

Planologische motivering

Project 'Stoombootweg 53'

Amsterdam Noord



Status: Ingediend

Datum: 21 mei 2025 (aangepast na indiening)

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.	Locatie	1
2.	Het project	3
2.1.	Historie	3
2.2.	Huidige situatie	4
2.2.1.	Directe omgeving	4
2.2.2.	Projectlocatie	4
2.3.	Toekomstige situatie	5
3.	Planologisch kader	7
3.1.	Bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'	7
3.2.	Bestemmingsplan '2e Partiële Herziening Kadoelen-Oostzanerwerf III'	8
3.3.	Afwijkingen	8
4.	Beleidskader	10
4.1.	Rijksbeleid	10
4.1.1.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	10
4.1.2.	Luchthavenindelingbesluit	11
4.2.	Provinciaal beleid	11
4.2.1.	Omgevingsverordening NH2020	11
4.2.2.	Woonagenda 2020-2025	17
4.2.3.	Woonakkoord 2021-2025	18
4.3.	Regionaal beleid	20
4.3.1.	Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit	20
4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025	20
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning	21
4.4.	Gemeentelijk beleid	22
4.4.1.	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen	22
4.4.2.	Beleid 'Bouwen aan extra woningen in de Linten van Kadoelen-Oostzanerwerf, toetsingskader voor bouwvragen'	24
4.4.3.	Amsterdamse woonagenda 2025	24
4.4.4.	Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050	25
4.4.5.	Hemelwaterverordening	26
4.4.6.	Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen	27
4.4.7.	Nota Parkeernormen Auto	28
4.4.8.	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter	28
4.5.	Conclusie beleid	29
5.	Omgevingsaspecten	30
5.1.	Verkeer en parkeren	30
5.1.1.	Verkeer	30
5.1.2.	Autoparkeren	30
5.1.3.	Fiets- en scooterparkeren	30
5.2.	Luchtkwaliteit	30
5.3.	Geluid	31
5.4.	Milieuzonering	32
5.5.	Externe veiligheid	33

5.6.	Kabels en leidingen	34
5.7.	Bodem	34
5.8.	Water	36
5.8.1.	Programma rainproof	36
5.8.2.	Waterkering	37
5.8.3.	Grondwater	38
5.8.4.	Waterberging / hemelwaterafvoer	38
5.8.5.	Waterkwaliteit	39
5.8.6.	Conclusie	39
5.9.	Archeologie en cultuurhistorie	39
5.9.1.	Archeologie	39
5.9.2.	Cultuurhistorie	39
5.9.3.	Conclusie	40
5.10.	Ecologie en stikstofdepositie	40
5.10.1.	Soortenbescherming	40
5.10.2.	Gebiedsbescherming	41
5.11.	Bezonnning	42
5.11.1.	Bezonnningseffecten	42
5.11.2.	TNO-norm	43
5.12.	Windklimaat	44
5.13.	Milieu effect rapportage	44
6.	Economische uitvoerbaarheid	45
6.1.	Financieel economische haalbaarheid	45
6.2.	Planschade	45
7.	Communicatie en participatie	46
7.1.	Participatie	46
7.2.	Vooroverleg/ afstemming met bestuursorganen	48
8.	Conclusie	49
8.1.	Algemeen	49
8.2.	Afwijkingen van het bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'	49
8.3.	Milieu- en omgevingsaspecten	49
8.4.	Beleid	49
8.5.	Conclusie	49

Bijlagen:

1. Waterberging Stoombootweg 53 (BOOT, 13 maart 2025)
2. Notitie Parkeeronderzoek Stoombootweg 53 (Goudappel, 8 oktober 2024)
3. Onderzoek Wet geluidhinder (Cauberg Huygen, 9 oktober 2024)
4. Verkennend bodemonderzoek (APS Milieu, november 2023)
5. Aanvullend bodemonderzoek (APS Milieu, maart 2024)
6. Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Kadoelen/Oostzanerwerf III (BMA, april 2011)
7. Stikstofonderzoek (Cauberg Huygen, 2 september 2024)
8. Quickscan Stoombootweg (Els&Linde, 15 augustus 2024)
9. Bezonningsstudie Stoombootweg (Van Riezen & Partners, 17 september 2024)
10. Verslag informatieavond omwonenden (16 juli 2024)
11. Reactie omwonenden op verslag informatieavond (25 juli 2024)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Projectontwikkelaars LBV Holding B.V. en Sander Pohner Beheer B.V. hebben het voornemen om de locatie Stoombootweg 53 in Amsterdam Noord te transformeren naar woningbouw. De bestaande bedrijfsbebouwing wordt gesloopt om plaats te maken voor 7 grondgebonden woningen. Voor dit plan is op 22 december 2023 een omgevingsvergunning aangevraagd, voordat de Omgevingswet in werking trad. Het oude recht is daarom van toepassing op deze aanvraag.

Het voornemen is 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. Hierop is de uitgebreide procedure van toepassing. Een dergelijke aanvraag dient te worden voorzien van een planologische motivering waaruit blijkt dat de herontwikkeling die afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is en kan worden toegelaten. Het voorliggende document vormt de motivering van de afwijkingen van het bestemmingsplan

1.2. Locatie

De projectlocatie ligt in de buurt Kadoelen te Amsterdam Noord op de hieronder aangeduide locatie.



*Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie
(geel omlijnd)*

2. Het project

2.1. Historie

De projectlocatie ligt in de wijk Kadoelen. Kadoelen bestaat zeker al sinds de 14de eeuw en was tot 1966 was het een buurtschap in de gemeente Landsmeer. Het heeft als landelijke gebied gedurende lange tijd een geleidelijke ruimtelijke ontwikkeling doorgemaakt. Pas na de Tweede Wereldoorlog is de verstedelijking tot dit gebied doorgedrongen.

De Stoombootweg was in eerste instantie een wandelpad naast een sloot in de gemeente Landsmeer. Ze werd belangrijker doordat aan het begin vanaf 1867 stoomboten aanlegden vanuit en vertrokken naar Amsterdam. Dit heet tegenwoordig de Landsmeerderdijk, de voormalige dijk van de Buikslotermeer, tegenwoordig Zijkanaal I. Aan het eind ligt de Kadoelenweg, de doorgaande weg hier. Die straat had bij de annexatie nog de naam Zuideinde (ze lag in het zuiden van Landsmeer). Het pad groeide uit tot een weg.



*Afbeelding: Stoombootweg
omstreeks 1920*

De nu aanwezige bebouwing ter plaatse van Kadoelen dateert van begin vorige eeuw. Het deelgebied Kadoelen wordt gekenmerkt door vrijstaande woningen langs het aanwezige lint. In tegenstelling tot de lintbebouwing aan de Kadoelenweg en het Zuideinde komen hier ook woningen voor in de zone direct achter het lint. Verspreid over de wijk bevinden zich verschillende bedrijven en scholen.



*Afbeelding:
straatbeeld Kadoelen*

2.2. Huidige situatie

2.2.1. Directe omgeving

De projectlocatie is gelegen in het bebouwingslint Stoombootweg, dat voor het grootste deel bestaat uit karakteristieke, kleine, losstaande woningen van één bouwlagen met een (soms hoge) kap. Het plangebied is in het midden van het lint gelegen, waar de Stoombootweg een bocht maakt en waar de Pandorinastraat aansluit op de Stoombootweg. Aan de westzijde ligt de buurt Twiske-West. Dat is een kleinschalige laagbouwbuurt die niet of nauwelijks zichtbaar is vanaf de Stoombootweg. Ten noorden van de Stoombootweg is eind jaren 80 de woonbuurt Twiske Oost gebouwd, met voornamelijk grondgebonden woningen deels appartementen in drie bouwlagen.

Tussen Twiske Oost en de projectlocatie loopt de Stentorstraat en direct aangrenzend aan het perceel Stoombootweg 53 staat de Openbare basisschool Twiske met ruim 20 groepen.

2.2.2. Projectlocatie

De projectlocatie is in de huidige situatie bebouwd met bedrijfsbebouwing, dat in gebruik is bij een aannemingsbedrijf. De bestaande bebouwing meet circa 1.100 m² in één bouwlaag en deels met een kap. Het onbebouwde terrein is verhard. Ter weerszijden van het perceel bevinden zich woningen en aan de noordzijde de Openbare basisschool Twiske met ook een kinderdagverblijf.



Afbeelding:
Luchtfoto bestaande situatie

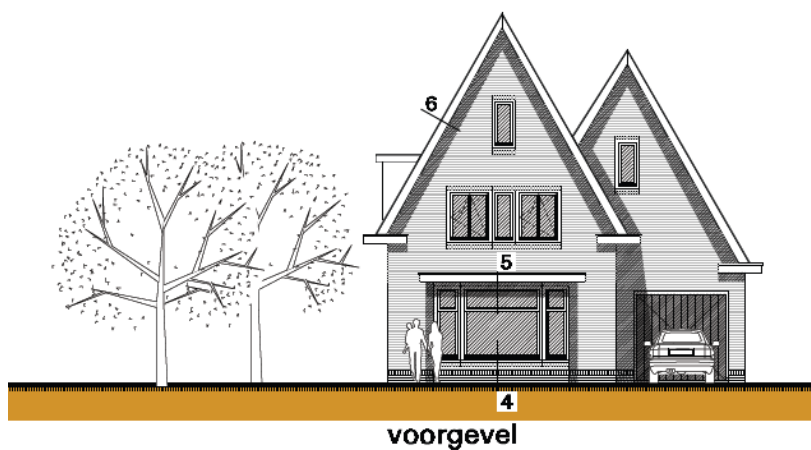
2.3. Toekomstige situatie

In de nieuwe situatie zullen op het terrein 7 grondgebonden eengezinswoningen (koop) worden gerealiseerd. Aan de straatzijde komt één vrijstaande woning en op het achterterrein een rijtje van 6 woningen.



Afbeelding: bouwplan

De vrijstaande woning sluit aan op de typologie en bouwstijl van de woningen aan het lint. Het bestaat uit één bouwlaag met een hoge kap over twee lagen. De nokhoogte is 9,9 meter.

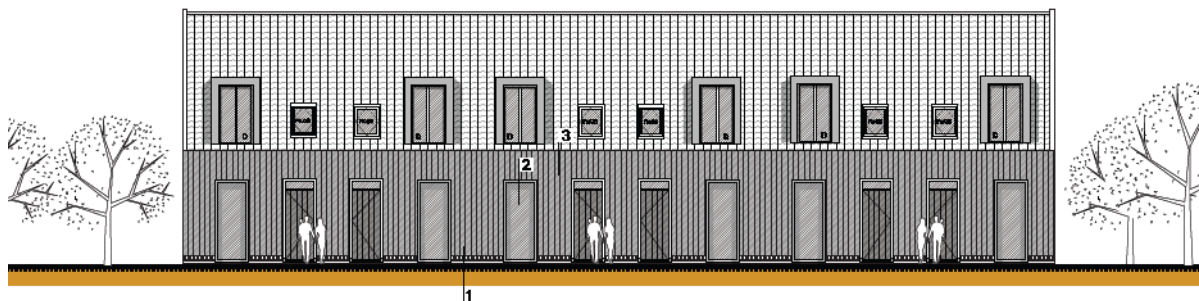


De verspringsing van het hoofdgebouw aan het lint, ten opzichte van de rooilijn waarin de bouwvolumes op de naastgelegen percelen meedoen en de afwijking van de bouwhoogte van het hoofdbouwvolume aan het lint, zin inpasbaar omdat de woning aan het lint op een hoek en een knooppunt gelegen is, waardoor een iets markanter karakter van het hoofdbouwvolume niet misstaat op deze plek.

De rijtjeswoningen staan dwars op het lint. Het bestaat uit één bouwlaag met een kap over één laag. De nokhoogte is 9,6 meter. De kopgevel is gericht naar de Stoombootweg-zijde en de bebouwing presenteert zich als een schuurachtig volume op het achtererf.



linkerzijgevel



voorgevel

De beoogde plannen zijn een beduidende verbetering ten opzichte van de huidige situatie doordat de verrommeling aan het lint verdwijnt en hier 7 nette woningen met tuinen voor in de plaats komen.

