



Ruimtelijke onderbouwing Zeeburgerdijk 265

214461
V5.1

Milieu & Ruimte



EQUIPE | ADVISEURS
by b k



Het resultaat

Projectnummer: 214461
Onderzoekslocatie: Ruimtelijke
onderbouwing
Zeeburgerdijk 265 te
Amsterdam

18 juni 2025

De uitkomsten

Op de locatie wordt door De Alliantie Ontwikkeling het bestaande pand gesloopt en een nieuw woongebouw met 35 appartementen gerealiseerd.

Omdat de nieuwbouw niet passend is binnen het bestaande bestemmingsplan is een afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk.

In deze toelichting is onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Vervolg

Op basis van dit document kan de Omgevingsvergunning worden afgegeven voor het afwijken van het bestemmingsplan.

5.1.1.d

Daltonstraat 30D
3316 GD Dordrecht
5.1.1.d@equipe-adviseurs.nk
www.equipe-adviseurs.nl

Controleur: **5.1.1.d**

Inhoudsopgave

pagina

1.	Aanleiding.....	4
2.	Projectlocatie.....	5
3.	Ruimtelijke beleid.....	10
3.1	Nationaal beleid.....	10
3.2	Provinciaal beleid.....	11
3.3	Gemeentelijk beleid.....	13
4.	Omgevingsaspecten.....	16
4.1.2	Cultuurhistorie en archeologie.....	16
4.2	Milieuaspecten.....	17
4.2.2	Externe veiligheid.....	18
4.2.3	Bedrijven- en milieuzonering.....	20
4.2.4	Bodemkwaliteit.....	20
4.2.5	Geluid.....	21
4.2.6	Luchtkwaliteit.....	21
4.2.7	Stikstofdepositie.....	25
4.2.8	Bezonningsstudie.....	25
4.3	Water.....	25
4.3.1	Verhard oppervlak.....	25
4.3.2	Waterkering.....	25
4.3.3	Oppervlaktewater.....	26
4.3.4	Afvalwater.....	27
4.3.5	Hemelwater.....	27
4.4	Groen.....	27
4.4.1	Natura 2000-gebieden.....	27
4.4.2	Wet ruimtelijke ordening.....	28
4.4.3	Natuurnetwerk Nederland.....	28
4.4.4	Soortbescherming.....	29
4.4.5	HoofdGroenstructuur Amsterdam.....	30
5.	Economische haalbaarheid, maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	33
6	Conclusie inpasbaarheid.....	34

Bijlages:

Bijlage 1:	Tekeningen
Bijlage 2:	Vormvrije MER
Bijlage 3:	Bodemonderzoek
Bijlage 4:	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5:	Stikstofonderzoek
Bijlage 6:	Bezonningsstudie
Bijlage 7:	Quickscan Flora- en Fauna
Bijlage 8:	Nader onderzoek Flora- en Fauna

1. Aanleiding

De Alliantie is voornemens om de locatie aan de Zeeburgerdijk 265 te herontwikkelen en een complex te realiseren met 35 (sociale) huurwoningen (waarvan 1 minder valide woning), een inpandige fietsenstalling en een commerciële ruimte met een BVO van circa 104 m². In de huidige situatie is de locatie bestemd voor de functies “gemengd” en “water”. Dit moet omgevormd worden naar wonen. In de nieuwe situatie moet tevens in de plint ruimte bestemd worden voor commerciële activiteiten. Om op deze locatie het planvoornemen te realiseren, moet een Omgevingsvergunning voor het afwijken op het bestemmingsplan worden aangevraagd (procedure overeenkomstig artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3, van de Wabo).

1.1 Doel

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen planontwikkeling. Het doel van deze rapportage is om te onderbouwen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dus van een goed woon- en leefklimaat. Dit is noodzakelijk in het kader van de te volgen ruimtelijke procedure.

1.2 Verantwoording

Bij het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is gebruikgemaakt van diverse documenten en relevante websites. Sommige beleidsdocumenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. De gebruikte bronnen zijn weergegeven of in de bijlage.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk (1) volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de projectlocatie in de huidige en toekomstige situatie. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het beleidskader aan bod. In hoofdstuk 4 worden de ruimtelijke en milieuaspecten beschreven. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens de economische uitvoerbaarheid beschreven. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies opgenomen of het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

2. Projectlocatie

De locatie is gelegen in het oostelijke deel van Amsterdam, stadsdeel Oost. De locatie ligt aan de rand van de Indische Buurt. Deze buurt wordt zeer divers bewoond. Meer dan de helft van de woningen is in eigendom en beheer bij woningcoöperaties. Sinds een jaar of 15 worden er diverse projecten gerealiseerd om stad vernieuwing en verbetering van de leefomgeving te realiseren.

De locatie is gelegen op het perceel dat kadastraal bekend is onder gemeente Amsterdam sectie W, nummer 7276 en heeft een oppervlakte van 600 m². Het planvoornemen is gelegen langs het Lozingskanaal. Onderstaande kaart (figuur 1) en foto (figuur 2) geeft een beeld van de locatie en de huidige inrichting.

figuur 1: ligging en begrenzing, in rood aangegeven, van het plangebied. Bron: Google maps.



figuur 2: locatie vanaf de Zeeburgerdijk Bron: BK ingenieurs.



2.1 Huidig gebruik

De locatie is tot 1979 altijd braakliggend geweest en heeft een functie bekleed als dijk en later als kade. Het is onbekend welke activiteiten er op de locatie in de periode van 1979 tot de start van de huidige activiteiten hebben plaatsgevonden.

Sinds maart 2017 is Stichting Vluchtelingenwerk gevestigd in het Blauwehuis. Volgens openbare bronnen worden hier diverse activiteiten uitgevoerd die bijdragen aan hun doelstelling. Naast enige kantoorwerkzaamheden worden er ook activiteiten voor de vluchtelingen georganiseerd. Hierbij kan gedacht worden aan activiteiten als computertrainingen, meubelwerkplaats, fietsenwerkplaats en een weggeefwinkel.

2.1.1 Strijdigheid bestaande bestemmingsplan

Het planvoornemen is gelegen binnen het bestemmingsplan "Indische Buurt en Flevopark" van 21 december 2008. De gronden hebben de bestemming "gemengd" en de dubbelbestemming "waterstaat – waterkering". Tevens is een maximale bouwhoogte van 7 meter opgenomen.

Het planvoornemen is strijdig met de functie "gemengd" omdat wonen niet is toegestaan op de locatie.

Wat betreft de functie "Waterstaat-Waterkering" is opgenomen dat de locatie primair alleen bestemd is voor de bescherming van de waterkering. Waarbij alleen gebouwd mag worden ten behoeve van de waterkering en/of medebestemmingen op de locatie. Gezien het plan niet voldoet aan de gestelde medebestemming kan aan dit onderdeel niet voldaan worden.

Wat betreft de bouwhoogte overschrijdt het plan de gestelde hoogte uit het huidige bestemmingsplan.

2.1.2 Paraplubestemmingsplannen

Paraplubestemmingsplan Darkstores

Op de locatie geldt ook een ontwerp (paraplu)bestemmingsplan Darkstores opgenomen. Hierin is opgenomen dat er geen darkstores op de locatie zijn toegelaten. Gezien het planvoornemen wordt hieraan voldaan en worden darkstores expliciet uitgesloten.

Grondwaterneutrale Kelders

Binnen de gemeente Amsterdam is het paraplubestemmingsplan *Grondwaterneutrale Kelders* op 7 oktober 2021 vastgesteld. In dit paraplubestemmingsplan zijn regels opgenomen rondom het aanbrengen van kelders. Aangezien in het plan geen kelder is voorzien, is dit onderdeel geen belemmering voor het plan.

Drijvende bouwwerken

Binnen de gemeente Amsterdam is het paraplubestemmingsplan *Drijvende bouwwerken* op 18 september 2019 vastgesteld. In dit paraplubestemmingsplan zijn regels opgenomen rondom drijvende bouwwerken. Aangezien in het plan geen drijvend bouwwerk is voorzien, is dit onderdeel geen belemmering voor het plan.

Conclusie

Vanwege de strijdigheid met het bestemmingsplan is besloten om voor dit project een Omgevingsvergunning voor het afwijken op het bestemmingsplan aan te vragen. Hiermee wordt de functie wonen en commerciële functie in de plint (kantoor, geen darkstores, detailhandel en/of hotels) toegevoegd. Tevens wordt met het plan voldaan aan de eisen zoals opgenomen in de paraplubestemmingsplannen.

2.2 Beschrijving project

Voor de locatie wordt een ontwikkeling beoogd waarbij sloop van de huidige opstal is opgenomen en nieuwbouw gepleegd zal worden. Onderstaand de weergave van het (schets) ontwerp (figuur 3).

figuur 3: ontwerp (bron: WKR Architecten)



Het plan zal bestaan uit de sloop van de bestaande opstal en de onderliggende kelderbak. Daarna wordt het complex gerealiseerd.

Concreet bestaat het planvoornemen uit de realisatie van een gebouw met de volgende dimensies (figuur 4 en 5):

- plint van minimaal 3,5 meter hoog;
- totaal vijf verdiepingen (maximum bouwhoogte van 20 m);

- verdieping 4 en 5 hebben een teruglegging van circa 2 meter;
- rooilijn aan de Zeeburgerdijk gelijk aan kavelgrens;
- balkons circa 3 meter over het water aan de noordelijke kavelgrens.

Opgemerkt wordt dat alle woningen van dit complex aan de Zeeburgerdijk worden gelabeld voor bewoners met de leeftijd van 55+. Hiertoe wordt het complex gelabeld als senioren complex. Zo kan het complex een doorschuif mogelijkheid bieden voor ouderen uit de buurt.

Verder wordt een centrale buitenruimte gerealiseerd op de vierde verdieping. Deze buitenruimte is voor alle bewoners van het complex beschikbaar.

Onderstaand zijn de aanzichten weergegeven.

figuur 4: gevelaanzicht noord- en oostgevel (bron: WKR Architecten)



figuur 5: gevelaanzicht zuid- en westgevel (bron: WKR Architecten)



2.3 Inpassing in het plangebied

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan het plangebied en op welke wijze het plan ingepast wordt binnen de bestaande ruimtelijke kaders en op welke wijze het planvoornemen deze kwaliteiten versterkt. Hierbij is veelal aangesloten uit de informatie van het concept voorontwerp van WKR architecten (van 1 mei 2024).

Ruimtelijk

De planlocatie is gelegen aan de Zeeburgerdijk. De bestaande bebouwing heeft een sterke variatie rondom de architectonische weergaven. Het gaat daarbij om bedrijfshuisvesting, fragmenten van de 19-eeuwse ring en de gordel 20-40. Daarnaast zijn al diverse moderne appartementenblokken gerealiseerd. De bestaande bebouwing varieert in de hoogte van één tot wel acht lagen. Ook de aanwezige gevellengtes variëren sterk. Feitelijk is sprake van een lintvormige bebouwing welke is ingeklemd tussen het Lozingskanaal en de Zeeburgerdijk.

