Ruimtelijke onderbouwing
Project ‘Duivendrechtsekade 50, fase 1’
Amsterdam Oost

Versie: indiening
Datum: 20 december 2023
(aangepast 29 januari 2025)

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3e 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 en doelstelling 1
1.2. Ligging van het project 2
2. Het project 3
2.1. Beschrijving bestaande situatie 3
2.1.1. Overamstel 3
2.1.2. Weespertrekvaart Oost 3
2.1.3. Historie 4
2.1.4. Projectgebied 4
2.1.5. Omgeving 5
2.2. Planbeschrijving 8
2.2.1. Gebiedsontwikkeling Overamstel 8
2.2.2. Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost 8
2.2.3. Toevoeging extra programma voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de Weespertrekvaart Oost 13
2.2.4. Het bouwplan 14
2.2.5. Toetsing van het bouwplan aan Stedenbouwkundig Plan / raadsbesluit extra programma 15
3. Planologisch kader 16
3.1. Bestemmingsplan ‘Weespertrekvaart Oost’ 16
3.2. Paraplubestemmingsplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’ 17
3.3. Paraplubestemmingsplan ‘Darkstores’ 17
3.4. Afwijkingen van het bestemmingsplan 18
4. Beleidskader 19
4.1. Rijksbeleid 19
4.2. Provinciaal beleid 21
4.3. Regionaal beleid 25
4.4. Gemeentelijk beleid 27
4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen 27
4.4.2. Monitor Woningbouwplannen 29
4.4.3. Amsterdamse woonagenda 2025 29

4.4.4. Hoogbouw in Amsterdam 30
4.4.5. Kantorenplan 2019 – 2026 31
4.4.6. Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief 32
4.4.7. Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam 33
4.4.8. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050 34
4.4.9. Nota Parkeernormen Auto 34
4.4.10. Nota Parkeernormen fiets en scooter 34
5. Omgevingsaspecten 36
5.1. Verkeer en parkeren 36
5.1.1. Verkeer 36
5.1.2. Parkeren 38
5.2. Wet geluidhinder 39
5.3. Milieuzonering 41
5.4. Bodem 45
5.4.1. Grond 46
5.4.2. Grondwater 46
5.4.3. Veiligheidsklassen (CROW 400) 46
5.4.4. Conclusie 47
5.5. Luchtkwaliteit 47
5.6. Externe veiligheid 48
5.6.1. Hogedruk aardgasleiding 48
5.6.2. Spoorroute 48
5.6.3. Rijksweg A10 49
5.6.4. Beperkte verantwoording Hogedruk aardgasleiding 49
5.6.5. Verantwoording i.v.m. risico spoor 52
5.6.6. Conclusie 53
5.7. Ecologie 54
5.8. Stikstof 54
5.9. Cultuurhistorie en archeologie 54
5.9.1. Cultuurhistorie 54
5.9.2. Archeologie 55
5.10. Water 57
5.11. Behoefte 63
5.12. Bezonning 64

5.12.1. 21 maart/september 64
5.12.2. 21 juni 64
5.12.3. 21 december 65
5.12.4. Conclusie 65
5.13. Windhinder 65
5.14. Milieueffectrapportage 66
5.14.1. Wettelijk kader 66
5.14.2. Identificeren m.e.r.-(beoordelings)plicht op basis van Besluit mer 66
5.14.3. MER-beoordeling 67
5.14.4. Conclusie 67
6. Uitvoerbaarheid 68
6.1. Eigendom 68
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 68
6.3. Economische uitvoerbaarheid 69
7. Ruimtelijke motivering afwijkingen 70
7.1. Het project 70
7.2. Bestemmingsplantoets 70
7.3. Supervisie 70
7.4. Beleidstoets 71
7.5. Toets aan omgevingsaspecten 72
7.6. Conclusie 72

Bijlagen

1. Advies grondwaterneutraal bouwen Duivendrechtsekade 50 (Crux, 4 april 2024) incl. funderingsavies (18 februari 2024), bouwputadvies (19 december 2023) en bemalingsadvies (26 januari 2024)
2. Verkeersonderzoek (Panteia, 18 mei 2017)
3. Akoestisch onderzoek geluid van buiten (Cauberg Huygen, 20 december 2023)
4. Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering (Cauberg Huygen, 11 oktober 2024)
5. Rapport milieuhygiënisch bodemonderzoek (Crux, 8 december 2023)
6. Onderzoek Externe veiligheid (AVIV, 8 april 2024)
7. QS Duivendrechtsekade 50 Amsterdam (Els&Linde, 12 december 2023)
8. Afdoend onderzoek Duivendrechtse kade 50 Amsterdam (Els&Linde, 6 augustus 2024)
9. Memo en berekeningen stikstof Duivendrechtsekade (Els&Linde, 3 juni 2024)
10. Archeologisch bureauonderzoek Duivendrechtsekade 50 (Argo, april 2024)
11. Booronderzoek Duivendrechtsekade 50 (Argo, 3 juni 2024)
12. Bezonningsstudie (Van Riezen & Partners, 27 november 2023)
13. Windhinder en windgevaar (Van Riezen & Partners, 27 november 2023)
14. MER – Aanmeldnotitie (Van Riezen & Partners, 29 januari 2025)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van Duivendrechtsekade 50, fase 1. Deze percelen zijn gelegen in het transformatiegebied Weespertrekvaart waar beoogd wordt een gemengd woon-werkgebied te creëren. Voorheen was hier een timmerbedrijf met bedrijfswoning gevestigd, momenteel wordt het perceel tijdelijk bewoond.

Het voornemen is het perceel te herontwikkelen met 93 sociale huurwoningen (waarvan 2 studentenwoningen met campuscontract), 9 middenhuur woningen en een kantoor van ca. 100 m^2 bvo. Hoewel het geldende bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost' ruimte biedt voor herontwikkeling van het bedrijventerrein naar een gemengd werk-woongebied is voor het onderhavige perceel een bedrijfsbestemming van kracht. Het voornemen is daarom niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

Deze afwijking van het bestemmingsplan kan worden toegestaan door een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik) aan te vragen en te verlenen. Een dergelijke aanvraag dient te worden voorzien van een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat de herontwikkeling die afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is en kan worden toegelaten.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor het afwijkend gebruik van het project.

