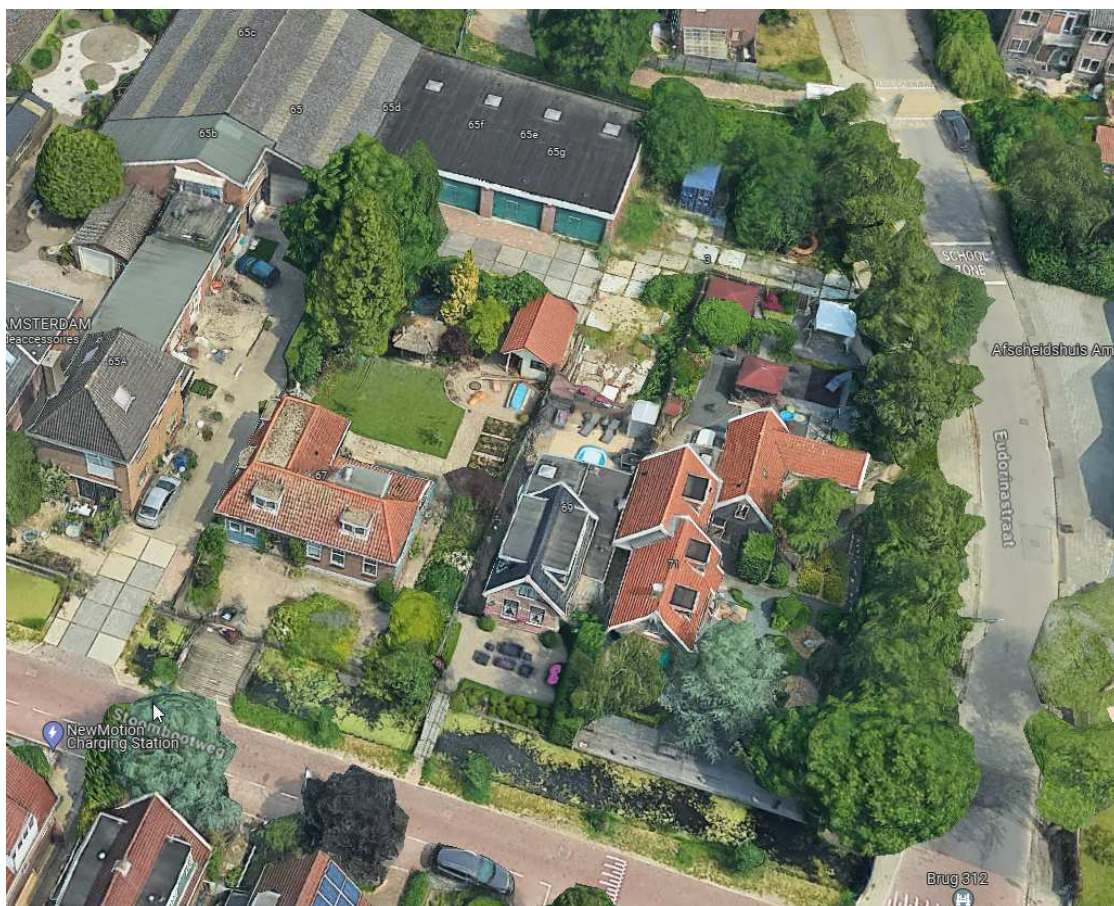




Ruimtelijke onderbouwing

Eudorinastraat 3 Amsterdam

Opdrachtgever: Vink Construction BV

Datum: 13-06-2024

Status: definitief

Planruimte

Frans Lehárlaan 130
2102 GW Heemstede

info@planruimte.nl
www.planruimte.nl

Telefoon
E-mail
Internet

Inhoud

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING PLANGEBIED	3
1.3	VIGERENDE (BESTEMMING) PLANNEN	4
1.4	LEESWIJZER	4
2	BESTAANDE SITUATIE	6
3	NIEUWE SITUATIE	9
4	BELEIDSKADER	13
4.1	RIJKSBELEID	13
4.2	PROVINCIAAL BELEID	15
4.3	GEMEENTELIJK BELEID	16
5	OMGEVINGSASPECTEN.....	23
5.1	WATER	23
5.2	BODEM	24
5.3	FLORA EN FAUNA	25
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	26
5.5	GELUID.....	28
5.6	LUCHTKWALITEIT	32
5.7	EXTERNE VEILIGHEID.....	33
5.8	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN	35
5.9	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	35
5.10	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	36
6	UITVOERBAARHEID	38
6.1	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	38
6.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	38
BIJLAGE 1 TEKENINGEN BESTAANDE EN NIEUWE SITUATIE		
BIJLAGE 2 VERKENNEND BODEMONDERZOEK		
BIJLAGE 3 QUICKSCAN FLORA EN FAUNA		
BIJLAGE 4 STIKSTOFONDERZOEK		
BIJLAGE 5 AKOESTISCH ONDERZOEK.....		
BIJLAGE 6 INRICHTINGSPLAN		

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

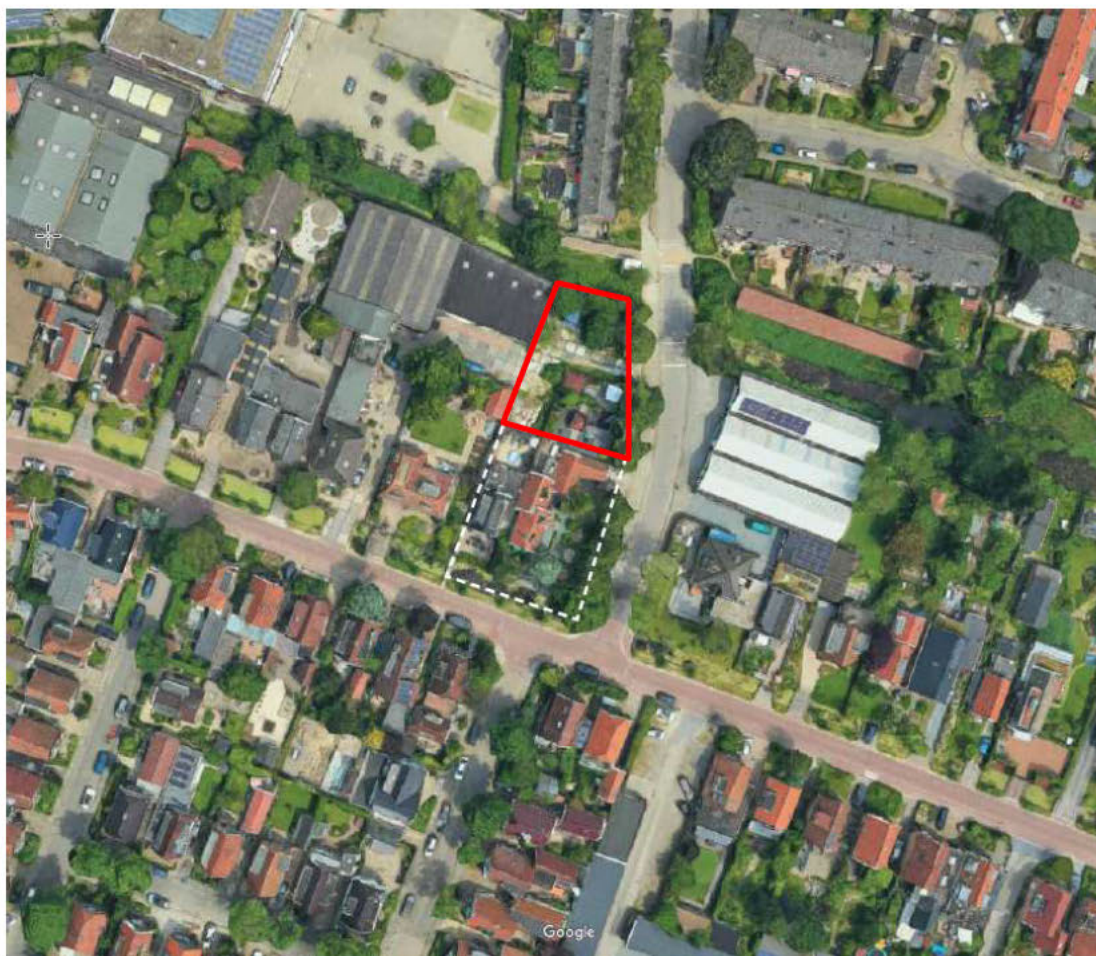
Het initiatief betreft het realiseren van een woongebouw met 8 appartementen op het perceel aan de Eudorinaweg 3 te Amsterdam kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam sectie AP nummers 3034 en 3035.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat zij positief staat tegen over het plan en bereid is onder voorwaarde medewerking te verlenen.