Water

De Zeeburgerdijk fungeert nog steeds als primaire waterkering voor het Lozingskanaal. Het straatniveau ligt op circa twee meter boven het waterniveau en wordt gescheiden door een hoge kademuur. In de huidige situatie is weinig tot geen binding met het water. Met de nieuwe ontwikkeling is de ambitie om wel bij te dragen aan deze verbindingen.

Ecologie

Door de combinatie van groen, bebouwing en water langs het planvoornemen is in het ontwerp rekening gehouden met de ecologische waarden. Door de lintvorming langs de Zeeburgerdijk en het Lozingskanaal waarin zich groene plekken bevinden zoals tuinen, straatbeplanting en het water is er ruimte voor veel verschillende soorten. Door dit lint is er ruimte voor de soorten om een verbinding te maken vanuit het Flevopark naar andere groene plekken zoals Artis en het Oosterpark. In het ontwerp wordt hier invulling aangegeven door ruimte te bieden aan diverse ecotopen en het plaatsen van nestkasten voor verschillende vogelsoorten en vleermuizen.

3. Ruimtelijke beleid

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijk beleidskader toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst.

3.1 Nationaal beleid

Vanuit het nationaal beleid zijn de Nationale Omgevingsvisie, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Besluit ruimtelijke ordening van belang.

Nationale omgevingsvisie

De nationale omgevingsvisie (NOVI), is op 11 september 2020 vastgesteld. De NOVI heeft zijn grondslag in de Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van deze wet. De NOVI vervangt eerder beleidsstukken, visies ect. geheel of bijna volledig. Het gaat hierbij om het Nationaal Milieubeleidsplan, de Rijksnatuurvisie en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Het kabinet wil met de NOVI richting geven aan de opgave waar Nederland de komende tijd voor staat. Het gaat daarbij om nieuwe woningen, duurzame energie, klimaatveranderingen, circulaire economie en omschakeling naar de kringlooplandbouw. Met uiteraard aandacht en zorg voor schoon water, bodem, behoud en versterken van de biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI gaat uit van het kernbegrip "Omgevingskwaliteit". Het gaat daarbij om zowel ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Waarbij integraal gewerkt wordt met andere overheden, maatschappelijke organisaties en de regio vanuit het Rijk.

De opgaven uit de NOVI worden vertaald in vier integralen prioriteiten:

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

Om beleidskeuzes te helpen maken hanteert het rijk een omgevingsinclusieve benadering en drie afwegingsprincipes:

- combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen wordt voorkomen.

In de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:

- transitie van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam;
- transitie landelijk gebied: De Peel en Groene Hart;
- energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle;
- transitie in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse kanaalzone.

De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet.

Gelet op de beperkte omvang van het planvoornemen is de NOVI niet relevant voor deze ontwikkeling en vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (Amvb) en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro is concreet aangegeven welke nationale belangen geborgd worden in bestemmingsplannen en andere plannen van de overheden.

Gelet op de beperkte omvang van het planvoornemen is het Barro niet relevant voor deze ontwikkeling en vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie.

Besluit ruimtelijke ordening en Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk een instrument ontwikkeld, de zogenoemde 'ladder' voor duurzame verstedelijking. Hiermee neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. Dit bestemmingsplan heeft raakvlakken met het zorgvuldig ruimtegebruik.

De ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp en aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken, moeten een aantal stappen zetten die leiden tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Dit zijn de stappen in het kader van de ladder van duurzame verstedelijking.

Voldaan moet worden aan de volgende voorwaarden:

- de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- als er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt nagegaan in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins en;
- als de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand bebouwd gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt nagegaan in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Door middel van voorliggend plan vindt een herontwikkeling van een bestaand gebouw plaatst. Hiermee wordt binnen het bestaand bebouwd gebied 35 extra woningen toegevoegd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eisen uit de Ladder rondom de ontwikkeling binnen bestaand gebied. Gezien de huidige woonbouwbehoefte kan tevens gesteld worden dat er sprake is van een actuele regionale behoefte.

Hiermee kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de eisen van artikel 3.1.6. lid 2 Bro doordat voor de in dit plan vervatte stedelijke ontwikkeling wordt voorzien in een behoefte die binnen bestaand stedelijk gebied kan worden ingevuld. Overigens wordt opgemerkt dat de ruimtelijke impact op de omgeving beperkt is, doordat alleen beperkt sprake is van extra hoogte van het gebouw en uitbreiding van de balkons.

Analyse en conclusie rijksbeleid

De ontwikkeling van het plan aan de Zeeburgerdijk te Amsterdam is te beperkt om mede gestalte te geven aan de door het Rijk genoemde principes. Het initiatief betreft een geheel binnen Gemeente Amsterdam gelegen ontwikkeling, waarbij geen effecten zijn op de gestelde doelen uit de NOVI. Het plan valt ook niet binnen één van de projecten aangewezen in het Barro. Daarnaast is het plan dusdanig klein van schaal dat hier geen sprake van nationaal belang is. Vanuit het Barro zijn er dan ook geen specifieke randvoorwaarden voor dit plan. Verder is getoets of voldaan kan worden aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Dit is gezien de herontwikkeling binnen bestaand bebouwd gebied en het realiseren van woningen het geval.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 (2018)

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. De leidende hoofddambitie van de Omgevingsvisie NH2050 is "de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving".

In de Omgevingsvisie staan vijf samenhangende ambities voor de toekomst beschreven:

- dynamisch schiereiland;
- metropool in ontwikkeling;
- sterke kernen/sterke regio's;
- nieuwe energie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver. Van de kansen die onze kusten bieden voor toeristisch recreatieve ontwikkeling in Dynamisch schiereiland tot de economische mogelijkheden die de transitie naar duurzame energie bieden voor de 'draaischijven' Den Helder en NZKG. De bewegingen verbinden deze economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei.

Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het metropolitane landschap nadrukkelijk onderdeel te maken van het gehele metropolitane systeem, inclusief de verstedelijking, alsook om de agrifoodsector te ondersteunen als partner om de biodiversiteit te vergroten.

Het planvoornemen heeft raakvlakken op meerdere van deze samenhangende ambities, onder andere op het gebied van nieuwe energie, doordat de woningen energieneutraal worden gerealiseerd.

Omgevingsverordening NH2022

De Noord-Hollandse Omgevingsverordening (NHOV2022) is in werking getreden op 11 januari 2024. In de Omgevingsverordening zijn alle regels over de fysieke leefomgeving opgenomen. In hoofdstuk 7 van het Bkl staan instructieregels over de onderwerpen die in de omgevingsverordening moeten worden opgenomen. Het gaat dan om:

- bescherming van werelderfgoed en cultureel erfgoed;
- bescherming van kernkwaliteiten en collectieve waarden van het kustfundament;
- bescherming van het natuurnetwerk Nederland, inclusief Natura 2000;
- stiltegebieden;
- grondwaterbeschermingsgebieden;
- beperkingengebieden lokaal spoor;
- omgevingswaarden voor de veiligheid van regionale waterkeringen en de gemiddelde kans op overstroming van bij verordening aangewezen gebieden;
- aanwijzing provinciale wegen en lokale spoorwegen, in verband met geluidproductieplafonds (GPP).
- Daarnaast kunnen er nog een aantal onderwerpen opgenomen worden in de verordening die niet verplicht
- opgenomen hoeven te worden.
- Het planvoornemen past binnen de omgevingsvisie, aangezien het een bijdrage levert aan onder andere
- kwalitatieve werklocaties.
- Ook valt de planlocatie niet binnen een werkingsgebied aangewezen in de Omgevingsverordening
- waardoor voorliggend plan niet uitvoerbaar geacht wordt. Op locatie zijn de volgende provinciale gebiedsaanwijzingen van toepassing;
- datacenters uitgesloten;
- ontgrondingen;
- peilbesluit.

Voorliggend plan is niet strijdig met bovenstaande gebiedsaanwijzingen. In hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt het plan getoetst aan de regels van de provincie.

Hier wordt aangetoond dat het initiatief niet strijdig is met de relevante provinciale instructieregels. De ontwikkelprincipes die in deze verordening zijn opgenomen schrijven onder andere voor dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. De sloop en herontwikkeling op deze locatie en de realisatie van sociale huurwoningen ondersteunt deze ontwikkelprincipes en geeft invulling aan de gestelde doelen van de Omgevingsverordening.

📄 Analyse en conclusie provinciaal beleid.

Het planvoornemen is niet in strijd met de instructieregels en uitvoeringsregels van het provinciale beleid. Gelet op de opgave en inpassing in het ruimtelijke kader zijn op gebied van het provinciale beleid geen belemmeringen voor het planvoornemen.

3.3 Gemeentelijk beleid

Op 8 juli 2021 heeft de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De centrale gedachte van de omgevingsvisie is dat de gemeente voorbereid wil zijn op een groei. De ontwikkeling van de economie en de toename van de bevolking wil de gemeente gebruiken om een betere stad te worden, met meer kansengelijkheid, leefbaarder voor mens en dier en duurzamer in een vitale en goed verbonden regio.

De groeiambities van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en Duurzaam' uit 2011 wordt doorgezet: de stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt en kunnen woningen en bedrijfsgebouwen verduurzaamd worden en blijven de kwetsbare landschappen open.

De beoogde ontwikkeling is helemaal in lijn met de recent vastgesteld omgevingsvisie. Met de nieuwbouw van het appartementencomplex worden extra woningen binnen de stadsgrenzen gerealiseerd.

Tevens wordt rekening gehouden met de diverse gemeentelijke paraplubestemmingsplan, zie hiervoor de eerdere paragraaf 2.1.2.

Koers 2025

Het inwonersaantal van Amsterdam groeit elk jaar sterk met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk te maken en gelijktijdig de druk op de woningmarkt te verkleinen, is de Gemeente voornemens om tot 2025 50.000 woningen binnen Amsterdam te realiseren. De ontwikkelingsstrategie voor deze woningen staat beschreven in het beleidsdocument koers 2025. Binnen koers 2025 wordt er met name gestuurd op de aspecten dichtheid en functiemenging binnen de stadsgrenzen. Het planvoornemen draagt door de ontwikkelingen bij aan deze doelstelling.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Met de Koers 2025 heeft het College van Burgemeester en Wethouders ingezet op de bouw van minimaal 50.000 woningen voor de komende tien jaar. Maar dat betekent niet dat Amsterdam de komende jaren alleen maar woningen zal bouwen. Een complete stad heeft veel meer nodig zoals scholen, cultuur, bruggen, maatschappelijke instellingen, sportfaciliteiten, openbaar vervoer en parken.

