

Aanmeldingsnotitie (vormvrije) m.e.r.- beoordeling

Project Duivendrechtsekade 50, fase 1

Datum: 13 januari 2025

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Wettelijk kader	1
1.3.	Naam en adresgegevens initiatiefnemer	4
1.4.	Beschrijving van het tijdspad van de activiteit	4
2.	Kenmerken van het project	5
2.1.	De omvang van het gehele project	5
2.2.	De cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	6
2.3.	Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit / de productie van afvalstoffen / verontreiniging en hinder	7
2.4.	Het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis	7
2.5.	De risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling)	7
3.	Locatie van het project	8
3.1.	Het bestaande en goedgekeurde landgebruik	8
3.1.1.	Projectlocatie	9
3.1.2.	Omgeving	10
3.2.	De relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan	12
3.3.	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu	12
4.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	13
4.1.	Geluid	13
4.1.1.	Algemeen	13
4.1.2.	Onderzoek	14
4.1.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	15
4.1.4.	Conclusie	15
4.2.	Trillinghinder	15
4.2.1.	Algemeen	15
4.2.2.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	15
4.2.3.	Conclusie	15

4.3.	Verkeer.....	15
4.3.1.	Algemeen	15
4.3.2.	Onderzoek.....	16
4.3.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	17
4.3.4.	Conclusie.....	17
4.4.	Luchtkwaliteit	18
4.4.1.	Algemeen	18
4.4.2.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	18
4.4.3.	Conclusie.....	18
4.5.	Bodem.....	18
4.5.1.	Algemeen	18
4.5.2.	Onderzoek.....	18
4.5.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	20
4.5.4.	Conclusie.....	20
4.6.	Water	20
4.6.1.	Projectsituatie.....	20
4.6.2.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	20
4.6.3.	Conclusie.....	21
4.7.	Externe veiligheid	21
4.7.1.	Algemeen	21
4.7.2.	Onderzoek.....	21
4.7.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	22
4.7.4.	Conclusie.....	22
4.8.	Milieuzonering.....	22
4.8.1.	Algemeen	22
4.8.2.	Onderzoek.....	22
4.8.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	25
4.8.4.	Conclusie.....	25
4.9.	Ecologie.....	26
4.9.1.	Algemeen	26
4.9.2.	Onderzoek.....	26
4.9.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	26
4.9.4.	Conclusie.....	26
4.10.	Stikstofdepositie	27

4.10.1.	Algemeen	27
4.10.2.	Onderzoek.....	27
4.10.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	27
4.10.4.	Conclusie.....	27
4.11.	Archeologie en cultuurhistorische waarden.....	27
4.11.1.	Algemeen	27
4.11.2.	Onderzoek.....	27
4.11.3.	Soort en kenmerken van het potentiële effect	30
4.11.4.	Conclusie.....	30
5.	Conclusie.....	31
6.	Bijlagen	32

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De voorliggende Aanmeldnotitie heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van Duivendrechtsekade 50, fase 1. Voorheen was hier een timmerbedrijf met bedrijfswoning gevestigd, momenteel wordt het perceel tijdelijk bewoond.

Het voornemen is het perceel te herontwikkelen met 93 sociale huurwoningen, 9 middenhuur woningen en een kantoor van ca. 100 m² bvo. Hoewel het geldende bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost' ruimte biedt voor herontwikkeling van het bedrijventerrein naar een gemengd werk-woongebied is voor het onderhavige perceel een bedrijfsbestemming van kracht. Het voornemen is daarom niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

Deze afwijking van het bestemmingsplan kan worden toegestaan door een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik) aan te vragen en te verlenen.

De voorliggende Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

1.2. Wettelijk kader

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

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (102 woningen en een kantoorruimte van ca. 100 m² bvo in de nieuwbouw) blijft ruim onder deze drempelwaarden.

De projectlocatie bevindt zich in de nabijheid van het projectgebied Overamstel, binnen de Weespertrekvaart-Oost.



Afbeelding: Projectgebied Overamstel;
Duivendrechtsekade 50 rood omcirkeld

In de volgende jaren verandert de Weespertrekvaart-Oost in een moderne, creatieve en drukke wijk voor wonen en werken. In 2018 besloot de gemeenteraad om waar de bedrijven zijn te veranderen in een woon- en werkgebied. Er komen ongeveer 1.000 woningen, lichte bedrijvigheid en voorzieningen.

Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.- beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - Aanmeldnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie de tabel hierna).

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name: • de omvang van het gehele project, • de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten, • het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis, • de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).
2. Locatie van de projecten	De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name: • het bestaande en goedgekeurde landgebruik, • het bestaande en goedgekeurde landgebruik; • de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan; • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: I. wetlands, oeverformaties, riviermondingen; II. kustgebieden en het mariene milieu; III. berg- en bosgebieden; IV. natuureservaten en -parken; V. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG; VI. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen; VII. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; VIII. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
3. Soort en kenmerken van het potentiële effect	De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onder punten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van: • de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden); • de aard van het effect; • het grensoverschrijdend karakter van het effect; • de intensiteit en de complexiteit van het effect;

	• de waarschijnlijkheid van het effect; • de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect; • de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten; • de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen. het bereik van het effect.
--	---

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is Duivendrechtsekade C.V., Koningslaan 52, 1075 AE te Amsterdam.

1.4. Beschrijving van het tijdpad van de activiteit

Nadat de omgevingsvergunning in werking is zal worden gestart met de verwezenlijking van het bouwplan. Hiervoor zullen nog de nodige voorbereidingen worden getroffen.

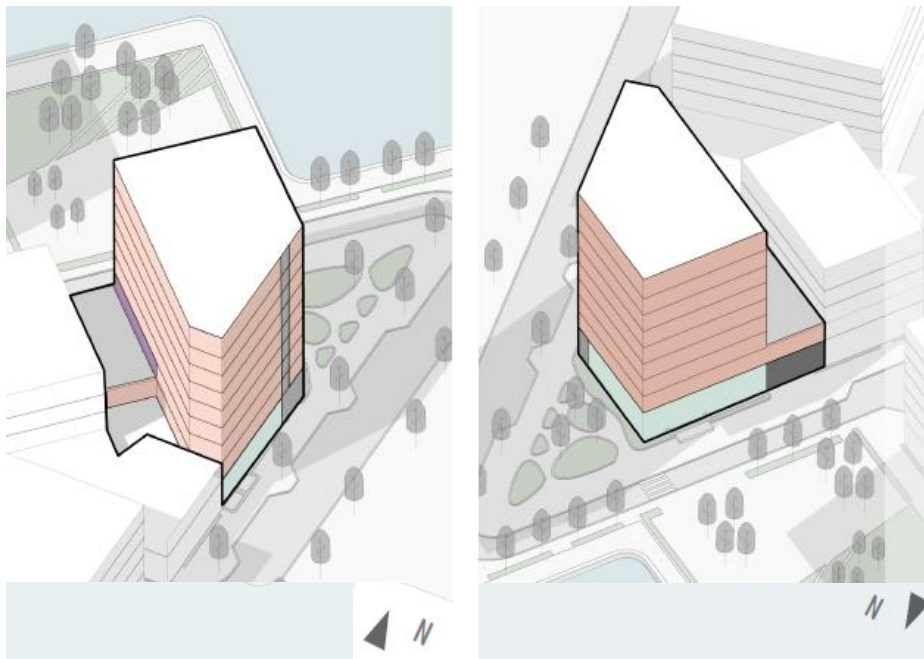
Voor de uitgebreide voorbereidingsprocedure die nodig is om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen geldt vanwege de activiteit 'strijdig gebruik' een doorlooptijd van circa een half jaar. Gelet op deze doorlooptijd is start van de werkzaamheden vanaf halverwege 2025 haalbaar en is oplevering medio 2027 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2. Kenmerken van het project