Het plan is strijdig met het vigerend bestemmingsplan en kan gerealiseerd worden met een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan. Hiertoe is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

Het perceel is gelegen aan de Eudorinastraat 3 te Amsterdam en wordt ontsloten via de Eudorinastraat. Het plangebied wordt aan de oost- en noordzijde door een gemeentelijke groenstrook, aan de zuidzijde door de woonbebouwing van de Stoombootweg en aan de westzijde door bestaande bedrijfsloodsen.

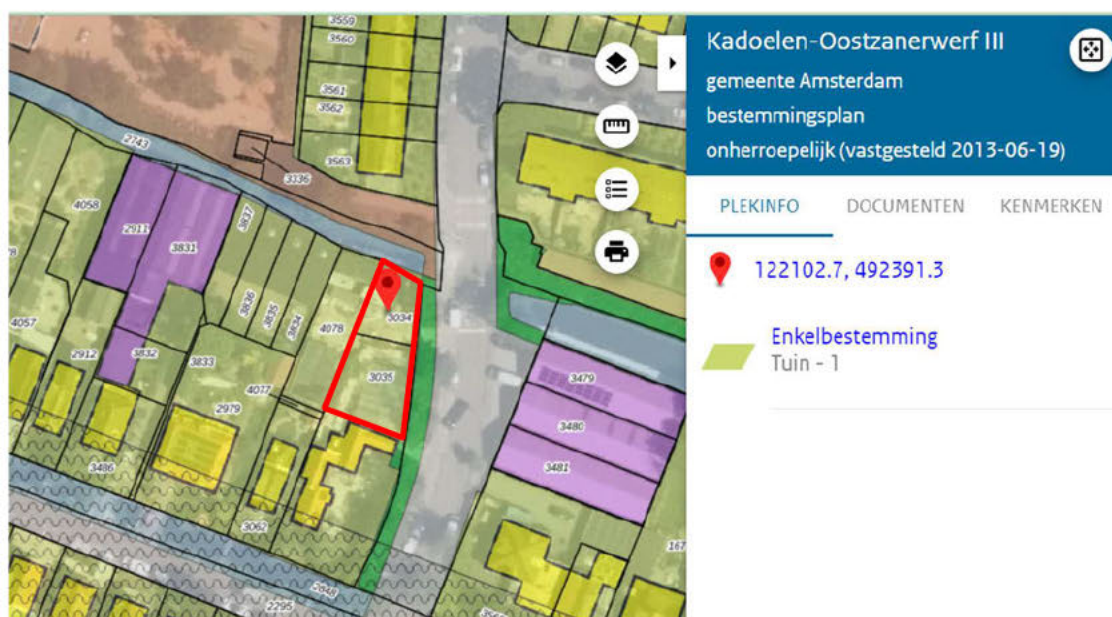


Ligging plangebied (rood omkaderd).

1.3 Vigerende (bestemmings) plannen

Bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'

Het plangebied ligt in het op 20 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn voorzien van de bestemming Tuin-1 (artikel 22).



Uitsnede bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'

Het plan is strijdig met bestemming Tuin-1. Dit aangezien binnen de bestemming Tuin-1 geen appartementencomplex is toegestaan. Met een uitgebreide omgevingsvergunning kan op basis van artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3o Wabo worden afgeweken van het bestemmingsplan. Hiertoe is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Overige (bestemmings)plannen

Daarnaast geldt voor het plan de '2e Part Herz Kadoelen-Oostzanerwerf III'. Met de herziening wordt het parkeren ondergeschikt gemaakt aan de hoofdfuncties en niet langer als zelfstandige functie mogelijk gemaakt. Het plan voldoet aan deze regels omdat er geen zelfstandige parkeerfunctie wordt mogelijk gemaakt.

Ook geldt het bestemmingsplan 'Darkstores', het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' en het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'. Hierin zijn regels opgenomen ten aanzien van darkstores, grondwaterneutrale kelders en drijvende bouwwerken. Het plan voldoet aan deze regels aangezien het plan geen betrekking heeft op dit type bedrijvigheid en het plan geen kelders of drijvende bouwwerken mogelijk maakt.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 wordt de nieuwe situatie beschreven. In hoofdstuk 5 is de gewenste ontwikkeling getoetst aan de relevante milieuaspecten. Hoofdstuk 6 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

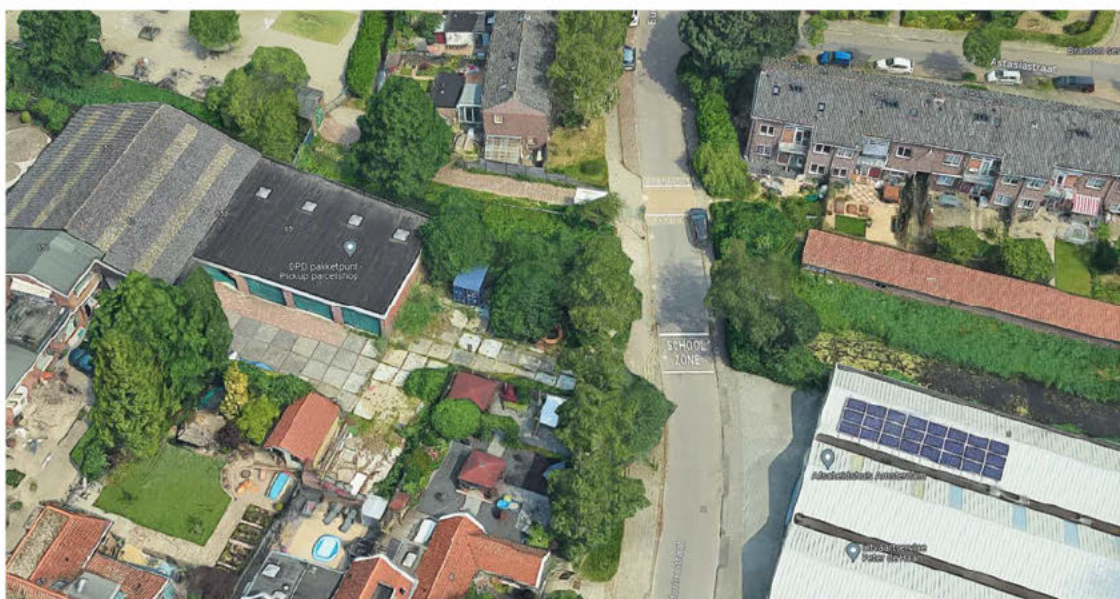
2 Bestaande situatie

Op het perceel aan de Eudorinastraat 3 te Amsterdam kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam sectie AP nummers 3034 en 3035 wil de eigenaar een kleinschalig en duurzaam appartementencomplex met 8 appartementen realiseren. Hierbij worden de bestaande opstallen, waaronder een unit, verwijderd. Het plan geeft hierdoor een aanzienlijke ruimtelijke kwaliteitsverbetering op het perceel en de omgeving en draagt bij aan de grote woningbouwbehoefte in Amsterdam.

De percelen zijn momenteel in gebruik als opslagterrein en langs de randen begroeid met struiken en bomen. In de bijlage zijn tekeningen van de bestaande situatie opgenomen.



Luchtfoto bestaande situatie



Luchtfoto 3d bestaande situatie



Ingang vanaf de Eudorinastraat



Huidige situatie op het perceel



De te verwijderen mobiele unit op het perceel



Bestaande woonbebouwing Eudorinastraat

3 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt een duurzaam, energiezuinig, natuur inclusief en groen ingepast kleinschalig appartementencomplex van 8 appartementen van twee lagen met een kap op het perceel aan de Eudorinastraat 3 gerealiseerd. Het appartementencomplex heeft een goothoogte van 5,9 m en een nokhoogte van 10,7 m. Het perceel wordt ontsloten via de Eudorinastraat. Voor wat betreft de rooilijn wordt aangesloten op bestaande bebouwing langs de Eudorinastraat.