Het parkeren voor de bewoners van de woningen op het achterliggende terrein wordt aan de achterzijde van het hoofdvolume aan het lint gerealiseerd waardoor de auto's vanuit de straat niet goed zichtbaar zijn.

3. Planologisch kader

Voor onderhavige projectlocatie gelden dat onder andere het bestemmingsplan 'Kadoelen – Oostzanerwerf III', '2^e partiële herziening Kadoelen – Oostzanerwerf III', de paraplubestemmingsplannen 'Grondwaterneutrale Kelders', 'Drijvende bouwwerken' en 'Darkstores'. De paraplubestemmingsplannen zijn niet relevant voor voorliggend project en blijven daarom verder buiten beschouwing. In volgende paragrafen worden de voor de onderhavige aanvraag relevante regels uit het geldende bestemmingsplan beschreven.

3.1. Bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III' (vastgesteld 19 juni 2013) en de '2e Partiele Herziening Kadoelen-Oostzanerwerf III' (vastgesteld 30 november 2016). De locatie is herin bestemd als 'Wonen-1' en 'Tuin-1'. Ook is een deel van de noordelijkste nieuwe woning, de daarbij behorende tuin en de bergingen geprojecteerd binnen de bestemming 'Maatschappelijk-1'.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan Kadoelen – Oostzanerwerf III ter hoogte van projectlocatie (bron: Omgevingsloket)

Artikel 13: Maatschappelijk-1

De voor 'Maatschappelijk-1' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor maatschappelijke voorzieningen en school- en speelpleinen. Ook zijn bergingen en andere nevenruimten toegestaan, alsmede tuinen en erven.

Artikel 22: Tuin-1

Ter plaatse van de bestemming 'Tuin-1' zijn de gronden bestemd voor tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen, erven, voetpaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Artikel 28: Wonen-1

Ter plaatse van de bestemming 'Wonen-1' zijn de gronden bestemd voor wonen, daaronder begrepen aan-huis-gebonden-beroep en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten en (onder andere) parkeervoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, tuinen en erven.

Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen de bouwvlakken, deze mogen geheel bebouwd worden.

De maximum bouwhoogte binnen het bouwvlak aan de straatzijde bedraagt 9 meter met een maximum goothoogte van 4,5 meter. De maximum bouwhoogte binnen het bouwvlak aan de achterzijde bedraagt 6 meter, daar is geen maximum goothoogte geregeld.

Hoofgebouwen dienen te worden voorzien van een kap met een dakhelling van minimaal 30 graden en maximaal 60 graden.

3.2. Bestemmingsplan '2e Partiële Herziening Kadoelen-Oostzanerwerf III'

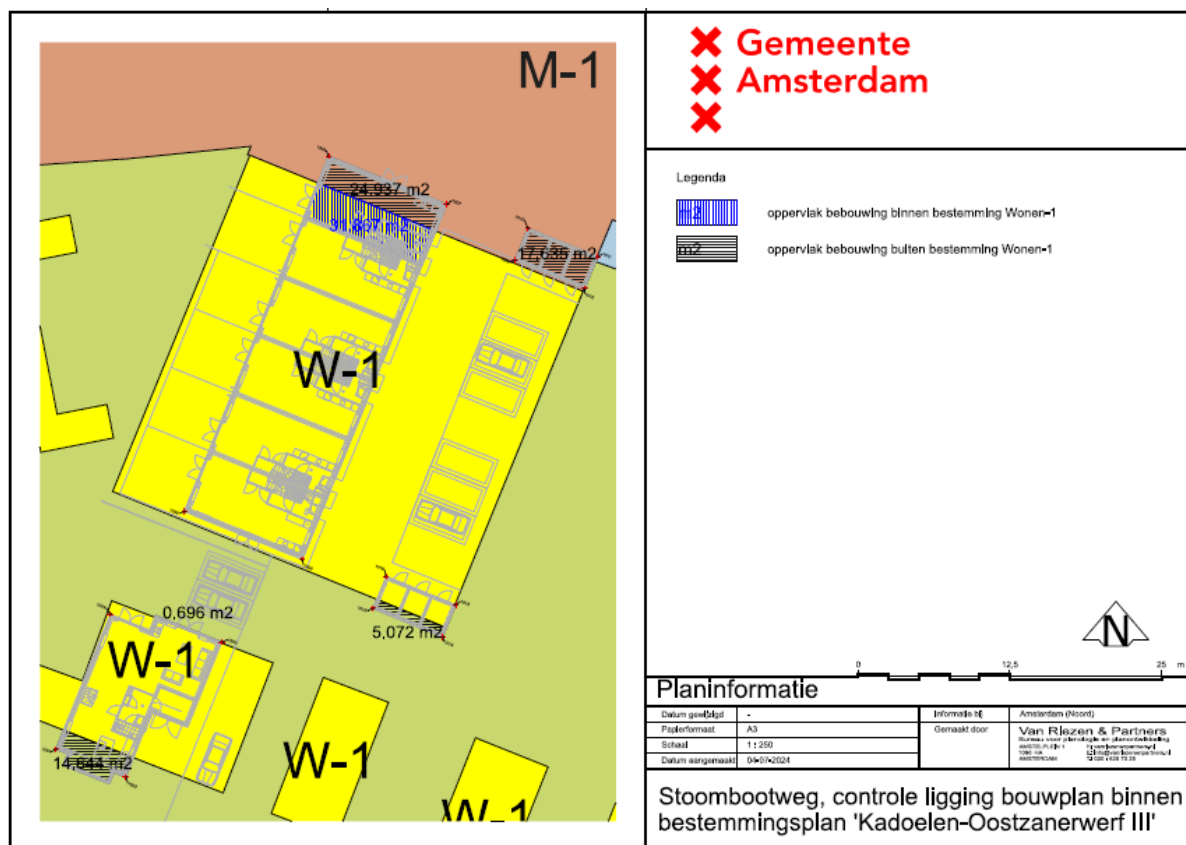
Op 30 november 2016 is de 2e Partiële herziening Kadoelen-Oostzanerwerf III vastgesteld. Daarin is geregeld dat parkeren alleen ten behoeve van de hoofdbestemming is toegestaan en niet meer als zelfstandige functie.

Er is door middel van deze planherziening in artikel 39 een nieuw lid ingevoegd, dat luidt: Bij sloop/nieuwbouw en/of uitbreiden van gebouwen en/of het veranderen van het gebruik dient de inrichting van elk perceel zodanig te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als het laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwikkelen. Er dient voorzien te zijn in voldoende parkeergelegenheid volgens de normen, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 maart 2016. De normen zijn als bijlage 1 van de regels in het bestemmingsplan bijgevoegd. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt getoetst aan het gewijzigde parkeerbeleid."

3.3. Afwijkingen

Woningbouw op het perceel is al toegestaan en het bestemmingsplan stelt geen maximum aan het aantal woningen. Het bouwplan wijkt niettemin op de volgende punten af van het bestemmingsplan:

1. Het bouwplan is deels buiten de bestemmings- en bouwvlakken van de bestemming 'Wonen-1' geprojecteerd, binnen de bestemmingen 'Maatschappelijk-1' en 'Tuin-1' (zie onderstaande afbeelding). De bouw van delen van de woningen is binnen die bestemmingen niet toegestaan;
2. Het gebruik/de inrichting van gronden ten behoeve van tuin (waaronder de bouw van bergingen) is weliswaar toegestaan binnen de bestemming 'Maatschappelijk-1', maar niet ten behoeve van woningen;
3. De maximum toegestane bouwhoogte van de woning aan de straatzijde wordt door de nieuwbouw overschreden met 0,9 meter (van 9,0 meter naar 9,9 meter);
4. De maximum toegestane bouwhoogte van de woningen aan de achterzijde wordt door de nieuwbouw overschreden met 3,6 meter (van 6,0 meter naar 9,6 meter).



Afbeelding: project bouwplan op bestemmings- en bouwvlakken

4. Beleidskader

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

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen die juridische borging vragen zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan geen consequenties.

Consequenties voor dit project

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

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet de behoefte gemotiveerd worden. Het project betreft een transformatie van voormalige bedrijfslocatie naar woningbouw in bestaand stedelijk gebied. 'In beginsel' is een plan met meer dan 11 woningen een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor wonen is dus de lijn dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit project voorziet in 7 woningen en blijft daarmee onder de grens van 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Bovendien voorziet het bestemmingsplan al in de bouwmogelijkheid van woningen op deze locatie en is de bouw van 7 woningen in principe al mogelijk, zodat ook daarom geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Overigens is er een grote vraag naar woningen en voorziet het in een behoefte.

De locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied. Om de rijksregels met betrekking tot (overige) milieu- en andere omgevingsaspecten wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze Motivering.

4.1.2. Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart.

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

De beperkingen in het LIB betreffen:

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. De locatie ligt ook niet binnen de 20 Ke-contour.

De projectlocatie ligt in het beperkingengebied voor hoogtes. Ter plaatse geldt een maatgevende toetshoogte van 77 meter (inclusief radar) en 146 meter (exclusief radar) ten opzichte van NAP. Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

Consequenties voor dit project

Het Luchthavenindelingbesluit leidt niet tot belemmering voor dit project.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze

sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking. De omgevingsverordening is meerdere keren gewijzigd na vaststelling in 2020. Navolgende toetsing vindt plaats op basis van de Omgevingsverordening zoals deze gold op de dag van indiening van de vergunningaanvraag, dus op 22 december 2023.

Voor het onderhavige plangebied zijn de algemeen geldende regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3) en Klimaatadaptatie (artikel 6.62) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

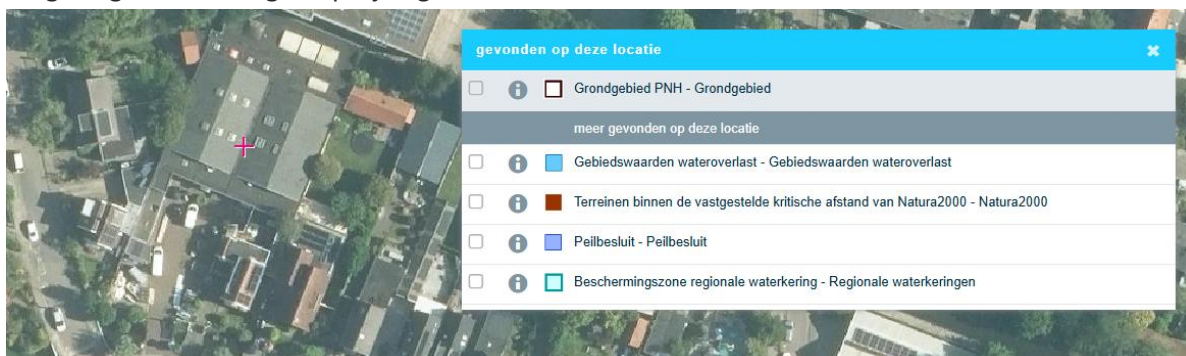
Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Overige bepalingen, werkingsgebieden

Op onderstaande afbeelding is weergegeven in welke werkingsgebieden van de omgevingsverordening het projectgebied valt.



Consequenties voor dit project

Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

Het project betreft een transformatie van voormalige bedrijfslocatie naar woningbouw in bestaand stedelijk gebied. 'In beginsel' is een plan met meer dan 11 woningen een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor wonen is dus de lijn dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit project voorziet in 7 woningen en blijft daarmee onder de grens van 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Bovendien voorziet het bestemmingsplan al in de bouwmogelijkheid van woningen op deze locatie en is de bouw van 7 woningen in principe al mogelijk, zodat ook daarom geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Afstemming met de regio is niet noodzakelijk. Overigens is er een grote vraag naar woningen en voorziet het in een behoefte.

Klimaatadaptatie - algemeen

In de Agenda Klimaatadaptatie 2024-2026 benoemt de gemeente de stappen die de komende jaren worden genomen. De ontwikkelingen rondom klimaatverandering zijn nooit helemaal te voorspellen. Daarom past de gemeente de te nemen acties continu aan deze ontwikkelingen aan. De gemeente en waterschappen treffen een deel van de maatregelen. Daarnaast hebben bijvoorbeeld de Veiligheidsregio en de Provincie ook een rol. Dit zijn maatregelen die het niveau van dit individuele bouwplan overstijgen en bespreking daarvan voert te ver voor de planologische besluitvorming over deze aanvraag. Hierna wordt ingegaan op de aspecten wateroverlast, overstroming, hitte en droogte voor zover dat op het niveau van dit bouwplan relevant is.