2.1. De omvang van het gehele project

Volume

Vanwege eigendomsverhoudingen wordt bouwveld 15 gefaseerd ontwikkeld. De nu aan de orde zijnde eerste fase betreft de noordzijde van bouwveld 15. Hier wordt het hoogteaccent van 7 bouwlagen op een sokkel van twee bouwlagen gerealiseerd. De footprint van de sokkel is circa 700 m² en de footprint van het hoogteaccent circa 440 m² en de bouwhoogte bedraagt 30,3 meter exclusief de liftopbouw en dakrand.



Programma

Het programma bestaat grotendeels uit woningen, voornamelijk studio's: 93 sociale huurwoningen en 9 middenhuurwoningen. Op de sokkel wordt een gemeenschappelijke daktuin gerealiseerd en in het pand komt een gemeenschappelijke wasruimte. Tenslotte wordt een werkruimte (kantoor) van circa 100 m² bvo gerealiseerd.

Concept hubstudio's

Hubstudio's Duivendrechtsekade (Hubstudio's Creative) wordt gebouwd als voorloper in een te transformeren gebied waar veel creatieve industrie is gevestigd. Gebruikmaken van een creatieve sfeer is dus een pré. Het gebied zal sociale huur en middenhuur (loftwoningen) omvatten.

Creativiteit is het kernwoord van de Hubstudio's. Potentiële huurders zijn werkend in de creatieve sector (starters op de woningmarkt) of studierend. Ook is het duurzame aspect (wonen nabij werk) en de groene gevel sokkel (klimaat-adaptief) van belang.

De middenhuurwoningen krijgen een woon-werk uitstraling met op de begane grond loft-woningen met een verdiepingshoogte van bijna 5m, kook/badkamer gedeelte achterin en een mezzanine. De verwachting is dat de werkactiviteit leidt tot reuring in de straat, extra sociale controle,

interessante sociale contacten voor de senioren en tenslotte dat de creatieve 'vibe' benadrukt wordt.

Programma op maaiveld

Wonen, werken en ontspannen worden door elkaar verweven in de vorm van loftwoningen voor bedrijfscreatievelingen op de begane grond. Utilitaire karakter van noordgevel wordt bereikt door de slaapkamers van de loftwoningen niet aan de gevel te situeren. Deze woningen krijgen op de begane grond wel privétuinen.

Entrees

De hoofdentree van het gebouw is aan de Duivendrechtsekade. In verband met de verkeersroute wordt de fietsentree gesitueerd aan de H.J.E. Wenckebachweg.



2.2. De cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten

De projectlocatie bevindt zich in de nabijheid van het projectgebied Overamstel, binnen de Weespertrekvaart-Oost. Daar komen ongeveer 1.000 woningen, lichte bedrijvigheid en voorzieningen.

Het gebied Weespertrekvaart Oost is een deelgebied van de ontwikkeling Overamstel. De andere deelgebieden zijn het Amstelkwartier, Weespertrekvaartbuurt en de A2 zone/Joan Muyskenweg. Dit zijn autonome ontwikkelingen in de nabijheid van de projectlocatie waar al met de transformatie is begonnen.

Gezien de ontsluitingsstructuur is er aanleiding om ten aanzien van het aspect verkeer rekening te houden met cumulatieve effecten. Daartoe is door onderzoeksbureau Panteia de verkeerseffecten onderzocht met betrekking tot de uitvoering van bestemmingsplannen in Overamstel. Dit zijn de bestemmingsplannen Amstelkwartier 2e fase, Amstelkwartier 3e fase, Bijlmerbajes (thans: Weespertrekvaart West) en Weespertrekvaart Midden-Zuid (thans Strook en Oost). De ontwikkeling van het onderhavige project maakt daarvan deel uit. In de rapportage d.d. 18 mei 2017 van Panteia zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven. Dit rapport is als Bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd en worden besproken in paragraaf 4.3.2 van deze Aanmeldnotitie.

2.3. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit / de productie van afvalstoffen / verontreiniging en hinder

De huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Gelet op de aard en omvang van de ingreep en de locatie van het project is er geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouw- en sloopafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.4. Het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis

De projectlocatie is niet gelegen onder een aanvliegroute van Schiphol.

Het voldoen aan de voorwaarde van klimaatneutraal bouwen wordt in Amsterdam wat betreft wateroverlast, overstroming en droogte geborgd via de Hemelwaterverordening. Met het aspect hitte wordt in dit plan rekening gehouden door het toepassen van een groen dak. Verdere vergroening kan plaatsvinden in het kader van herinrichting van de openbare ruimte.

In de 5.6 van de Ruimtelijke Ordening (betreffende Externe veiligheid) wordt uitgebreid ingegaan op het risico van zware ongevallen en/of rampen als gevolg van inrichtingen, transportroutes en Buisleidingen.

Er zijn weliswaar risico's, maar deze zijn niet van zodanige aard dat sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

2.5. De risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling)

De diepere ondergrond (vanaf 1,5 m-mv) is matig tot sterk verontreinigd (bodemverontreiniging). In dit onderzoek is uitgegaan van een werkdiepte tot 1,5 m-mv en deze verontreinigingen zijn aangetoond in de laag onder de toekomstige bebouwing. Een saneringsprocedure heeft niet te worden doorlopen en aanvullend onderzoek naar de aangetoonde verontreinigingen wordt voor de geplande werkzaamheden niet noodzakelijk geacht.

Al in 2013 overschreed de jaargemiddelde concentratie fijnstof de norm van 40 microgram per kubieke meter al niet, op geen enkel beoordelingspunt, en heeft dat nadien ook niet overschreden. Op verschillende drukke wegen werd destijds de norm voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide nog overschreden of bijna overschreden, maar inmiddels worden de normen voor fijnstof al jaren niet meer overschreden in Amsterdam.

De kwaliteit van het Amsterdamse water is zo goed, dat het op de meeste dagen van dezelfde kwaliteit is als het water op officiële zwemplekken (<https://www.agv.nl/specials/waterkwaliteit/>). Van risico's als gevolg van waterverontreiniging is dan ook geen sprake.

