregeld. Een nadere doorvertaling in de planregels en op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is daardoor niet aan de orde. Bovendien ligt het gasdrukmeet- en regelstation in de bestemming Groen en de 50 kV leiding onder de bestemming Verkeer waar nutsvoorzieningen zijn toegestaan. Op grond van de reactie is de tekst aangevuld in subparagraaf 5.3.3, door ook de gasdrukmeet- en regelstation op te noemen. De aanwezigheid van de 50 kV leiding was in het voorontwerpbestemmingsplan reeds in de plantoelichting benoemd.

### **6.3 Economische uitvoerbaarheid**

De kosten voor realisatie worden gedekt uit de grondexploitatie Bredius (plannummer 754.01) De grondexploitatie kent een positief saldo, dat bij afsluiting van het plan ten gunste van het Vereveningsfonds wordt gebracht.



## Hoofdstuk 7      Artikelgewijze toelichting planregels

### 7.1      Opbouw

#### 7.1.1    Planregels

De regels van het bestemmingsplan zijn onderverdeeld in een viertal hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen verklaard (artikel 1). Voor de in het bestemmingsplan opgenomen bouw- en goothoogten, de hellingshoek van dakvlakken e.d. is het van belang om inzichtelijk te maken op welke wijze maten, hoogten etc. worden gemeten. De regels hiervoor zijn opgenomen in hoofdstuk 2. In het tweede hoofdstuk zijn vervolgens de bestemmingsregels opgenomen. Deze regels geven de daadwerkelijke bestemming aan van de grond en regelen daarmee hoe de grond gebruikt mag worden en wat er op de grond gebouwd mag worden. Van die regels kan, onder voorwaarden, ook worden afgeweken door het college. Die bevoegdheid is voor specifieke afwijkingen opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn meer algemeen geldende afwijkingen geregeld. Ook is in hoofdstuk 3 voor het gehele bestemmingsplangebied bepaald welke vormen van gebruik in ieder geval niet zijn toegestaan. Tegelijk zijn de normen voor autoparkeren en fietsparkeren opgenomen in hoofdstuk 3. Tenslotte voorziet hoofdstuk 4 in het overgangsrecht. Voor zover relevant worden hier onder enkele regels nader gedeut.

### 7.2      Gemengde bestemming (Artikel 3)

#### 7.2.1    Bestemmingsomschrijving (artikel 3.1)

Binnen de gemengde bestemming zijn alle functies die in hoofdstuk 3 Planvisie, die weer volgen uit de Herzieningsnota, worden benoemd, binnen het te realiseren bouwblok mogelijk gemaakt. Het volgende gebruik is daarom toestaan:

1. woningen
2. maatschappelijke voorzieningen
3. culturele voorzieningen
4. consument verzorgende dienstverlening
5. horeca van categorie 4

Artikel 3.1 Bestemmingsomschrijving is zodanig geredigeerd dat wonen in beginsel binnen het gehele bouwblok gerealiseerd kunnen worden met uitzondering van de begane grond op de zuidoostelijke hoek, waar uitsluitend een niet-woonfunctie is toegestaan. Dit is aangegeven met een 'niet-wonen'-aanduiding.

Aangezien de druk op de woon- en leefomgeving voor omwonenden in de Spaarndammerbuurt al op zijn grenzen zit, is er voldoende aanleiding om in de begripsbepaling voor een woning te omschrijven dat deze bedoeld zijn voor de huisvesting van één huishouden.

De maximering van het aantal vierkante meters van de functies onder 2, 3, 4 en 5 is geregeld in de specifieke gebruiksregels (Gebruiksregels (Artikel 3.3 en 3.4))

##### *7.2.1.1 Overige functies*

Ook de bij de hoofdfuncties noodzakelijk bijbehorende zaken zijn geregeld. Het gaat dan om bergingen, kelders, tuinen, groenvoorzieningen, kunstobjecten, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, etc.

Wat betreft het parkeren is binnen het bouwblok op de verbeelding een gedeelte van de gronden aangewezen voor het realiseren van een parkeerkelder. Daarvoor is de aanduiding [pg] gebruikt. Voor de

locatie van de in- en uitritten en dat soort zaken is de aanduiding voor ontsluiting [os] opgenomen.