Met Ruimte voor de Economie van Morgen biedt het College economische bouwstenen voor nieuwe gebiedsontwikkeling. Met deze bouwstenen als opgaven voor ruimtelijk projecten wordt het vestigingsklimaat van Amsterdam versterkt, en bieden de nieuwe delen van Amsterdam ook kansen voor nieuw en divers ondernemerschap waardoor iedereen kan profiteren van economische groei in de stad. Door de realisatie van de woningen en commerciële ruimte wordt invulling gegeven aan dit beleidskader.

Woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 (2017) is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid van Amsterdam tot 2025. De Woonagenda heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Voor deze locatie wordt invulling gegeven aan de Woonagenda door de woningen specifiek te labelen als senioren / 55+ woningen, zodat er een evenwichtige verdeling ontstaat.

Hoogbouwvisie

Het Hoogbouwbeleid Amsterdam (in werking vanaf juli 2024) vervangt de hoogbouwvisie uit 2011. Het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 geeft een heldere visie op de rol van hoogbouw binnen de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam. Binnen dit beleid worden gebieden geclassificeerd volgens vier regimes, afhankelijk van hun stedenbouwkundige karakter, historisch erfgoed en verdichtingspotentieel. De Indische Buurt valt binnen het regime "In principe nee", dat van toepassing is op fijnmazige stedelijke gebieden met een historische en kleinschalige opzet.

Voor gebieden binnen het "In principe nee"-regime gelden de volgende uitgangspunten:

- Terughoudendheid: Hoogbouw wordt alleen bij uitzondering toegestaan en moet zorgvuldig worden ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur en schaal.

- Bescherming van historisch karakter: De bebouwing mag geen afbreuk doen aan het historische karakter of de bescheiden schaal van de buurt.
- Zorgvuldige inpassing: Hoogbouwprojecten moeten rekening houden met de impact op zichtlijnen, schaduwval, windklimaat, en het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

Hoogbouw in dit regime wordt getoetst aan deze principes, waarbij wordt gekeken of het project bijdraagt aan de verdichtingsopgave van Amsterdam zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het straatbeeld.

De Indische Buurt in Amsterdam-Oost heeft een diverse stedelijke opzet, waarin laag- en middelhoogbouw domineren. De meeste gebouwen hebben een bouwhoogte van 3 tot 5 lagen. Echter, in de afgelopen decennia zijn appartementencomplexen gerealiseerd tot 8 lagen hoog, wat laat zien dat zorgvuldig ingepaste hogere bebouwing reeds deel uitmaakt van het stedelijke profiel van de buurt. Deze projecten tonen aan dat verdichting mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de menselijke schaal en leefkwaliteit. De bouwhoogte van 20 meter (5 bouwlagen) wordt getoetst aan de kaders van het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 en de specifieke context van de Indische Buurt:

- De bouwhoogte van 20 meter sluit aan bij bestaande hogere bebouwing in de buurt, zoals appartementencomplexen van 8 lagen.
- Het project behoudt de menselijke schaal en draagt bij aan de variatie in bouwhoogtes die kenmerkend is voor de wijk.
- De hoogte van 20 meter heeft een beperkte impact op schaduwval en windklimaat in de directe omgeving.
- Amsterdam kent een forse verdichtingsopgave, en de Indische Buurt heeft in de afgelopen jaren diverse succesvolle stadsvernieuwingsprojecten gerealiseerd. Dit project sluit hierbij aan.
- De bouwhoogte respecteert het stedelijke en historische karakter van de Indische Buurt. Het project versterkt de continuïteit in de stedenbouwkundige opzet.

Het voorgenomen project sluit goed aan bij de hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam. Omdat de hoogte van het gebouw (circa 20 meter) aansluit bij de omgeving. Deze beperkte hoogte past in het historische karakter van de buurt en het 'in principe nee' beleid. Daarnaast zijn er hogere appartementencomplexen in de buurt gelegen, waardoor een windonderzoek niet nuttig wordt geacht.

Ontwikkelstrategie 2035

De ontwikkelstrategie (vastgesteld op 27 juni 2024), zet in op binnenstedelijke verdichting met 7.500 woningen per jaar, waarbij gemengde functies, duurzaamheid en het versterken van stedelijke kernen en buurten centraal staan. De strategie richt zich op een inclusieve stad met kansen voor iedereen, waarin wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd om een complete en toekomstbestendige leefomgeving te creëren.

De voorgestelde ontwikkeling van het appartementencomplex, inclusief 104 m² kantoorruimte op de begane grond (21% van het grondoppervlak), sluit volledig aan bij de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie Amsterdam 2035. Waarbij aandacht is voor gemengde functies en toegankelijkheid.

Gemengde functies en beleidseisen

De gemeente Amsterdam stelt als beleidseis dat een aandeel van de begane grond wordt bestemd voor commerciële of maatschappelijke functies, om een levendige en dynamische plint te realiseren. In dit project is in samenspraak met de gemeente en de initiatiefnemer gekozen voor een kantoorfunctie op de begane grond én mindervalide woningen op de begane grond. Er wordt 104 m² kantoorruimte gerealiseerd, wat 21% van het grondoppervlak van de begane grond beslaat. Deze kantoorruimte draagt bij aan:

- Een levendig straatbeeld: De commerciële invulling creëert interactie met de straat en biedt overdag activiteit, wat de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte versterkt.
- Economische diversiteit: De kantoorfunctie versterkt de buurt door werkgelegenheid en mogelijkheden voor ondernemers te bieden, passend bij de doelstellingen uit de Ontwikkelstrategie.

Naast het realiseren van een kantoorfunctie is in overleg met de gemeente en de initiatiefnemer bewust gekozen om op de begane grond ook MIVA-woningen (mindervalidenwoningen) te creëren. Deze keuze is gemaakt om:

- Toegankelijkheid te bevorderen: MIVA-woningen bieden woonruimte aan mensen met een fysieke beperking, wat aansluit bij de gemeentelijke ambitie om inclusieve en toegankelijke buurten te ontwikkelen.

- Sociaal evenwicht te ondersteunen: De combinatie van woningen en een kantoorfunctie op de begane grond zorgt voor een gezonde mix van functies, die zowel tegemoetkomt aan de behoefte aan woonruimte als aan het economische en sociale draagvlak in de buurt.

De ontwikkeling sluit aan bij de kernpunten van de Ontwikkelstrategie:

- Vitale buurten en complete stad: Het combineren van wonen en werken draagt bij aan een gevarieerd en dynamisch straatbeeld, wat essentieel is voor de vorming van een vitale buurt.
- Behoud van commerciële functies: Het aandeel kantoorruimte ondersteunt de gemeentelijke ambitie om werkgelegenheid en vitale functies te behouden in nieuwe ontwikkelingen.
- Inclusiviteit en duurzaamheid: De toevoeging van MIVA-woningen versterkt de sociale cohesie en draagt bij aan een buurt waar iedereen, ongeacht fysieke beperkingen, deel van kan uitmaken.

De keuze voor 104 m² kantoorruimte (21% van het grondoppervlak), in combinatie met MIVA-woningen, sluit volledig aan bij de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie Amsterdam 2035. Het project voldoet aan de gemeentelijke eis voor commerciële invulling op de begane grond en draagt bij aan een inclusieve, levendige en gemengde stedelijke omgeving.

Nota parkeernormen Auto

Binnen gemeente Amsterdam is het parkeerbeleid uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota (Nota parkeernormen Auto). Deze nota is op 7 juni 2017 door de Gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

Daarnaast zijn de volgende punten opgenomen in deze Nota:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot één parkeerplaats per woning is het voorstel dit terug te brengen naar 0,3 tot 0,6 parkeerplaats per woning.
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van één parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Voorliggend plangebied is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. De uitwerking van deze Nota voor het planvoornemen is opgenomen in paragraaf 4.5.2.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

Binnen Amsterdam worden dagelijks 665.000 fietsritten per dag gemaakt. Het fietsgebruik zorgt ook dat er binnen Amsterdam voldoende plekken aanwezig moeten zijn voor het plaatsen en parkeren van de fietsen. Om dit te organiseren is door Gemeente Amsterdam de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld. In deze Nota is omschreven op welke wijze om gegaan moet worden met fiets parkeren bij nieuwbouwlocaties. Deze toetsing is verder uitgewerkt in paragraaf 4.5.3.

🔗 Analyse en conclusie gemeentelijk beleid

Het planvoornemen past binnen het Gemeentelijk beleid en geeft invulling aan de beleidsdoelstellingen van de Gemeente (zowel het toevoegen van MIVA-woningen en het toevoegen van een levendige plint door circa 21% commerciële ruimte toe te voegen) . Het realiseren van de appartementen past in de visie die de Gemeente heeft opgesteld.

4. Omgevingsaspecten

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

In dit hoofdstuk zal het huidige en toekomstige ruimtegebruik rondom en in het plangebied worden omschreven. Vervolgens vindt per thema een toetsing plaats of de voorgenomen ontwikkeling mogelijk is.

4.1.1. Inpassing

Ruimtelijk gezien heeft het plan een beperkte invloed. Het ruimtebeslag neemt voornamelijk in de hoogte toe. Om dit ruimtelijk beter inpasbaar te maken, is gekozen om de bebouwing op de bovenste twee bouwlagen verder naar achteren te plaatsen zodat deze minder fysiek zichtbaar is. Voor het overige geldt dat met het plan juist sprake van een verbetering van de huidige kwaliteit in de wijk door de vernieuwing van de bestaande (verouderde) bebouwing. Daarnaast zorgt het plan met de ontwikkeling van de naast kavels juist voor een kwaliteitsimpuls in de wijk en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Woonboot: Op het water is ter plaatste van de projectlocatie een woonbootligplaats bestemd. Deze woonboot is echter niet meer aanwezig en zal niet meer terugkeren (de gemeente heeft hiervoor een alternatieve ligplaats voor gevonden). De woonbootligplaats wordt op termijn ook weg bestemd.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt, wordt de locatie van de woonboot achter Zeeburgerdijk 269, in de huidige tijd als onwenselijk beschouwd. De locatie grenst niet aan de openbare ruimte, heeft geen directe relatie met de Zeeburgerdijk en is uitsluitend bereikbaar over privaat terrein. De woonboot ligt bovendien te dicht op, en in de schaduw van de bestaande bebouwing.

Dit geldt ook de formele naastgelegen locatie (nr. 267), achter Zeeburgerdijk 265. Hiervan kan worden opgemerkt dat het opnemen van een ligplaatsaanduiding op de Verbeelding, voortvloeide uit het conserverend bestemmen waarbij bestaande rechten werden gerespecteerd. De planaanduiding was niet gebaseerd op een vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijke situatie. Nu is komen vast te staan dat deze bestemmingsplanlocatie achter nr. 265, niet wordt gebruikt, en deze locatie ook niet wenselijk wordt geacht, zal voorgesteld worden om bij de volgende bestemmingsplanwijziging de planaanduiding ten behoeve van een ligplaats te doen vervallen.