3. Locatie van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

3.1. Het bestaande en goedgekeurde landgebruik

Het projectgebied is gelegen in Amsterdam Oost en betreft een perceel waar de Weespertrekvaart, de Duivendrechtsekade en de H.J.E. Wenckebachweg samenkomen. In de navolgende afbeelding is de ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: ligging van de projectlocatie in Amsterdam, contouren van het bouwplan met rood weergegeven (bron: maps.google.nl)

3.1.1. Projectlocatie

Het projectgebied betreft een voormalige vestiging van Wals Timmerwerken, een bedrijf in interieurbouw en vervaardiging van bedrijfsmeubels.



Afbeelding: vogelvlucht projectlocatie (omcirkeld) vanuit het oosten (links) en zuiden (rechts)

De bedrijfswoning is gebouwd begin 21ste eeuw verkeert in een goede staat. De huidige bewoning is van tijdelijke aard en de staat van inrichting en onderhoud van het perceel is, net als de andere panden en de woonboten in dit deel van de H.J.E. Wenckebachweg, rommelig.



Afbeeldingen: woning Duivendrechtsekade 50

3.1.2. Omgeving

Met transformatie in het vooruitzicht is het gebruik van de bedrijfspanden in de directe omgeving soms laagwaardig en van tijdelijke aard. Enkele bedrijven zijn wel al langer in het gebied gevestigd, maar er is altijd sprake geweest van een goedkoop vestigingsklimaat wat zichtbaar is in de uitstraling van de panden en de openbare ruimte. Bij de woonboot met het adres Duivendrechtsekade 95 zijn op de kade containers neergezet, waarvan het gebruik onduidelijk is. Verloedering van de omgeving is al enige tijd ingezet.



Afbeeldingen: woonboot met bouwwerken op de kade naast Duivendrechtsekade 50

Het voormalige bedrijfsverzamelgebouw (kantoor) Kroon Hof is al enige jaren in gebruik voor studenten-/jongerenhuisvesting. Het terrein en de entreepartijen zijn verwaarloosd.



Afbeeldingen: studenten-/jongerenhuisvesting in Duivendrechtsekade 40 t/m 42

De bedrijven in de directe omgeving, aan de H.J.E. Wenckebachweg, zijn een autobedrijf, groothandel in bouw materiaal, een winkel/showroom voor fitnessapparatuur en aannemers in bestrating en dakbedekking. Her en der geparkeerde auto's en buitenopslag bepalen het beeld.



Afbeeldingen: bedrijven H.J.E. Wenckebachweg 83-93



Afbeeldingen: bedrijven H.J.E. Wenckebachweg 99-107

Aan de overzijde van de Duivendrechtsekade bevinden zich de forensische psychiatrische kliniek Inforsa en het bedrijfsverzamelgebouw (kantoren) op het adres H.J.E. Wenckebachweg 123.



Afbeeldingen: Inforsa en H.J.E. Wenckebachweg 123

Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is ter plaatse van de projectlocatie en in de omgeving geen sprake. De realisatie van een woonfunctie heeft in beginsel geen nadelige gevolgen voor de aard en het functioneren van de bedrijven in de omgeving. In de huidige situatie was er tot voor kort sprake van een bedrijfsfunctie met een bedrijfswoning zodat er in beginsel geen nadelige gevolgen te verwachten zijn als gevolg van transformatie naar uitsluitend wonen. Dit wordt in het volgende hoofdstuk nader toegelicht.

3.2. De relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan

Van natuurlijke hulpbronnen is op de planlocatie geen sprake.

3.3. Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

In de nabijheid dan wel het invloedsgebied van het project bevinden zich niet de in Bijlage III van Richtlijn 2014/52/EU genoemde typen gebieden, uitgezonderd “VII. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid” en “VIII. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.”

De planlocatie bevindt zich in de Randstad, in de grootste stad van het land en dus binnen een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. Het overheidsbeleid is gericht op de concentratie van stedelijkheid binnen de bestaande grenzen van stedelijk gebied.

Op de planlocatie heeft de Duivendrechtse Grote Molen gestaan. De geplande graafwerkzaamheden zullen tot circa -1,05 m NAP reiken. Dit betekent dat de in boringen 1 en 2 op dieptes van -0,93 m NAP en -1,05 m NAP aangetroffen ophogingslaag vergraven zal worden en dat de top van de vermoedelijke molenfunderingen zoals in boringen 1, 2 en 3 aangeboord bloot zal komen te liggen waardoor deze beschadigd zullen raken. Er wordt dan ook geadviseerd om ter plaatse van boringen 1, 2 en 3 een archeologische begeleiding uit te voeren. Dan wordt door de bodemverstoring het belang van de archeologie niet onevenredig geschaad. Dit wordt in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgenomen.

4. Soort en kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan mogelijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven. In desbetreffende onderzoek is afdoende ingegaan op de in Bijlage III van Richtlijn 2014/52/EU genoemde aspecten die in acht genomen dienen te worden.

Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen in de bredere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die hierna zijn beschreven.

De projectlocatie omvat de gronden van het huidige bedrijfsperceel aan de Duivendrechtsekade 50. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In voorliggend geval omvat het studiegebied de bebouwing in de directe omgeving hiervan. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Geluid

4.1.1. Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op het geluid van niet-gezoneerde bronnen (bedrijven) wordt in paragraaf 5.3 ingegaan.

Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor een nieuw ruimtelijk besluit dat betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies. Middels akoestisch onderzoek wordt getoetst aan de geluidsnormen van de Wgh. Indien de zogenaamde "hoogste toelaatbare geluidsbelasting" (ook wel voorkeursgrenswaarde of voorkeurswaarde genoemd) wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld.

De planlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zone van de A10, Gooiseweg, Spaklerweg, verscheidene metrobanen en de spoorbaan Utrecht – Amsterdam. De locatie is niet gelegen binnen een zone van een industrieterrein.

4.1.2. Onderzoek

In het rapport 'Akoestisch onderzoek geluid van buiten' (zie bijlage) heeft Cauberg Huygen de resultaten van het akoestisch onderzoek opgenomen. De conclusies van het onderzoek zijn als volgt:

Wegverkeer

Ten gevolge van verkeer op de Spaklerweg en Gooiseweg wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Ten gevolge van het wegverkeer op de A10 wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 51 dB op 2 woningen op de 8^e verdieping. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt hiermee niet overschreden. Andere woningen zijn niet geluidbelast.

Spoorwegen en metro

Ten gevolge van railverkeer op de spoortracé Utrecht-Amsterdam wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

De geluidbelasting ten gevolge van metroverkeer bedraagt ten hoogste 50 dB. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Cumulatie

De gecumuleerde geluidbelasting (weg en rail) $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 57 dB omgerekend naar wegverkeerslawaai.

Maatregelen

Maatregelen ter reductie van het geluid zijn in relatie tot het onderhavige project vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, niet realiseerbaar (zie paragraaf 6.1 van het onderzoeksrapport).