## **7.2.2 Bouwregels (artikel 3.2 en 3.5)**

### *7.2.2.1 Bouwwerken en gebouwen*

In zijn algemeenheid is geregeld dat alleen die bouwwerken en gebouwen mogen worden gerealiseerd voor de functies die zijn genoemd in Artikel 3.1 Bestemmingsomschrijving. Daarna wordt aangegeven welke omvang die bouwwerken en gebouwen mogen hebben. Het gehele bouwblok mag qua bouwhoogte niet hoger worden dan 17 meter, waarbij langs de Zaanstraat-zijde verplicht een kap gemaakt moet worden met een goothoogte van 13 meter en een maximale hellingshoek van 65 graden.

### *7.2.2.2 Ondergronds bouwen*

Kelder en souterrains zijn rechtsstreeks toegestaan. Ze kunnen (bouwkundig) als onderdeel van de parkeerkelder gerealiseerd worden, maar ook separaat van de parkeerkelder. Voor beide wijzen van realisatie gelden aparte voorschriften, voornamelijk vanwege geohydrologische effecten (zie ook 5.13.3 Grondwater en gevolgen vanwege parkeerkelder).

### *7.2.2.3 Balkons*

Voor de balkons is, conform het herzieningsbesluit, geregeld dat die uitsluitend aan de binnenzijde van het bouwblok gerealiseerd mogen worden en maximaal 1,5 meter van de gevellijn mag uitsteken. De regels voorzien niet in de realisatie van een galerij. Die zijn namelijk niet toegestaan.

### *7.2.2.4 Daktuinen*

Voor de daken is geregeld dat die kunnen worden ingericht als daktuin (3.2.6 Daktuin en 1.26 daktuin). Daktuin is een ruim begrip, waardoor op het dak meerdere activiteiten ontplooid kunnen worden. Zo mag het dak gebruikt worden voor het opwekken van duurzame energie, maar ook ten behoeve van de waterberging. Verder is het mogelijk om het dak meer praktisch aan te wenden als tuin, terras eventueel met speelvoorzieningen. Het is aan de ontwikkelaar van de woningen of dat gebruik per woning of gemeenschappelijk wordt georganiseerd. Om het dak gemakkelijk te kunnen bereiken, is het ook mogelijk om een daktoegang te bouwen.

De omschrijving van daktuin is bewust zo geredigeerd dat ook het plaatsen van collectoren voor warmteopwekking of panelen voor electriciteitsopwekken zijn toegestaan, waarbij de maximaal toelaatbare bouwhoogte mag worden overschreden.

### *7.2.2.5 Daktoegangen en dakkapel*

Overschrijding van de bouwhoogte ten behoeve van daktoegangen zijn toegestaan onder de voorwaarden zoals deze zijn omschreven in de regels (3.2.7 Daktoegangen). Verder zijn bij de woningen met een kap dakkapellen onder voorwaarden toegestaan (3.2.8 Dakkapel). Zo mag er één dakkapel gerealiseerd worden voor één wooneenheid.

### *7.2.2.6 Onderdoorgang*

Ter plaatse van de bouwaanduiding onderdoorgang geldt dat tot de vloer van minimaal de tweede bouwlaag geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens voor hoger gelegen bouwlagen benodigde ondersteuningsconstructies.

### 7.2.2.7 Stille zijden

Bouwen ten behoeve van wonen en geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen zijn uitsluitend toegestaan mits iedere woning is voorzien van één stille zijde (1.59 stille zijde). Onder Artikel 3.5.1 Stille zijde is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van eerder genoemde verplichting indien het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke dan wel financiële aard en voor de geluidsbelaste gevels hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zijn vastgesteld.