Situering gebouw

Het gebouw is aan de achterzijde van de woning aan de Stoombootweg 71 gesitueerd waarbij rekening is gehouden met de wens van de gemeente voor voldoende lucht, licht en ruimte. Hierbij komt het hoofdbouwvolume vrij te staan van de perceelsgrenzen. Hierbij is het gebouw georiënteerd met de hoofdgevel naar de Eudorinastraat. Zowel de gevel als het dak spelen een belangrijke rol in het ontwerp. Ook wordt hierdoor de privacy van andere woonblokken niet verstoord.

Daarnaast wordt het gebouw landschappelijk ingepast door groen aan alle zijden te realiseren. Het groen aan de voor- en achterkant heeft verschillende functies. Aan de achterkant bevinden zich privétuinen, en aan de voorkant is er een gemeenschappelijke groene tuin voor de bewoners.



Bouwvolume en typologie

In het plan wordt aangesloten bij de goot- en bouwhoogte van de bestaande bebouwing. Hierbij is ook bijzondere aandacht besteed aan de gevelindeling en architectuur, waardoor het plan kwalitatief hoogwaardige uitstaling krijgt. Ook levert het plan een sterke kwaliteitsverbetering op voor de omgeving ten opzichte van de bestaande enigszins verrommelde situatie.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden gemeente

Met het plan wordt aangesloten bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het principebesluit van de gemeente. Hierin is onder meer het beleidskader 'Bouwen van extra woningen in de linten van Kadoelen-Oostzanerwerf' relevant.

Beleidskader 'Bouwen van extra woningen in de linten van Kadoelen-Oostzanerwerf'

Dit beleidskader ziet op bouwaanvragen in strijd met het bestemmingsplan die het toevoegen van woningen achter de linten in Kadoelen-Oostzanerwerf betreffen. De locatie valt binnen een zone waarin het toevoegen van extra woningen achter het lint, onder voorwaarden, wel mogelijk is. Voor het bouwen achter de linten zijn duidelijke criteria opgesteld.

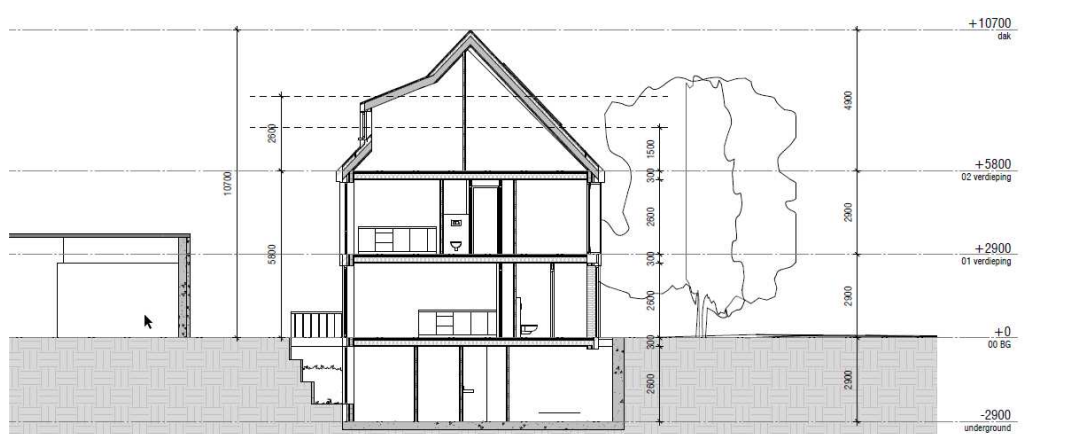
Het versterken van de karakteristieken, de ruimtelijke en historische waarden van de linten en de inpasbaarheid in de omgeving zijn de voornaamste uitgangspunten bij de bouw van extra woningen op deze locaties. Waardevol zijn de doorzichten tussen de bebouwing en het gevarieerde straatbeeld door verschillen in bouwhoogte en de verspringende voorgevelrooilijn. Enige verdichting achter het lint is mogelijk, mits het karakter van het lint niet wordt aangetast en de omgeving niet onevenredig wordt belast met verkeer. Daarnaast zal het beoogde aantal woningen inpasbaar moeten zijn in de omgeving.

Het plan voldoet aan de voorwaarden uit van het beleidskader. Hierbij blijft het bijzondere karakter van het lint behouden en wordt zelfs versterkt. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de goot- en bouwhoogte van de bestaande bebouwing. Hierbij is ook bijzondere aandacht besteed aan de gevelindeling en architectuur, waardoor het plan kwalitatief hoogwaardige uitstaling krijgt. Daarnaast levert het plan een sterke kwaliteitsverbetering op voor de omgeving ten opzichte van de bestaande enigszins verrommelde situatie en blijven doorzichten behouden. Ook is het aantal verkeersbewegingen zeer beperkt. Daarnaast wordt nadrukkelijk ingezet op het vergroenen van het perceel en natuur inclusief bouwen.

Welstand

Het plan valt op basis van de Welstandsnota in het ruimtelijk systeem 'Historische kernen, linten en fragmenten, Noordelijke linten (2A)' en het deelgebied 'Landsmeerder- en Oostzanerdijk (0204)'. Hiervoor geldt een bijzonder welstandniveau.

Het plan is op 20 maart 204 besproken met welstand. Hierbij is een positief advies gegeven voor het plan. Het plan heeft op hoofdlijnen voldoende kwaliteit en past zowel bij de Stoombootweg als bij de bebouwing verderop aan de Eudorinastraat. Ook sluit het ontwerp met zijn eenvoudige hoofdvorm goed aan bij de huizen verderop in de straat, terwijl met de nokrichting en het materiaalgebruik wordt aangesloten bij het ontwerp voor de Stoombootweg. De eigentijdse ontwerpkeuzes in gevel en dak vragen om een passende, hoogwaardige uitwerking. Vooral de dakranden vragen nog aandacht. Deze onderdelen zijn inmiddels aangepast in het plan.



Doorsnede



Langsgevel nieuwe situatie (zicht vanaf de Eudorinastraat).



Kopgevel nieuwe situatie

Ruimtelijke onderbouwing

Het plan voor het appartementencomplex geeft een kwaliteitsverbetering ten opzichte van de bestaande situatie en draagt bij aan het creëren van nieuwe woningen in de gemeente Amsterdam. Bij het plan is qua opzet en typologie aangesloten worden op de bestaande woonbebouwing aan de Eudorinastraat. Ook wordt qua dakvorm, omvang en materialisatie aansloten bij de bestaande woonbebouwing.

Het plan levert een verbetering op voor de woonomgeving en past binnen stedenbouwkundige opzet, waarbij de bestaande korrelstructuur wordt versterkt. Ook draagt het plan bij aan het duurzaam gebruik van de gronden aangezien reeds sprake is van een bestaande bouwmogelijkheid. Ook krijgt het plan een groene invulling. Ten slotte worden met het plan 8 nieuwe duurzame appartementen met een kwalitatief hoogstaand niveau gerealiseerd.

Parkeren

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. Het plangebied is in de Nota Parkeernormen Auto aangemerkt als C-locatie. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden is maatwerk mogelijk. Het kan zijn dat de gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

In het plan wordt het parkeren in de openbare ruimte (op straat) opgelost. Gelet op de vereiste (groene) inrichting van het plangebied en de stedenbouwkundige opzet, is geen ruimte voor parkeren op eigen terrein.

Conform het gemeentelijk parkeerbeleid wordt ingezet op een verkeersluw woningbouw concept. Voor de parkeernorm is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen voor de appartementen. Hierdoor bedraagt de totale parkeerbehoefte 2,7 parkeerplaatsen.

Het beleid in gemeente Amsterdam erop gericht op het gebruik van de auto te ontmoedigen. Het voorliggende plan sluit hierop aan. De toekomstige bewoners worden bij de huur van de woningen uitgebreid geïnformeerd over het parkeerregime in het plangebied. Mocht in de toekomst betaald parkeren worden ingevoerd in de omgeving van het plangebied dan krijgen de bewoners van de nieuwe woningen geen parkeervergunning om hun auto in de openbare ruimte te mogen parkeren.