Hogere waarden

Geadviseerd wordt om hogere waarden aan te vragen voor 2 woningen op de 8^e verdieping, met een waarde van 51 dB vanwege het wegverkeer op de A10.

Stille zijden

Conform het hogere waarde beleid van de gemeente Amsterdam hoeft er bij huisvesting gericht op studenten waarbij er sprake is van een geluidbelaste locatie geen stille zijde of geluidluwe buitenruimte gerealiseerd te worden. Uit onderzoek is gebleken dat jongeren en jong volwassenen minder hinder ervaren van lawaai dan oudere volwassenen. Bovendien blijkt uit onderzoek dat de verhuisgeneigdheid bij deze (doel)groep groter is dan bij oudere volwassenen. Bij huisvesting specifiek gericht op jongeren/studenten gaat het vaak om kleine eenheden (al dan niet zelfstandig) die eenzijdig op een gevel georiënteerd zijn. Als deze op een geluidbelaste locatie worden gerealiseerd, is het vaak niet goed mogelijk om de (enige) buitengevel stil te maken. In deze situaties kunnen de kosten van het nemen van maatregelen voor het terugbrengen van de geluidbelasting onevenredig hoog zijn. In dat geval kan worden afgezien van het realiseren van een stille zijde. In het besluit tot het vaststellen van hogere waarden dient dit nader gemotiveerd te

worden. Hierbij dient aan de orde te komen hoe de doorstroom van jongeren/studenten geborgd wordt: bijvoorbeeld door het sluiten van zogenaamde campuscontracten, jongerencontracten, tijdelijke huurovereenkomsten etc.

In het onderhavige plan is er sprake van campuscontracten, waarmee doorstroom geborgd wordt. Dit is geregeld in de anterieure overeenkomst en wordt indien nodig notarieel vastgelegd. Voor de 2 woningen op de 8^e verdieping hoeven daarom geen stille zijden gerealiseerd te worden.

4.1.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot geluideffecten als gevolg van de ontwikkeling.

4.1.4. Conclusie

Het aspect geluid geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.2. **Trillinghinder**

4.2.1. Algemeen

Railverkeer kan leiden tot trillinghinder. De projectlocatie is gelegen op circa 390 meter afstand van de spoorlijn Amsterdam-Diemen/Duivendrecht gelegen. Onderzoek naar mogelijke trillinghinder is vanwege deze ruime afstand niet nodig.

4.2.2. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot trillingseffecten als gevolg van de ontwikkeling.

4.2.3. Conclusie

Het aspect trillinghinder geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.3. **Verkeer**

4.3.1. Algemeen

Het Weespertrekvaart Oost ligt binnen de ring A10, met potentieel goede aansluitingen op het stedelijk weefsel van Amsterdam. Op dit moment is het gebied onder andere ontsloten per auto. In de nieuwe situatie ligt de focus op goede fiets- en voetgangersverbindingen en wordt de auto minder dominant.

De nieuwe verkeerssituatie wordt in samenhang met de Kop Weespertrekvaart, de herontwikkeling van de Bijlmerbajes en de transformatie van Weespertrekvaart-Strook bekeken. Vast staat dat de H.J.E. Wenckebachweg en de Verlengde Amstelstroomlaan richting Spaklerweg de hoofdontsluiting zullen vormen. Deze wegen worden als 30 km-regime uitgevoerd: daardoor is de buurt goed ontsloten, maar wordt sluipverkeer tegengegaan. Op dit moment is de Weespertrekvaartbuurt vooral een bedrijventerrein, met een drukke ochtend- en avondspits van werknemers.

4.3.2. Onderzoek

Onderzoeksbureau Panteia heeft de verkeerseffecten onderzocht van de uitvoering van bestemmingsplannen in Overamstel. Dit zijn de bestemmingsplannen Amstelkwartier 2e fase, Amstelkwartier 3e fase, Bijlmerbajes (thans: Weespertrekvaart West) en Weespertrekvaart Midden-Zuid (thans Strook en Oost). De ontwikkeling van het onderhavige project maakt daarvan deel uit. In de rapportage d.d. 18 mei 2017 van Panteia zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven. Dit rapport is als Bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

In het onderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is rekening gehouden met meerdere scenario's (wel/geen besluit over verwijderen/afwaarderen A2), waardoor in het onderzoek gekeken is naar de effecten van een drietal varianten, namelijk:

Variant "verwijderde A2" Dit is de variant behorende bij het scenario waarin er zekerheid bestaat over de uitvoering van het idee om het deel van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Nieuwe Utrechtseweg / Utrechtsebrug te verwijderen. Het verkeer uit Amsterdam dat nu via de Utrechtsebrug in de richting van de A2 rijdt, rijdt dan vanaf de Utrechtsebrug via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg naar de nieuwe toe- en afrit ter hoogte van de Van der Madeweg, ten zuiden van het knooppunt Amstel, dan wel via een andere route.

Variant "tijdelijke situatie": Dit is het scenario waarin besluitvorming over het al dan niet verwijderen van de A2 (zie eerste bullet) of afwaarderen van de A2 (zie navolgende bullet), nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen voor deelgebieden ten oosten van de Duivendrechtsevaart. In deze variant wordt de Amstelstroomlaan aangesloten op de Joan Muyskenweg. Deze variant is de variant die in de bestemmingsplannen Amstelkwartier tweede fase, Zone A2 / Joan Muyskenweg en Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. al mogelijk is gemaakt.

Variant "Afgewaardeerde A2" (in het rapport ook wel de "bloembakkenvariant" genoemd) In dit scenario blijft de verlengde A2 (Nieuwe Utrechtseweg) behouden, maar wordt de snelheid en capaciteit afgewaardeerd. De weg wordt hierdoor een "stadsstraat" waardoor het rechtstreeks aansluiten van de Amstelstroomlaan op de nieuwe "stadsstraat" (in plaats van via de huidige toe- en afritten naar/van de Joan Muyskenweg) tot de mogelijkheden gaat behoren.

Voor voorliggende omgevingsvergunning geldt dat besluitvorming over het wel/niet "verwijderen van de A2", dan wel "afwaarderen van de A2" formeel nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van het verlenen van deze omgevingsvergunning. Dit betekent dat op dit moment in feite het scenario van de variant "tijdelijke situatie" aan de orde is. Uit het verkeersonderzoek

"Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is echter op te maken dat dit scenario voor het plangebied niet het meest nadelige scenario is. Het meest nadelige scenario voor voorliggend plangebied ('omgeving van de Bijlmerbajes en Weespertrekvaart') is de variant "Verwijderde A2". Gezien de planperiode en de mogelijkheid dat deze variant zich op enig moment voordoet, wordt voor voorliggende omgevingsvergunning uitgegaan van de worst case scenario. Deze variant is ook onderzocht in voornoemd Panteia rapport.

Voor wat betreft het functioneren van het lokale autonetwerk is uit het Panteia rapport op te maken dat in de verkeersintensiteiten op enkele kruispunten in Overamstel e.o. in de huidige situatie en in de autonome situatie zonder planvorming hoog zijn. Dit is kenmerkend voor de kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving.