Klimaatadaptatie - wateroverlast

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren.

In de Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 is de ambitie uitgesproken om een bui van 70 mm per uur te verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur.

In het kader van het verkrijgen van een omgevingsvergunning is BOOT gevraagd de waterberging van het plan nader uit te werken. Uit deze uitwerking blijkt hoe invulling wordt gegeven aan de wateropgave binnen het plangebied. In de notitie 'Waterberging Stoombootweg 53' van bureau BOOT d.d. 13 maart 2025 (zie bijlage) wordt dit nader beschreven.

In de huidige situatie is 1.588 m² (ca. 96% van het totale oppervlak) verhard. In de nieuwe situatie wordt dat teruggebracht met 336 m² naar 1.252 m². De wateropgave wordt daarmee 1.252 m² * 70 mm = 88 m³.

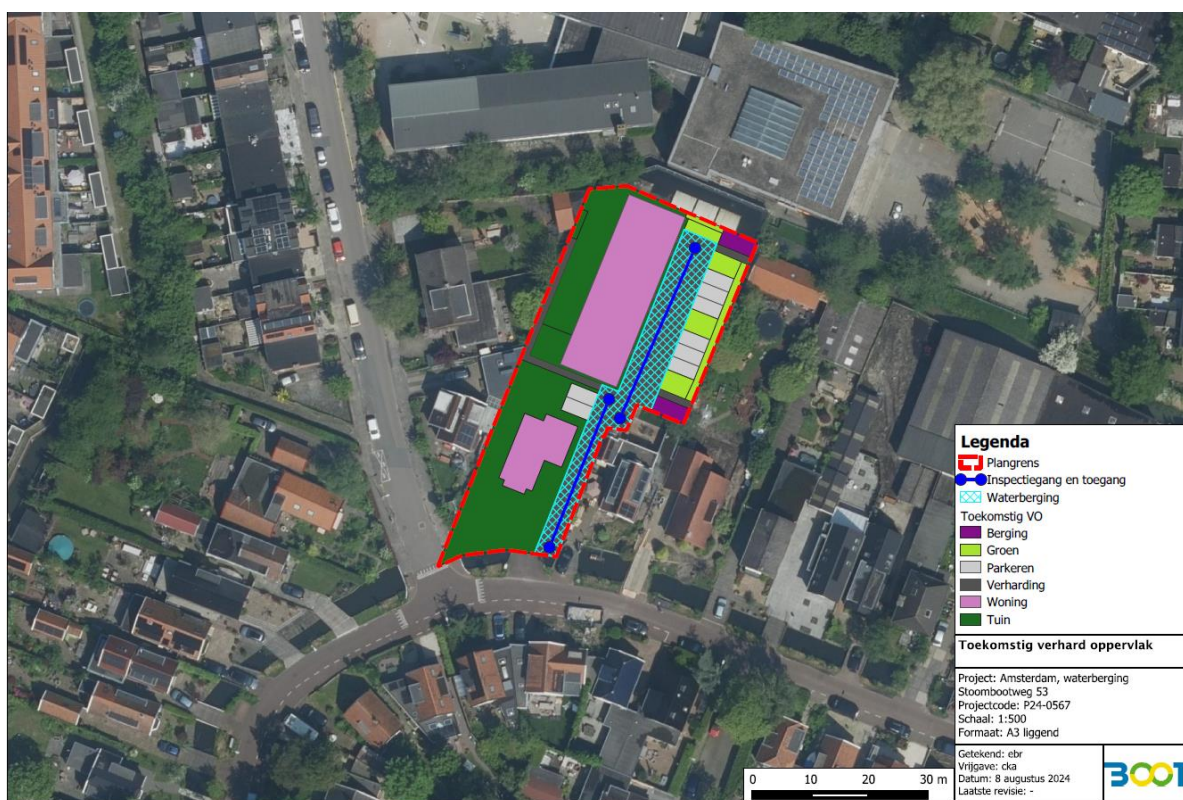
Vanwege de hoge grondwaterstand zijn de mogelijkheden van ondergrondse waterberging beperkt. Voorzieningen zoals bijvoorbeeld infiltratiekragen zijn daardoor grotendeels gevuld met grondwater. Bovengrondse waterbergingen zijn mogelijk, maar vergen veel ruimte, wat niet

beschikbaar is. Daarom worden onder de rijbaan wordt een waterberging aangebracht middels Bufferblocks van Giverbo, waarin het hemelwater tijdelijk geborgen wordt. Om het water vertraagd af te voeren, wordt het water in een zandpakket onder de bufferblocks geïnfiltreerd. Met een drain onder in het zandbed wordt het vervolgens naar het oppervlaktewater getransporteerd.

Voor het realiseren van voldoende waterberging dient dus 332 m² waterbergende fundering van 0,45 m dik aangelegd te worden. Het huidige maaiveld ligt op NAP -1,10 en dient 22 cm opgehoogd te worden naar NAP -0,88. Hiermee wordt gezorgd dat de waterberging boven oppervlaktewaterpeil ligt.

Het hemelwater dat op de daken valt, wordt met een ondergrondse leiding aangesloten op de waterberging. Het hemelwater dat op de terreinverharding valt, wordt ingezameld via kolken en roosterdeksels of kan de waterberging inzakken via waterpasserende bestrating als dit wordt toegepast. De kolken worden aangesloten op de waterberging.

Ten behoeve van beheer en onderhoud wordt de waterberging voorzien van twee inspectiegangen, toegankelijk via putranden met roosterdeksels aan het begin en eind. Via de roosterdeksels kan de waterberging ontluichten en kan tevens water de berging instromen of juist uitstromen wanneer deze volledig is gevuld.



Klimaatadaptatie - hittestress

De groene gebieden van Amsterdam bieden verkoeling en schaduw. Het is het doel van de gemeente om meer groene, koele en schaduwrijke plekken te creëren in de stad.

Ook is het nodig woningen aan te passen aan de toenemende hitte. In het Besluit bouwwerken leefomgeving worden eisen gesteld ten aanzien van isolatie en ventilatie. Er is geen aanleiding of gemeentelijke bevoegdheid extra eisen op te leggen.

Op navolgende hittekaart (bron kaart: Klimaatatlas MRA) is de gemiddelde gevoelstemperatuur (PET) voor 1 juli 2015 tussen 12-18u weergegeven. Deze dag is door het RIVM geselecteerd als uitgangspunt voor het uitvoeren van de stresstesten voor hitte omdat deze dag wordt gezien als de representatieve 1 op 1000 hittedag voor de zomerperiode april tot en met september. Dit komt overeen met een kans van 1 op 5,5 jaar voor het huidige klimaat. Deze dag is door het RIVM geselecteerd als uitgangspunt voor het uitvoeren van de stresstesten voor hitte omdat deze dag wordt gezien als de representatieve 1 op 1000 hittedag voor de zomerperiode april tot en met september. Dit komt overeen met een kans van 1 op 5,5 jaar voor het huidige klimaat.



Om deze kaart te maken is een model gebruikt waarmee alle ingrediënten voor gevoelstemperatuur (o.a. zonnestraling (zon/schaduw), wind, luchtvochtigheid) in acht zijn genomen. De kaart geeft de gevoelstemperatuur op leefniveau weer.

De kaart toont dat het huidige verharde terrein op het perceel een hoge gevoelstemperatuur kent. Het plan leidt tot een afname van verharding met 336 m², zodat de hittestress in enige mate afneemt.

Klimaatadaptatie - overstroming

In alle klimaatscenario's blijft de zeespiegel stijgen. Dit kan grote gevolgen hebben voor een laaggelegen stad als Amsterdam. Er gebeurt al veel om overstromingen te voorkomen. De kans op een overstroming is klein, maar de gevolgen zijn zeer groot. Mocht er toch een overstroming plaatsvinden, dan willen we dat de gevolgen zo klein mogelijk zijn. Dit kan door de stad slim in te richten en crisisplannen te maken.

De diepe polders van Amsterdam zijn het meest kwetsbaar voor overstromingen. Het is het doel van de gemeente deze extra te beschermen, net als belangrijke functies, bijvoorbeeld hulpdiensten of stroomvoorzieningen.

Amsterdam ligt in het kwetsbare watersysteem van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal. Dit systeem zorgt ervoor dat we grote hoeveelheden water goed kunnen afvoeren naar zee. De belasting op dit systeem wordt alsmaar groter. Ook waterkeringen zijn belangrijk goed te onderhouden of waar nodig sterker te maken. Er moet meer rek komen om extremen op te vangen.

De gemeente werkt samen met de waterschappen, omliggende gemeenten en andere betrokken partijen over mogelijkheden voor meer ruimte in het watersysteem en benodigde toekomstige

versterkingen. Zo kunnen grote hoeveelheden water worden opvangen en zijn we voorbereid op een hoger waterpeil.

Op het niveau van dit individuele bouwplan leidt dat niet tot extra voorwaarden of maatregelen.

Klimaatadaptatie - droogte

Door te weinig regen en veel verdamping (door hitte) ontstaat droogte. Droogte heeft verschillende risico's. Het is schadelijk voor het groen en de natuur. Ook heeft droogte invloed op de hoogte van ons grondwater, de landbouw én drinkwatervoorziening. Het zorgt onder andere voor het zouter worden van onze bodem en water, schade aan dijken en funderingen en bodemdaling en. En leidt daardoor mogelijk tot verzakkingen en beschadigingen.

Regenwater is waardevol, zeker tijdens droge perioden. Daarom is het belangrijk dat we beter omgaan met water. Regenwater vasthouden en de bodem als spons laten werken om drogere periodes te overbruggen.

Het is nodig de bodem verder te onderzoeken. We willen genoeg water in de bodem, maar ook weer niet te veel. Zo houden we droge voeten, heeft het groen voldoende water én komen de funderingen ook niet bloot te staan.

Op het niveau van dit individuele bouwplan leidt dat niet tot extra voorwaarden of maatregelen, anders dan al is beschreven onder het kopje 'Klimaatadaptatie – wateroverlast'.

Werkingsgebied Gebiedswaarden Wateroverlast

Op grond van artikel 2.8 van de Waterwet moeten bij provinciale verordening met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop de regionale wateren moeten zijn ingericht, normen worden gesteld met betrekking tot de gemiddelde overstromingskans per jaar. De normering bakent de zorgplicht af die de waterbeheerder heeft op het vlak van het voorkomen, dan wel beperken van ontoelaatbare wateroverlast door inundatie vanuit oppervlaktewater ten gevolge van neerslag en geeft daarmee helderheid voor de burgers en de bedrijven over het restrisico en hun eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van roerende en onroerende zaken. De regeling is niet gericht op de initiatiefnemer van een vergunningaanvraag.

Werkingsgebied Terreinen binnen de vastgesteld kritische afstand van Natura2000

Dit werkingsgebied heeft betrekking op het gebruik van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) van een terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart. Dat betreft het mogelijk te maken om met helikopters of andere luchtvaartuigen te starten en te landen op plekken die geen luchthaven zijn. Daarvan is in deze vergunningaanvraag geen sprake.

Werkingsgebied Peilbesluit

Op grond van artikel 5.2 van de Waterwet moeten bij of krachtens provinciale verordening de oppervlaktewaterlichamen worden aangewezen waarvoor de beheerder peilbesluiten dient vast te stellen. In het peilbesluit worden op een voor de beheerder bindende wijze waterstanden opgenomen of bandbreedten waarbinnen de waterstanden onder reguliere omstandigheden kunnen variëren. De regeling is niet gericht op de initiatiefnemer van een vergunningaanvraag.

Werkingsgebied Beschermingszone Regionale waterkering

Ter plaatse van het werkingsgebied beschermingszone regionale waterkering voorziet een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn. In afwijking daarvan zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover blijkt de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.