De locatie is immers nauwelijks bereikbaar en ligt te dicht op, en in de schaduw van de bestaande bebouwing. Alle woonboten in dit deel van het Lozingskanaal liggen dan ook aan de overzijde, aan het Zeeburgerpad. Er is voorts beleid om geen medewerking te verlenen aan situaties die leiden tot een toename van het aantal ligplaatsen op locaties waar het maximaal aantal ligplaatsen in het bestemmingsplan is opgenomen. Dit volgt onder meer uit het paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken en de Beleidsregels inzake Woonboten en Oevergebruik.

4.1.2 Cultuurhistorie en archeologie

Regelgeving

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. Deze wet is op 1 januari 2017 in werking getreden. Op grond van deze aangescherpte regelgeving stellen Rijk en Provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Op gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Gemeente Amsterdam is rijk aan cultuurhistorische waarden, zowel bovengronds als in de bodem. In het huidige bestemmingsplan is geen beperking opgenomen met betrekking tot archeologische verwachting. Tevens is de kaart Cultuurhistorische waarden van Gemeente Amsterdam geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er ook geen cultuurhistorische waarden zijn te verwachten. Zie hiervoor ook de onderstaande figuur 7.

figuur 7: uitsnede cultuurhistorische waarden kaart (bron: gemeente Amsterdam).



Conclusie archeologie en cultuurhistorie

Op de locatie zijn geen archeologische, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het planvoornemen.

4.2 Milieuaspecten

Voor realisatie van het plan zijn de volgende milieuaspecten van belang:

- besluit mer;
- externe veiligheid;
- bedrijven- en milieuzonering;
- bodemkwaliteit;
- geluid;
- luchtkwaliteit.

4.2.1 Toetsing besluit MER

M.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Het doel is: het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij vaststelling van deze plannen en besluiten, zoals het verlenen van een vergunning. Een belangrijk product van de m.e.r.-procedure is het milieueffectrapport, dat wordt afgekort tot m.e.r.

Als gevolg van paragraaf 7.2 Wet milieubeheer zijn er drie onafhankelijke mogelijkheden die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht:

1. Aangewezen activiteiten in het Besluit milieueffectrapportage
Door middel van het Besluit milieueffectrapportage zijn activiteiten aangewezen die (mogelijk) belangrijke, nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Het besluit of plan die een dergelijke activiteit mogelijk maakt is hiermee m.e.r.-plichtig en/of m.e.r.-beoordeling plichtig. Dit kan direct leiden tot m.e.r.-plicht of een situatie waarbij eerst moet worden beoordeeld of sprake is van m.e.r.-plicht door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling.
2. Noodzaak voor een passende beoordeling
In het geval van een plan waarbij toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd is ontstaat een m.e.r.-plicht.
3. Aangewezen in de provinciale milieuverordening
Door Provinciale Staten kunnen in de provinciale milieuverordening aanvullend op het Besluit m.e.r.-activiteiten worden aangewezen die kunnen leiden tot m.e.r.-plicht.

Besluit m.e.r.

Volgens het Besluit m.e.r. is het verplicht een m.e.r. uit te voeren bij activiteiten en besluiten die zijn opgesomd in kolom 1 van de C-lijst van het Besluit m.e.r. en wanneer de omvang van die activiteit groter is dan of gelijk is aan (eventueel gestelde) richtwaarden en daarover het aangewezen besluit wordt genomen.

De projecten die beoordeling plichtig zijn voor een m.e.r. zijn opgesomd in de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D. Indien echter aan de richtwaarden wordt voldaan en een project in een kaderstellend plan (bijvoorbeeld bestemmingsplan) dient te worden opgenomen, geldt in deze situatie geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar een vormvrije beoordeling. In dit geval zal een vormvrije MER opgesteld moeten worden.

Toetsing MER

Voor het project is een vormvrije MER opgesteld en bijgevoegd als bijlage 2.

4.2.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

Binnen het beleidskader staan twee begrippen centraal: *het plaatsgebonden risico* en *het groepsrisico*. Onderstaand worden deze begrippen nader toegelicht.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans op een bepaalde plaats om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van één gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} PR-contour (die als harde wettelijke norm geldt) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens of te wel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

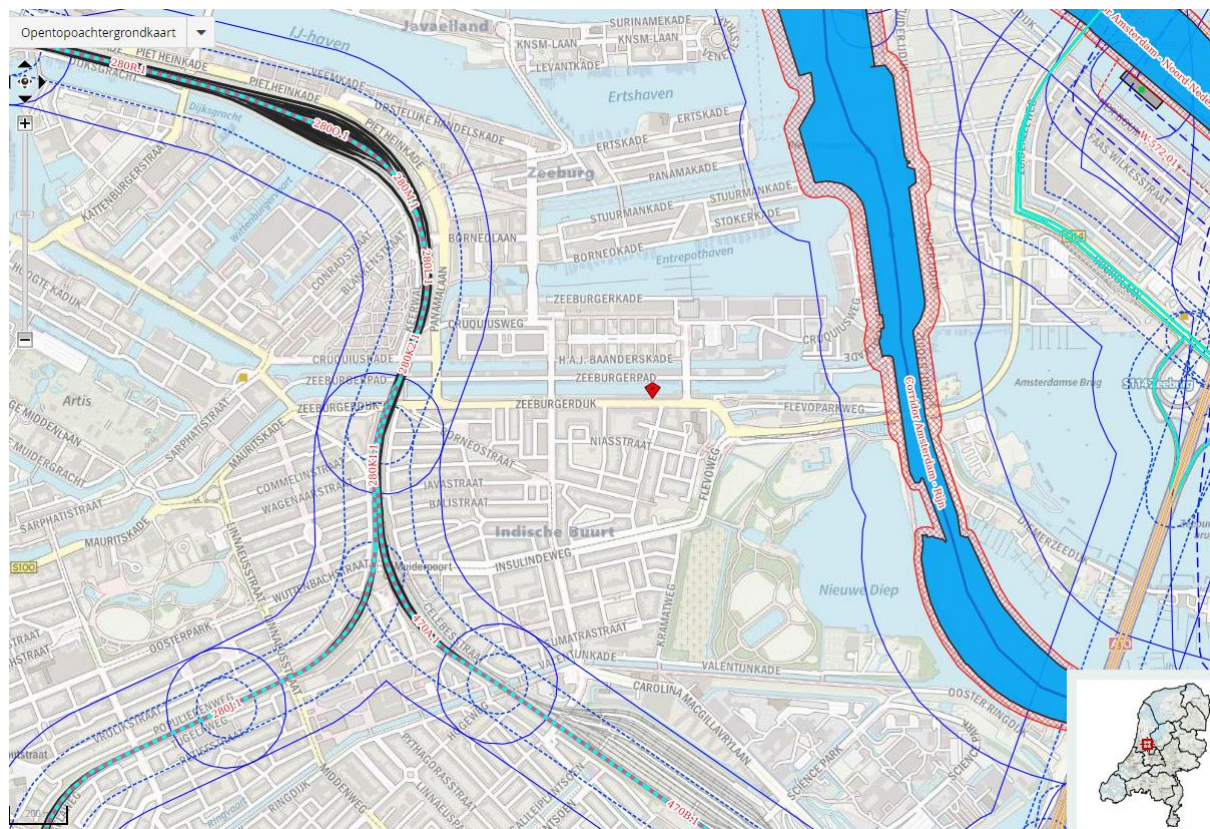
Toetsing risico's

Voor de beoordeling van de risico's is de EV-Signaleringskaart geraadpleegd. Hierbij zijn de volgende onderdelen beoordeeld:

- transport gevaarlijke stoffen over de weg/spoor;
- transport gevaarlijke stoffen via een buisleiding;
- risicovolle inrichtingen.

Onderstaand figuur 8 laat de risicoactiviteiten in de omgeving zien.

figuur 8: risicobronnen in de omgeving van het planvoornemen (bron: ev-signaleringskaart)



Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De dichtstbijzijnde route met gevaarlijke stoffen over de weg (Rijksweg A10) is op circa 1,75 km gelegen. Vanuit het Besluit externe veiligheid transportroutes is een nadere verantwoording noodzakelijk bij plannen die gelegen zijn binnen de 200 m van de transportas. Gezien de afstand van de A10 tot het planvoornemen vormt dit geen belemmering.

Transport van gevaarlijke stoffen via het water

De dichtstbijzijnde route met gevaarlijke stoffen over het water is het Amsterdam-Rijnkanaal. De vaarweg ligt op circa 800 meter van het planvoornemen. Ook hierbij geldt dat een nadere verantwoording noodzakelijk is bij plannen die gelegen zijn binnen de 200 m van de vaarroute. Gezien de afstand van de vaarroute tot het planvoornemen vormt dit geen belemmering.

Transport gevaarlijke stoffen via spoor

De dichtstbijzijnde route met gevaarlijke stoffen over het spoor is op circa 850 meter gelegen. De locatie valt niet binnen relevante veiligheidszones van de spoorbaan. Hierdoor vormt dit geen belemmering voor het planvoornemen.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De dichtstbijzijnde buisleiding ligt parallel aan Rijksweg A10 op circa 2 km afstand van het planvoornemen. Gezien de afstand is een nadere toetsing op dit onderdeel niet noodzakelijk.

Risicovolle inrichtingen

De dichtstbijzijnde inrichting met gevaarlijke stoffen (BEVI) is gelegen op meer circa 2,5 km van het planvoornemen. Gezien de afstand is een nadere toetsing niet noodzakelijk.

Analyse en conclusie

Het planvoornemen ligt op ruime afstand van de diverse risicobronnen, waardoor er geen externe veiligheidsberekeningen noodzakelijk zijn. Tevens liggen de risicobronnen op zodanige afstand dat het plan geen invloed heeft op de hoogte van groepsrisico. Het aspect externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering voor het planvoornemen.

4.2.3 Bedrijven- en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de ontwikkeling van woningen in de buurt van hinder/verstoring functies:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- de bedrijfsvoering/milieuimte van de betreffende bedrijven niet wordt ingeperkt als gevolg van de beoogde ontwikkelingen.

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan: het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen.

Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzonering om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te kunnen handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen blijven uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruikgemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde brochure Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze brochure worden richtafstanden gegeven tot verschillende onderscheiden zones.

Gemengd gebied

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Bij een gemengd gebied komen direct naast woningen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

Bovenstaande is ook van toepassing op het planvoornemen, aangezien sprake is van functie mengen met onder andere wonen en bedrijven. De activiteiten worden dan ook getoetst aan de afstanden voor een gemengd gebied.