De studie naar verkeersintensiteiten laat toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied van het verkeersonderzoek. Er komen geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie van 2027. De planbijdrage van verschillende ontwikkelingen in Overamstel is beperkt.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel de grootste intensiteitstoenames laten zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau.

4.3.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan op basis van het verrichte verkeersonderzoek worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de deelgebieden van de Weespertrekvaart, dus ook van de onderhavige projectlocatie, niet tot wezenlijke problemen leidt voor de verkeersdoorstroming.

4.3.4. Conclusie

Het aspect verkeer geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

4.4.1. Algemeen

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

4.4.2. Soort en kenmerken van het potentiële effect

In dit geval betreft het een toename van 102 woningen, wat ruim onder de grens blijft. De bedrijvigheid is reeds bestaand. Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan dan ook worden vastgesteld dat het project niet leidt tot effecten op de luchtkwaliteit die in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

4.4.3. Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.5. Bodem

4.5.1. Algemeen

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is ten behoeve van de omgevingsvergunning bodemonderzoek uitgevoerd.

4.5.2. Onderzoek

In het rapport 'milieuhygiënisch bodemonderzoek Duivendrechtsekade 50' (zie bijlage) heeft ingenieursbureau Crux de resultaten van het bodemonderzoek opgenomen.

De doelstelling van het milieuhygiënisch onderzoek is meerledig:

- Vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater);
- Verkrijgen van een indicatie over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel vrijkomende grond;
- Het vaststellen van de voorlopige veiligheidsklassen conform de CROW-publicatie 400

Het bodemonderzoek is verricht conform de Amsterdamse Richtlijn Verkennend Onderzoek (ARVO), strategie voor vooroorlogse wijken. Ter plaatse van de onderzoekslocatie is een ook verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707, strategie diffuus belaste locatie, verricht. Conform de ARVO en het 'Handelingskader PFAS' is de grond aanvullend onderzocht op PFAS. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

Grond

Bodemopbouw

De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP – 0,2 m.

De bodem bestaat vanaf maaiveld of onderkant verharding tot minimaal 2,0 m-mv overwegend uit zand. Op het noordelijke terreindeel (onverhard deel) is een laag zand aanwezig die in dikte varieert (0,5 tot 1,5 m-mv). Daaronder is tot minimaal 2,0 m-mv klei aangetroffen.

Algemene kwaliteit

De diepere kleiige ondergrond (1,5-2,0 m-mv) is sterk verontreinigd met lood. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met koper en kwik;

De diepere zandige ondergrond (1,5-2,0 m-mv) is matig verontreinigd met koper. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met cadmium, kobalt, lood, nikkel en zink;

De overige grond is maximaal licht verontreinigde met zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie.

Asbest

Tijdens het veldwerk is geen asbestverdacht materiaal waargenomen. En in de mengmonsters van de grond is geen asbest aangetoond.

PFAS

In de bovengrond zijn verhoogde gehalten aan PFOS, PFOA en overige PFAS aangetoond. Het gehalte aan PFOS overschrijdt de vastgestelde achtergrondwaarde.

In de ondergrond is een verhoogd gehalte aan PFOS gemeten, maar de achtergrondwaarde wordt niet overschreden. PFOS en overige PFAS zijn niet gemeten.

Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.

Grondwater

Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met naftaleen, barium en/of arseen.

Veiligheidsklassen (CROW 400)

Voor de werkzaamheden in de diepere kleiige ondergrond (vanaf 1,5 m-mv) is de veiligheidsklasse 'rood, niet vluchtig' van toepassing.

Voor werkzaamheden in de overige bodem is geen veiligheidsklasse van toepassing.

De definitieve veiligheidsklassen en de eventueel te nemen maatregelen dienen door een veiligheidskundige te worden bepaald.

4.5.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot negatieve effecten op de bodemkwaliteit.

De diepere ondergrond (vanaf 1,5 m-mv) is matig tot sterk verontreinigd. In dit onderzoek is uitgegaan van een werkdiepte tot 1,5 m-mv en deze verontreinigingen zijn aangetoond in de laag onder de toekomstige bebouwing.

Aanvullend onderzoek naar de aangetoonde verontreinigingen wordt voor de geplande werkzaamheden niet noodzakelijk geacht.

Wel wordt opgemerkt dat indien er toch werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond (> 1,5 m-mv) plaats zullen vinden (bijvoorbeeld ten behoeve van het realiseren van de fundering of een liftput) er een saneringsprocedure zal moeten worden doorlopen. Tevens wordt opgemerkt dat bij contact met de sterk met lood verontreinigde ondergrond de veiligheidsklasse 'rood, niet vluchtig' van toepassing is en er mogelijk aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.

4.5.4. Conclusie

Het aspect bodem geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.6. Water

4.6.1. Projectsituatie

De projectlocatie valt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de projectlocatie is zodoende de keur van het Hoogheemraadschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven.

4.6.2. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat er geen water wordt gedempt en compensatie in de vorm van nieuw open water niet aan de orde is. In de huidige

situatie is de kavel volledig bebouwd en verhard. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

De ontwikkeling vindt plaats binnen beschermingszone van een waterkering, om die reden is meermaals overleg gevoerd met Waternet over de mogelijkheden en beperkingen voor het bouwplan. Na overleg met Waternet is de Omgevingsvergunning wateractiviteit aangevraagd, deze is afgegeven op 3 september 2024.

4.6.3. Conclusie

Het aspect water geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.7. **Externe veiligheid**

4.7.1. Algemeen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

4.7.2. Onderzoek

In de rapportage 'Onderzoek Externe veiligheid' van AVIV (8 april 2024) worden de resultaten van het onderzoek externe veiligheid gepresenteerd.

Hogedruk aardgasleiding

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

In zowel de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en het groepsrisico neemt niet toe in de toekomstige situatie. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De belemmeringenstrook legt geen beperkingen op aan het plangebied.

Spoorroute

Op circa 390 m ten westen van de planlocatie ligt de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (basisnetroute 280). Het plangebied ligt op meer dan 200 m van de spoorlijn en daarmee buiten het gebied waarbinnen het groepsrisico verantwoord dient te worden. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van de stofcategorieën A (460 m), B2 (995 m) en D4 (meer dan 4 km). Het volstaat om conform artikel 7 van het Bevt in te gaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Rijksweg A10

Op ongeveer 540 m ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich de A10 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Deze weg is onderdeel van het basisnet (wegvak N11). Het plangebied ligt buiten 200 m van de A10. Dit betekent dat, conform artikel 8 uit het Bevt, de verdere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is

Wel ligt de ontwikkeling binnen het invloedsgebied van 880 m vanwege het vervoer van giftige vloeistoffen (stofcategorie LT2). Het bestuur van de veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet (artikel 7 Bevt).

In de Ruimtelijke Onderbouwing is aan de (beperkte) verantwoordingsplicht voldaan.

4.7.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot risico's als gevolg van de ontwikkeling.