In de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit staat wanneer overheden advies en instemming moeten vragen bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift. Daarnaast kunnen overheden de verplichting om advies te vragen opnemen in het omgevingsplan, de waterschapsverordening of de omgevingsverordening, zoals in dit geval in de omgevingsverordening is gedaan. Als er een aanvraag binnenkomt, waarvoor advies verplicht is, stuurt het bevoegd gezag de aanvraag naar het adviesorgaan. Het bevoegd gezag verwerkt het advies in zijn besluit. Het geeft in de motivering van het besluit aan wat het advies was.

Dit betreft een afstemmingsverplichting van bevoegd gezag (de gemeente) met de waterbeheerder en de provincie.

Conclusie

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsverordening. De hiervoor omschreven afstemming vindt plaats in het kader van de voorbereiding van het op de aanvraag te nemen besluit.

4.2.2. Woonagenda 2020-2025

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

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

De speerpunten zijn:

- A. Een woning voor iedereen
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod
- B. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

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

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

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van 7 woningen en is daarmee in overeenstemming met de Woonagenda 2020-2025.

4.2.3. Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de 'regionale afspraken' als bedoeld in de

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

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.684. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in het toevoegen van 7 woningen en is in overeenstemming is met het Woonakkoord.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit

De MRA agenda 2020-2024 is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het voorliggende project. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Consequenties voor dit project

De realisatie van 7 nieuwe woningen, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

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

Uit de 'Monitor woningbouw 2023' blijkt dat ondanks dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Consequenties voor dit project

De realisatie van 7 nieuwe woningen, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.3. Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn;
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen.

Consequenties voor dit project

De realisatie van 7 nieuwe woningen, levert een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

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

Strategische keuzes

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

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

Het project sluit aan op de ambitie in de Omgevingsvisie Amsterdam - 2050 om de groei van de stad binnen de bestaande stad op te vangen.

De projectlocatie is aangewezen als 'luw gebied', zoals hierna op een uitsnede van de Visiekaart Amsterdam 2050 is getoond.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie waarbij projectlocatie met een rode stip is aangeduid

Ontwikkeling in luwe stadsbuurten kenmerken zich door een relatief lage dichtheid, een beperkt aandeel niet-woonfuncties en veel ruimte voor groen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Gebiedsomschrijving Noord

Noord is een overwegend luw en groen stadsdeel, dat bestaat uit buurten en tuindorpen met een heel eigen karakter. De dijken, polders en het Noordhollandsch Kanaal geven Noord ook een uitgesproken landschappelijke kwaliteit. Tegelijk wordt Noord met de ontwikkeling van de IJ-oeveren meer onderdeel van Amsterdam. De twee heel verschillende werelden van de tuindorpen en de IJ-oeveren gaan in de toekomst meer voor elkaar betekenen. Heel Noord voor alle Noorderlingen vraagt om betere verbindingen en nieuwe voorzieningen en werkplekken, die de IJ-oeveren en het Buikslotermeerplein voor het hele stadsdeel betekenis zullen geven. In ontwikkelbuurten als de Banne (maar ook de Waterlandpleinbuurt) liggen kansen voor verdichting. Nadrukkelijk met mede als inzet nieuwe groene kwaliteit.

Dankzij de behouden polders binnen de stad, de Waterlandse Zeedijk, de Noord-Hollandse kanaalzone en het open veenweidegebied in Waterland is Noord het meest landschappelijke stadsdeel van Amsterdam. Door rekening te houden met zichtlijnen wordt waar het kan het water meer in beeld gebracht. Ook de groene kwaliteiten verdienen versterking door sport, ecologie en ontspanning te verenigen.

Consequenties voor dit project

Het project is in overeenstemming met de Omgevingsvisie. De transformatie van bedrijfsbebouwing op deze locatie naar woningen sluit aan bij de doelstellingen.

4.4.2. Beleid 'Bouwen aan extra woningen in de Linten van Kadoelen-Oostzanerwerf, toetsingskader voor bouwaanvragen'

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel heeft op 28 januari 2003 een toetsingskader voor bouwaanvragen in de "linten" van Kadoelen Oostzanerwerf vastgesteld. Aanleiding waren diverse bouwaanvragen voor de bouw van extra woningen op de percelen aan de Kadoelerweg, de Stoombootweg en het Zuideinde. De notitie is opgesteld om voor alle gevallen gelijke criteria te kunnen hanteren.

In het bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III' zijn de extra woningen in principe nog niet mogelijk gemaakt, vanwege het (op dat moment) ontbreken van concrete initiatieven hiertoe. Omdat in het bestemmingsplan kaders moeten worden opgenomen en deze door het ontbreken van een concreet voornemen nog niet voorhanden waren, worden aanvragen voor extra woningen per geval beoordeeld en al dan niet via een afzonderlijke procedure vergund. Zoals in paragraaf 3.2 is echter voor de onderhavige projectlocatie wel een woonbestemming in het bestemmingsplan opgenomen.

De locatie Stoombootweg achter 53 is in het beleid aangewezen als gebied waar de bouw van extra woningen mogelijk is. Algemene richtlijnen zijn dat nieuwbouw moet zowel stedenbouwkundig als architectonisch passen bij bestaande bebouwing, dat nieuwbouw de bebouwing aan de weg niet mag overheersen en mag dus niet hoger zijn. Parkeren moet geschieden op eigen terrein en mag niet worden afgewenteld op het openbaar gebied. Voor de Stoombootweg achter 53 is specifiek nog vermeld dat er 1 woning in het lint aan de weg mag staan en 4 woningen op het achtererf ter vervanging van de bedrijfsbebouwing. De ontsluiting moet plaatsvinden vanaf de Stoombootweg.

Dit beleid is nog van kracht, maar met het bouwplan wordt het aantal van 1+4 woningen overschreden. In dit geval is relevant dat het bestemmingsplan niet deze beperking van het woningaantal heeft aangebracht, zodat er nu ook 7 woningen bij recht gebouwd kunnen worden. Gezien de woningbehoefte is het wenselijk medewerking te verlenen met het bouwplan en door de kwaliteit van dit woningbouwplan kan dit op verantwoorde wijze worden uitgevoerd.

De nieuwbouw op het achterterrein is niet hoger dan de bebouwing aan de weg. Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost. De nieuwbouw past zowel stedenbouwkundig als architectonisch bij bestaande bebouwing. Aan deze criteria uit het beleid wordt dan ook voldaan.

4.4.3. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat alsdan in 2025 slechts 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Dit stedelijk uitgangspunt geldt ook voor transformatieprojecten, waarbij is aangegeven dat de nadere regels worden uitgewerkt in een Stedelijk Kader voor particuliere transformaties.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Consequenties voor dit project

40-40-20 is het uitgangspunt bij projecten met meer dan 10 woningen waarbij een aanpassing van het erfpachtcontract en/of omgevingsplan nodig is. Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd is 7, zodat het uitgangspunt van 40-40-20 niet van toepassing is.

De woningen worden alle grotere dan 70 m². De ontwikkelaar is geen corporatie, afspraken over kwetsbare groepen zijn niet van toepassing. Het laatstgenoemde punt om een plan te maken betreft een actie van de gemeente die niet van invloed is op onderhavige aanvraag.

4.4.4. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen worden in 2019 verder uitgewerkt in een Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal en lokale klimaatakkoorden. In 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Deze ambities zijn vastgelegd in het coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid".

Als onderdeel voor het bereiken van deze doelen streeft de gemeente Amsterdam naar klimaatneutrale gebouwen onder het adagium "klimaatneutraal is het nieuwe normaal". Daarbij is er maar één moment om een gebouw optimaal klimaatneutraal te maken en dat is het moment van nieuwbouw. Veel energiebesparende maatregelen brengen aanzienlijk hogere (maatschappelijke) kosten met zich mee als ze pas later aangebracht of verbeterd worden. Dit geldt met name ook voor de meest basale energiebesparende maatregelen zoals extra goede isolatie. Klimaat-neutraal betekent een EPC 0. Een EPC van 0,15 is het maximum in Amsterdam. Op 1 juli 2020 is de EPC vervangen door de BENG. BENG staat voor Bijna Energieneutrale gebouwen.

Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines niet is toegestaan. Ook lokale biomassa gestookte stookinstallaties (o.a. pellet kachel) zijn niet toegestaan in verband met de negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Er zullen geen nieuwe aansluitingen op gas worden gerealiseerd en uit oogpunt van de gebiedsontwikkeling wordt het bestaande netwerk bij voorkeur zo spoedig mogelijk afgebouwd.

Duurzame energie wordt (afgezien van stadswarmte) op het kavel opgewekt. Mede daarom dient de oriëntatie van gebouwen goed te zijn en is het van belang dat de daken optimaal geschikt te worden gemaakt voor opwekken van zonne-energie. Dat houdt ook in dat rekening gehouden wordt met beschaduwing. Naast zonne-energie kunnen de daken echter ook voor waterberging en het toevoegen van een ecologische meerwaarde worden gebruikt. Bij zonnepanelen in gevels dient extra aandacht besteed te worden aan de architectonische integratie.

Consequenties voor dit project

De beoogde ontwikkeling maakt de realisatie van zeven woningen mogelijk, waarbij ruim aandacht is voor een groene inrichting. De groene inrichting kan bijdragen aan het vergroten van de biodiversiteit ter plaatse van de projectlocatie en levert daarnaast een bijdrage aan het klimaatbestendig bouwen. Groen heeft een verkoelend effect. Daarnaast is het doel om duurzame woningen te realiseren. De realisatie van duurzame woningen kan onder meer worden bereikt door het toepassen van PV-panelen, het werken met een warmtepomp en het toepassen van een WTW (warmteterugwinning). Voor de gevelbekleding van alle woningen, met uitzondering van de vrijstaande woning, wordt verduurzaamd hout toegepast. Met voorgaande wordt een bijdrage geleverd aan een duurzame, schone en klimaatbestendige stad.

Naast het realiseren van woningen wordt ruimte geboden voor groen. Hiertoe is door W3 Architecten en ingenieurs BV een (groen)inrichtingsplan opgesteld. Dit (groen)inrichtingsplan is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het (groen)inrichtingsplan volgt dat de parkeerplaatsen worden aangelegd in de vorm van grasbetontegels. Grasbetontegels betreft waterdoorlatende straatverharding, waardoor regenwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem. Het toegangspad voor de woningen en de terrassen worden uitgevoerd in respectievelijk gebakken klinkers en betonnen terrastegels. Het perceel behorende bij de vrijstaande woning wordt omsloten door één soort bladhoudende haag en over de projectlocatie verspreid worden diverse bomen aangeplant. Dit betreft een gevarieerde soorten die passen bij de omgeving. Het dienen wel hoogwaardige bomen te zijn met (sier)waarde.

4.4.5. Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwd oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Consequenties voor dit project

In paragraaf 4.2.1 is ingegaan op de wijze waarop wordt voldaan aan de Hemelwaterverordening.

4.4.6. Beleid Duurzaamheid: Onze stad van morgen

De gevolgen van klimaatverandering zijn overal merkbaar, ook in Amsterdam. Tropische regenbuien, windhozen, hitte en droogte hebben nu al grote gevolgen voor de stad, vooral voor de meest kwetsbare inwoners. Er gebeurt nu al heel veel om Amsterdam en de Amsterdammers voor te bereiden op klimaatverandering en om de stad duurzamer te maken.

Bijvoorbeeld door:

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

De klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam zijn:

2030

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

2040

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

2050

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

Consequenties voor dit project

De nieuwbouw op de projectlocatie zal gasloos worden gebouwd en zal voldoen aan de BENG-eisen (bijna energieneutraal gebouw). In paragraaf 4.4.4 is al ingegaan op de wijze waarop in het plan duurzaam wordt gebouwd.

4.4.7. Nota Parkeernormen Auto

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

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

De projectlocatie aangemerkt als een C-locatie. Bij dergelijke locaties is geen sprake van een goed openbaar vervoer en is maatwerk nodig om zowel een minimum- als een maximumparkeernorm te bepalen.

Door verkeerskundig adviesbureau Goudappel is de Notitie parkeeronderzoek Stoombootweg 53 opgesteld (8 oktober 2024, zie bijlage). In de notitie is onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten parkeerbehoefte, de geboden parkeercapaciteit in het nieuwbouwplan en de parkeerdruk in de omgeving. Geconstateerd is dat het nieuwbouwplan voldoende capaciteit biedt voor de parkeerbehoefte indien in het nieuwbouwplan in totaal 9 parkeerplekken worden gerealiseerd. Het bouwplan voorziet daarin. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

4.4.8. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

De projectlocatie is gelegen in zone 3. Dit is een gebied met een laag fietsgebruik.