In directe omgeving van het planvoornemen is een aantal bedrijven gevestigd (bron: Google). Deze bedrijven hebben in een gemengd gebied allemaal een hindercontour van 10 of 30 meter. Vanuit het bestemmingsplan zijn er alleen maatschappelijke of gemengde functies toegelaten in de directe omgeving van het planvoornemen. Het betreft hierbij bedrijven die vallen onder categorie A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging. Ook hiervan geldt dat deze bedrijven in categorie B een maximale hindercontour hebben van 30 meter in een gemengd gebied. Concluderend is te stellen dat de bedrijven rondom het planvoornemen een maximale hindercontour hebben van 30 meter. Gezien de ligging van het plan en de afstand tot de overige gemengde en maatschappelijke bestemde functies kan gesteld worden dat ten alle tijden voldaan kan worden aan de gestelde eis van 30 meter. Bedrijven en milieuzonering vormt hiermee geen belemmering voor het planvoornemen,

Analyse en conclusie

Het planvoornemen bevindt zich niet binnen de milieuzoneringscontouren van nabijgelegen bedrijvigheid. Er zijn geen bedrijfsmatige activiteiten die hinder kunnen veroorzaken op het planvoornemen. Verder staat het planvoornemen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving niet in weg. De bedrijven en milieuzonering vormen dan ook geen belemmering voor het plan.

4.2.4 Bodemkwaliteit

Op de locatie is op 31 januari 2022 een bodemonderzoek uitgevoerd door BK ingenieurs. Hieruit blijkt dat de bodem op de locatie verontreinigd is en dat een sanering noodzakelijk is. Na de sloop van het pand zal een nader onderzoek noodzakelijk zijn om de verontreiniging af te bakenen. Voor het saneren van de locatie is een BUS-melding of saneringsplan noodzakelijk. Dit wordt separaat aangevraagd. Het volledige bodemonderzoek is toegevoegd als bijlage 3.

Op de locatie is bodemonderzoek uitgevoerd en zijn diverse verontreinigingen geconstateerd. Aanvullend (en zondig actualiserend) onderzoek wordt uitgevoerd na de sloop van het pand. Na de sloop zal dan ook de sanering van de grond plaats vinden, zodat de grond geschikt is voor het bestemde gebruik.

Opgemerkt wordt dat de planologische sloopvergunning nog niet is aangevraagd. Tijdens deze aanvraag zal ook verder invulling gegeven worden aan de bodemsanering.

Bovenstaande zorgt dat de bodemkwaliteit geen belemmering voor het plan.

4.2.5 Geluid

In opdracht van de Alliantie heeft BK bouw- & milieuvadvis een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de locatie aan Zeeburgerdijk 265 te Amsterdam. Doel van het onderzoek is de geluidbelasting ten gevolge van zoneringsplichtige bronnen, ter plaatse van het planvoornemen, inzichtelijk te maken. Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een tram- of metroweg. Het plangebied is ook niet gelegen binnen de zone van een geluidgezoneerd industrieterrein of luchthaven. Het uitgevoerde onderzoek heeft alleen betrekking op weg- en railverkeer. Het onderzoek is toegevoegd als bijlage 4.

Echter is doordat in Amsterdam, in de stad de snelheid is verlaagd naar 30 km/u, is er geen sprake meer van een zone voor het wegverkeer. Hierdoor is alleen het railverkeer nog relevant. Echter is het onderzoek naar zowel weg- als railverkeer uitgevoerd.

Resultaten wegverkeer

De berekende geluidbelastingen ten gevolge van de gezoneerde wegen bedraagt ten hoogste 55 dB Lden inclusief aftrek. De geluidbelasting voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden. Aan de hoogst toelaatbare waarde van 63 dB Lden wordt voldaan.

Ten gevolge van de overige wegen wordt voldaan aan voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden.

Hogere waarde

Uit het bovenstaande blijkt dat ten gevolge van het verkeer over de Zeeburgerdijk niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Omdat de Zeeburgerdijk een niet-gezoneerde weg betreft (30 km per uur) is het vaststellen van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk.

Om te bepalen of voldaan wordt aan het binnenniveau is volledigheidshalve een onderzoek uitgevoerd naar de geluidwering van de gevel. Hiermee wordt aangetoond dat het binnenniveau voldoet. Het onderzoek naar de geluidwering van de gevel is toegevoegd als bijlage 4b. Hierin is tevens onderzocht of de woningen beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.

Resultaten railverkeer

De berekende geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt ten hoogste 51 dB L_{den}. De geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den}.

Uit de berekeningen blijkt dat voor wegverkeer geen hogere waarde procedure noodzakelijk is. Aangezien er alleen sprake is van "niet-gezoneerde wegen". Volledigheidshalve is wel onderzoek gedaan naar de geluidwering van de gevels, hieruit blijkt dat voldaan wordt aan het beleid en de woningen beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.

Wat betreft railverkeer wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Hiermee vormt het geluid aspect geen belemmering voor het planvoornemen.

4.2.6 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Bij deze grote projecten gaat het hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

NIBM

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan drie procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijnstof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan drie procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken.

Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In dit planvoornemen worden geen "gevoelige" bestemmingen gerealiseerd, tevens is de afstand tot Rijkswegen en Provinciale wegen op grote afstand gelegen. Toetsing op het Besluit gevoelige bestemmingen is dan ook niet noodzakelijk.

Toetsing

In het kader van het opstellen van een ruimtelijk plan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden.

- Ten eerste moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.
- Ten tweede of de luchtkwaliteit ter plaatste de nieuwe functie toelaat.

NIBM

Conform het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' draagt een besluit met betrekking tot een project niet in betekenende mate bij indien aannemelijk is gemaakt dat, als gevolg van het besluit, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide niet de 3% grens overschrijdt. Bij ministeriële regeling kunnen categorieën van gevallen worden aangewezen waarbij een besluit, aangaande een project, in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt. De aanwijzing kan onder meer betrekking hebben op een besluit met betrekking tot één of meer daarbij genoemde categorieën van:

- inrichtingen;
- infrastructuur;
- kantoorlocaties;
- woningbouwlocaties.

In de regeling zijn categoriële gevallen opgenomen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze categorieën hebben betrekking op inrichtingen, kantoor en woningbouwlocaties, infrastructuur en activiteiten of handelingen. Voor woningbouwprojecten is de regeling van toepassing in de volgende gevallen:

Woningbouw

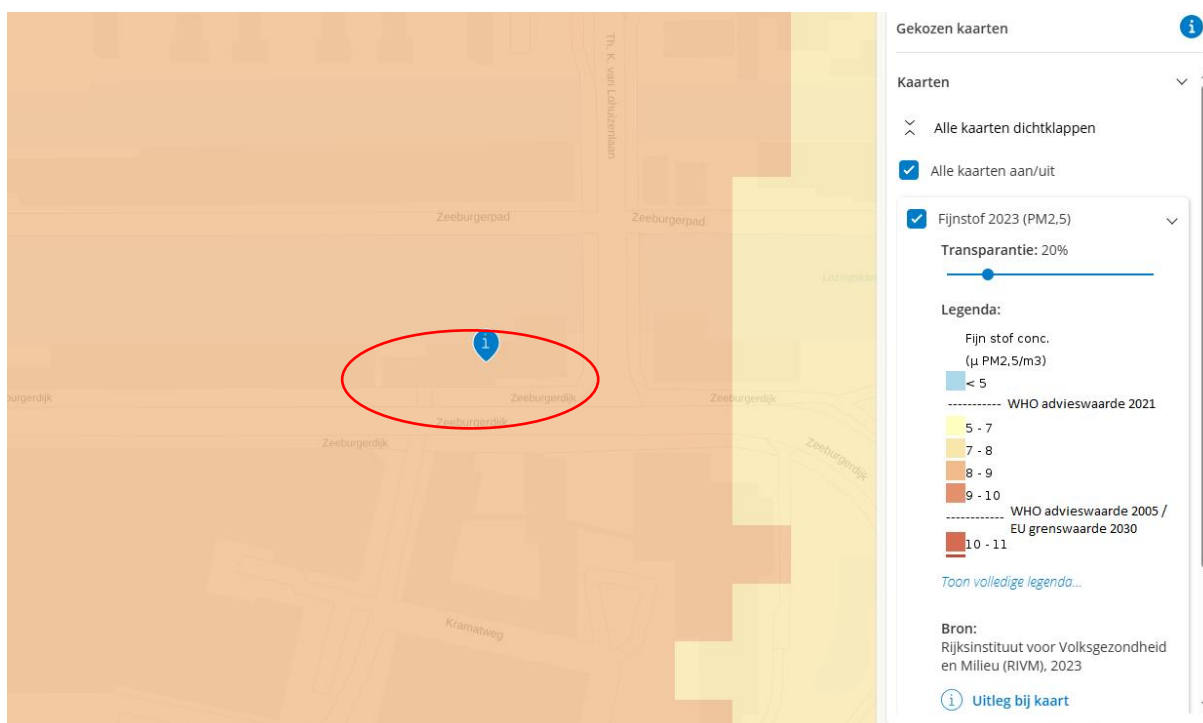
Aangewezen worden woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 35 woningen en een commerciële ruimte. Gelet op de omvang hiervan en de grenzen rondom de van het Besluit in niet betekende mate, blijkt dat voor wat betreft dit project ruimschoots voldaan kan worden aan het Besluit in niet betekende mate.

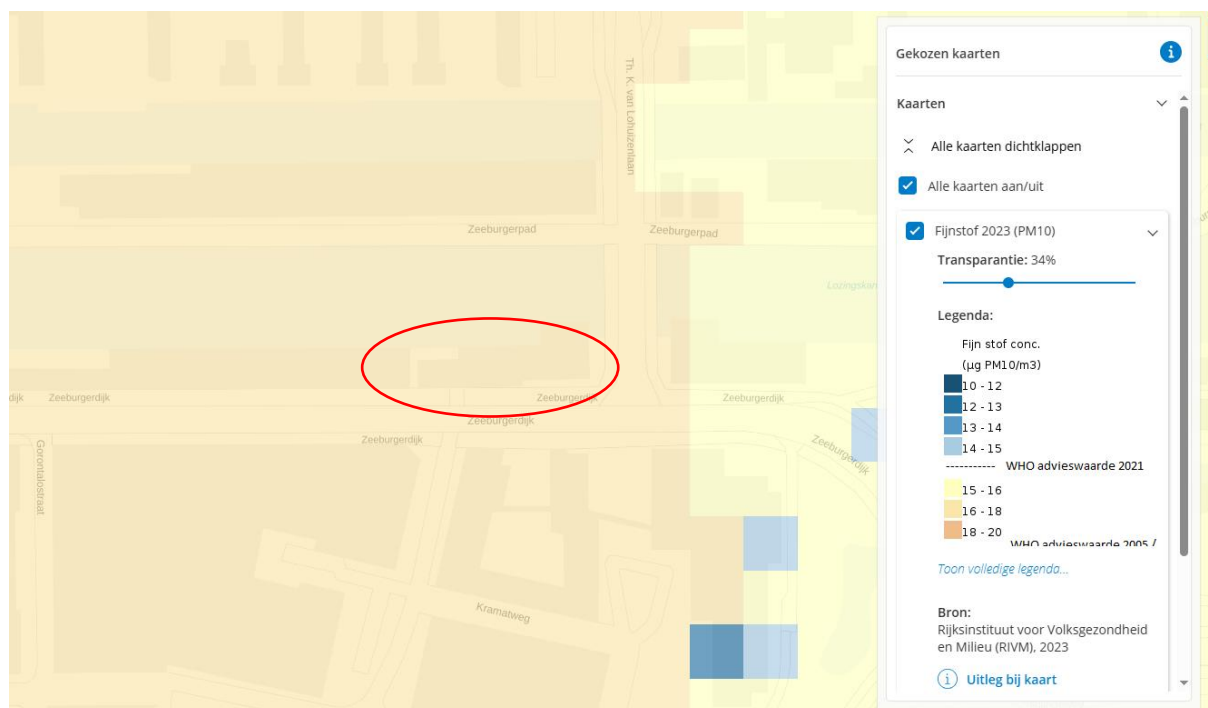
Luchtkwaliteit ter plaatse

Zoals al eerder vermeld, is er geen sprake van een “gevoelige” bestemming. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening met behulp van de Atlas Leefomgeving (van onder andere ministerie I&W en RIVM), gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. Op de volgende afbeeldingen (figuur 9-11) zijn de concentraties over 2023 van fijnstof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) weergegeven. Uit deze afbeeldingen blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet aan de gestelde grenswaarde van 25 en $40 \mu g/m^3$ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide.