1.2. Ligging van het project

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

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

2. Het project

2.1. Beschrijving bestaande situatie

2.1.1. Overamstel

Het gebied Overamstel, waar de projectlocatie deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Dit vindt zijn basis in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze transformatie is een complex proces dat niet in één keer gerealiseerd kan worden, zodat het gebied Overamstel is opgedeeld in deelgebieden. De ontwikkeling van meerdere deelgebieden, zoals Amstelkwartier fase 1 en 2 en Kop Weespertrekvaart en Solitudolaan / Solitudopad is al (bijna) gereed. Momenteel wordt het Bajeskwartier en Weespertrekvaart Strook herontwikkeld. De transformatie van Weespertrekvaart Oost staat nog in het begin. Voor het deel ten noorden van de insteekhaven is in 2021 een uitwerkingsplan vastgesteld om omgevingsvergunningen voor de transformatie te kunnen verlenen.

2.1.2. Weespertrekvaart Oost

In de huidige situatie bestaat Weespertrekvaart Oost uit bedrijventerrein met (voormalige) insteekhaven en zwaaikom (keergelegenheid voor schepen).

De bedrijfshuisvesting bestaat hoofdzakelijk uit laagbouw en is grotendeels geconcentreerd aan doodlopende kaveloontsluitingswegen tussen de H.J.E. Wenckebachweg en de Weespertrekvaart. De volgende typen bedrijven zijn in het plangebied gevestigd:

- Autobedrijven zoals, garagebedrijven, verhuurbedrijven en schadeherstelbedrijven;
- Media-, entertainment- en reclamebureaus;
- Cateringbedrijven;
- Creatieve industrie zoals video- en filmproductie en muziek;
- enkele ICT bedrijven en vestigingen van groothandels- en bouwbedrijven;
- een kerk.

Het voormalige kantoorgebouw op het perceel Duivendrechtsekade 40 t/m 42 wordt deels bewoond (studenten-/jongerenhuisvesting) en er worden appartementen gebouwd op de locatie H.J.E. Wenckebachweg 6V.
Er zijn 2 ligplaatsen voor woonboten nabij de onderhavige projectlocatie en in het gebied bevinden zich enkele bedrijfswoningen.

2.1.3. Historie

Het plangebied Weespertrekvaart Oost ligt in een omgeving met een rijke cultuurhistorie uit verschillende tijdperken. De ontginning van dit gebied vond in de 12e en 13e eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Ter hoogte van het huidige plangebied was tot aan het begin van de twintigste eeuw de Grote Duivendrechter Polder gelegen. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer die in de jaren dertig van de 17e eeuw is aangelegd. Tot aan het einde van achttiende eeuw bevonden zich in deze omgeving een aantal buitenplaatsen welke in de loop der tijd zijn verdwenen en op enkele locaties plaats maakte voor opslag en enige industrie.

De opening van het Rhijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden. Tegen het eind van de 19de eeuw heeft deze omgeving nog een overwegend landelijk karakter. Met de opening van het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) in 1893 kwam een einde aan de (bovenlokale) transportfunctie van de Weespertrekvaart (en de Vecht). Sindsdien is er nog wel vrachtvaart naar de industrieterreinen van Weesp en Diemen. De recreatievaart voert nu echter de boventoon. De oude trekvaart is nu een snelle en aantrekkelijke vaarroute tussen de populaire watergebieden van de Amstel en de Vecht. Oorspronkelijk liep de trekvaart rechtdoor tot aan de Amstel. Tijdens de aanleg van de spoordijk is er een kortere verbinding naar de Amstel gemaakt. Het noordelijke deel van de trekvaart is in de jaren '90 gedempt bij de ontwikkeling van de Omval en is nu als voet- en fietspad in gebruik.

In 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart. Van oorsprong waren de bedrijven in het gebied vooral bereikbaar en georiënteerd op de trekvaart. Met de komst van de insteekhaven en de H.J.E. Wenckebachweg in de jaren '60 van de vorige eeuw ontstond een bijzondere verkaveling evenwijdig aan en haaks op de insteekhaven. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20ste- en de eerste jaren van de 21ste eeuw.

2.1.4. Projectgebied

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

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

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

Afbeeldingen: woning Duivendrechtsekade 50

2.1.5. Omgeving

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

Afbeeldingen: woonboot met bouwwerken op de kade naast Duivendrechtsekade 50

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Planbeschrijving

2.2.1. Gebiedsontwikkeling Overamstel

Zoals in paragraaf 2.1 al benoemd maakt de projectlocatie deel uit van het gebied Overamstel dat in fasen wordt getransformeerd van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Het gebied is volop in ontwikkeling. Deze ontwikkelingen zijn de aanjagers voor de transformatie van Weespertrekvaart Oost. Conform het Stedenbouwkundig Plan (zie volgende paragraaf) zal Weespertrekvaart Oost de komende jaren verder transformeren naar een gemengd werk-woon-gebied waarbij wonen wordt gemengd met bestaande en nieuwe bedrijvigheid. In Weespertrekvaart Oost is ruimte voor 107.510 m^2 aan bebouwing, met circa:

- 3.900 m^2 aan voorzieningen;
- 16.960 m^2 lichte bedrijvigheid en kantoren en een eventuele bijzondere functie (cultuur, leisure) aan de insteekhaven;
- Ongeveer 1.000 woningen / appartementen in alle prijsklassen.

2.2.2. Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost

De Weespertrekvaartbuurt is in het voorjaar van 2015 door de gemeenteraad aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw. In navolging daarvan heeft het college van burgemeester en wethouders op 12 juli 2016 de Strategienota vastgesteld om de deelgebieden Weespertrekvaart Midden en Weespertrekvaart Oost te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied, waarin de opgave voor de herontwikkeling is opgenomen. Deze kaders zijn per deelgebied nader geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen. Het Stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost, d.d. 19 december 2018, is het kader voor voorliggend initiatief.

Dit stedenbouwkundig plan bevat de stedenbouwkundige visie voor de toekomstige stedenbouwkundige opzet van het plangebied, de programmatische invulling van het gebied, de technische uitwerking en de ontwikkelingsstrategie. Voor de volledige planbeschrijving wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan, dat uitgaat van goede aansluitingen met de omgeving in de vorm van:
I. infrastructurele verbindingen;
II. nieuwe bebouwing;
III. openbare ruimte.

Daartoe is een ruimtelijk raamwerk ontworpen dat is opgebouwd uit de volgende 5 structurerende elementen:

1. Openbare oever: creatie van een groene openbare rand langs de Weespertrekvaart;
2. Verbindend park: creatie van nieuw park als verbinding tussen de insteekhaven en het (voormalige) Bijlmerbajes hoofdgebouw in het deelgebied Weespertrekvaart West';
3. Amstelstroomlaan: doortrekken van de Amstelstroomlaan aan de westzijde van de spoorlijn tot aan de H.J.E. Wenckebachweg aan de oostzijde van de spoorlijn;
4. Fietsnetwerk: verbeteren van de fietsroutes;
5. H.J.E. Wenckebachweg: deze weg behouden als hoofdontsluiting.