4.7.4. Conclusie

Het aspect externe veiligheid geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.8. Milieuzonering

4.8.1. Algemeen

Ten aanzien van het project dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.8.2. Onderzoek

In het onderhavige geval gaat het om de herontwikkeling van voormalige bedrijfskavels tot woningbouw. In de omgeving van het plangebied bevinden zich diverse bedrijven.

Weespertrekvaart zal de komende jaren verder worden getransformeerd naar een woon-werkgebied. Het projectgebied en haar omgeving zijn zowel in de huidige als in de toekomstige situatie te beschouwen als een "gemengd gebied". In de nabijheid van het projectgebied zijn bedrijven toegestaan die tot maximaal categorie 2 behoren. Voor dergelijke bedrijven geldt binnen gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Er zijn binnen deze afstand geen bedrijven aanwezig met een dergelijke milieucategorie.

Het meest nabij gelegen bedrijfsperceel is Wenckebachweg 99 (Autobedrijf Nico). Daarmee is overleg geweest. De garageactiviteiten zijn intussen gestaakt. Het terrein is nu alleen nog in gebruik

als parkeerterrein, in afwachting van verkoop ten behoeve van herontwikkeling. De activiteit leidt niet tot hinder voor de nieuwe woningen.

Daarnaast is op H.J.E. Wenckebachweg 93 een aannemersbedrijf in categorie 3.1 toegestaan. In gemengd gebied is de richtafstand daarvoor 30 meter. De nieuwe woningen worden gebouwd op 19 meter van de perceelgrens van dat bedrijf, zodat niet wordt voldaan aan de richtafstand en nader onderzoek nodig is.

Het plangebied ligt tenslotte in de nabijheid van het opstel terrein Amstel van het Logistiek Centrum Metro ("LCM-terrein"). Dit is een emplacement dat geluid veroorzaakt.

Om die reden is voor de planlocatie een akoestisch onderzoek noodzakelijk. In de rapporten 'Akoestisch onderzoek geluid van buiten' en 'Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering' (zie bijlagen) heeft Cauberg Huygen de resultaten van dat onderzoek opgenomen.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) biedt een kader om te beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij de realisatie van woningen in de directe omgeving van bedrijven of omgekeerd.

Het toetsingskader voor geluid bestaat uit vier stappen waarbij per stap de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau hoger wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht. Hierbij wordt de geluiduitstraling van de bedrijven richting de nieuwe geluidgevoelige gebouwen onderzocht en beoordeeld.

Stap 1

Indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.

NB: voor de afstand tot gemengd gebied mag rekening gehouden worden met de vermindering van één afstandstap (bijvoorbeeld: richtafstand tot gemengd gebied voor categorie 3.2 is 50 meter in plaats van 100 meter).

Stap 2 (vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk)

Indien stap 1 niet toereikend is:

Buitenplanse inpassing is mogelijk indien bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in een gebiedstype 'rustige woonwijk' de volgende waarden niet worden overschreden:

- 45 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 65 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en

in een gebiedstype 'gemengd gebied' de volgende waarden niet worden overschreden:

- 50 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Stap 3

Indien stap 2 niet toereikend is:

Buitenplanse inpassing is mogelijk indien bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in een gebiedstype 'rustige woonwijk' de volgende waarden niet worden overschreden:

- 50 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
 - 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
 - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking
- en in een gebiedstype 'gemengd gebied' de volgende waarden niet worden overschreden:
- 55 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
 - 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
 - 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidniveaus in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.

Stap 4

Bij hogere geluidniveaus dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

Bij de beoordeling van de geluidssituatie wordt onderscheid gemaakt tussen directe hinder of hinder vanwege activiteiten, verkeersbewegingen en installaties binnen de grenzen van de inrichting en indirecte hinder of hinder vanwege het verkeer dat van en naar de inrichting rijdt (verkeersaantrekkende werking).

De directe omgeving van de inrichting is te typeren als een gebiedstype 'gemengd gebied'. Daarbij is er in ieder geval sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ niet hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde en het maximaal geluidniveau L_{Amax} niet meer bedraagt dan 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De conclusies van het onderzoek zijn als volgt:

H.J.E. Wenckebachweg 93 (Van Ginkel Amsterdam (voorheen De Dakdokters)

Voorafgaand aan het opstellen van dit akoestisch onderzoek heeft er overleg met Van Ginkel Amsterdam plaatsgevonden waarbij de activiteiten in overleg met Van Ginkel Amsterdam zijn vastgesteld. Deze zijn vervolgens verwerkt in het akoestisch onderzoek.

Uit de geluidberekeningen kan worden geconcludeerd dat, in de nachtperiode de streefwaarden van stap 2 en stap 3 overschreden worden. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door activiteiten die enkele keren per maand plaatsvinden. In de maximaal representatieve bedrijfssituatie wordt ervan uitgegaan dat het ophalen van prefab-elementen in de nachtperiode plaatsvindt. Het leveren van pallets vindt maximaal 1x per week plaats tussen 06:00 en 07:00. Het ophalen van de prefab-elementen vindt plaats maximaal 1x per week plaats tussen 06:00 en 07:00. Op pagina 11 en 12 van het rapport "Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering" zijn de berekeningsresultaten weergegeven in tabelvorm.

In overleg met de van Ginkel Groep Amsterdam bv is afgesproken dat hun nachtelijke laad- en losprogramma voortaan in de dagperiode zal plaatsvinden. Indien de activiteiten in de dagperiode worden uitgevoerd in plaats van in de nachtperiode, wordt voor het maximaal geluidniveau niet voldaan aan stap 2, maar wel aan stap 3 van de VNG-publicatie. Het langtijdgemiddelde in de dagperiode voldoet aan stap 2 van de VNG-publicatie en de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit.

In de huidige onderzochte bedrijfssituatie lijken verruimde grenswaarden niet noodzakelijk. Om de toekomstige bedrijfsvoering van het onderzochte bedrijf niet te belemmeren als gevolg van de realisatie van de nieuwe woningen wordt voorgesteld om alsnog verruimde geluidsvoorschriften op te stellen in de vorm van maatwerkvoorschriften. Het doel daarvan is het waarborgen van eventuele uitbreiding/wijziging van de bedrijfsvoering van de Van Ginkel Groep Amsterdam bv die gepaard kan gaan met een hogere geluidemissie dan nu berekend is. Vanwege de beoogde gebiedstransformatie kunnen deze maatwerkvoorschriften van uitsluitend dit bedrijf opgesteld worden en vervallen bij het definitief stalen van de werkzaamheden van de Van Ginkel Groep Amsterdam bv op dit adres.

Voorgesteld is om het toegestane geluidniveau ter plaatse van de nieuwe woninggevels te verruimen met 5 dB tot maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, hetgeen overeenkomt met de standaardwaarde voor woningen gelegen op een bedrijventerrein.

Er mag worden geconcludeerd dat er een situatie kan worden gerealiseerd waarbij ter hoogte van de nieuwbouw sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en waarbij het bedrijf niet in haar bedrijfsvoering wordt belemmerd.