Verkeer

Op basis van de CROW-publicatie 381 is de verkeersaantrekkende werking van het project bepaald. De verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van de functie van het project en de ligging van het plangebied. Het projectgebied ligt in de gemeente Amsterdam en valt onder zeer stedelijk en het omgevingstype 'rest bebouwde kom' van de gemeente Amsterdam.

Voor huur appartementen (midden, goedkoop en sociaal) geldt een verkeersgeneratie van gemiddeld 3,2 mvt/etm. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 26 mvt/etm. Deze extra verkeersgeneratie als gevolg van de toevoeging van 8 appartementen is goed op te vangen binnen de bestaande wegenstructuur.

Het plan levert een beperkte toename op van het aantal verkeersbewegingen. Ook wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluiting, waardoor de verkeersafwikkeling op de Eudorinastraat zonder problemen verloopt.

4 Beleidskader

Het kader voor een bestemmingsplan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, (deel) regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor het plangebied het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In Nederland staan we voor urgente maatschappelijke opgaven. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Deze opgaven zijn niet meer op zichzelf staand op te lossen, maar grijpen in elkaar. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt het Rijk een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden.

De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen we staan, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke prioriteiten het Rijk stelt bij de inrichting van Nederland en hoe keuzes gemaakt worden bij de uitvoering daarvan.

De NOVI stelt een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisatie, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werken aan de nationale prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.
- Toetsing

Planspecifiek

De NOVI kent een hoog abstractieniveau en bevat geen concreet beleid ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Er is geen sprake van strijdigheid met het nationaal beleid.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Om uitvoering te geven aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, is op 30 december 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Hierin staat een aantal projecten beschreven die van Rijksbelang zijn en waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het vaststellen van bestemmingsplannen en wijzigings- of uitwerkingsplannen. De projecten zijn exact ingekaderd en voorzien van regels, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het betreft de onderstaande projecten:

- Rijksvaarwegen
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen

- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Natuurnetwerk Nederland
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Planspecifiek

Voorliggend plan ligt niet in een van de benoemde gebieden of aandachtsvelden als bedoeld in het Barro. Vanuit het Barro volgen dan ook geen randvoorwaarden voor het plan.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ hieraan toegevoegd. Overheden dienen op grond van het gewijzigde Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren om tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling te komen. Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Bro. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. In de nieuwe systematiek worden de huidige definities niet gewijzigd. Ten aanzien van de “treden” van de Ladder zijn er wel wijzigingen: in de nieuwe Ladder zijn de treden 1 en 2 samengevoegd en trede 3 is geschrapt, waardoor er geen sprake meer is van verschillende treden.

Planspecifiek

In artikel 1.1.1 Bro worden relevante begrippen gedefinieerd. Het voorgenomen plan betreft geen stedelijke ontwikkeling. Het verder doorlopen van een ladder toets is daarom niet vereist.

4.1.4 Conclusie rijksbeleid

Het plan past binnen de kaders van het rijksbeleid, zoals beschreven in de NOVI en het Barro.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 gaat uit van versterking van de economische structuur en werkgelegenheid, gericht op een duurzame ontwikkeling. Deze is essentieel voor een goede (internationale) concurrentiepositie. Versterking betekent ook het zoeken naar de balans tussen een positief effect op welvaart en welzijn van burgers en de belasting die economische groei kan vormen voor landschap, milieu en natuur.

Planspecifiek

Vanuit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 zijn geen belemmeringen voor het plan. De woningbouw wordt bestaande verstedelijkte gebied gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Dat is hier het geval.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Aanvullend kan worden opgemerkt dat momenteel wordt gewerkt aan de nieuwe omgevingsverordening: Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet.

Omgevingsverordening NH2022

De regels en wetten die terugkomen in de Omgevingsverordening NH2022 komen grotendeels overeen met de Omgevingsverordening NH2020, maar zijn dan omgezet naar de nieuwe eisen die de Omgevingswet stelt. Ten eerste worden de regels juridisch technisch omgezet. Ten tweede vraagt de omgevingswet een inhoudelijk beoordeling van de regels. De provincie wordt bevoegd gezag over bepaalde taken en gemeenten worden verantwoordelijk voor andere taken (bijvoorbeeld voor bodem). De regels die inhoudelijk worden beoordeeld, gaan onder andere over de volgende onderwerpen: Bodemsanering, grondwaterverontreiniging, Natuurnetwerk Nederland (NNN), natuurbescherming (faunabeheer), energietransitie (o.a. Regionale Energiestrategieën en de bijbehorende zoekgebieden) en regionale luchthavens (Texel en Hilversum).

Planspecifiek

Het gevraagde is niet in strijd met de regels die de Omgevingsverordening NH2020 stelt voor dit gebied. Het plan ligt binnen het bestaand stedelijk gebied en betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals verwoord in artikel 6.4. Het plan is in overeenstemming met dit artikel aangezien het voorziet in de lokale behoefte aan woningen, past binnen de regionale woningbouwafspraken en past binnen de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook 4.1.3).

Het plan voor realisatie van een appartementencomplex op het bedrijfsperceel geeft een toekomstbestendige invulling aan de gronden en levert een verbetering op voor het woon- en leefklimaat. Daarmee past het plan bij het doel van het in standhouden en doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

4.2.3 Conclusie regionaal beleid

Het plan past binnen de kaders van het provinciale beleid, zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening NH2020.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Het stadsbestuur zet in de Omgevingsvisie de lijnen uit naar 2050 (8 juli 2021). Hoe wordt de stad ingericht ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regibewoners en bezoekers? Waar wordt gewoond en gewerkt, hoe komt men van A naar B, hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijk verdeeld. Ook over de regio. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Een deel van de plannen staat al op de rol, een ander deel is nieuw. In de Omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
- Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
- Verduurzaming van de haven.

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burgemeester Röellstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoreus vergroenen

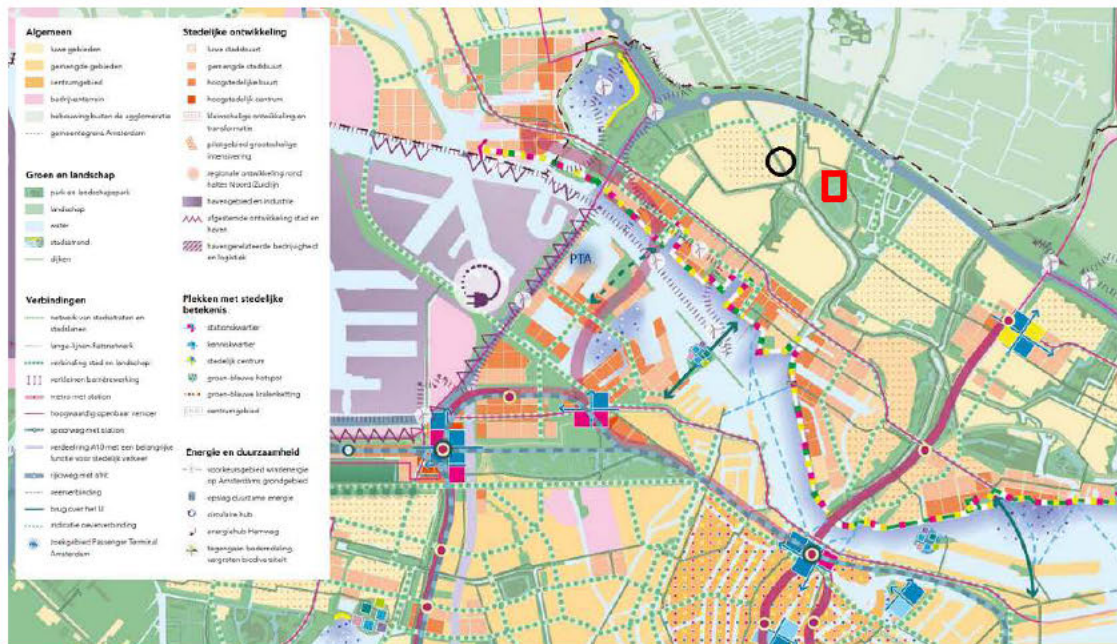
Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
- Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw en ruimte voor sporten en bewegen.