I. Infrastructurele verbindingen

Brede hoofdontsluiting

In de huidige situatie is het gebied ontsloten door de H.J.E. Wenckebachweg. De H.J.E. Wenckebachweg sluit via de Johannes Blookerweg aan op de ring A10 en S111. Onderdeel van de transformatie van Weespertrekvaartbuurt is de aanleg van een nieuwe tunnel onder de spoordijk en een verlenging van de Amstelstroomlaan onder het spoor door. De tunnel en verlenging van de Amstelstroomlaan zijn mogelijk gemaakt met de vaststelling van het bestemmingsplan Weespertrekvaart West. De verlengde Amstelstroomlaan en de huidige H.J.E. Wenckebachweg vormen in de toekomstige situatie de hoofdontsluiting van Weespertrekvaart Oost. Beide wegen worden een 30 km/uur weg en krijgen een breed profiel. De H.J.E. Wenckebachweg en de daarop aansluitende verlengde Amstelstroomlaan liggen niet in het plangebied van voorliggend plan, maar grenzen er wel aan.

Fijnmazig fietsnetwerk

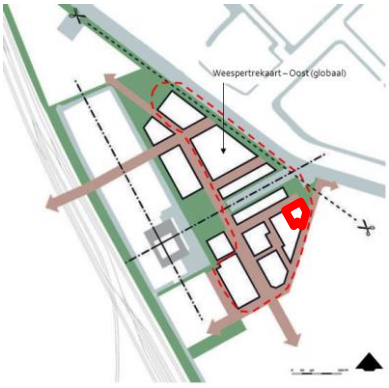
De H.J.E. Wenckebachweg is in de huidige situatie een belangrijke fietsroute. Met de bouw van ten minste één nieuw fietsbrug over de Weespertrekvaart, en een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, ontstaat een fijmaziger fietsnetwerk dan nu het geval is. Deze fietsroutes liggen niet in het voorliggende plangebied, maar grenzen er wel aan.

II. Nieuwe bebouwing - bouwvelden en bouwblokken

De stedenbouwkundige opzet voor Weespertrekvaart Oost ziet toe op nieuwe grote "Bouwvelden" die ruimte bieden aan bouwblokken in uiteenlopende vormen.

Bouwvelden

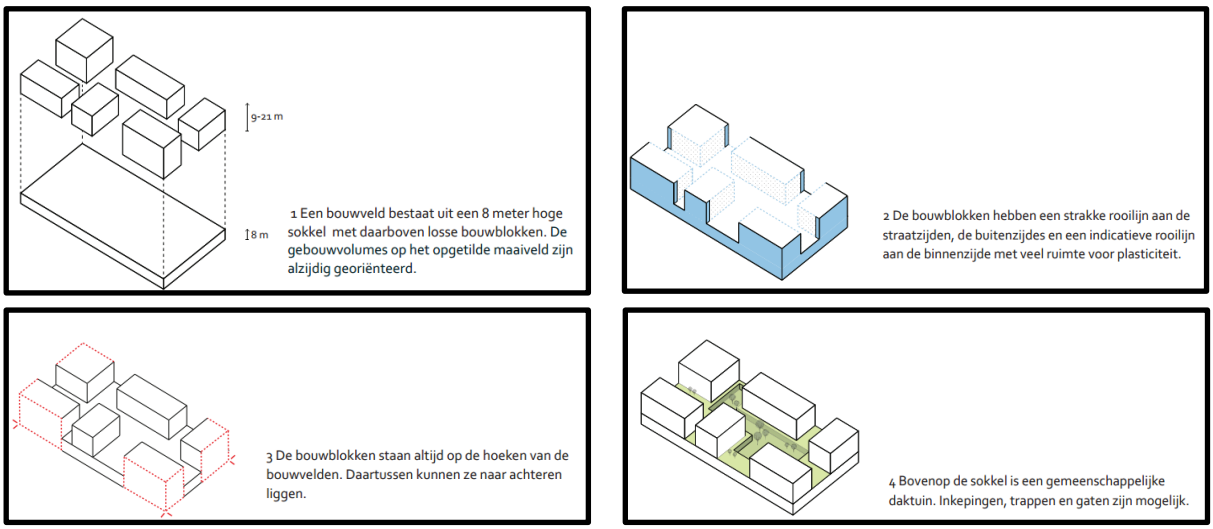
In het plan voor Weespertrekvaart-Oost zijn meerdere bouwvelden te onderscheiden. Hoewel elk bouwveld verschilt van formaat en situering, ontstaat er toch een herkenbare buurt met een samenhangend beeld. Het beeld vertoont gelijkenissen met het naastliggende Amstelkwartier, maar oogt minder formeel door een andere opzet van de bouwvelden. Op navolgende afbeelding is de projectlocatie met rood aangegeven op de kaart met bouwvelden.



Afbeelding: bouwvelden, projectlocatie rood omlijnd

Plinten/sokkels met daarboven bouwblokken

In Weespertrekvaart Oost wordt op elk bouwveld een 8 meter hoge plint/sokkel opgetrokken met daar bovenop volumes / bouwblokken. Op straatniveau is daarmee sprake van een gesloten gevel - op hoogte echter niet. Op deze manier ontstaat lucht in de smalle straten en zijn de gebouwen bovenop de plint/sokkel alzijdig georiënteerd. De compacte blokken op de plint/sokkel bieden gunstige ontwerpvoorwaarden voor de wat kleinere woningen. Er zijn relatief veel hoekwoningen en weinig eenzijdig georiënteerde woningen. Bovenop de sokkel ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met (gemeenschappelijke) terrassen, en waar mogelijk een wandelroute. Alle woningen boven het opgetilde maaiveld hebben uitzicht op een groen daklandschap. De wijk is op woonniveau dan ook groener dan op straatniveau.