### 7.2.3 Gebruiksregels (Artikel 3.3 en 3.4)

Behalve woningen zijn binnen de gemengde bestemming ook de volgende functies mogelijk:

1. maatschappelijke voorzieningen
2. culturele voorzieningen
3. consument verzorgende dienstverlening
4. horeca van categorie 4

Aan de locatie binnen het bouwblok zijn voor de niet-woonfuncties nadere eisen gesteld. Deze mogen uitsluitend op de begane grond gerealiseerd worden. Ook mogen de niet-woonfuncties niet groter zijn dan 200 m<sup>2</sup> per vestiging. De vestigingen blijven hierdoor kleinschalig van karakter, zoals kenmerkend is voor de Spaarndammerbuurt, maar ook blijft de ruimtelijke impact beperkt.

De gezamenlijke oppervlakte van de niet-woonfuncties mogen minimaal tussen de 400 en maximaal 1.000 m<sup>2</sup> bvo zijn. Op de zuidoostelijke hoek van het bouwvlak is op de begane grond uitsluitend een niet-woonfunctie toegestaan. Dit is aangegeven met de 'wonen niet toegestaan'-aanduiding (-w). Het is verder aan het inzicht van de ontwikkelaar van het bouwplan om te bepalen waar de functies een plek krijgen en zo ja op welke locatie.

Binnen de maatschappelijk voorzieningen is het mogelijk om een voorziening voor kinderopvang te realiseren. In artikel 3.3.3 Kinderopvangvoorzieningen zijn aanvullende voorwaarden opgenomen indien kinderopvang wordt gerealiseerd.

Ten behoeve van de horeca kan het gewenst zijn dat een terras wordt gerealiseerd. Daarom is in artikel 3.4.1 Horecaterras een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om een horecaterras mogelijk te maken. Daarbij geldt wel de voorwaarde dat ook aan de overige gemeentelijke regelgeving (zoals APV en terrasbeleid) moet zijn voldaan, alvorens een afwijkvergunning verleend kan worden.

De meest logische locatie voor zo'n terras is het pleintje aan de zuidgevel. Maar ook als het horecaterras elders zal worden gerealiseerd, ligt het voor de hand dat de locatie de verkeersbestemming heeft. Daarom is voor de verkeersbestemming een soort gelijke regeling opgenomen.

### 7.3 Groenbestemming (Artikel 4)

Binnen de groenbestemming is de bescherming van openbaar groen leidend. Maar andere vormen van gebruik die vanzelfsprekend voor het gebruik van de openbare ruimte noodzakelijk zijn, zijn ook toegestaan. Denk aan fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en afvalinzamelingssystemen.

## **7.4 Verkeersbestemming (Artikel 5)**

### **7.4.1 Algemeen**

Binnen de verkeersbestemming zijn de meest voorkomende functies voor de openbare weg en openbare ruimtes opgenomen. Het gaat dan om het realiseren van wegen, pleinen, trambanen. Ook zijn mogelijkheden gecreëerd voor nuts-, groen- en speelvoorzieningen en andere veel in het openbaar voorkomende functies, zoals kunstobjecten.

In de bouwregels is speciaal een regeling opgenomen voor stallingsvoorzieningen voor scootmobiel. Dit appeleert aan de wens om de te bouwen woningen levensloop bestendig te realiseren.

### **7.4.2 Parkeren**

De ingang voor de parkeervoorziening bevindt zich aan de spoorzijde van het bouwblok. De inrit, inclusief alle toebehoren en eventuele niveauverschillen, moet zich volledig binnen de rooilijnen bevinden. Daarom is alleen binnen de bestemming 'gemengd' het realiseren van een parkeergarage met de daarbij behorende voorzieningen en in- en uitritten mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'verkeer' is de mogelijkheid van een parkeergarage niet opgenomen. Middels specifieke aanduidingen (pg) en (os) wordt duidelijk waar de ingang van de parkeergarage is gesitueerd en waar de bijbehorende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.

### **7.4.3 Specifieke regels**

Ook voorzien de regels in de mogelijkheid voor een ontheffing vanwege een evenement. Daarbij geldt wel de voorwaarde dat ook aan de overige gemeentelijke regelgeving (apv e.d.) moet zijn voldaan, alvorens zo'n toestemming verleend kan worden.