Samen stadmaken

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.



Uitsnede visiekaart Omgevingsvisie 2050 (plangebied rood is omkaderd)

Planspecifiek

Gelet op de ligging van het plangebied in Amsterdam-Noord past de voorgenomen ontwikkeling binnen de strategische keuze 'Meerkernige ontwikkeling', waarbij ook verstedelijking plaats dient te vinden in Amsterdam-Noord. Het plangebied is tevens op de Visiekaart uit de Omgevingsvisie gelegen in luw gebied, waar voor stedelijke ontwikkeling ruimte is voor kleinschalige ontwikkeling en transformatie. Met dit plan worden 8 appartementen mogelijk gemaakt op een bedrijfslocatie en behelst daarmee een kleinschalige ontwikkeling.

Het planinitiatief levert daarnaast een bijdrage aan de ambitie zoals genoemd onder de strategische keuze 'Groeien binnen grenzen', namelijk het verdichten door complete en duurzame wijkontwikkeling. De realisatie van 8 appartementen past binnen de behoefte aan 150.000 woningen, waarmee sprake is van een complete buurt. De ontwikkeling vindt immers plaats binnen het lint van de Eudorinastraat en draagt daarmee bij aan het completeren hiervan.

Ook betreft het een initiatief waarbij ruim aandacht is voor duurzaamheid. Voor de woningen zelf wordt gestreefd naar energielabel A+++, door middel van het toepassen van een warmtepomp, PV-panelen en mogelijke een (douche-)WTW. Daarnaast wordt in het plangebied voorzien in een collectieve voortuin, welke uitnodigt tot bewegen alsmede een groene inrichting van het plangebied en worden groene natuur inclusieve gevels toegepast. Gelet op voorgaande wordt ook een bijdrage gelegen aan de ambities zoals genoemd onder de strategische keuzes 'Duurzaam en gezond bewegen' en 'Rigoreus vergroenen'.

Een deel van het plangebied is tot slot gelegen in de groen/blauwe zone. Met het stedenbouwkundig plan voor het plangebied is hier aansluiting bij gevonden.

Conclusie

Het plan in overeenstemming met de ambities en strategische keuzes uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

4.3.2 Amsterdamse woonagenda 2025

De Woonvisie uit 2009 heeft een opvolger gekregen: de Amsterdamse woonagenda 2025. Het college van B&W kiest voor een praktische woonagenda om richting te geven aan de uitdagingen waar Amsterdam wat betreft het wonen voor gesteld staat. De nieuwe visie is gericht op meer bouwen, betaalbare en kwalitatief goede woningen voor alle doelgroepen.

Een voortvarend bouwprogramma is essentieel om de druk op de woningmarkt te verminderen en het wonen betaalbaar te houden. Met het plan 'Koers 2025' heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten.

Nieuwbouw moet bijdragen aan een gemengde stad. In de Amsterdamse woonagenda staat de prognose dat er in 2025 een tekort zal zijn aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Dit uitgangspunt is van toepassing op alle plannen waarvoor nog geen investeringsbesluit is vastgesteld en geen contracten zijn gesloten of anderszins juridische en financiële verplichtingen zijn aangegaan. Het geldt ook voor transformatieprojecten en ontwikkelingen op particuliere grond. Herontwikkeling en leegstandsbestrijding staan echter voorop.

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden, zoals het woningaanbod in de directe omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van de financiële effecten op de grondexploitatie.

Planspecifiek

Met voorliggend plan wordt zorgvuldige verdichting van het plangebied bereikt, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de gewenste woningbouwproductie. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een (kleinschalige) woningbouwontwikkeling voor de vrije sector huurwoningen. Het stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw (40-40-20) is in het Stedelijk Kader voor particuliere transformaties verder uitgewerkt. Ook in de plannen van particulieren, waarbij geen sprake is van nieuwe gronduitgifte maar van eigen grond van particulieren of een bestaand erfpachtcontract, wil de gemeente een gedifferentieerd aanbod bewerkstelligen. Tegelijkertijd geldt daarbij dat die sturing op woningdifferentiatie niet aan de orde is bij kleine transformaties naar (individuele) woningen. Het Stedelijk Kader is derhalve niet van toepassing bij de realisatie van 10 of minder woningen. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van 8 appartementen, zodat niet voldaan hoeft te worden aan het 40-40-20 beleid. Met dit plan wordt desondanks bijgedragen aan de gewenste woningbouwproductie in Amsterdam.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders van de Amsterdamse woonagenda 2025.

4.3.3 Erfgoed voor de stad

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19de-eeuwse ring, de Gordel '20-'40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. Verborgen in de bodem liggen daarbij archeologische overblijfselen die getuigen van de rijke geschiedenis van de stad. Met 'Erfgoed voor de stad (juni 2016)', de agenda voor erfgoed in een groeiend Amsterdam, wil Amsterdam de komende jaren koersen op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische waarden (zowel kwantitatief als kwalitatief) hoort hierbij. Dit is immers de basis voor het in beeld te krijgen van de bestaande waarden om deze optimaal te kunnen inzetten.

Planspecifiek

In het plangebied is geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. Daarnaast maakt het plangebied geen onderdeel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht. Wel is bij de inrichting van het plangebied rekening gehouden met de ligging in het lint van de Eudorinastraat.

Conclusie

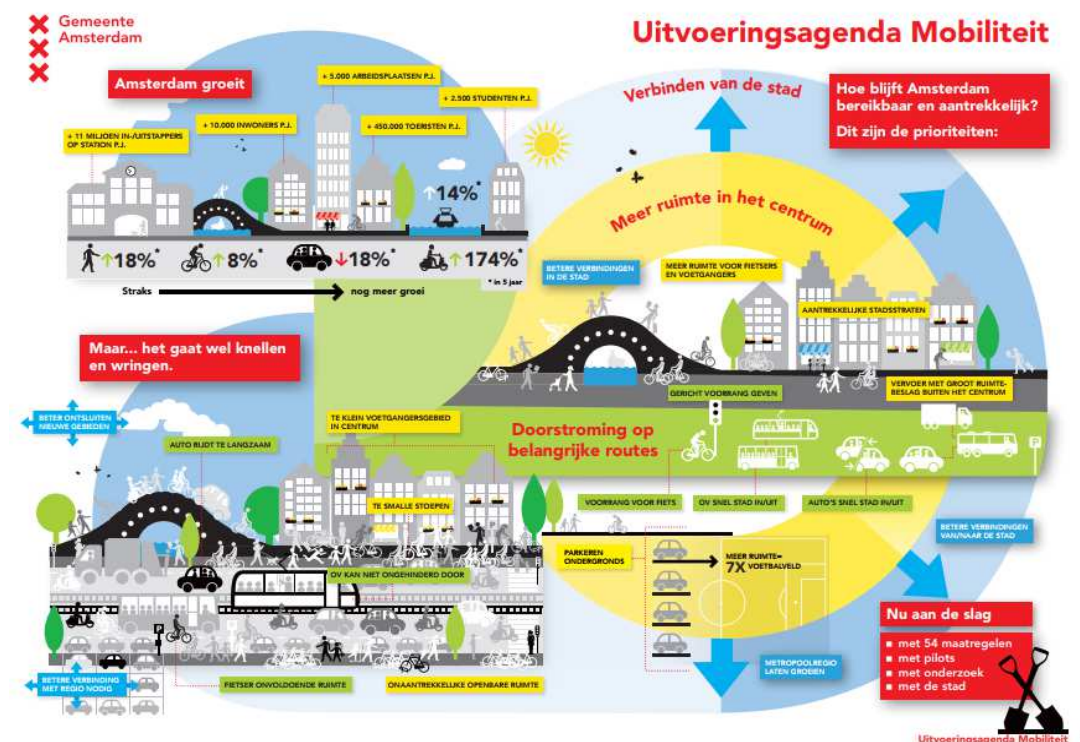
Het plan past binnen de kaders van de nota 'Erfgoed voor de stad'.