Afbeelding: principes van een bouwveld

Voor de bouwvelden, plinten/sokkels en bouwblokken gelden de volgende algemene principes:

1. De bouwvelden hebben een uiteenlopend en soms fors formaat. De plint/sokkel volgt de contouren van de bouwvelden, zodat het hele bouwveld als het ware 8 meter omhoog wordt getrokken. Bovenop dit 'basement' staan kleinere, alzijdig georiënteerde, bouwblokken van gemiddeld 5 bouwlagen en een gemiddelde hoogte van 23 meter (inclusief plint/sokkel). De bouwblokken variëren onderling in bouwhoogte (3 tot 7 bouwlagen op de plint/sokkel), verschijningsvorm en diepte. Deze blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Centrum-Oost.
2. De bouwvelden hebben een strakke rooilijn aan de buitenzijde en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde, met veel ruimte voor plasticiteit. Aan de binnenzijde is dus veel vrijheid voor balkons, inkepingen en groene gevels. De hoge plinten/sokkels zorgen voor een continu straatbeeld, terwijl de blokken erbovenop juist variatie in het gevelbeeld leveren en door lichtinval mooie contrasten geven. Daardoor ontstaan op niveau boven de plint/sokkel openheid en doorzichten.
3. Om de straten goed te fixeren staan er altijd bouwblokken op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen de blokken eventueel ook wat naar achteren liggen. Om variatie in het straatbeeld te garanderen zijn de locaties van de achterliggende bouwblokken ook vastgelegd.
4. Bovenop de plint/sokkel ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met gemeenschappelijke terrassen, en waar mogelijk een wandelroute. De groene daktuinen bieden

kansen voor een bijzonder woonmilieu met regenwaterberging en een diversiteit aan flora en fauna. In het opgetild maaiveld is het mogelijk om hier en daar diepere hoven te maken die tot het echte maaiveld doorlopen, waardoor licht ook tot in de binnenzijde van het basement doordringt. Het opgetild maaiveld zal de gemeente waar mogelijk borgen middels bouwenveloppen/kavelpaspoorten.

Ontwikkeleenheden

Om een goede menging van wonen, niet-wonen en voorzieningen te bevorderen, zijn de bouwvelden onderverdeeld in ontwikkeleenheden. Elke ontwikkeleenheid heeft zijn eigen maximum aan wonen en niet-wonenprogramma meegekregen. Voor bouwnummer 15 is een programma van 2.754 m^2 wonen en 2.750 m^2 werken opgenomen. Op 29 november 2023 heeft de raad besloten voor Weespertrekvaart Oost een extra programma van 15.000 m^2 bvo wonen en werken toe te voegen en het voornemen een school te realiseren te laten vervallen (zie paragraaf 2.2.3). Beleidsmatig heeft de gemeente dan ook vastgesteld dat afwijking van het programma uit het Stedenbouwkundig Plan aanvaardbaar / gewenst is.

Afbeelding: ontwikkeleenheden

De plint/sokkel aan de Weespertrekvaart blijft bestemd voor wonen vanwege de relatie met het water.

III. Openbare ruimte

Robuuste groene randen / openbare kade
Van de 5 structurerende elementen van het ruimtelijk raamwerk voor Weespertrekvaartbuurt (openbare oever, verbindend park, Amstelstroomlaan, fietsnetwerk, H.J.E. Wenckebachweg) grenst 1 element aan voorliggend plangebied, namelijk de nieuw te creëren openbare oever langs de Weespertrekvaart. In het deelgebied 'Kop Weespertrekvaart' is deze kade reeds gerealiseerd. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost is hiermee rekening gehouden door ook in dit deelgebied een groene wandelkade te creëren.

Afbeelding: Kaart openbare ruimte

2.2.3. Toevoeging extra programma voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de Weespertrekvaart Oost

Aanvullend op het hiervoor beschreven Stedenbouwkundig Plan is op 29 november 2023 (besluitnummer 2023- 216) door de gemeenteraad ingestemd met het toevoegen van 15.000 m^2 bruto vloeroppervlak aan het woon- en werkprogramma van het stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost. Het extra programma kan gefaciliteerd worden door:

- *Optimalisatie van de sokkel*
  In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met een ruim aantal parkeerplaatsen voor auto's. Ontwikkelaars voldoen vaak aan de minimum norm voor parkeren. In de sokkel is ruimte over voor verdichting als er efficiënte parkeeroplossingen zijn en als er gezamenlijk ontwikkeld wordt.
- *Extra volume bouwblokken*
  Ook is er extra volume mogelijk in de bouwblokken, ze kunnen iets groter dan in de voorbeelduitwerking maar blijven binnen de vastgestelde kaders. Ze variëren onderling in bouwhoogte (3 tot 7 bouwlagen) en hebben een maximale footprint. Dit resulteert is een afwisselend gevelbeeld, zichtlijnen tussen bouwblokken en de volumes dragen een positieve bijdrage aan het daklandschap.

Voorts is besloten de inpassing van een alles in een basisschool in dit deelgebied te laten vervallen.

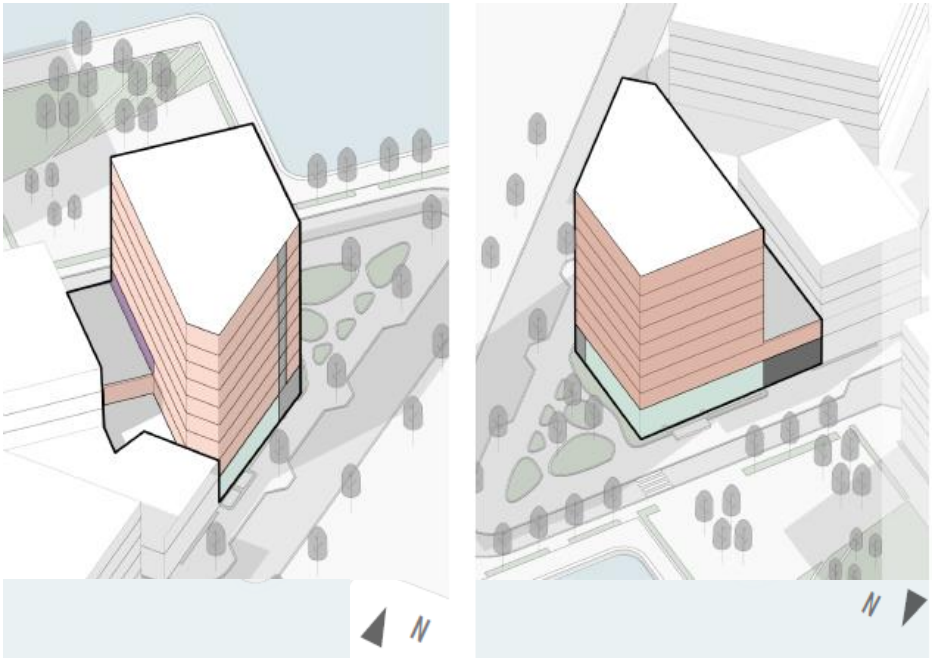
Vooralsnog is het nog steeds niet de bedoeling om een juridisch planologisch kader (bestemmingsplan dan wel omgevingsplan) vast te stellen voor dit gebied om ontwikkelingen conform het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken. Ontwikkelingen passend binnen de vastgestelde kaders zal de gemeente per initiatief faciliteren.