Woningen

Ten aanzien van woningen schrijft het Bouwbesluit (per 1 januari 2024: Besluit bouwwerken leefomgeving) een fietsenberging voor bij nieuwbouw van woningen. De (fietsen) berging moet voldoen aan de volgende eisen:

- De (fietsen)berging moet bescherming bieden tegen weer en wind;
- De (fietsen)berging mag niet gemeenschappelijk zijn en moet afsluitbaar zijn;
- De (fietsen)berging heeft een oppervlakte van minimaal 5 m².
- De (fietsen)berging moet rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar zijn via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Deze individuele (fietsen)berging is niet verplicht als de gebruiksoppervlakte van de woning niet groter is dan 50 m². In dat geval volstaat een gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen, met een vloeroppervlakte van minimaal 1,5 m² per wooneenheid.

Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn. Deze mogen ook in de openbare ruimte worden gevonden.

Voor scooters geldt als richtlijn dat per woning 0,13 scooterparkeerplaatsen worden gerealiseerd, het totaal afgerond naar boven. De richtlijnen zijn overigens niet bindend.

Het bouwplan voldoet wel aan de Nota parkeernormen Fiets en Scooter doordat voor elke woning een berging wordt gerealiseerd.

4.5. Conclusie beleid

Het voornemen past binnen het relevante beleid van alle overheden.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Onderhavig project voorziet in de bouw van 7 koopwoningen. Dit zorgt voor een verkeersgeneratie van 38-45 motorvoertuigbewegingen per etmaal¹. Ten opzichte van de geldende bestemming op basis waarvan de gronden al gebruikt mogen worden voor de bouw van woningen, waarbij een aantal van 7 al mogelijk is, voorziet het project niet in een relevante toename aan verkeersbewegingen.

De huidige bebouwing is in gebruik bij een aannemersbedrijf van circa 1.100 m² bvo. De verkeersgeneratie daarvan is 70-102 motorvoertuigbewegingen per etmaal, dus meer dan het nieuwbouwplan.

De locatie wordt ontsloten vanaf de Stoombootweg. Het project heeft vrijwel geen effect op de verkeersafwikkeling op bestaande wegen in de omgeving. Nader onderzoek of het treffen van verkeersmaatregelen is niet nodig.

Verkeer vormt geen belemmering voor dit project.

5.1.2. Autoparkeren

In paragraaf 4.4.7 is al ingegaan op de Nota Parkeernormen Auto. Door verkeerskundig adviesbureau Goudappel is geconstateerd is dat het nieuwbouwplan voldoende capaciteit biedt voor de parkeerbehoefte indien in het nieuwbouwplan in totaal 9 parkeerplekken worden gerealiseerd. Het bouwplan voorziet daarin. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen en wordt tegemoet gekomen aan de parkeerbehoefte van het nieuwbouwplan.

5.1.3. Fiets- en scooterparkeren

Voor elke woning wordt een berging gerealiseerd van ten minste 5 m². Daarnaast moeten voor bezoekers van de woningen in totaal 3,5 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd en 1 scooterparkeerplaats. Deze mogen ook in de openbare ruimte worden aangelegd, maar op het terrein is voldoende ruimte om deze fietsen/scooters een plek te bieden. Er wordt dan ook voldaan aan de verplichtingen.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden

¹ CROW kencijfers, publicatie 381, datum uitgifte 10-12-2028

voor onder meer 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 planologische procedure 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.

Het project betreft de bouw van 7 woningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Op 21 mei 2024 heeft het college ingestemd met de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2024. De Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2014 komt daarmee te vervallen.

Deze richtlijn is bedoeld om kwetsbare groepen, met name kinderen, ouderen en mensen met bestaande luchtweg- en hartaandoeningen extra te beschermen door geen nieuwe bestemmingen (voorzieningen) die specifiek zijn bedoeld voor deze groepen te realiseren in de buurt van drukke wegen. Het project voorziet niet in gevoelige bestemmingen en het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. De zeven woningen zijn gelegen binnen de geluidzone langs de rijksweg A10. Om die reden is een onderzoek van het omgevingsgeluid krachtens de Wet geluidhinder nodig. De locatie is niet gelegen binnen de geluidzone langs wegen (50 km/uur-regime), 30 km/uur wegen hebben volgens de Wet geluidhinder geen geluidzone.

Voorts is het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd 5 maart. 2019) van de gemeente Amsterdam van toepassing. Daarin staat het uitgangspunt dat een woning moet beschikken over een stille zijde wanneer er een hogere waarde vastgesteld wordt. De stille zijde is die zijde van de woning waar de gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van bronnen die zijn genoemd in de Wgh niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Verder staat in het beleid dat een onaanvaardbare geluidbelasting optreedt als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

Door ingenieursbureau Cauberg Huygen is het onderzoek Wet geluidhinder opgesteld (9 oktober 2024, zie bijlage). Daarin is onderzoek uitgevoerd naar het omgevingsgeluid ten behoeve van het nieuwe woningbouwproject. Voorts is getoetst aan het Amsterdams geluidbeleid. De omliggende 30 km/uur wegen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook meegenomen in het onderzoek.

Uit de berekeningen blijkt:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de rijksweg A10 wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 49 dB inclusief aftrek. De maximaal te ontheffen waarde van 53 dB wordt nergens overschreden.
- Vanwege het wegverkeer op de omliggende 30 km/u wegen bedraagt de hoogst berekende geluidbelasting 50 dB (zonder aftrek).
- De voorkeursgrenswaarden wordt enkel vanwege één bron overschreden, hierdoor is er geen sprake van samenloop van geluidbronnen en is cumulatie niet aan de orde.
- Bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarden zijn niet doelmatig.
- Alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel.
- Geadviseerd wordt om een hogere waarde aan te vragen vanwege de rijksweg A10 van ten hoogste 49 dB L_{den} .

Conclusie

Er wordt een hogere waarde vastgesteld van 49 dB L_{den} vanwege de rijksweg A10. Er wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid aangezien alle woningen over een geluidluwe gevel beschikken.

5.4. Milieuzonering

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

Direct ten noorden van de projectlocatie bevinden zich onderwijsgebouwen. Op grond van de VNG-richtafstandenlijst, dient de afstand tussen een onderwijsgebouwen / kinderopvang (beide milieucategorie 2) en woningen in een 'rustige woonwijk' 30 meter. Bij een gemengd gebied mogen de richtafstanden met één afstandsstap worden verkleind. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. In dit geval is 'gemengd gebied' van toepassing, omdat hier sprake van een (matige) functiemenging, zie onderstaande afbeelding van de Atlas Leefomgeving.



Afbeelding: functiekaart

Daarom is de richtafstand 10 meter, wat wordt bepaald door het aspect geluid. Aan deze afstandseis kan niet voldaan worden. Echter, de speelterreinen bevinden zich aan de andere zijde van de onderwijsgebouwen, op meer dan 10 meter afstand en afgeschermd door de tussenliggende bebouwing. Het stemgeluid afkomstig van de school ter plaatse van de nieuwe woningen is daarom aanvaardbaar. Er is sprake van een normale stedelijke situatie, onderzoek is niet noodzakelijk.

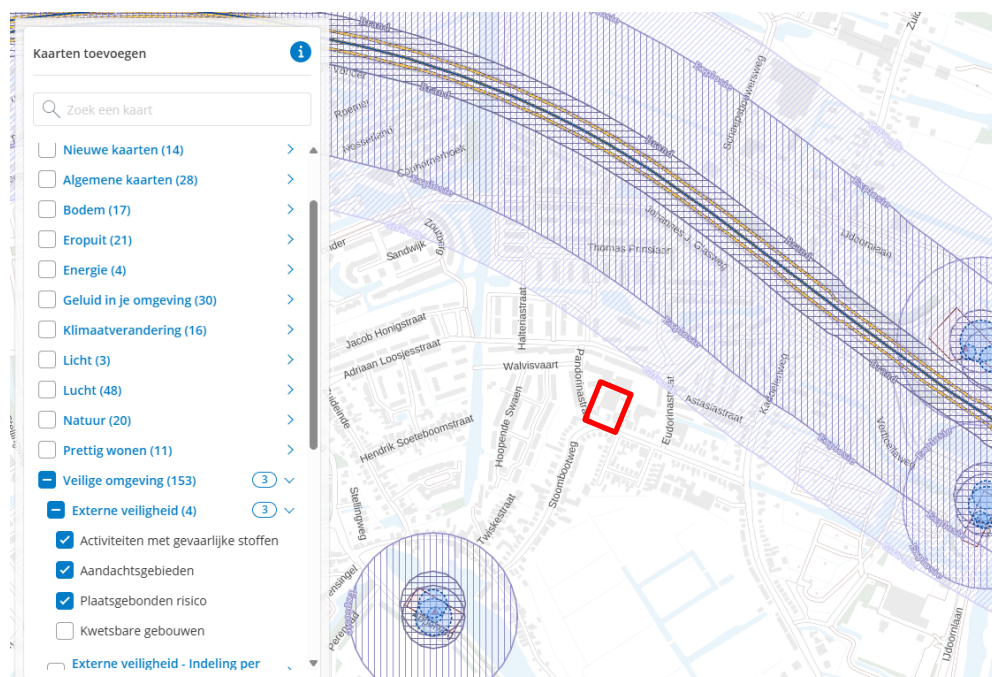
Er bevindt zich een bedrijf op de achterzijde van de percelen Stoombootweg 63-65. Daar zijn bedrijven toegestaan die vallen onder de categorieën 1 en 2 van de bij deze regels horende Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein. De aan te houden richtafstand tussen dergelijke bedrijven en woningen in gemengd gebied bedraagt 10 meter. Feitelijk bevinden zich er kleine bouwondernemers, het totaal van de bedrijfsfunctie is niet groter dan 600 m². Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het feitelijke gebruik afwijkt van milieucategorie 2. De nieuwbouw bevindt zich op een afstand van meer dan 40 meter, ruim buiten de richtafstand.

In de het geldende bestemmingsplannen zijn woningen op de gronden waar de nieuwbouw wordt gerealiseerd al toegestaan. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van woningen op de projectlocatie is daarom al vast komen te staan. Het nieuwe bouwplan leidt voorts niet tot nieuwe belemmeringen voor de bedrijfsvoering van percelen in de omgeving.

Milieuzonering vormt geen belemmering voor dit project.

5.5. Externe veiligheid

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Atlas Leefomgeving (zie <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>) gemaakt. Deze geeft informatie over gevaarlijke stoffen, plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. De data zijn door de omgevingsdiensten aangeleverd bij het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV). Hieronder is deze informatie getoond voor de omgeving van het projectgebied.



Afbeelding: Atlas Leefomgeving, projectlocatie met rood aangeduid

Inrichtingen

Conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gelden voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of bewerkt veiligheidsafstanden tot (nieuwe) gevoelige functies. In geval van ruimtelijke besluiten (zoals een omgevingsvergunning) moet worden getoetst of er kan worden voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico.

Volgens de Atlas Leefomgeving bevinden zich in het projectgebied geen inrichtingen als bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vormt het Besluit externe veiligheid transportroutes het kader. Daarin is bepaald dat buiten een zone van 200 meter van de transportroute in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het beoogde gebruik van gronden en gebouwen.

Volgens de Atlas Leefomgeving bevinden zich in de nabijheid het projectgebied geen transportroutes van gevaarlijke stoffen. De A10 ligt op een afstand van circa 360 meter. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.

Buisleidingen

Ten aanzien van buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hoofdgasleidingen) kader. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen buisleidingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen vallen. Externe veiligheid vanwege buisleidingen vormt geen belemmering voor het project.

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

5.6. Kabels en leidingen

Ter plaatse van de projectlocatie is geen sprake van relevante kabels en leidingen die een belemmering zouden vormen voor de haalbaarheid van de ontwikkeling.

5.7. Bodem

Wettelijk kader

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.