4.3.4 Mobiliteitsbeleid

Amsterdam groeit en blijft groeien. Dat heeft ook een keerzijde. Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in de stad, zet de schaarse openbare ruimte in de stad nog verder onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, moet de gemeente Amsterdam keuzes maken en maatregelen treffen. Tot 2025 worden per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km² nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oeveren en Zeeburgereiland.

Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om per persoon een parkeerplek te claimen. Omdat de auto echter een belangrijke rol zal blijven spelen, moet nagedacht worden over andere vormen. Van individueel naar collectief vervoer en van bezit naar gebruik. Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Concrete maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zorgen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. De Agenda heeft als pijlers doorstroming, creëren van ruimte en verbindingen. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto's.

De uitgangspunten uit MobiliteitsAanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn verwerkt in het beleidskader Verkeersnetten. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten.



Uitsnede uitvoeringsagenda Mobiliteit

Planspecifiek

Het plangebied is gelegen aan de Eudorinastraat en wordt daarop, net als in de huidige situatie, ontsloten. Langs de oostzijde van de kavels is een voetgangersverbinding gelegen. Deze verbindt de verschillende buurten met elkaar. Ten behoeve van de ontwikkeling die dit plan mogelijk maakt, zijn geen ingrepen in het wegennet vereist. Verder is het plangebied op circa 400 meter afstand van de bushalte gelegen. Hier zijn meerdere haltes van verschillende buslijnen aanwezig. De locatie is daarmee ook goed ontsloten met het openbaar vervoer.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders van het Mobiliteitsbeleid.

4.3.5 Parkeerbeleid

Nota Parkeernormen Auto (2017)

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

Planspecifiek

De parkeerbehoefte voor het plangebied wordt verder uiteengezet in hoofdstuk 3 onder de paragraaf parkeren.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders van de Nota Parkeernormen Auto.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De gemeente Amsterdam wil 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 worden er voorwaarden en richtlijnen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien aan het parkeren voor fietsen en scooters in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter welke is vastgesteld op 14 maart 2018 en bekendgemaakt op 19 maart 2018. Initiatiefnemers moeten bij nieuwbouw en herontwikkeling in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen.

Planspecifiek

Onderhavig bestemmingsplan voorziet slechts in de realisatie van woningen en niet in de realisatie van niet-woonfuncties. Uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter volgen de volgende normen voor fietsparkeren voor woningen:

- Het Bouwbesluit 2012 schrijft een individuele (fietsen-)berging bij nieuwbouw van woningen voor van minimaal 5 m²;
- Het Bouwbesluit biedt gemeenten de mogelijkheid voor gelijkwaardige oplossingen, maar het Bouwbesluit staat niet toe deze af te dwingen;
- De gemeente Amsterdam heeft als gelijkwaardig alternatief gekozen voor het realiseren van een gezamenlijke stalling in plaats van individuele (fietsen-) bergingen. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter wordt de gemeentelijke voorkeur voor het realiseren van een gezamenlijke stalling gevolgd;
- In de Bouwbrief 2015-130 is vastgelegd dat het aantal vereiste fietsparkeerplekken per woning afhankelijk is van het aantal m² gebruiksoppervlak van de betreffende woning;
- Voor bezoekers van woningen geldt als minimale eis 0,5 fietsparkeerplek per woning.

Aan de hierboven gestelde normen zal bij de nadere planuitwerking worden voldaan. Aan de voorzijde van de woningen is voldoende ruimte voor fietsparkeren, zowel voor bewoners als bezoekers.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

4.3.6 Agenda Duurzaamheid

In de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken. In de komende jaren worden 111 scholen gezonder en duurzamer gemaakt. In de Agenda Duurzaamheid staan vijf transitiepaden omschreven waarmee Amsterdam verduurzaming van de stad wil bewerkstelligen. De eerste vier paden gaan over duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het laatste transitiepad is de verduurzaming van de gemeentelijke bedrijfsvoering.

Planspecifiek

Het plan maakt de realisatie van 8 appartementen mogelijk, waarbij ruim aandacht is voor een groene inrichting. De groene inrichting kan bijdragen aan het vergroten van de biodiversiteit in het plangebied en levert daarnaast een bijdrage aan het klimaatbestendig bouwen. Groen zorgt immers voor een verkoelend effect, waardoor het initiatief bijdraagt aan het terugdringen van het fenomeen 'hittestress'. In de bijlage is een uitwerking van de inrichting van het plangebied opgenomen.

Ook nodigt de tuin uit tot bewegen en sociale interactie. Tot slot krijgen de toekomstige woningen geen aardgasaansluiting meer en wordt naar gestreefd om woningen te realiseren met energielabel A+++. Met voorgaande wordt een bijdrage geleverd aan een duurzame, schone en klimaatbestendige stad.

Conclusie

Het plan past binnen de kaders van de Agenda Duurzaamheid.

5 Omgevingsaspecten

Voor het plangebied zijn diverse onderzoeken gedaan om de haalbaarheid van de plannen te toetsen. Daarnaast geven deze onderzoeken de randvoorwaarden waar de planontwikkeling in het plangebied aan moet voldoen.

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De *Europese Kaderrichtlijn Water* richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in 2015 een 'goede toestand' hebben en dat heel Europa duurzaam omgaat met water.

Waterwet

De *Waterwet* (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie.

Het Nationaal Waterprogramma

Het *Nationaal Waterprogramma* geldt voor de planperiode 2022-2027. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterplan WBP) opgesteld. Dit Waterplan geeft de koers op hoofdlijnen voor het waterbeheer in Hollands Noorderkwartier voor de periode 2022-2027. Er wordt voortgebouwd op de regionale Deltavisie (2012), het Waterprogramma 2016-2021 (WBP5) en het Collegeprogramma 2019-2023. Met ons waterbeheer zorgen we voor voldoende, gezond en schoon water om van te leven, te werken en te recreëren, voor mens, dier en natuur. De wereld om ons heen staat niet stil. Integendeel, we leven in een dynamische tijd met meerdere wereldwijde transities en brede maatschappelijke opgaven. Klimatologisch, ecologisch, technologisch en maatschappelijk verandert er veel. Het maatschappelijk belang van water neemt steeds verder toe door klimaatverandering, drukte in de fysieke leefomgeving en toenemend watergebruik. Daardoor is er ook steeds meer aandacht voor en belang bij het waterbeheer. We verwachten daarom de komende jaren het gesprek met onze omgeving te intensiveren. Zodat we gezamenlijk kunnen uitvinden hoe we het waterbeheer toekomstbestendig houden. Daarnaast kunnen we met ons waterbeheer bijdragen aan maatschappelijke opgaven zoals biodiversiteitsherstel en de energietransitie.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Tot slot beschikt de gemeente Amsterdam over de Hemelwaterverordening Amsterdam (2021). Om te bevorderen dat er bij nieuw- en verbouwinitiatieven voldoende waterberging gerealiseerd wordt, is in de Hemelwaterverordening vastgelegd dat bij nieuw- en verbouwinitiatieven de verplichting bestaat om het regenwater op eigen perceel op te vangen en te verwerken. Bepaald

is dat een hemelwaterberging een capaciteit heeft van tenminste 60 liter per m² bebouwd oppervlak.

5.1.2 Onderzoek water

Oppervlaktewater

In het plangebied bevinden zich aan de noordzijde een watergang.

Grondwater

Ten aanzien van het grondwater worden geen problemen verwacht.

Waterketen

Om wateroverlast, kwantitatief en kwalitatief, te voorkomen wordt het regenwater niet direct naar de riolering afgevoerd maar volgens de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' behandeld. Het hemelwater van de dakvlakken wordt afgekoppeld en geïnfiltreerd in de bodem. Het vuilwater van het appartementencomplex wordt aangesloten op het bestaande riool.

Bij realisatie van de woningen wordt gebruik gemaakt van duurzame bouwmaterialen (dus geen zink, koper, lood en PAK's-houdende materialen) die niet uitlogen, of worden de bouwmaterialen voorzien van een coating om uitloging tegen te gaan. Op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water (en bodem) voorkomen.