Beleidsmatig heeft de gemeente dan ook vastgesteld dat afwijking van het programma uit het Stedenbouwkundig Plan aanvaardbaar / gewenst is. Andere planologische procedures of concrete planvorming om dit extra woonprogramma in het gebied te realiseren (waar in het gebied, woningtypen) zijn echter nog niet gestart en daarmee kan in de nu voorliggende procedure dan ook nog geen rekening worden gehouden wat betreft de ruimtelijke effecten van een dergelijke intensivering.

2.2.4. Het bouwplan

Volume

Vanwege eigendomsverhoudingen wordt bouwveld 15 gefaseerd ontwikkeld. De nu aan de orde zijnde eerste fase betreft de noordzijde van bouwveld 15. Hier wordt het hoogteaccent van 7 bouwlagen op een sokkel van twee bouwlagen gerealiseerd. De footprint van de sokkel is circa 700 m^2 en de footprint van het hoogteaccent circa 440 m^2 en de bouwhoogte bedraagt 30,3 meter exclusief de liftopbouw en dakrand.



Programma

Het programma bestaat grotendeels uit woningen, voornamelijk studio's: 93 sociale huurwoningen en 9 middenhuurwoningen. Op de sokkel wordt een gemeenschappelijke daktuin gerealiseerd en in het pand komt een gemeenschappelijke wasruimte. Tenslotte wordt een kantoor van circa 100 m^2 bvo gerealiseerd.

Concept hubstudio's

Hubstudio's Duivendrechtsekade (Hubstudio's Creative) wordt gebouwd als voorloper in een te transformeren gebied waar veel creatieve industrie is gevestigd. Gebruikmaken van een creatieve sfeer is dus een pré. Het gebied zal sociale huur en middenhuur (loftwoningen) omvatten. Creativiteit is het kernwoord van de Hubstudio's. Potentiële huurders zijn werkend in de creatieve sector (starters op de woningmarkt) of studerend. Ook is het duurzame aspect (wonen nabij werk) en de groene gevel sokkel (klimaat-adaptief) van belang.
De middenhuurwoningen krijgen een woon-werk uitstraling met op de begane grond loft-woningen met een verdiepingshoogte van bijna 5m, kook/badkamer gedeelte achterin en een mezzanine. De verwachting is dat de werkactiviteit leidt tot reuring in de straat, extra sociale controle, interessante sociale contacten voor de senioren en tenslotte dat de creatieve 'vibe' benadrukt wordt.

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

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

2.2.5. Toetsing van het bouwplan aan Stedenbouwkundig Plan / raadsbesluit extra programma

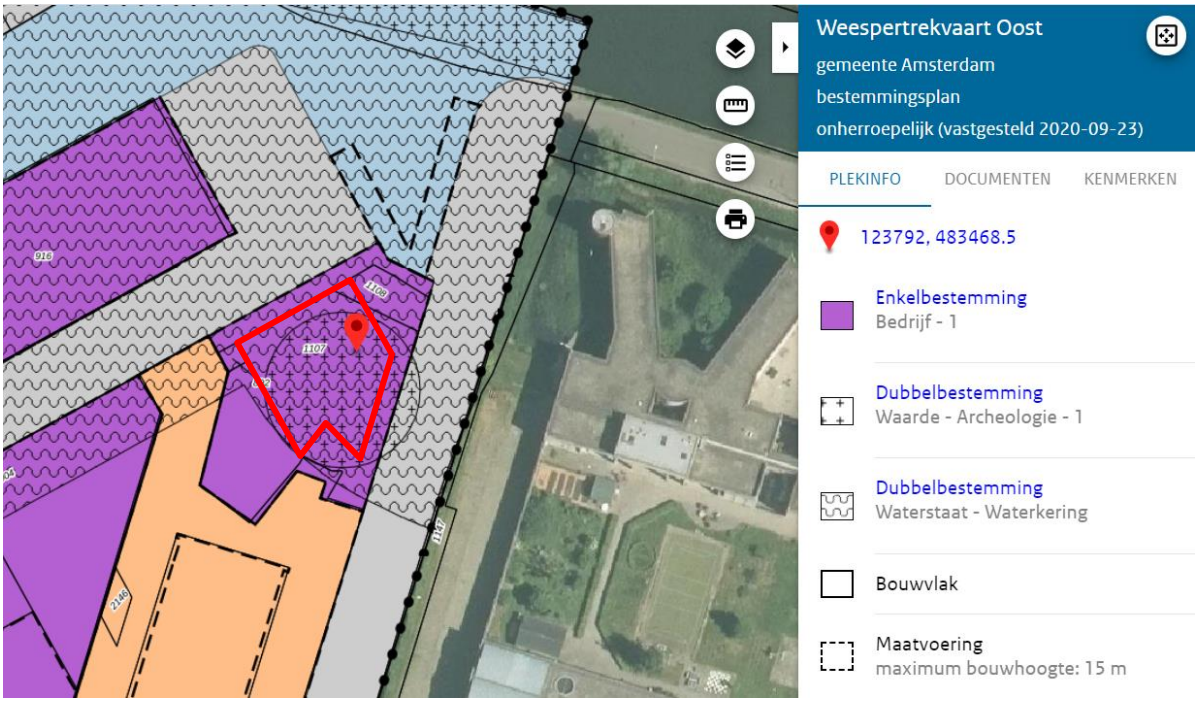
Het raadsbesluit van 29 november 2023 voorziet beleidsmatig in de mogelijkheid om op deze kavel het aangevraagde woonprogramma te realiseren.
Met het bouwplan wordt voldaan aan de vereiste van een 8 meter hoge sokkel en de positie van rooilijnen. Het daarop te realiseren bouwblok voldoet aan het maximum van 7 bouwlagen (bovenop de plint/sokkel), is in oppervlak kleiner dan de sokkel en wordt alzijdig georiënteerd.
De maximale bouwhoogte (7 bouwlagen) is 30 meter vanaf straatniveau en de technische installaties staan circa 1 meter terug ten opzichte van de voorgevelrooilijn en zijn maximaal 2,5 meter hoog.
In het compacte blok op de plint/sokkel worden wat kleinere woningen gerealiseerd en er zijn relatief veel hoekwoningen en weinig eenzijdig georiënteerde woningen. Bovenop de sokkel ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met (gemeenschappelijke) terrassen.
Het SP schrijft geen parkeergarage voor en deze wordt ook niet gerealiseerd.

Het bouwplan voldoet aan het Stedenbouwkundig Plan en het raadsbesluit tot aanpassing daarvan.