Metro-opstelplaats

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ en de maximale geluidniveaus L_{Amax} ten gevolge de metro-opstelplaats conform het geluidmodel aangereikt door de gemeente Amsterdam zijn per etmaalperiode opgenomen in navolgende tabel.

	Dagperiode (07:00-19:00)	avondperiode (19:00-23:00)	Nachtperiode (23:00-07:00)
$L_{Ar,LT}$ op de gevels van geluidgevoelige gebouwen	31 dB(A)	33 dB(A)	30 dB(A)
L_{Amax} op de gevels van geluidgevoelige gebouwen	56 dB(A)	56 dB(A)	56 dB(A)

De grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden niet overschreden.

4.8.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot nieuwe milieuhinder, maar door het wegnemen van de bedrijfsfunctie tot een afname van de potentiële hinder.

4.8.4. Conclusie

Dit onderdeel geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.9. Ecologie

4.9.1. Algemeen

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

Vanwege de sloop van bestaande bebouwing is onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten nodig. Ter plaatse van de projectlocatie is geen sprake van een beschermd natuurgebied.

4.9.2. Onderzoek

Om te beoordelen of beschermde plant- en diersoorten bij de locatie aanwezig zijn is door adviesbureau Els & Linde een quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Daaruit is naar voren gekomen dat op voorhand de aanwezigheid van vleermuizen en huismus niet kan worden uitgesloten door de aanwezigheid van geschikte invlieg- en nestelmogelijkheden. Ten aanzien van andere soorten (overig beschermde zoogdieren, vegetatie en planten, andere vogels dan huismus, herpetofauna en vissen, insecten) is vastgesteld dat deze niet te verwachten zijn binnen de planlocatie.

Een afdoend onderzoek naar vleermuizen en huismus is noodzakelijk gebleken. Dit afdoend onderzoek is uitgevoerd (zie bijlage) en daaruit blijkt dat er binnen de planlocatie geen nesten van de huismus en geen verblijfplaatsen van de vleermuis aanwezig zijn. Een vergunning van de Omgevingswet is niet nodig. Geadviseerd wordt de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten.

4.9.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden vastgesteld dat het project niet leidt tot verstoring of vernietiging van natuurwaarden.

4.9.4. Conclusie

Het aspect flora en fauna geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.10. Stikstofdepositie

4.10.1. Algemeen

Een project kan leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden. Op circa 4 kilometer ten oosten van de projectlocatie bevindt zich het Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' en op ruim 9 kilometer bevinden zich de Natura 2000-gebieden 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Botshol'.

4.10.2. Onderzoek

Voor de werkzaamheden en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op de beschermde Natura 2000-gebieden uitgevoerd. In het memo 'Stikstofdepositie' (zie bijlage) heeft ecologisch adviesbureau Els&Linde de berekening toegelicht en geanalyseerd. Met behulp van Aerius 2023 is door Els&Linde de depositie berekend over een afstand van 25 km voor alle bronnen (zie bijlage).

4.10.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan op basis van de berekening worden geconcludeerd dat er tijdens de gebruiksfase en de bouwfase geen verhoogde depositie ontstaat op de Natura 2000.

4.10.4. Conclusie

Het aspect stikstofdepositie geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.11. Archeologie en cultuurhistorische waarden

4.11.1. Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid van het Besluit ruimtelijke ordening moet een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

4.11.2. Onderzoek

Archeologie

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. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Archeologische zorg is door de invoering van de vernieuwde Monumentenwet 1988 in september 2007 formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

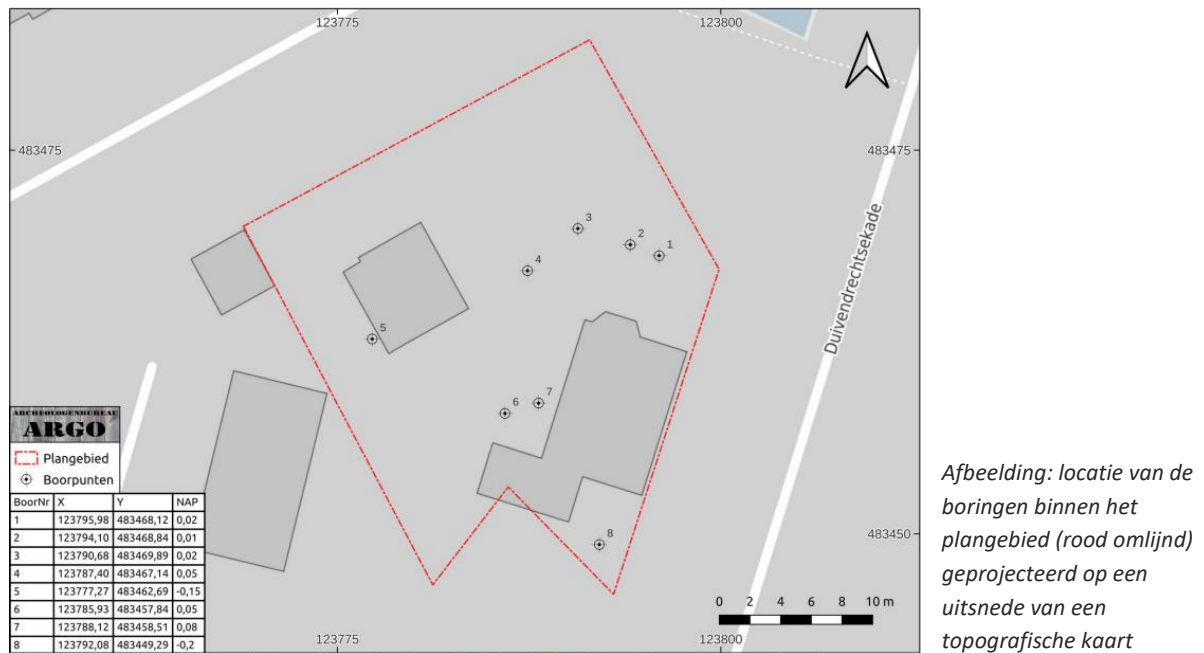
De projectlocatie is vrijgesteld van de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek indien de bodemverstoring betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 100 m² of een kleinere diepte 0,50 meter onder maaiveld.

Het bouwplan omvat enige nieuwe ondergrondse bebouwing in de vorm van een liftput tot een diepte van 1,6 m onder NAP en de funderingsvloer komt op het diepste punt tot 1,9 m onder NAP. Tijdens de realisatie van de werkzaamheden wordt ontgraven tot maximaal 2,3 m onder NAP ten behoeve van grondverbetering. De totale oppervlakte van de te realiseren ondergrondse constructie is 90 m². Ten behoeve van de realisatie van de funderingsvloer en de liftput zal de bodemverstoring het oppervlak van 100 m² overschrijden. Er is daarom sprake van een bodemverstoring die archeologisch onderzoek vergt.