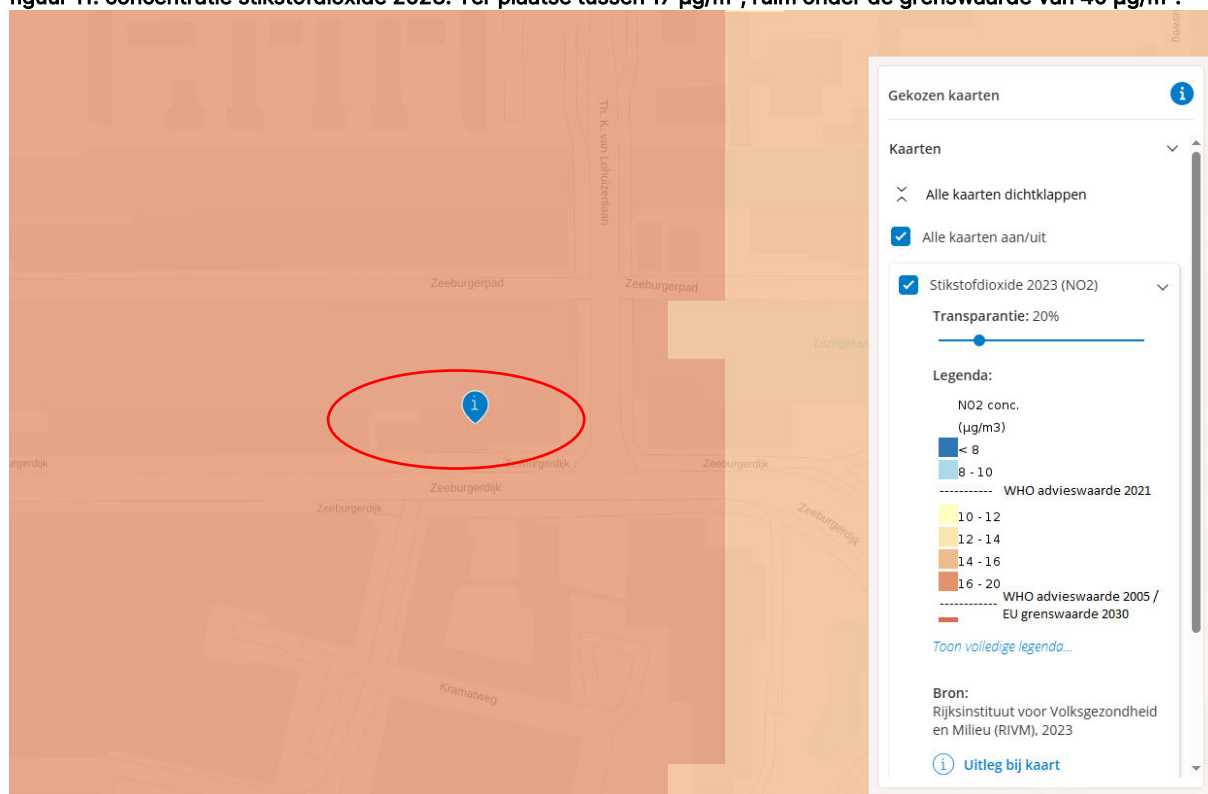
figuur 9: concentratie fijnstof ($PM_{2,5}$) 2023. Ter plaatse $8,6 \mu g/m^3$, ruim onder de grenswaarde van $25 \mu g/m^3$



figuur 10: concentratie fijnstof (PM10) 2023. Ter plaatse 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ruim onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



figuur 11: concentratie stikstofdioxide 2023. Ter plaatse tussen 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ruim onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Analyse en conclusie

Het planvoornemen draagt niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Tevens voldoet de luchtkwaliteit ter plaatsen aan de gestelde eisen. Het onderdeel luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

4.2.7 Stikstofdepositie

Ten behoeve van het planvoornemen is een stikstofdepositieberekening gemaakt. De resultaten en rapportage van het onderzoek zijn toegevoegd als bijlage 5. Uit de berekening blijkt dat de NO_x uitstoot in de toekomstige gebruiksfase 21,5 kg bedraagt. De AERIUS-calculator laat zien dat in zowel de aanleg- als gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden. Er zijn dan ook geen rekenresultaten, hoger dan 0,00 mol/ha/j, wat betekent dat voor dit plan is geen vergunning noodzakelijk is voor dit onderdeel.

4.2.8 Bezonningsstudie

Ten behoeve van het planvoornemen is een bezonningstudie gemaakt. De resultaten en rapportage van het onderzoek zijn toegevoegd als bijlage 6.

4.3 Water

Waterhuishouding: de Watertoets

Als uitvloeisel van Europees en landelijk waterbeleid (waaronder: 'Europese Kaderrichtlijn Water', 'Nota Anders omgaan met water', 'Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw', 'Nationaal Bestuursakkoord Water' en de 'Nationaal waterplan') is voor ruimtelijke plannen een Watertoets verplicht gesteld. Deze paragraaf gaat hierop in.

De Watertoets is het hele proces van adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De uitvoering geschiedt binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water.

De Watertoets geeft de inbreng van water een plaats in de procedures over ruimtelijke plannen en besluiten, zoals streek- en bestemmingsplannen en vormt als het ware een verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De Watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden meegenomen (naast veiligheid en wateroverlast ook waterkwaliteit en verdroging).

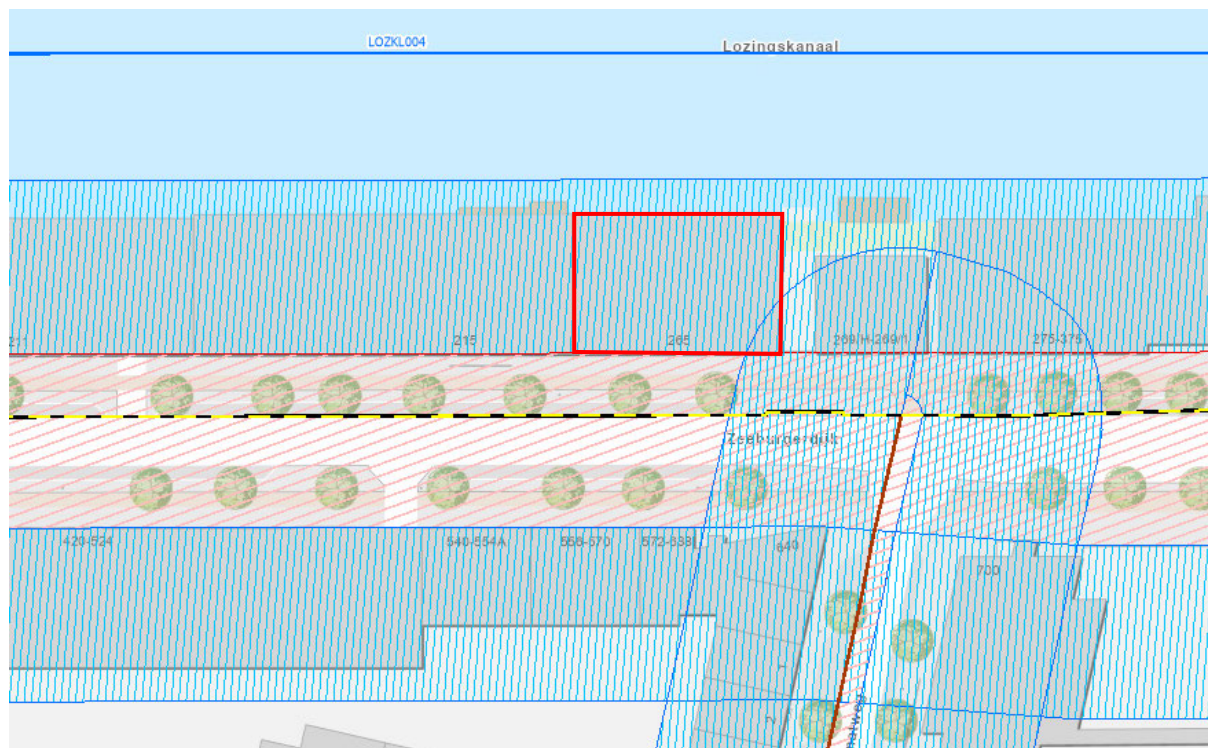
4.3.1 Verhard oppervlak

De huidige locatie is op dit moment voorzien van bebouwing en hiermee verhard. Het planvoornemen zorgt op dit aspect niet voor een verandering in het verhard oppervlak. Wel wordt een plantenbak aan de voorgevel gerealiseerd. Echter geeft dit geen verandering van het verhard oppervlak.

4.3.2 Waterkering

De planlocatie ligt aan het "Lozingskanaal" en in de "beschermingszone buitenkant" maar buiten de kernzone. Zie hiervoor onderstaande afbeelding (figuur 12).

figuur 12: waterkering (bron: legger AVG)



Dit betekent dat het planvoornemen moet worden voorgelegd aan het Waterschap Amstel, Gooi, en Vechtstreek. Hierbij is tevens een Watervergunning noodzakelijk voor het verwijderen van de kelder, aanbrengen van de damwanden, heipalen en overige werkzaamheden in de waterkering. De Watervergunning is separaat van de ruimtelijke procedure aangevraagd en verkregen. De vergunning is toegevoegd als bijlage.