3. Planologisch kader

3.1. Bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost'

Ter plaatse van de projectlocatie vigeert het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost'. Dit bestemmingsplan is op 19 december 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dit bestemmingsplan is sinds 26 augustus 2020 onherroepelijk.



Afbeelding: geldend bestemmingsplan, contouren van het bouwplan met rood weergegeven

<u>Bedrijf - 1'</u>

De voor 'Bedrijf - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. Bedrijven in milieucategorie 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten;
b. creatieve functies zoals bedoeld in de Bijlage Creatieve functies
c. dienstwoningen;
d. ondergeschikte horeca

Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd en mogen maximaal 15 meter hoog zijn. Uitsluitend bestaande kelders en souterrains zijn toegestaan.

<u>Waarde - Archeologie – 1</u>

Voor zover sprake is van bodemverstoring wordt bij een aanvraag om een omgevingsvergunning tevens een onderzoek overgelegd. Indien uit het archeologisch rapport blijkt dat door de bodemverstoring het belang van de archeologie onevenredig wordt geschaad, wordt de omgevingsvergunning geweigerd. Onderzoek is nodig indien de bodemverstoring betrekking heeft op een gebied met een groter oppervlak dan 100 m^2 in combinatie met een grotere diepte dan 0,50 meter onder maaiveld.

Waterstaat - Waterkering
Het bouwen overeenkomstig de bestemmingen is, voor zover voor dat bouwen een vergunning krachtens de keur van het Waterschap is vereist, uitsluitend toegestaan na inwerkingtreding van die vergunning.

3.2. Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 oktober 2021 en is inmiddels onherroepelijk. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.
Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch onderzoek wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

Het bouwplan omvat enige nieuwe ondergrondse bebouwing in de vorm van een liftput tot een diepte van 1,6 m onder NAP. Er is daarom sprake van strijd met het bouwverbod in artikel 5.2 van het parapluplan. Het projectgebied ligt in overige zone 2. Daar is het verboden om kelders te bouwen. Hiervan kan worden afgeweken mits de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Omdat de kelder kleiner is dan 300 m^2 bvo en niet dieper is dan 4 m moet getoetst worden aan de beleidsregel 'Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam'. Zie daarvoor paragraaf 4.4.7.

3.3. Paraplubestemmingsplan 'Darkstores'

Ter plaatse geldt tevens het Paraplubestemmingsplan 'Darkstores', maar omdat het bouwvoornemen daarop geen betrekking heeft kan de bespreking van het Paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.4. Afwijkingen van het bestemmingsplan

1. De bestemming ‘Bedrijf-1’ laat de bouw van woningen en een kantoorruimte niet toe.
2. De maximum bouwhoogte wordt overschreden met 15 meter tot een hoogte van 30,3 meter (exclusief de liftopbouw/technische ruimte).
3. Er wordt nieuwe ondergrondse bebouwing gerealiseerd (liftput) tot een diepte van 1,6 m onder NAP. De totale oppervlakte van de ondergrondse constructie is 90 m^2.

Aan de bepaling t.a.v. de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ is voldaan omdat op 3 september een Omgevingsvergunning wateractiviteit is verkregen.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet, die op 1 januari 2024 in werking zal treden, bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.
Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO2-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

De NOVI is uitsluitend bindend is voor het Rijk zelf. Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op juridische doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van

deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Rarro in werking getreden.
In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het 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. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen, hoe minder beperkingen er gelden. Het gebied rond de luchthaven is ingedeeld in zones. Tot 1 januari 2018 waren dat er vier (LIB 1 tot en met LIB4).

LIB 1 is een sloopzone voor woningen vanwege het aspect externe veiligheid en is gelegen aan de uiteinden van de start- en landingsbanen. LIB 2 is een sloopzone voor woningen vanwege het aspect geluid en is gelegen rond en aan uiteindes van start- en landingsbanen. LIB 3 is een beperkingengebied voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en strekt zich langwerpig uit vanaf start- en landingsbanen. Grote concentraties van personen moeten in deze gebieden worden voorkomen. LIB 4 is een beperkingengebied voor geluidgevoelige gebouwen die tot doel heeft om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai te beperken.

Per 1 januari 2018 is een wijziging van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in werking getreden. Met deze wijziging is er een extra zone aan het besluit toegevoegd: LIB 5, voorheen de ’20 Ke-contour’ uit de Nota Ruimte. Deze is toegevoegd om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken.

De projectlocatie valt niet binnen een van de vijf genoemde zones zodat er geen beperking geldt voor wonen. De projectlocatie valt wel binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. De maatgevende toetshoogte die voor de locatie geldt op grond van artikel 2.2.2 LIB is 146 meter. De maatgevende toetshoogte voor radar betreft 61 meter voor de locatie. Met de omgevingsvergunning wordt voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden, zodat geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het gebruik of de bouwhoogte.

Behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Op basis van jurisprudentie is de lijn dat in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. In dit geval maakt het bestemmingsplan woningbouw op het perceel niet mogelijk. Daarom is hier sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zodat de behoefte moet worden aangetoond. In paragraaf 5.11 wordt verder ingegaan op de behoefte aan de voorliggende ontwikkeling, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de woningbehoefte in Amsterdam en de regio.

4.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De

bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

De Omgevingsvisie is uitsluitend bindend is voor de provincie zelf. Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

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 die bindend zijn voor gemeenten. 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. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de 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.

In paragraaf 5.11 van de Ruimtelijke Onderbouwing wordt uiteengezet dat wordt voorzien in een behoefte aan woningen.

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

Het project voldoet aan de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

<u>Woonagenda 2020-2025</u>

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De Woonagenda is uitsluitend bindend is voor de provincie zelf.

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
B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

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 maken we afspraken 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 woningenzoekenden 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.

Met de realisatie van woningen levert het voornemen een bijdrage aan de woningbouwopgave, met name in de betaalbare voorraad, en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020 - 2025.

<u>Woonakkoord 2021-2025</u>

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 artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. 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 25.700. 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.

Het project levert een bijdrage aan de woningbouwaantallen, met name in de betaalbare voorraad, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen of in dit geval niet te vergroten en is hiermee in overeenstemming met het woonakkoord.

4.3. Regionaal beleid

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 2022’ blijkt 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.

Gezien de grote vraag naar woningen in de regio, met name in de betaalbare sector, past het initiatief binnen het regionale beleid.