Door ingenieursbureau APS milieu is verkennend en aanvullen bodemonderzoek uitgevoerd (november 2023 en maart 2024, zie bijlagen). Uit het verkennend bodemonderzoek kwam naar voren dat:

- De bovengrond inpandig (MM01) is matig verontreinigd met zink en licht verontreinigd met koper, cadmium, kwik, lood en PAK. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd.
- De ondergrond inpandig (MM02 en MM03) is licht verontreinigd met kobalt. De grond wordt hiermee indicatief als altijd toepasbaar geclassificeerd.
- De bovengrond uitpandig ter plaatse van boring 06 (M04) is sterk verontreinigd met lood, zink, en PAK, matig verontreinigd met barium en licht verontreinigd met kobalt, nikkel, koper, cadmium, kwik en PCB. De grond wordt hiermee indicatief als niet toepasbaar geclassificeerd.
- De ondergrond uitpandig ter plaatse van boring 06 (MM05) is matig verontreinigd met PAK en licht verontreinigd met kobalt en minerale olie. De grond wordt hiermee indicatief als klasse industrie geclassificeerd.
- De boven- en ondergrond uitpandig ter plaatse van boring 09 (MM06) is matig verontreinigd met barium, lood en zink en licht verontreinigd met kobalt, nikkel, koper, molybdeen, kwik en PAK.

De aangetroffen matige tot sterke verontreinigingen in de bodem hebben aanleiding gegeven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de ernst en omvang van deze verontreinigingen.

De verontreinigingen met lood, zink en PAK in de boven- en ondergrond zijn te relateren aan de stedelijke ophooglaag. Nader bodemonderzoek naar deze verontreinigingen is niet noodzakelijk geacht, mede omdat deze verontreinigingen immobiel zijn. De matige barium verontreiniging in de uitpandige grond is niet te relateren aan de stedelijke ophooglaag. De oorzaak van de barium verontreiniging is onbekend. Aangezien uitpandig matige verontreinigingen met barium en inpandig maximaal zeer lichte verontreinigingen met barium zijn aangetroffen, is het niet aannemelijk dat dit een natuurlijk verhoogde achtergrondwaarde betreft.

Het grondwater ter plaatse van peilbuis 09 is matig verontreinigd met barium. Dit kan het gevolg zijn van bodemverstoring door het plaatsen van de peilbuis. Op 15-11-2023 is het grondwater uit peilbuis 09 opnieuw bemonsterd om de effecten van bodemverstoring door het plaatsen van de peilbuis vast te stellen. Uit de analyseresultaten blijkt dat het grondwater ter plaatse van peilbuis 09 sterk verontreinigd is met barium.

De aangetoonde sterke bariumverontreiniging in het grondwater vormde aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar de ernst en omvang van deze bariumverontreiniging in het grondwater ter plaatse van peilbuis 09.

Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat de beoogde herontwikkeling van het perceel een sanering vergt. De doelstelling kan zijn het volledig verwijderen van de verontreinigingen, het afdekken van de verontreiniging met een duurzame afdeklaag of het afdekken van de

verontreiniging met een leeflaag van minimaal 1 meter dik. Voor saneringswerkzaamheden is een meldings- en informatieplicht (MBA saneren) van toepassing. De meldingsplicht dient vier weken voorafgaande aan de werkzaamheden via het landelijke meldsysteem DSO te worden ingediend. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd door een BRL 7000 gecertificeerd bedrijf. Ook zijn voor de werkzaamheden extra maatregelen nodig in verband met de arbeidsomstandigheden van de grondwerkers. Bovendien is het verplicht dat de werkzaamheden worden gecontroleerd door een onafhankelijk milieukundig begeleider. Het is van belang dat de milieukundige gecertificeerd is volgens BRL 6000 en geregistreerd is op de website van Bodem+. Uiterlijk één week voor de start van de werkzaamheden dienen de gegevens van de uitvoerende aannemer (BRL7000) en milieukundige begeleider (BRL6000) te worden gemeld (informatieplicht). Vier weken na afloop van de sanering dient er via het DSO een evaluatie van de uitgevoerde werkzaamheden te worden ingediend.

Conclusie

Voor het beoogde plan is een sanering noodzakelijk. Ter plaatste van de tuinen en het openbaar grond kan dit door middel van afgraving en aanvulling met een leeflaag bestaande uit schone grond van minimaal 1 meter dik. Ter plaatste van de infrastructuur kan de sanering middels afdekking (bestrating) gebeuren. Voor de realisatie van de funderingen wordt er functioneel ontgraven waarna de nieuwe woningen als duurzame afdekking zullen fungeren. Het aspect milieukundige bodemkwaliteit is dan geen belemmering voor afgifte van de omgevingsvergunning.

5.8. Water

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

5.8.1. Programma rainproof

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

infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

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

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. De locatie ligt wel in een gebied met hoog grondwater.

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

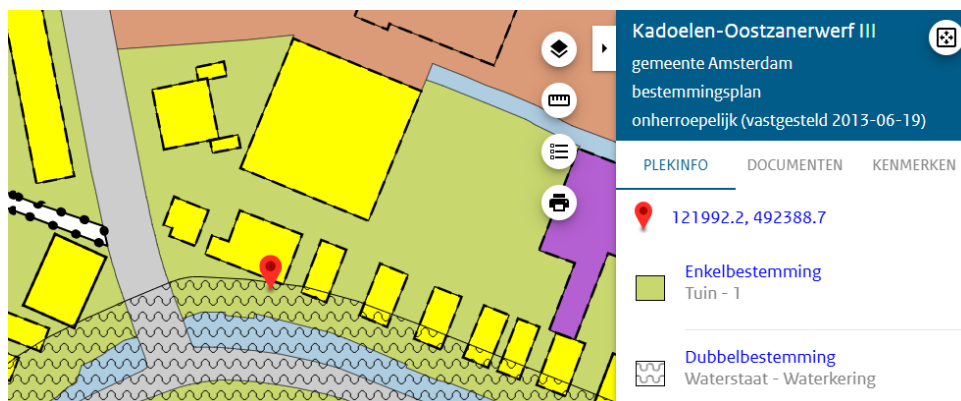
1. hemelwater vasthouden en bergen;
2. hemelwater afvoeren;
3. hemelwater infiltreren;
4. hemelwater gebruiken;
5. waterrobuust bouwen.

De gemeente Amsterdam heeft sinds 10 mei 2021 een Hemelwaterverordening. In 2023 is bepaald dat de norm voor de opvang van een regenbui in bepaalde gevallen van 60 naar 70 mm wordt verhoogd. Dit is alleen van toepassing op initiatieven van de gemeente zelf.

Bouwplannen dienen aan de Hemelwaterverordening te worden getoetst. In paragraaf 4.2.1 is ingegaan op de wijze waarop wordt voldaan aan de Hemelwaterverordening.

5.8.2. Waterkering

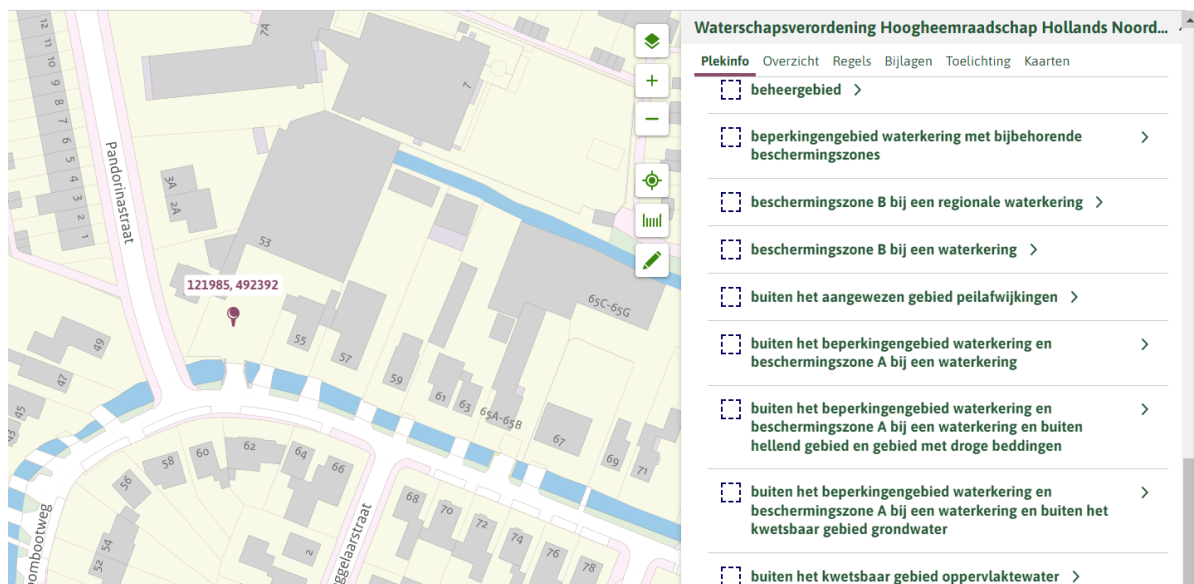
De locatie bevindt zich nabij een regionale waterkering. Gemeenten hebben hierbij de plicht om bij het toelaten van activiteiten ervoor te zorgen dat er geen belemmeringen voor die waterkering ontstaan (zie ook paragraaf 4.2.1 en de Waterschapsverordening). De regels zien toe op het onderhoud, de instandhouding en de eventuele versterking van de kering. In verband daarmee is in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen.



Afbeelding:
bestemmingsplan
met
dubbelbestemming
'Waterstaat –
Waterkering'

De voor 'Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor dijken en kaden met een waterkerende functie.

De regionale waterkering bevindt zich ten zuiden van de projectlocatie, onder de Stoombootweg. De nieuwbouw wordt niet binnen de kernzone van de waterkering gerealiseerd, wel binnen de beschermingszone. Er wordt niet ondergronds gebouwd.



De Waterschapsverordening stelt op de projectlocatie geen beperkingen voor het onderhavige bouwplan. Er is voor de bouw van woningen zonder ondergrondse bebouwing geen vergunningplicht als gevolg van de beschermingszone. De beschermingszone vormt geen belemmering voor het project.

5.8.3. Grondwater

Het project omvat geen ondergrondse bebouwing en heeft geen gevolgen voor de grondwaterstromen.

5.8.4. Waterberging / hemelwaterafvoer

Door het aanbrengen van bebouwing of verharding, komt neerslag versneld tot afvoer. Dat leidt tot wateroverlast op naburige percelen of in de openbare ruimte. De versnelde afvoer kan worden tegengegaan door het realiseren van een waterberging die vertraagd wordt gelegeerd. Het waterschap Amstel Gooi en Vecht hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m² in landelijk gebied 10% gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg.

Het te bebouwen oppervlak in de nieuwe situatie is circa 450 m² en er wordt terreinverharding aangebracht met een oppervlak van circa 500 m² voor de ontsluiting en het parkeren. Er worden tuinen en groen aangelegd. De bestaande bebouwing meet circa 1.100 m² en het onbebouwde terrein is verhard. Per saldo neemt het bebouwd en verhard oppervlak af. Het project vergt dan ook geen watercompensatie.

Als gevolg van de nieuwbouw zullen er bovendien maatregelen worden getroffen om hemelwater vertraagd af te voeren. In paragraaf 4.2.1 is ingegaan op de wijze waarop wordt voldaan aan de Hemelwaterverordening.

In het rapport van BOOT (zie bijlage) komt naar voren dat de nieuwe bestrating op 88cm -NAP komt te liggen. Het woningpeil komt daarmee op 80cm -NAP te liggen. Richting de aansluiting met Stoombootweg 51 kan het maaiveld wat zakken naar 100cm – NAP en dat sluit ongeveer op dezelfde hoogte aan als de tuin Stoombootweg 51.

5.8.5. Waterkwaliteit

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

5.8.6. Conclusie

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

5.9. **Archeologie en cultuurhistorie**

5.9.1. Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in het kader van het geldende bestemmingsplan een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat de onderhavige locatie een lage verwachting van archeologische waarden heeft. Ook wordt er geen nieuwe ondergrondse bebouwing gerealiseerd.

5.9.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. De afdeling 'Monumenten en Archeologie' van de gemeente Amsterdam heeft onder andere de informatie over cultuurhistorische waarden en gebouwde monumenten in een kaart vastgelegd (<https://maps.amsterdam.nl/cultuurhistorie/>).