In april 2024 is door archeologisch adviesbureau Argo een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden binnen het plangebied Duivendrechtsekade 50. Uit het onderzoek is gebleken dat archeologische resten uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd verwacht kunnen worden in het onderzoeksgebied. In deze periode heeft vermoedelijk de Duivendrechtse Grote Molen binnen het plangebied gestaan. Het plangebied bevindt zich ter plaatse van koopveengronden op veenmossen en ontgonnen veenvlakten. Dit veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen. In 1921 is het huidige woonhuis binnen het plangebied gebouwd. Mogelijk is de bodem tijdens deze bouwwerkzaamheden dermate verstoord dat resten van de molen niet langer aanwezig zijn.

Argo heeft dan ook geadviseerd om een verkennend booronderzoek uit te voeren om te bepalen of binnen het plangebied archeologisch relevante lagen aanwezig zijn. De beslissing van de bevoegde overheid, de gemeente Amsterdam om dit advies over te nemen (een selectiebesluit) is genomen en in het verlengde daarvan is het inventariserend veldonderzoek uitgevoerd, de rapportage is als bijlage aan deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegd. De resultaten daarvan worden hierna besproken.

Uit het onderhavige booronderzoek blijkt dat de bodem binnen het plangebied ten hoogte van boringen 1, 2 en 3 tot tenminste 0,95 m -mv (-0,93 m NAP) bestaat uit recente ophogingslagen. Onder de recente lagen bevindt zich een mogelijk historische ophogingslaag met daaronder mogelijke resten van de Duivendrechtse Grote Molen. Deze mogelijke molenfunderingen zijn aangeboord op een diepte van -1,03 m NAP in boring 1, -1,09 m NAP in boring 2 en -1,08 m NAP in boring 3.



Het overige deel van het plangebied is tot circa 1,90 m -mv verstoord, hier zijn geen archeologische resten te verwachten.

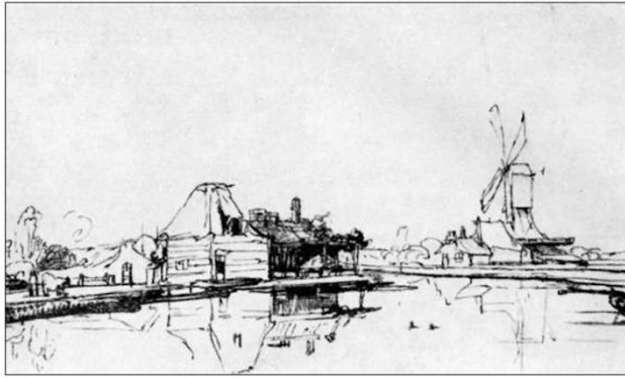
De geplande graafwerkzaamheden zullen tot circa -1,05 m NAP reiken. Dit betekent dat de in boringen 1 en 2 op dieptes van -0,93 m NAP en -1,05 m NAP aangetroffen ophogingslaag vergraven zal worden en dat de top van de vermoedelijke molenfunderingen zoals in boringen 1, 2 en 3 aangeboord bloot zal komen te liggen waardoor deze beschadigd zullen raken. Er wordt dan ook geadviseerd om ter plaatse van boringen 1, 2 en 3 een archeologische begeleiding uit te voeren. Dan wordt door de bodemverstoring het belang van de archeologie niet onevenredig geschaad. Dit wordt in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgenomen.

Het overige deel van het plangebied kan zonder beperkingen worden vrijgegeven voor de geplande werkzaamheden. De beslissing om dit advies al dan niet over te nemen (een selectiebesluit) dient door de bevoegde overheid, in dit geval de gemeente Amsterdam, te worden genomen.

Het aspect archeologie staat gezien de resultaten niet in de weg aan verlening van de omgevingsvergunning.

Cultuurhistorie

De middeleeuwse ontginningskades verdeelden het veenweidegebied in verschillende waterstaatkundige eenheden – polders. Het continue proces van bodemdaling dat door de ontginningen op gang was gebracht maakte de waterhuishouding tot een belangrijke gemeenschappelijke zorg van de landeigenaren in de polders. Ook de Groot Duivendrechtsepolder, waar het plangebied deel van uitmaakte, had te maken met wateroverlast, in het bijzonder na de drooglegging van de Watergraafsmeer in 1629. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland daarom toestemming om de Groot Duivendrechtsepolder te bedijken en de waterstand op het gewenste peil te houden met poldermolens. Eén hiervan was de Duivendrechtse Grote Molen, een grondzeiler voorzien van een schepblad, gebouwd omstreeks 1640 langs de ringvaart van de Watergraafsmeer.



Afbeelding: De Duivendrechter Grote Molen op een tekening van Rembrandt van Rijn (links) en Restant van de Duivendrechter Grote molen, foto door Jan van Dijk, 1999 (rechts) (beide beelden: Molendatabase)

Opmerkelijk is dat de molen volgens de 17de-eeuwse kaarten van onder andere van den Berge ca. 250 meter oostelijker lag van de plek waar deze in de 19de en 20ste eeuw stond. Blijkens twee gedenksteden in de – inmiddels gesloopte – onderbouw is de molen in 1793 en in 1875 vernieuwd. Er vanuit gaande dat het historisch kaartbeeld correct is, betekent dit dat de molenwetering in 1793 is verlegd en de molen is verplaatst. In 1920 werd naast de molen een elektrisch gemaal gebouwd en werd de molen ontmanteld. De molenromp heeft nog tot 2001 als woning dienst gedaan, maar is toen gesloopt en vervangen door nieuwbouw.



Afbeelding: Duivendrechtsekade 50 en restant van de molen van de Groot Duivendrechtse Polder foto door Arsath Ro'is, J.M., 11 mei 1981 (Beeldbank Amsterdam)

4.11.3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ten aanzien van het bereik, het grensoverschrijdende karakter, de waarschijnlijkheid, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect kan worden geconcludeerd dat door ter plaatse van boringen 1, 2 en 3 een archeologische begeleiding uit te voeren het belang van de archeologie niet onevenredig wordt geschaad.

4.11.4. Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de beoogde herontwikkeling er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor de projectlocatie als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.

6. Bijlagen

1. Verkeersonderzoek 5.1.1.d , 18 mei 2017)
2. Akoestisch onderzoek geluid van buiten (Cauberg Huygen, 20 december 2023)
3. Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering (Cauberg Huygen, 14 juni 2024)
4. Rapport milieuhygiënisch bodemonderzoek (Crux, 8 december 2023)
5. Onderzoek Externe veiligheid (AVIV, 8 april 2024)
6. QS Duivendrechtsekade 50 Amsterdam (5.1.1.d , 12 december 2023)
7. Afdoend onderzoek Duivendrechtse kade 50 Amsterdam (5.1.1.d , 6 augustus 2024)
8. Memo en berekeningen stikstof Duivendrechtsekade 5.1.1.d , 3 juni 2024)
9. Archeologisch bureauonderzoek Duivendrechtsekade 50 (Argo, april 2024)
10. Booronderzoek Duivendrechtsekade 50 (Argo, 3 juni 2024)