<u>Plabeka</u>

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017 – 2030'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2017 vastgesteld. Omdat het overaanbod aan kantoren op de regionale markt door fasering en planreductie fors is afgenomen, was er behoefte om de tweede uitvoeringsstrategie 2010 -2040 te actualiseren. Dit heeft ook geresulteerd in een belangrijk accentverschil ten opzichte van de tweede uitvoeringsstrategie: de focus is verschoven van kwantitatief marktevenwicht naar een kwalitatief passend aanbod aan werkmilieus op de juiste plekken. Verder wordt de MRA meer gezien als één samenhangend economisch systeem en wordt

nog meer dan hiervoor ingezet op transformaties van werklocaties naar gemengde gebieden waar wonen én werken is toegestaan.

Het bedrijventerrein Overamstel/Weespertrekvaart is in de uitvoeringsstrategie opgenomen als bedrijventerrein met een verwacht transformatiepotentieel tot aan 2030 van 34 ha en in de Monitor Plabeka 2021-2022 is een oppervlak van 10 ha na 2030 voorzien.

4.4. Gemeentelijk beleid

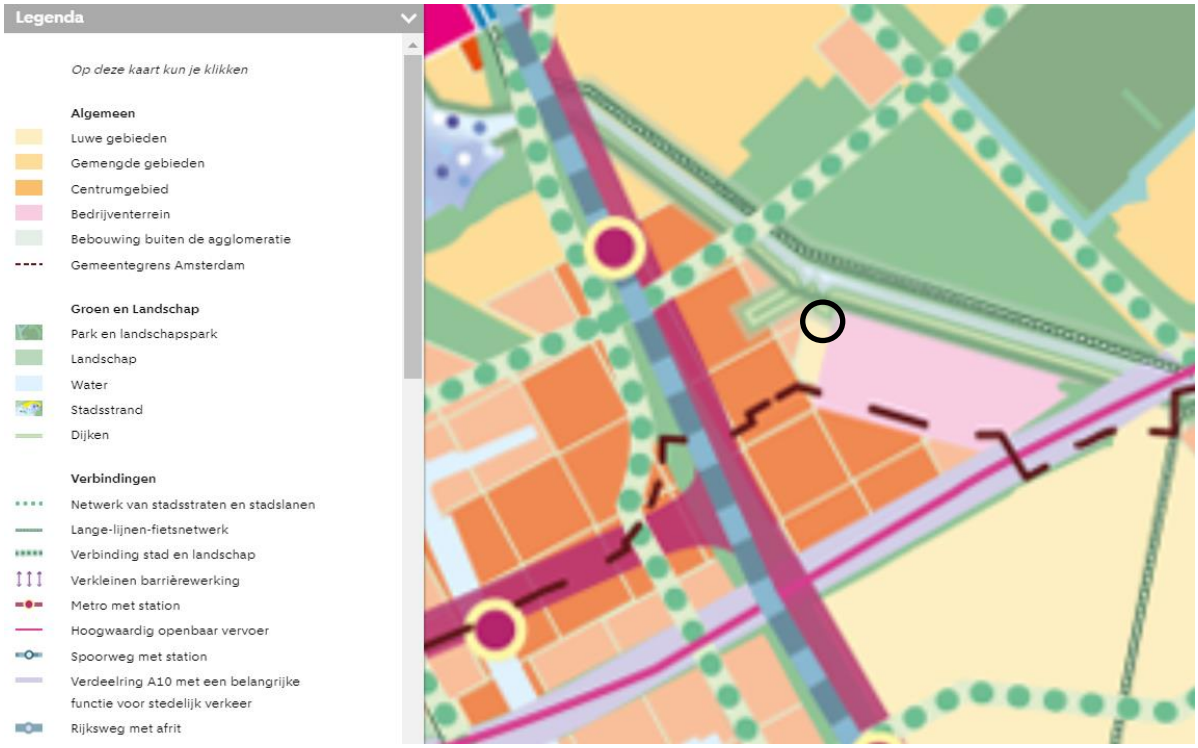
4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

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, voor het hoogbouwbeleid is dat inmiddels gebeurd.

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 de groei 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. Rigoureus 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 stad maken: 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.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (zwarte cirkel)

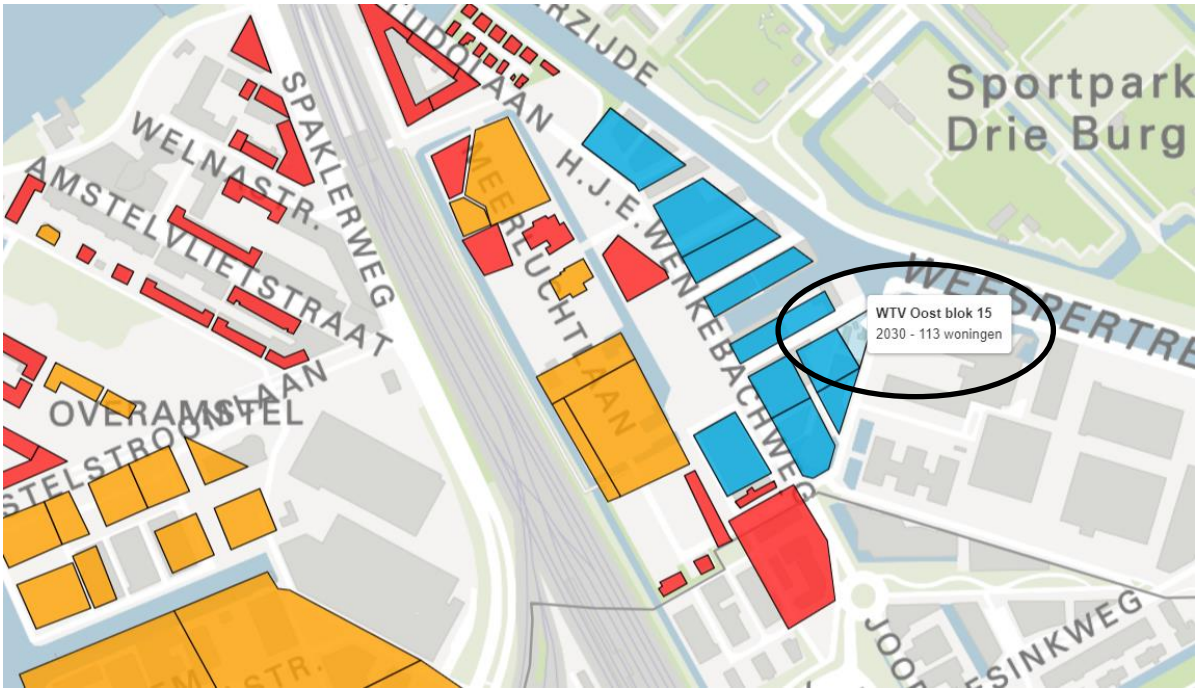
Het Weespertrekvaartgebied is in de visie aangewezen als een gebied dat ontwikkelt naar een woonbuurt met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken.