In het kader van het vooroverleg is met Waternet afgestemd over de noodzaak van een aanvaarbeveiliging van het pand. Hieruit blijkt dat dit geen verplichting is uit de beleidsregels. Wel gelden vanuit het nautisch beheer voorschriften voor de bevaarbaarheid van het traject. Echter is de vaarstrook op deze locatie niet zo breed dat deze de balkons raakt. Ook staan hulpconstructies van de balkons niet de watergang zodat de doorstroming belemmerd zou kunnen worden. Aanvullende maatregelen op dit punt zijn dan ook niet noodzakelijk.

Verder is het Lozingskanaal onderdeel van het hoogwaterbemalingsgebied van Amsterdam. Aangezien geen objecten in het water geplaatst worden en/of de kade verplaatst wordt, blijft de omvang en doorstroomcapaciteit van het lozingskanaal gelijk en is er geen effect te verwachten met betrekking tot het hoogwaterbemalingsgebied.

4.3.3 Oppervlaktewater

In de toekomstige situatie worden aan de kant van het Lozingskanaal meerdere balkons gerealiseerd. Deze balkons zijn noodzakelijk voor het woongenot en de noodzakelijke buitenruimtes. De balkons bevinden zich boven het water. Getoetst is of de balkons een belemmering vormen voor de doorvaartruimte. Dit is niet het geval omdat na realisatie van het plan nog steeds voldaan kan worden aan de doorvaartprofielbreedte van 24 meter en hoogte van 2,75 m –NAP.

Daarnaast veroorzaken de balkons mogelijk schaduw op het water. Dit zou kunnen leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Gezien de geringe impact, omvang van de balkons en het totale wateroppervlak en de noordelijke positie, is geen verslechtering van de waterkwaliteit te verwachten. Wel zal gebruik gemaakt moeten worden van materialen die niet uitlogten ter bescherming van de waterkwaliteit.

4.3.4 Afvalwater

Lozingen van afvalwater kunnen worden ingedeeld in directe en indirecte lozingen. Lozingen op een voorziening voor de inzameling en het transport van afvalwater, kortweg riolering, worden indirecte lozingen genoemd. Hierbij maakt het niet uit of vanuit die riolering al dan niet via een zuivering (bijvoorbeeld een rioolwaterzuiverings-installatie) in het milieu wordt geloosd, dus of het een vuilwater- of een schoonwaterriool betreft. De indirecte lozingen vallen onder de Wet milieubeheer.

In het gebied is een gemengd rioolstelsel aanwezig. Het afvalwater (DWA) afkomstig uit het pand is (en blijft) op dit stelsel aangesloten.

4.3.5 Hemelwater

Binnen de gemeente zijn de regels rondom hemelwaterafvoer vast gelegd in het Omgevingsplan (paragraaf 4.4.2). Hierin is vastgelegd dat het hemelwater op de locatie moet worden vastgehouden. Hierbij geldt dat er een capaciteit van minimaal 60 liter per m² bebouwd oppervlak aanwezig moet zijn. In het plan is rekening gehouden met de eis door het realiseren van een krattensysteem bij het pand waarin voldoende capaciteit aanwezig is voor de bergingseis van de gemeente. Zie hiervoor ook de detailtekeningen van het plan.

Analyse en conclusie

Voor de werkzaamheden in de waterkering is een watervergunning afgeven. Deze watervergunning is toegevoegd als bijlage. Wat betreft het verhard oppervlak is geen verandering voorzien. Er worden voorzieningen getroffen om het regenwater vast te houden in plaats van direct op het oppervlakte water te lozen.

4.4 Groen



Binnen deze paragraaf wordt de natuur (flora- en fauna) binnen het plangebied en in de nabije omgeving ervan geanalyseerd.

Gebieden met bijzondere natuurwaarden zijn in Nederland wettelijk en/of planologisch beschermd. Hierbij gaat het om gebieden die bescherming genieten op basis van de Wet natuurbescherming en andere in bestemmingsplannen aangeduide gebieden.

Onderstaande paragrafen beschrijven de mogelijke effecten van het project op beschermde gebieden.

4.4.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn wegens de aanwezigheid van bepaalde zeldzame en kwetsbare soorten en habitat-typen (de zogenoemde kwalificerende waarden). De bescherming ervan is geregeld in de Wet natuurbescherming. Overheden dienen de kwaliteit van deze gebieden te waarborgen, waarbij deze aangewezen waarden centraal staan. Deze kwaliteit is mede afhankelijk van de omgeving. Invloeden buiten het gebied kunnen een negatief effect hebben op de natuurwaarden binnen het gebied. Zo kunnen ontwikkelingen op korte afstand kwalificerende soorten in het Natura 2000-gebieden verstoren of verontrusten (externe werking van de bescherming).

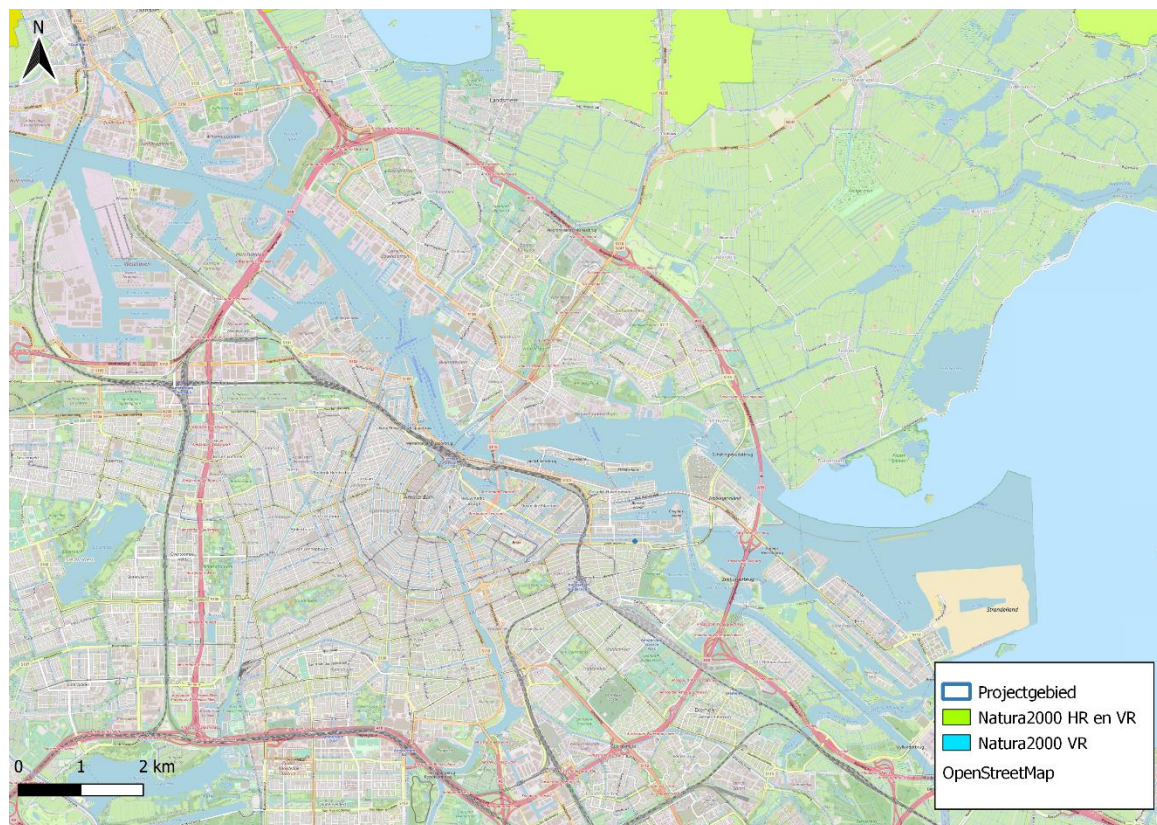
Externe werking

Het projectgebied ligt niet in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied. De volgende gebieden zijn de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden in de omgeving van het planvoornemen:

- Het Markermeer & IJmeer op circa 2.380 m;
- Het IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske op circa 6.675 m.

In figuur 13 is de ligging van deze gebieden ten opzichte van het planvoornemen weergegeven.

figuur 13: plangebied en de Natura2000-gebieden



Getoetst is of het plan mogelijke effecten heeft op deze en de andere omliggende Natura 2000-gebieden. Het gaat hierbij om de effecten van lichthinder, geluid, verkeer en eventuele stikstofdepositie. Wat betreft geluid, licht en verkeer is dit gezien het planvoornemen, het tussen liggende gebied en de afstand geen (negatieve) effecten te verwachten op de Natura 2000-gebieden. Aangezien deze onderdelen een maximaal effect hebben van enkele honderden meters. Een effect met een grotere reikwijdte betreft de eventuele stikstofdepositie. Dit is echter uitgewerkt in paragraaf 4.2.6.

4.4.2 Wet ruimtelijke ordening

De gebiedsbescherming komt in de provinciale Structuurvisie tot uiting door de aangegeven gebieden in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS-gebieden). Bij ruimtelijke plannen dient hieraan te worden getoetst. De Wet ruimtelijke ordening verplicht Gemeenten voor het gehele grondgebied een bestemmingsplan te hebben. Het bestemmingsplan dient juridisch in overeenstemming te zijn met het (Provinciale) ruimtelijk beleid. Twee beleidsonderwerpen kunnen van invloed zijn op bestemmingsplannen, de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale Landschappen.

4.4.3 Natuurnetwerk Nederland

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan in 1990 en uitgewerkt door de Provincies, thans Natuurnetwerk Nederland genoemd (NNN). De NNN is een aaneengesloten of met elkaar in verbinding staand stelsel van belangrijke Nederlandse natuurgebieden. De NNN is veel groter dan de voorgestelde Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden. In de Structuurvisie is de NNN op provinciaal niveau uitgewerkt. De NNN omvat kerngebieden (natuurreservaten), natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Het projectgebied grenst niet aan het NNN en is op circa 1.700 meter van het planvoornemen gelegen. In figuur 14 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van het NNN weergegeven. Door de kenmerken van het projectgebied, de afstand tot de EHS/NNN en de aard van het tussenliggende gebied zijn negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling en de instandhoudingsdoelen niet aan de orde.

figuur 14: plangebied en de EHS/NNN (bron: Atlas Leefomgeving)



4.4.4 Soortbescherming

Bescherming van flora en fauna (soorten) is geregeld in de Wet natuurbescherming (2017). De werkzaamheden van het initiatief kunnen leiden tot verstoring van alle aanwezige flora en fauna. De zorgplicht uit de Wet natuurbescherming geldt voor alle voorkomende soorten. Dit betekent dat bij de werkzaamheden, zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, zorg wordt gedragen voor een zo min mogelijke verstoring of aantasting van de aanwezige flora en fauna.