Beschermde stads- en dorpsgezichten zijn een ruimtelijk en architectonisch geheel van historische waarde. Bij beschermde gezichten wordt onderscheid gemaakt tussen van rijkswege beschermde

gezichten en van gemeentewege aangewezen gezichten. Het plangebied valt niet binnen de beschermde stads- en dorpsgezichten.

Rijks- en gemeentelijke monumenten zijn cultuurhistorische elementen en worden beschermd in respectievelijk de Erfgoedwet en de gemeentelijke erfgoedverordening. In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijk monument aanwezig.

Het plangebied is wel gelegen in het historische lint Stoombootweg. Het historische lint is aangewezen als 'Binnenwaterkerende kade' met de cultuurhistorische typering 'Lineaire nederzetting'. Langs verschillende binnenwaterkerende kaden in Waterland en de Zaanstreek is bewoning gesitueerd. Door hun sterke samenhang in de verkaveling zijn zulke kaden zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van het gebied. Ten behoeve van het landverkeer werd op de kade een weg aangelegd. Het bebouwingslint Stoombootweg bestaat voor het grootste deel uit karakteristieke, kleine, losstaande woningen van één bouwlaag met een (soms hoge) kap. Het plangebied betreft aan de achterzijde een samenvoeging van percelen waardoor een relatief ruim perceel in het lint is ontstaan. Zoals meer van dergelijke grote percelen werd het bestemd voor bedrijven. Bedrijven op deze locatie zijn niet meer passend in het huidige economische milieu van schaalvergroting (bedrijven hebben in het huidige economisch klimaat behoefte aan ruimere percelen, bij voorkeur op locaties waar bedrijvigheid geconcentreerd is. Ook zijn er weinig eigenaren die behoefte hebben aan de huidige enorme tuin. Het huidige samengestelde perceel is immers ruim 1.600 m² groot, dat nu niet voor andere doeleinden gebruikt kan worden. De grootte van het perceel vormde al aanleiding om in het geldende bestemmingsplan tweedelijsbebauwing te voorzien. De voorgenomen ontwikkeling bestaat derhalve uit de realisatie van 7 woningen in het plangebied. Eén van de zeven woningen worden op het voorerf gerealiseerd. Deze woning wijkt enigszins af van de rooilijn van de overige bebouwing in het lint. De overige zes woningen worden op het (relatief grote) achtererf gebouwd. Deze woningen worden vormgegeven als licht ondergeschikte schuurwoningen, zodat het contrast tussen het voor- en achtererf benadrukt blijft. Met de beoogde inpassing van de woningen in het plangebied, wordt geen afbreuk gedaan aan het karakter van het historische lint Stoombootweg.

5.9.3. Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor dit project.

5.10. Ecologie en stikstofdepositie

5.10.1. Soortenbescherming

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Omgevingswet. De voormalige Wet natuurbescherming is hierin per 1 januari 2024 opgegaan. De regels uit de Wet natuurbescherming zijn beleidsneutraal overgeheveld naar de Omgevingswet. Dat betekent dat het normenkader en de instrumenten ongewijzigd blijven. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende

bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling. Het aanvragen van zo'n ontheffing/vrijstelling heeft nog niet plaatsgevonden en zal, indien een aanvraag nodig is, plaatsvinden onder de werking van de Omgevingswet. Dat de vergunningaanvraag voor de planologische afwijking en het bouwen van de woningen nog onder het oude recht word afgehandeld is daarvoor niet bepalend.

Door ecologisch adviesbureau Els & Linde is een quickscan ecologie uitgevoerd opgesteld (15 augustus 2024, zie bijlage). Daarin is vastgesteld dat de kans op beschermde soorten binnen het perceel met zekerheid kan worden uitgesloten. Voor de ontwikkeling is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming of een vergunning van de Omgevingswet nodig.

Zorgbeginnel

Binnen het gebied is een zeer kleine kans op algemeen voorkomende soorten waarmee rekening moet worden gehouden. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog – in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten het werkterrein intact te worden gelaten.

5.10.2. Gebiedsbescherming

De Omgevingswet maakt onderscheidt tussen soort- en gebiedsbescherming. Bij het onderdeel 'gebiedsbescherming' wordt de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en overige onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), en de beoordeling of er van het voornemen een (in)direct effect uitgaat, behandeld. Is er sprake van een mogelijk negatief effect, dan is planaanpassing en/of nader onderzoek nodig.

De onderzoekslocatie is niet gelegen in, naast, of nabij een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Ilperveld Varkensland, Oostzanerland & Twiske' gelegen op een afstand van 1,9 kilometer van het projectgebied. Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan' ligt op 5,9 kilometer afstand.

Geluidsoverlast heeft geen negatieve invloed vanwege de afstand van het plangebied ten opzichte van deze gebieden. Ook vormen de overige mogelijke negatieve effecten, zoals trillingen en verlichting geen gevaar voor natuurbehoud in Natura 2000-gebieden: op eerste basis omdat de planvoornemens niet direct tot in het Natura 2000-gebied reikt en de afstand tot deze gebieden groot is. Daarnaast zijn de werkzaamheden kleinschalig en tijdelijk van aard.

Door ingenieursbureau Cauberg Huygen is een AERIUS-berekening uitgevoerd inzicht te geven in de aard en omvang van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden (2 september 2024, zie bijlage). De berekening heeft plaatsgevonden met betrekking tot zowel de aanleg- als de gebruiksfase. Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is daarom geen ontheffing / vergunning nodig.

Het plangebied vormt geen onderdeel van NNN. Aangezien geen externe werking van toepassing is voor gebieden met deze beschermde status, kunnen negatieve effecten bij voorbaat worden uitgesloten. Gezien de voorgenomen ontwikkelingen en locatie is een negatief effect op kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van NNN uitgesloten. Het uitvoeren van een 'ja, mits'-toets is niet aan de orde.

Het projectgebied bevindt zich binnen de bebouwde kom waardoor er geen sprake is van beschermde houtopstanden.

5.11. Bezonnig

5.11.1. Bezonningseffecten

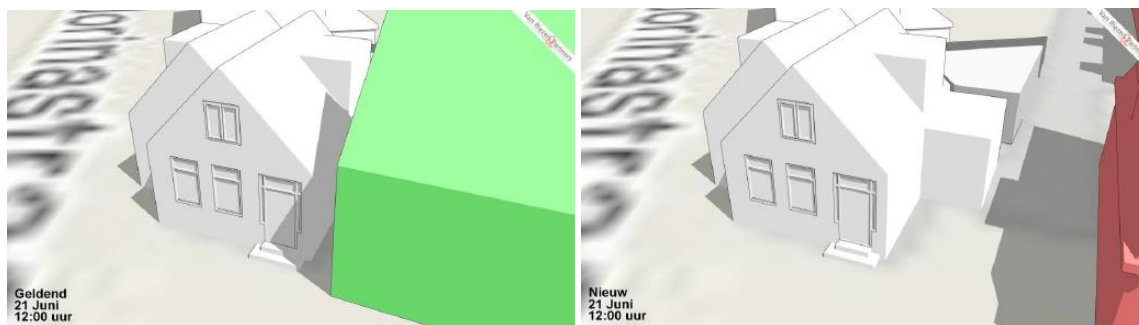
Het bouwvolume van de nieuwbouw neemt toe ten opzichte van de bestaande bebouwing. De nieuwe woning aan de straatzijde wordt 90 centimeter hoger dan de 9 meter die planologisch is toegestaan en bij de 6 woningen aan de achterzijde neemt de bouwhoogte toe van 6 naar 9,60 meter. Door Van Riezen & Partners is een bezonningsstudie uitgevoerd om te beoordelen wat de effecten van de nieuwbouw zijn op de omgeving (17 september 2024, zie bijlage). Deze studie beoordeelt de schaduweffecten op omliggende bebouwing en terreinen als gevolg van de nieuwe bebouwing.

Bij de woningen aan de Pandorinastraat 2A en 3A neemt de bezonnig gedurende het voor- en najaar in de vroege ochtend ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie af als gevolg van het bouwplan. In de zomer en winter is er geen verslechtering.

Ten opzichte van de maximale benutting van de bestaande planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan is het hele jaar geen verslechtering.

Bij de woning Stoombootweg 51 neemt de bezonnig ten opzichte van de bestaande situatie iets af. Aan de oostgevel bevinden zich echter geen ramen van woonvertrekken die beïnvloed worden door de nieuwbouw, wel een dakkapel op de verdieping van (waarschijnlijk) een slaapkamer. Daar wordt in voor- en najaar en in de winter gedurende de ochtend tot 10:00 de bezonnig weggenomen, maar in juni treedt een vermindering van schaduw op.

Ten opzichte van de maximale benutting van de bestaande planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan is het hele jaar geen verslechtering, maar in juni en december een verbetering (zie pagina 22 t/m 26 en pagina 34 van de bezonnigstudie; vergelijk per pagina 1^e en 3^e afbeelding, zoals hieronder geïllustreerd).



Bij de woning Stoombootweg 55 neemt de bezonning op het raam aan de westgevel gedurende het voor- en najaar en in de zomer in de avond ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie af als gevolg van het bouwplan. In de zomer en winter is er geen verslechtering.

Ten opzichte van de maximale benutting van de bestaande planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan is het hele jaar geen verslechtering, maar een verbetering.

Overige woningen in de omgeving worden niet beïnvloed door schaduw van de nieuwbouw.

5.11.2. TNO-norm

TNO heeft een tweetal (licht/streng) normen ontwikkeld waar de meeste gemeenten ondertussen gebruik van maken. Hierbij worden een minimaal totaal aantal zonuren vereist op een specifiek meetpunt zoals op het midden van het kozijn van de woonkamer. Om deze te kunnen bepalen zijn in deze studie ook een aantal afbeeldingen toegevoegd waarin het gemiddeld aantal zonuren met behulp van kleurengradientie zichtbaar is gemaakt.

Lichte-norm vereist een minimale bezonningsduur van 2 uur per dag, gedurende de periode 19 februari tot en met 21 oktober.

Streng-norm vereist een minimale bezonningsduur van 3 uur per dag, gedurende de periode 21 januari tot en met 22 november.

Voor deze TNO controle is de lichte norm aangehouden waarbij een enkele sensor op het midden van de onderzijde van het kozijn geplaatst is voor het berekenen van het gemiddeld aantal uren zon per dag voor de periode zoals hierboven per norm is aangegeven.

Voor de woningen aan de Pandorinastraat 2A en 3A is in zowel de bestaande als in de geldende situatie het gemiddeld aantal zonuren op de ramen in de oostgevel respectievelijk 1 en 1,37 zonuren. In de nieuwe situatie komt dit uit op respectievelijk 1,67 en 1,45 zonuren. De nieuwe situatie leidt dus tot enige verbetering ten opzichte van bestaand.

Voor de woning aan de Stoombootweg 51 komt het gemiddeld aantal zonuren op de beide ramen in de zuidgevel (woonvertrek) in alle drie de situaties opgeteld ruim boven de 2 zonuren uit waardoor de lichte TNO norm wordt behaald. De nieuwe situatie leidt weliswaar tot enige vermindering van bezonning op de oostgevel, maar in die gevel bevinden zich geen ramen van woonvertrekken die beïnvloed worden door de nieuwbouw.

Voor de woning aan de Stoombootweg 55 komt het gemiddeld aantal zonuren op het raam in de westgevel in alle drie de situaties uit op 0 zonuren. De nieuwe situatie leidt dus niet tot verandering ten opzichte van bestaand.

Uit de TNO-Licht norm controle blijkt dat de lichte TNO-Norm in geen van de situaties gehaald wordt op de beschouwde gevels van de woningen aan zowel de Pandorinastraat 2A en 3A als de Stoombootweg 55. De woningen beschikken echter alle over woonvertrekken met meerdere ramen in andere gevels (waaronder de vrijliggende zuidgevels) dan welke in deze studie zijn beschouwd.

Of deze ramen wel voldoen aan de TNO-norm is niet onderzocht, omdat het onderhavige project daarop niet van invloed is.

Conclusie

Het bezonningseffect in de nieuwe situatie is op grond van voorgaande beoordeling aanvaardbaar.