Waterberging

In de bestaande situatie is het terrein geheel verhard. Door het plan neemt de verharding niet toe maar juist af door het realiseren van meer groen. Hierdoor hoeven geen maatregelen te worden genomen op het gebied van waterberging.

Vanuit de Hemelwaterverordening Amsterdam (2021) dient tenminste 60 liter per m² bebouwd oppervlak te worden vastgehouden. Deze berging wordt gerealiseerd door infiltratievoorzieningen zoals infiltratiekratten en een collectieve hemelwateropslag (regenton). Bij de verdere uitwerking van het bouwplan wordt bepaald welke maatregelen genomen worden.

Watertoets

In het kader van de watertoets is het plan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het plan.

5.1.3 Conclusie water

Er worden ten aanzien van het oppervlaktewater, grondwater en waterketen geen problemen verwacht. Ook neemt het verhard oppervlak niet toe, maar af waardoor geen compensatie nodig is. Wel zullen maatregelen worden genomen voor extra waterberging (in de vorm van infiltratiekratten en een collectieve hemelwateropvang) om te voldoen aan de Hemelwaterverordening Amsterdam. Het plan zal dan ook geen nadelige gevolgen hebben voor de waterhuishouding in en in de nabijheid van het plangebied. Het plan is in het kader van de watertoets voorgelegd aan het waterschap. Zij heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het plan.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

Volgens artikel 3.1.6 van het *Besluit ruimtelijke ordening* dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is

voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

In de *Wet bodembescherming* (1996) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

Voor ruimtelijke plannen moet ten minste een historisch onderzoek worden verricht (conform NEN 5725). Als uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, moet een verkennend bodemonderzoek worden verricht (conform NEN 5740).

5.2.2 Bodemonderzoek

In het kader van het plan is door Bamma Infra & Milieu B.V een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit blijkt dat, afgezien van de verontreinigingen als gevolg van de oudstedelijke ophooglaag, geen verontreinigingen aanwezig zijn en het perceel geschikt is voor woningbouw. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan geen belemmering oplevert ten aanzien van het aspect bodem en geen aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

5.2.3 Conclusie bodem

Op basis van het verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van het aspect bodem. Aanbevolen wordt om de grond die tijdens de werkzaamheden vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Natuurbescherming in Nederland

De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gebiedsbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming

De Wet Natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermde natuurmonument) zijn vergunning plichtig.

Gebiedsbescherming vanuit Provinciaal beleid

De provinciale groenstructuur bestaande uit het Natuurnetwerk Nederland (voormalig EHS). Het Natuurnetwerk is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuwe aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. De provincie heeft in haar verordening

regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

5.3.2 Onderzoek flora en fauna

Door het bureau Blom Ecologie is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage). Hieronder zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

Beschermde soorten

De planlocatie heeft geen essentiële betekenis voor beschermde soorten. De planlocatie is mogelijk geschikt leefgebied voor soorten welke niet beschermd zijn (behoudens de algemene zorgplicht) en/of waarvoor een vrijstelling geldt. Voor broedvogels geldt dat de nesten van alle soorten beschermd zijn tijdens het broedseizoen (indicatief 15 maart – 15 juli).

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of provinciaal aangewezen beschermde gebieden.

Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie zijn de effecten van stikstofemissie inzichtelijk gemaakt. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.6.3. Hieruit blijkt dat het plan geen significante verhoging van de stikstofdepositie veroorzaakt.

5.3.3 Conclusie ecologie

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het plan geen negatieve effecten op beschermde gebieden of de populaties van beschermde planten of dieren te verwachten zijn.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Erfgoedwet

De Erfgoedwet (2017) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemversturende activiteit.

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten

5.4.2 Onderzoek archeologie

Het plangebied heeft een lage archeologische waarde en heeft in het bestemmingsplan geen dubbelbestemming Archeologie. Dat betekent dat nader onderzoek niet vereist is.

5.4.3 Onderzoek cultuurhistorie

Het plangebied valt niet in een gebied met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Ook hebben de opstallen geen cultuurhistorische waarden. Met dit plan worden dan ook geen cultuurhistorische waarden aangetast.

5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Geconcludeerd wordt dat archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormen voor het plan.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wegverkeer

De Wet geluidhinder bepaalt dat het bevoegd gezag bij vaststelling van omgevingsvergunning de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Uitzondering hierop betreft de toetsing bij rijkswegen. Als meerdere rijkswegen in de directe nabijheid van een plan zijn gelegen dient het gecumuleerde geluidsniveau van deze wegen te worden gehanteerd bij de toetsing aan de Wet geluidhinder (SWUNG1).

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Als dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde 'Hogere waarde'. De Hogere waarde mag alleen worden verleend als uit akoestisch onderzoek blijkt dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting brengen niet mogelijk is. Aan de 'Hogere waarde' is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder¹. Voor de aanleg van een weg geldt een maximale geluidbelasting van resp. 53 en 58 dB op bestaande woningen in buitenstedelijk respectievelijk stedelijk gebied. Voor de nieuwbouw van agrarische woningen geldt een maximale geluidbelasting van 58 dB.

Railverkeerslawaa

Het geluidsniveau ten gevolge van het railverkeer moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een spoorwegtraject voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 55 dB. De maximale hogere waarde voor nieuwe woningen in de zone van een spoorwegtraject bedraagt 68 dB.

¹ Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoned industrie-terrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde 'zware lawaaimakers' als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrie-terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde) op woningen in de geluidzone van een industrie-terrein bedraagt 50 dB(A). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting op nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A), voor bestaande woningen bedraagt deze 60 dB(A). De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Cumulatie

Bij de vaststelling van hogere grenswaarden verplicht de Wet geluidhinder het inzichtelijk maken van het gecumuleerde geluidsniveau. Dit betreft het gezamenlijk geluidsniveau van alle relevante geluidsbronnen (weg, rail, industrie). Een bron is relevant indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De gemeente kan een hoger grenswaarde vaststellen als er sprake is van een aanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting.

5.5.2 Onderzoek geluid

Wegverkeer

Aangezien de locatie nabij de 30 km-wegen Stenorstraat, Stoombootweg, Kadoelenweg en Eudorinastraat is gelegen is voor het plan in het kader van een goede ruimtelijke ordening een geluidsonderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd door het bureau ASP.

Hieruit blijkt dat ter plaatse van de nieuwbouw woning wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt hiermee voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

Het betreft nieuwbouw. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er moet derhalve worden voldaan aan de in het bouwbesluit 2012 genoemde minimeis voor de gevelwering van 20 dB. Hieraan wordt met de huidige bouwmethoden vrijwel altijd voldaan.

Industrielawaai

Voor het plan is gekeken naar eventuele geluidsoverlast van omliggende bedrijven in het kader van bedrijven en milieuzoneringen (zie paragraaf 5.8). Hieruit blijkt dat geen zware bedrijvigheid of industrie-terrein nabij het plangebied aanwezig is. Het dichtstbijzijnde bedrijf ligt op circa 10 m van het plangebied. Het betreft een categorie 1 bedrijf (opslag). Hiervoor geldt in gemengd gebied een afstand van 0 m. Aangezien de te realiseren appartementen op 10 m van dit bedrijf ligt zijn geen belemmeringen te verwachten vanuit aspect geluid in het kader van bedrijven en milieuzonering. Er is daarom sprake van een goed woon- en leefklimaat.

5.5.3 Conclusie geluid

Voor het plan zijn geen belemmeringen ten aanzien van geluid. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden. Er wordt hiermee voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van bedrijven en milieuzoneringen kan ook worden gesteld dat voldoende afstand tussen woningen en de bedrijven aanwezig is en sprake is van een acceptabele geluidsbelasting.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De *Wet luchtkwaliteit* legt de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vast. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de *Wet milieubeheer* staan voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de *Wet milieubeheer*. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)².

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB '*Gevoelige Bestemmingen*' moet in beide gevallen worden nageleefd.

² Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

5.6.2 Onderzoek luchtkwaliteit

Voor het plan is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Voor de toetsing is gebruik gemaakt van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM). Hieruit blijkt dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Huidige en toekomstige luchtkwaliteit

Voor de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in (de omgeving van) het plangebied is gebruik gemaakt van de luchtkwaliteitskaarten van het NSL. Hieruit blijkt dat de concentraties PM10 en PM2,5, PM10 en PM 2,5 zijn lager zijn dan de wettelijke (EU) grenswaarden. Bij het plan is daarom sprake van een goed woon- en leefklimaat in het kader van luchtkwaliteit.

5.6.3 Onderzoek stikstofdepositie

In het kader van het plan heeft het bureau Blom Ecologie een stikstofberekening uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit blijkt dat geen sprake is van een significante verhoging van de stikstofdepositie.

5.6.4 Conclusie stikstof

Het plan geeft geen verhoging van de stikstofdepositie. Er is daarom ook geen vergunning van de Wet Natuurbescherming nodig.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer - over weg, water en spoor en door buisleidingen - van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens en de mogelijke aanwezigheid van explosieven vallen onder externe veiligheid. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de *Wet ruimtelijke ordening* getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) en de bijbehorende *Regeling externe veiligheid inrichtingen*, zoals deze op dit moment luiden (Revi II) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties.

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de *Besluit externe veiligheid transportroutes* (Bevt) en de *Regeling Basisnet*.

Het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb, 2011) is gebaseerd op de *Wet milieubeheer* en de *Wet ruimtelijke ordening*. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi).

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Voor het plan is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Hiervoor is gebruik gemaakt van de signaliseringskaart EV. De mogelijke risicobronnen rond het plangebied zijn hierbij in kaart gebracht.

Risicovolle inrichtingen

De woning is een kwetsbaar object. Er zijn geen risicovolle inrichtingen in de nabijheid van plangebied aanwezig.

Propaantank

Voor propaantanks gelden op grond van het Activiteitenbesluit veiligheidsafstanden. Deze afstanden zijn van ruimtelijk belang als ze strekken tot buiten de perceelsgrens van de milieu-inrichting (bedrijf). Nabij het plangebied zijn geen propaantanks aanwezig.

Vervoer gevaarlijke stoffen door leidingen

Nabij het plangebied zijn geen risicovolle leidingen aanwezig.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water

Nabij het plangebied zijn geen wegen, spoorwegen of waterwegen, waar transport van gevaarlijke stoffen over plaats vindt waarvan het invloedsgebied over het plangebied ligt.

5.8 Bedrijven en milieuzoneringen

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

De aard van de bedrijvigheid en daaraan gekoppeld de milieubelasting maken het gewenst binnen de bedrijvenbestemmingen een onderscheid aan te brengen op basis van milieucriteria. Dit geldt ook voor andersoortige bestemmingen, als niet uit de bestemmingsplanomschrijving (al) blijkt welke (milieu)categorie bedrijfsactiviteiten het betreft.

Als uitgangspunt zijn de activiteiten zoals genoemd bijlage 1 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 (Lijst 1- Activiteiten en Lijst 2- Opslagen en installaties) genomen.

5.8.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

De omgeving van de woning is op basis van de VNG-brochure aan te merken als een gemengd gebied. Dit aangezien in de omgeving van het plangebied diverse functies aanwezig zijn, waaronder enkele bedrijfslocaties. Het dichtstbijzijnde bedrijf (opslag) ligt op circa 10 m van het plangebied. Het betreft een categorie 1 bedrijf (opslag). Hiervoor geldt in gemengd gebied een afstand van 0 m. Aangezien de te realiseren appartementen op 10 m van dit bedrijf liggen zijn geen belemmeringen te verwachten vanuit bedrijven en milieuzonering.

5.8.3 Conclusies bedrijven en milieuzoneringen

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de woningen geen belemmering opleveren voor omliggende bedrijven en is tevens sprake is van een adequaat woon- en leefklimaat.

5.9 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Er zijn geen kabels en leidingen dan wel telecommunicatie installaties in het plangebied aanwezig die met een contour beschermd moeten worden.

5.9.1 Conclusies en aanbevelingen

Er zijn geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van kabels en leidingen dan wel telecommunicatie installaties in of nabij het plangebied.

5.10 Milieueffectrapportage / M.e.r.-(beoordelings)plicht

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat voor welke plannen en besluiten in welke gevallen een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een (directe) m.e.r.-plicht dient hoe dan ook een MER opgesteld te worden. Bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient te worden beoordeeld of de activiteit vanwege bijzondere omstandigheden toch belangrijke milieugevolgen kan hebben. Indien dat het geval is dan ligt een m.e.r.-procedure in de rede. Zo niet, dan dient het bevoegd gezag expliciet te besluiten dat geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Een derde situatie die zich kan voordoen betreft de situatie waarbij de betreffende activiteit qua omvang beneden de drempelwaarde voor m.e.r.-beoordeling blijft. Ook in dat geval is, op grond van art. 2 lid 5 van het Besluit m.e.r., nog een beoordeling nodig, zij het dat dit een vormvrije beoordeling betreft.

5.10.2 Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn.

Met dit plan worden 9 appartementen mogelijk gemaakt. De planontwikkeling zit qua omvang ruim onder de grens voor een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. In de hiernavolgende paragrafen wordt aangetoond dat 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Op basis van de kenmerken genoemd in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particulier projecten' dient te worden gemotiveerd waarom geen MER noodzakelijk is voor de beoogde ontwikkeling. Het plan is getoetst aan de volgende kenmerken.

Kenmerken van het project

Sprake is van kleinschalige nieuwbouw van 9 appartementen binnen bestaand stedelijk gebied op een perceel waar reeds bebouwing is toegestaan. Het plan is wat betreft milieu mogelijk, zoals dat is aangetoond in voorgaande milieuparagrafen.

Er is geen cumulatie met andere projecten. Evenmin is het gebruik van natuurlijke hulpbronnen aan de orde. Ook is - behoudens de realisatiefase - geen sprake van productie van afvalstoffen en verontreiniging. In woningen zijn alleen ondergeschikte bedrijfsactiviteiten toegestaan, waarbij het woonkarakter niet wordt aangetast, zodat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn. Risico van ongevallen speelt eveneens niet bij de voorgestelde functiewijzigingen.

Plaats van het project

Het plangebied is niet van historisch, cultureel of archeologisch belang. Het plangebied ligt voorts buiten de invloedssfeer van een Natura 2000-gebied. De afwijking ten opzichte van de toegestane situatie is gering, zodat een toets waaruit inzichtelijk wordt of de betreffende activiteit een negatieve invloed heeft op de gestelde beheerdoelen achterwege is gelaten. Met inachtneming hiervan zijn vanuit ecologisch oogpunt geen belangrijke gevolgen voor flora en fauna.

Kenmerken van het potentiële effect

Het project heeft in samenhang met de hiervoor genoemde criteria geen aanzienlijke effecten op de bevolking. Evenmin is er sprake van een grensoverschrijdend karakter. Bovendien is geen sprake van een onomkeerbaarheid van het effect. De complexiteit is gering gelet op de omvang van het plangebied.

5.10.3 Conclusie M.e.r. (beoordelings)plicht

Het plan is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, en dus ook niet m.e.r.-plichtig. Zoals de beschreven milieuparagrafen en -onderzoeken aantonen heeft het plan ook om andere redenen dan de omvang (zoals bijvoorbeeld de aard van de ontwikkeling of een ligging nabij een gevoelig gebied) geen significante nadelige gevolgen voor het milieu.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Het plan voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Voor het plan wordt een anterieure overeenkomst gesloten. Ook zal een planschadeovereenkomst worden opgesteld. Daarmee is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Het plan wordt hiermee economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

De directe burens zijn geïnformeerd over het plan. Deze hebben aangegeven blij te zijn met het plan.

6.2.2 Overleg

De ruimtelijke onderbouwing is voorgelegd aan het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Zij heeft aangegeven geen bezwaren te hebben tegen het plan.

Aangezien het plan geen provinciale belangen raakt is het niet nodig om de provincie om een reactie te vragen.

Bijlage 1 Tekeningen bestaande en nieuwe situatie

Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 3 Quicksan flora en fauna

Bijlage 4 Stikstofonderzoek

Bijlage 5 Akoestisch onderzoek

Bijlage 6 Inrichtingsplan