Uit het veldbezoek (uitgevoerd op 18 januari 2022, zie bijlage 7) en de bureaustudie komen de volgende conclusies naar voren:

- Gebaseerd op de bureaustudie wordt een diversiteit aan algemeen voorkomende soorten op de locatie verwacht.
- Er worden op de locatie zwaar beschermde soorten verwacht.
- Tijdens het veldbezoek zijn geen zwaar beschermde soorten waargenomen.
- Voor de algemeen voorkomende beschermde soorten geldt dat ze niet ontheffingsplichtig zijn, mits de zorgplicht in acht wordt gehouden.

Nader onderzoek op verblijfplaatsen van vleermuizen.

Uit de uitgevoerde quickscan flora- en fauna is geconcludeerd dat het pand geschikt is voor vleermuizen. Deze quickscan is op 27 mei 2025 geactualiseerd, waarbij de zelfde conclusies zijn vastgesteld. Gezien de sloop van het pand, is nader vleermuisonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is conform vleermuisprotocol 2017 uitgevoerd. Het onderzoek is gestart in september 2021 en is in de zomer 2022 afgerond (rapportage Nader ecologisch onderzoek vleermuizen, dd. 23 juni 2022, KP Adviseurs, bijlage 8). Door middel van het nader onderzoek is m.b.t. het plangebied het volgende vastgesteld:

- De aanwezigheid van een vliegroute over het Lozingskanaal aan de achterzijde van het plangebied;
- Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen binnen het plangebied.

Dit nader onderzoek is op basis van de Wet natuurbescherming 3 jaar geldig. Daarnaast is een oplegnotitie opgesteld. In deze oplegnotitie is de huidige situatie en het uitgevoerde onderzoek ecologisch beoordeeld. Hieruit blijkt dat er geen waarnemingen zijn geregistreerd in de directe omgeving (NDFF) en dat er verder geen wijzigingen zijn in de omgeving en het pand, waardoor de conclusies van het nader onderzoek zouden wijzigen. De conclusie dat er geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn binnen het plangebied blijft ongewijzigd.

4.4.5 HoofdGroenstructuur Amsterdam

Binnen de gemeente Amsterdam heeft een nieuw beleidskader “Hoofdgroenstructuur” ter inzage gelegen. Echter is dit beleid middels een referendum weggestemd. Op dit moment geldt het beleid uit 2011, dat is opgenomen in de Amsterdamse Structuurvisie 2040.

Toetsing

Getoetst is of de locatie gelegen is in een van de te beschermen gebieden vanuit de HoofdGroenstructuur. Op basis van de gegevens uit de Amsterdamse Structuurvisie 2040, blijkt dit niet het geval. De Hoofdgroenstructuur vormt hiermee dan ook geen belemmering. Onderstaand (figuur 15) is een uitsnede van de kaart opgenomen (planvoornemen is de blauwe stip).

figuur 15: HoofdGroenstructuur



Analyse en conclusie

Er is geen negatieve invloed te verwachten op de Natura-2000 en/of NNN. Ten aanzien van de soortbescherming geldt dat het pand mogelijk geschikt zou kunnen zijn voor vleermuizen. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuisverblijfplaatsen is inmiddels uitgevoerd, hieruit blijkt dat er geen vleermuizen in het pand aanwezig zijn. Tevens is de locatie niet gelegen in de te beschermen gebieden vanuit de HoofdGroenstructuur van de gemeente Amsterdam.

4.5 Grijs



In deze laatste paragraaf (grijs) worden zowel de bovengrondse als de ondergrondse infrastructuur geanalyseerd alsmede civieltechnische aspecten.

4.5.1 Infrastructuur

Bovengrondse infrastructuur

Het planvoornemen wordt ontsloten via Zeeburgerdijk, Zuiderzeeweg en de ontsluiting op de A10. De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 35 appartementen en een commerciële ruimte. Waarbij het huidige verbruik vervalt. Gezien de stedelijke ligging van de locatie en de aard van de nieuwe functie, wordt geen merkbare/meetbare verkeersaantrekkende werking voorzien. Ten behoeve van het initiatief worden geen nieuwe (ontsluitings)wegen of parkeervoorzieningen aangelegd.

4.5.2 Parkeren

Aangezien het een ontwikkeling betreft voor de realisatie van sociale huurwoningen is conform de Nota Parkeernormen van Gemeente Amsterdam geen verplichting aanwezig voor het realiseren van parkeervoorzieningen. Deze worden dan ook niet gerealiseerd binnen het plan. Bewoners van het complex komen hierdoor ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning, feitelijk is er dus geen ruimte voor autobezit. Voor wat betreft het bezoekersparkeren geldt de eis van 0,1 parkeerplek per woning. Dit betekent dat er 3,5 parkeerplekken binnen het plan moet worden gerealiseerd. Dit vraagstuk is besproken met de gemeente (de heer Ruud Helpers) en de verkeerskundige. Hieruit blijkt dat er in de wijk voldoende ruimte is om deze 3,5 plekken op te vangen. Binnen het plan zijn dan ook geen extra parkeervoorzieningen noodzakelijk.

Wat betreft het parkeren voor de commerciële ruimte (kantoor) geldt alleen een maximum eis van 1 parkeerplaats per 125m² BVO. Gelet op het feit dat er sprake is van een maximumeis en geen minimumeis, wordt voor de commerciële ruimte geen parkeerplaats gerealiseerd.

4.5.3 Fietsparkeren

Gezien de ligging van het planvoornemen in een stedelijke omgeving is de (e-)fiets een zeer goed alternatief voor de auto en zal er per appartement minimaal één of meerdere fietsen aanwezig zijn. Daarnaast zal een groot deel van het bezoek per fiets arriveren. Hierbij dient wel in acht genomen te worden dat het stallen van fietsen tot ruimteproblemen kan leiden. Het planvoornemen is getoetst aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam. Hieruit blijkt dat de locatie is gelegen in zone 1. Voor de woningen heeft de Nota voorkeur voor de realisatie van een gezamenlijke fietsberging. Gezien het gebruiksooppervlak van de woningen (11 stuks <50m², 23 stuks van >50m² - <75m² en 1 stuk van >100m² - <125m²) zijn minimaal 96 fietsplekken noodzakelijk. Daarnaast zijn er 18 plekken nodig voor bezoekers en 6 plekken voor de commerciële ruimte. Totaal zijn er 120 plekken benodigd. Binnen het plan wordt in het huidige ontwerp rekening gehouden met 124 fietsparkeerplekken. Het planvoornemen voldoet hiermee aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam.

4.5.4 Straalverbindingen, (riool)leidingen en kabels

Ondergrondse infrastructuur

In het kader van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen. Indien daartoe aanleiding bestaat, dient rondom een leiding een zone te worden aangegeven waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Binnen het projectgebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen.

Mogelijk zijn diverse niet-planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainagebuizen) aanwezig.

Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs/in combinatie met aanwezige weginfrastructuur. Bij eventuele (kleinschalige) graafwerkzaamheden op het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden, door middel van een KLIC-melding.

Analyse en conclusie

Uit onderzoek blijkt dat het plan geen onevenredige verkeers- en parkeerdruk genereert op de omgeving. Het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen van Gemeente Amsterdam en voorziet niet in het realiseren van parkeerplaatsen. Wel worden er voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd binnen het plan. Binnen het projectgebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen. Er wordt geconcludeerd dat dit aspect geen belemmering oplevert voor de ontwikkeling.

5. Economische haalbaarheid, maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven. Voorliggend initiatief betreft een bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening aangezien er meer dan tien woningen worden gerealiseerd.

Onderzoeks- en plankosten

De kosten voor voorliggend initiatief en de daarbij behorende noodzakelijke onderzoeken worden door de aanvrager van het initiatief gedragen. De kosten van de gemeente betreffen de gebruikelijke kosten voor planbegeleiding.

Planschade

Door het verlenen van een afwijking van het bestemmingsplan voor de betreffende gronden is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving van de locatie bij de gemeente op grond van artikel 6.1. Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door de initiatiefnemer van de Omgevingsvergunning worden gedragen.

Conclusie

Op basis van deze overwegingen mag het plan economisch uitvoerbaar worden geacht. Dit betekent dat de uitvoering van het voorliggende initiatief niet door een onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd. Hiervoor wordt een anterieure overeenkomst gesloten.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De Alliantie vindt het van groot belang dat de omgeving goed geïnformeerd is en kan meedenken over de planuitvoering. Een eerste stap daartoe is gezet op 29 maart 2022. Hierbij is de buurt (ruim 1.700 adressen zijn aangeschreven door Gemeente Amsterdam) samen met de naastgelegen ontwikkelaar geïnformeerd en heeft de Alliantie de plannen gepresenteerd en toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst zijn vier belangstellenden aanwezig geweest. In de komende periode zal de Alliantie op verschillende manieren en momenten betrokkenen informeren over het vervolgtraject.

6 Conclusie inpasbaarheid

Het planvoornemen betreft het slopen van de bestaande opstallen en realiseren van 35 (sociale) huurwoningen een inpandige fietsenstalling en een commerciële ruimte. Het planvoornemen is strijdig met de voorschriften en regels uit het vigerende bestemmingsplan.

Gelet op het bovenstaande kan alleen door middel van een Omgevingsvergunning conform de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht van de vigerende bestemmingsplanbepalingen worden afgeweken. Hiermee wordt de realisatie van het planvoornemen mogelijk gemaakt.

Gebleken is dat het plan past binnen de relevante beleidskaders. Ruimtelijk bestaan er ten aanzien van de ontwikkeling geen bezwaren. Door het planvoornemen wordt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd. Ten aanzien van de milieuaspecten zijn er geen randvoorwaarden of beperkingen te onderscheiden.

Het project heeft geen negatieve invloed op de waterkwantiteit en waterkwaliteit in de omgeving. Ook ten aanzien van akoestiek, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, milieuzonering, archeologie en economische haalbaarheid zijn geen negatieve gevolgen te verwachten.

Geconcludeerd kan worden dat er in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een goede ruimtelijke ordening. Het planvoornemen heeft geen negatieve gevolgen die de beoogde verlening van de Omgevingsvergunning ten behoeve van de afwijking van het geldende bestemmingsplan onaanvaardbaar maken. Derhalve is het niet bezwaarlijk, ondanks de strijdigheden met de huidige bestemmingsplan, voorliggend plan uit te voeren. Tevens is de ruimtelijke onderbouwing opgesteld ter onderbouwing voor de Omgevingsvergunning.

Dit rapport is opgesteld in opdracht:

De Alliantie Ontwikkeling B.V.
Jan van der Heijdenstraat 36
1221 EJ Hilversum

Projectnummer: 214461

Opsteller: 5.1.1.d

Controleur: 5.1.1.d

Equipe Adviseurs B.V.
Daltonstraat 30D
3316 GD Dordrecht

088 078 1100
info@equipe-adviseurs.nl
www.equipe-adviseurs.nl

5.1.1.d
KVK 24459961
BTW NL820721141B01

Samen gaan we voor goud!