5.12. Windklimaat

Windklimaat is gezien de beperkte bouwhoogte niet relevant voor dit project en wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

5.13. Milieu effect rapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten (activiteit D11.2 in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage) waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Het project valt niet onder één van de overige activiteiten uit kolom 1 van de D lijst in de bijlage bij het Besluit MER.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:694).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

Bij onderhavig project wordt bestaande bedrijfsbebouwing gesloopt om plaats te maken voor 7 grondgebonden woningen. Het bestemmingsplan maakt deze woningbouw in principe al mogelijk, maar het bouwplan overschrijdt bestemmingsgrenzen enigszins en de bouwhoogte is enigszins hoger. Gezien de aard en omvang van het bouwvoornemen is er geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject, zodat een MER-beoordeling of MER niet nodig is. Ook worden er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

6. Economische uitvoerbaarheid

6.1. Financieel economische haalbaarheid

De nieuwbouw wordt gerealiseerd voor rekening en risico van initiatiefnemer. N verband met het gemeentelijke kostenverhaal is een anterieure overeenkomst afgesloten. Daarin is tevens voorzien in eventuele planschadekosten.

6.2. Planschade

De verlening van de omgevingsvergunning kan leiden tot een waardevermindering van bestaand onroerend goed in de omgeving. Overeenkomstig de bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening kan dit leiden tot een tegemoetkoming in de schade. Om het risico op planschade in kaart te brengen is ook een planschadeanalyse uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er geen relevant negatief effect van het project op de omgeving is, zodat er geen zal zijn van planschade.

7. Communicatie en participatie

7.1. Participatie

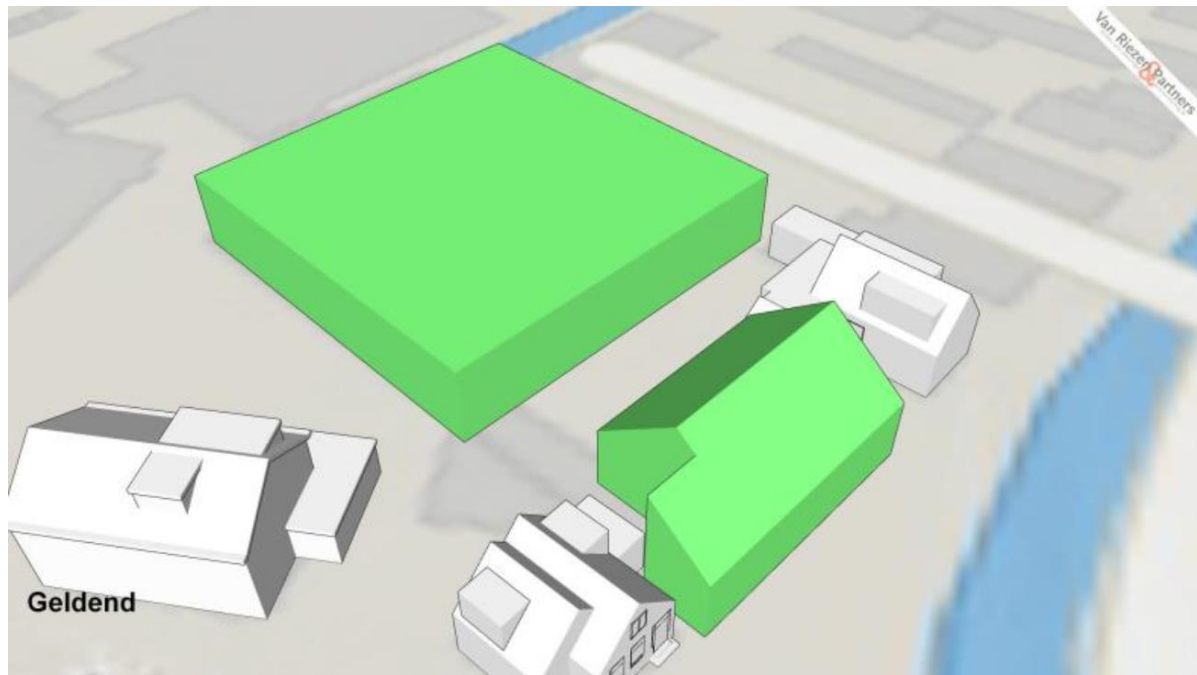
Op 16 juli 2024 is een bewonersavond georganiseerd waarbij alle aangrenzende burens (eigenaren van de aangrenzende percelen) waren uitgenodigd en ook verschenen. Tijdens de avond werd het ingediende bouwplan besproken. Van de avond is een verslag opgesteld en bewoners hebben daarop gereageerd. Zowel verslag als reactie zijn als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing gevoegd.

Voor wat betreft de te maken planologische afweging omtrent de ingediende vergunningaanvraag zijn de in paragraaf 3.3 geïdentificeerde bestemmingsplanafwijkingen van belang. De op die afwijkingen betrekking hebbende door omwonenden ingebrachte bedenkingen betreffen de bouwhoogte van het bouwplan.

Andere bedenkingen hebben betrekking op de zorgen over de bouwfase zoals het afgraven en ophogen van de bouwgrond, waterafvoer en het heien (hinder), het aantal woningen, aantasting van de privacy, de afstand tot de erfgrens, de ingetekende dakkapellen en beeldkwaliteit. Deze aspecten hangen echter niet samen met de bestemmingsplanafwijking: de bestaande bouw- en gebruiksrechten maken wat deze aspecten betreft al vergelijkbare of voor omwonenden zelfs minder gunstige effecten mogelijk.

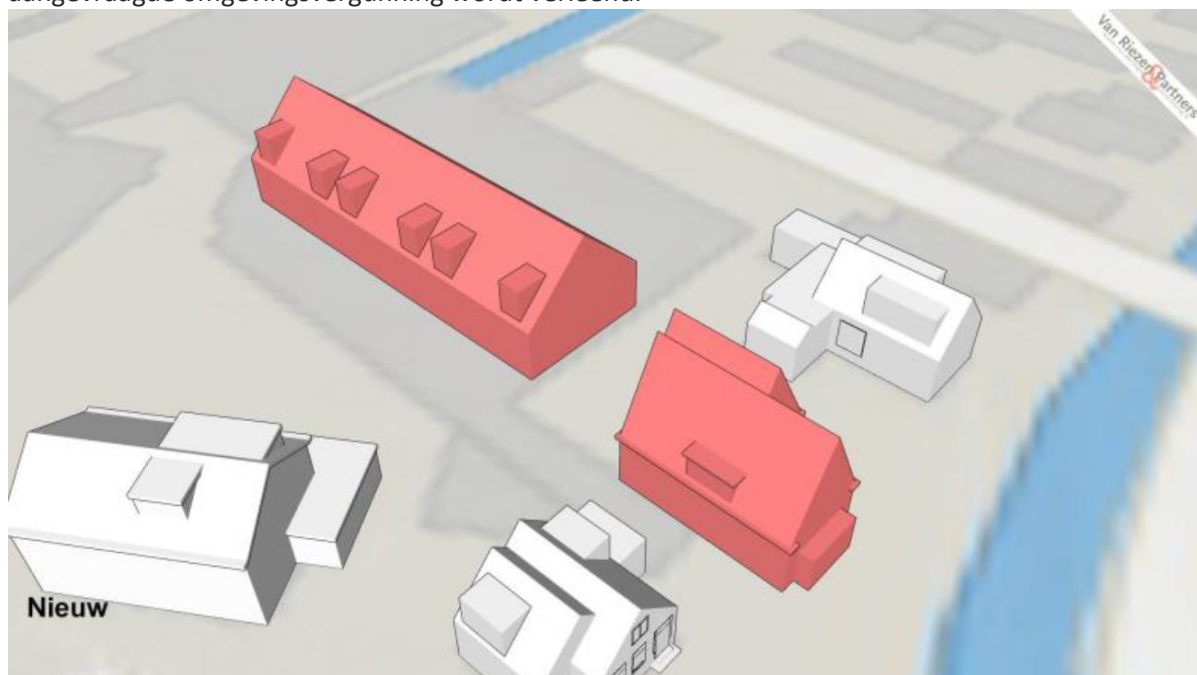
De maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt bestaat in dit geval uit twee vlakken die volledig bebouwd mogen worden met woongebouwen, waarbij de maximum bouwhoogte binnen het bouwvlak aan de straatzijde bedraagt 9 meter met een maximum goothoogte van 4,5 meter. De maximum bouwhoogte binnen het bouwvlak aan de achterzijde bedraagt 6 meter, daar is geen maximum goothoogte geregeld. Er is geen maximum aantal woningen bepaald.

Er is weliswaar bepaald dat hoofgebouwen dienen te worden voorzien van een kap met een dakhelling van minimaal 30 graden en maximaal 60 graden, maar omdat voor het bouwvlak aan de achterzijde geen goothoogte is geregeld en niet bepaald is hoe groot het hellende dakvlak minimaal dient te zijn en evenmin is bepaald welke richting de kap dient te hebben, leidt de maximaal mogelijke bouwmassa aan alle zijden van het bouwvlak tot de mogelijkheid dat tot 6 meter wordt gebouwd.



Afbeelding: bouwmassa maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt

Voorgaande situatie dient vergeleken te worden met de nieuwe situatie die ontstaat indien de aangevraagde omgevingsvergunning wordt verleend.



Afbeelding: situatie nieuw

Uit deze afbeeldingen blijkt dat de bouwmassa in de nieuwe situatie veel geringer is dan feitelijk bestaand resp. maximaal planologisch mogelijk. De nokhoogte van de nieuwbouw is weliswaar hoger (90 cm bij de woning aan straat, 3 meter voor de woningen op het achterterrein) maar de vermindering van het bouwvolume en de positie daarvan (niet meer gebouwd in de erfgrans) is zodanig dat vanuit de omliggende woningen en tuinen per saldo een vermindering van zicht op bebouwing (en vice versa) wordt gerealiseerd. Uit de bezonningsstudie is gebleken dat ten opzichte van de maximale benutting van de bestaande planologische mogelijkheden van het geldende

bestemmingsplan het hele jaar geen verslechtering ontstaat, maar in een aantal gevallen en perioden juist een verbetering.

7.2. Vooroverleg/ afstemming met bestuursorganen

Met bestuursorganen wordt vooroverleg er vooroverleg met overlegpartners in gang gezet, tegelijkertijd met de terinzagelegging van het ontwerpbesluit.

8. Conclusie

8.1. Algemeen

De voorliggende ruimtelijke motivering heeft betrekking op het voornemen om op de locatie Stoombootweg 53 in Amsterdam Noord te transformeren naar woningbouw. De bestaande bedrijfsbebouwing wordt gesloopt om plaats te maken voor 7 grondgebonden woningen.

8.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan 'Kadoelen-Oostzanerwerf III'

Woningbouw op het perceel is al toegestaan en het bestemmingsplan stelt geen maximum aan het aantal woningen. Het bouwplan wijkt op de volgende punten af van het bestemmingsplan:

1. Het bouwplan is deels buiten de bestemmings- en bouwvlakken van de bestemming 'Wonen-1' geprojecteerd, binnen de bestemmingen 'Maatschappelijk-1' en 'Tuin-1' (zie onderstaande afbeelding). De bouw van delen van de woningen is binnen die bestemmingen niet toegestaan;
2. Het gebruik/de inrichting van gronden ten behoeve van tuin (waaronder de bouw van bergingen) is weliswaar toegestaan binnen de bestemming 'Maatschappelijk-1', maar niet ten behoeve van woningen;
3. De maximum toegestane bouwhoogte van de woning aan de straatzijde wordt door de nieuwbouw overschreden met 0,9 meter (van 9,0 meter naar 9,9 meter);
4. De maximum toegestane bouwhoogte van de woningen aan de achterzijde wordt door de nieuwbouw overschreden met 3 meter (van 6,0 meter naar 9,0 meter).

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. Hierop is de uitgebreide procedure van toepassing

8.3. Milieu- en omgevingsaspecten

De afwijking is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden en er geen belemmeringen zijn om de omgevingsvergunning te verlenen.

8.4. Beleid

Het voornemen past binnen het relevante beleid van alle overheden, zoals is beschreven in hoofdstuk 4.

8.5. Conclusie

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