Gelijk de gemengde bestemming geldt ook voor de verkeersbestemming de mogelijkheid om een horecaterras mogelijk te maken, mits aan de overige gemeentelijke voorwaarden (apv, terrasbeleid e.d.) is voldaan. Ook kan ontheffing worden verleend voor het innemen van een standplaats. Ook dan geldt de kruisverwijzing naar overig gemeentelijk beleid.

## **7.5 Dubbelbestemming**

### **7.5.1 Archeologie (Artikel 6 en 7)**

De archeologische bestemming van artikel 5 geldt als een dubbelbestemming. Dat betekent dat het bouwplan niet alleen aan de gemengde en/of verkeersbestemming getoetst moet worden, maar primair aan de archeologische bestemming. In de bouwregels is een plicht opgenomen tot archeologisch onderzoek, waarvan onder omstandigheden ontheffing kan worden verleend. Ook geldt de regel dat een omgevingsvergunning nodig is (vh. aanlegvergunning) als de grond dieper dan 2,5 meter wordt bewerkt.

### **7.5.2 Waterkering (Artikel 8)**

Een deel van het plangebied, overigens buiten het bouwvlak valt binnen de invloedssfeer van de stadsboezem. Deze dubbelbestemming dient ter bescherming en ter behoud van deze waterkering, zoals volgt uit de legger van de Keur 2017.

## **7.6 Algemene regels (Artikel 9 t/m 14)**

In de algemene regels is een aantal zaken geregeld die van toepassing zijn op elke bestemmingsregel uit dit bestemmingsplan. Zo voorziet artikel 8 in een bouwregel waardoor ondergeschikte overschreidingen mogelijk zijn op bouw- en hoogtematen.

Alle technische installaties en bouwwerken dienen uit het zicht binnen de maximale bouwhoogte opgelost te worden. In dit bestemmingsplan wordt daarom niet voorzien in Algemene afwijkingsregels voor dergelijke voorzieningen. Slechts tot een hoogte van 2 meter is het mogelijk om af te wijken van de bouwhoogten voor zover dat noodzakelijk is om bouwtechnische en / of stedenbouwkundige redenen.

Verder bevat artikel 8 een aantal vormen van gebruik die niet zijn toegestaan op de gronden van dit bestemmingsplan. Het gaat om ongewenste vormen van horeca, maar ook om belwinkels en verschillende vormen van seksuele dienstverlening.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen en fietsparkeerplekken is geregeld in respectievelijk artikel 9.4 en 9.5 .De normen zijn verbonden aan het geldende beleid voor die onderwerpen. Er is een waarborg opgenomen dat als het beleid wijzigt, die wijziging ook geldt voor dit bestemmingsplan.

## **7.7 Verbeelding**

De straatprofielen van de Zaanstraat en de nieuwe onstluiting krijgen een vergelijkbaar profiel als toegepast in de Spaarndammerbuurt. Voor de Zaanstraat is bepaald dat deze een breedte krijgt van 18 meter. Op de verbeelding is de plangrens daarom gelegd op de helft van de Zaanstraat. De bebouwing / rooilijn van de Brediuslocatie is zodanig gekozen dat een straatbreedte van 18 meter gegarandeerd kan worden.



De bouw- en goothoogte, als ook de bebouwingspercentage (artikel 3.2) zijn ingetekend op de verbeelding, evenals de aanduiding voor de locatie van de parkeergarage (pg) en de aanduiding van de ontsluiting van de parkeergarage (os). Ook is aangegeven ter hoogte van waar de onderdoorgang aangebracht zal moeten worden. Verder wordt op verbeelding met verschillende kleuren aangegeven waar de bouwlocatie is gelocaliseerd en waar de openbare ruimte inclusief de verkeersafwikkeling

plaatsvindt.

Met de (-w)-aanduiding wordt aangegeven ter hoogte van waar ten minste de niet-woonfunctie een plek zal moeten krijgen.

Andere bestemmingen die op de verbeelding worden weergegeven zijn: de geluidszone-industrie, de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 1 en 2 en Waterstaat- Waterkering.