De projectlocatie is gelegen in een smalle strook tussen het hoogstedelijke gebied en het bedrijventerrein. De strook is op de visiekaart aangewezen als ‘luwe gebieden’. Deze stadsbuurten kunnen zich blijven ontwikkelen als woonbuurten met 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. De projectlocatie is gelegen nabij het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en het lange lijnen fietsnetwerk (logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio).

Het project is een logische aansluiting op de ontwikkeling van het Weespertrekvaartgebied naar een woonbuurt met een hoogstedelijke dichtheid. In samenhang met de Woningbouwmonitor (zie hierna) en het Stedenbouwkundig Plan (zie paragraaf 2.2.2) blijkt dat het project bijdraagt bij aan de transformatie, doordat ter plaatse van de projectlocatie woningbouw wordt gerealiseerd.

4.4.2. Monitor Woningbouwplannen

In de Monitor Woningbouwplannen (1-7-2023) is de projectlocatie aangewezen als woningbouwplan voor 113 woningen, te realiseren per 2030.



Afbeelding: Monitor Woningbouwplannen (1 juli 2023)

De (lopende) woningbouwplannen worden bijgehouden in een databestand bij de afdeling Grond en Ontwikkeling van de Gemeente Amsterdam, zowel administratief als geografisch.
De gegevens zijn afkomstig van diverse afdelingen van de Gemeente en van corporaties, projectontwikkelaars en architecten.
Niet alle woningbouw initiatieven doorlopen de verschillende plaberumfasen. Met name kleinere particuliere projecten worden in de regel pas toegevoegd aan de monitor zodra er een intentieovereenkomst of afsprakenbrief is getekend. De dataset wordt elk halfjaar geactualiseerd.

Alle getallen zijn planningen van het bruto aantal woningen voor het (geplande) jaar waarin de bouw wordt gestart.

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 in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Het onderhavige project draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op

hoogwaardige, en duurzame woningen, waarmee de woningvoorraad wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

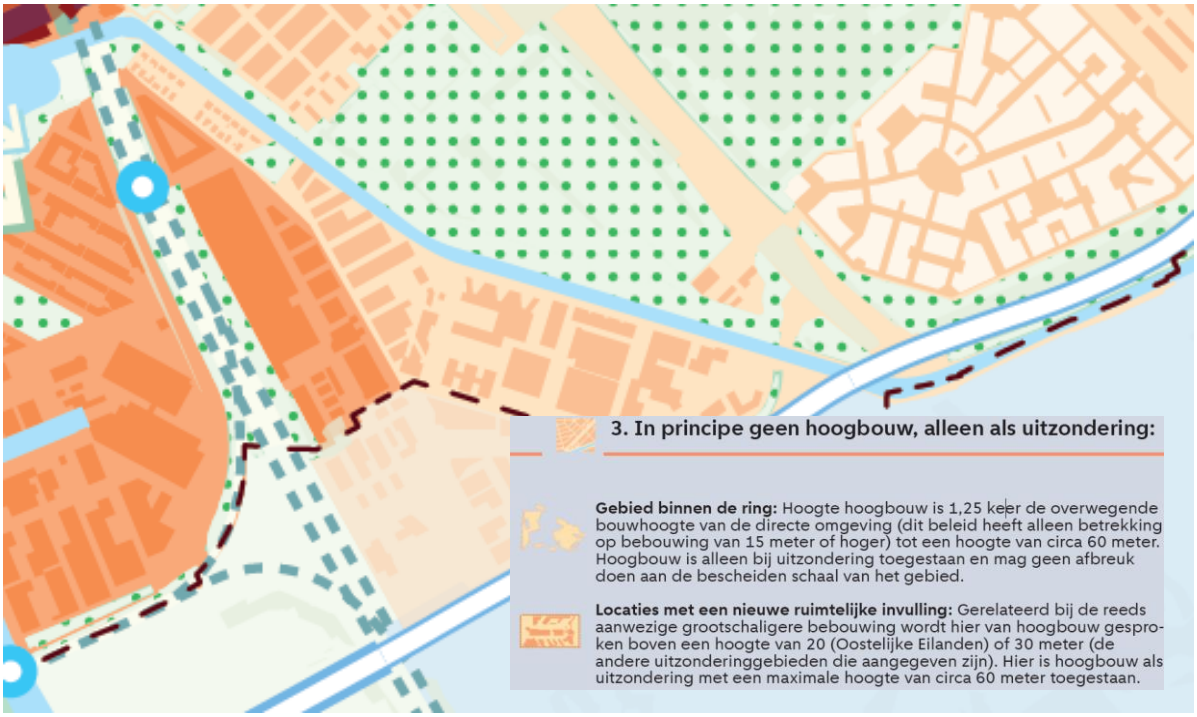
Het project voorziet in vergroting van de betaalbare woningvoorraad, daarmee wordt invulling gegeven aan de Woonagenda 2025.

4.4.4. Hoogbouw in Amsterdam

Op 17 juli 2024 heeft de gemeenteraad nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld. Dit is op 13 augustus 2024 bekendgemaakt en het nieuwe beleid is in werking getreden op de dag na bekendmaking. De principes uit de hoogbouwvisie 2011 blijven van kracht: het mogelijk maken van hoogbouw op plekken, binnen de bestaande grenzen van Amsterdam, die met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn en de beschermde stadsgezichten worden beschermd. De belangrijkste punten van het beleid zijn:

a. hoogbouw is een van de mogelijkheden om te verdichten en zo bij te dragen aan de ambitie uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 om te groeien binnen grenzen;
b. er worden vier regimes onderscheiden waarin, o.a. op basis van de ruimtelijke kenmerken, hoogbouw in meer of mindere mate mogelijk is;
c. hoogbouw is niet toegestaan in de beschermde stadsgezichten (o.a. het UNESCO werelderfgoed);
d. om de kwaliteit van hoge gebouwen te bevorderen zijn vier principes (vertaald in vuistregels) op niveau van het gebouw geformuleerd.

Op de Totaalkaart zijn de geldende regimes (zoals onder b. bedoeld) weergegeven. De projectlocatie valt binnen het regime “In principe geen hoogbouw, alleen als uitzondering”.



Afbeelding: uitsnede totaalkaart Hoogbouwbeleid

In de gebieden die onder dit regime vallen wordt zeer terughoudend met hoogbouw omgegaan. Het wél toestaan van hoogbouw moet hier zorgvuldig onderbouwd worden. Het zijn de gebieden waar door hun meer perifere ligging, hun landschappelijke kwaliteit en/of hun originele opbouw een beperkte verdichtingsopgave ligt of geen grootschalige ontwikkeling gewenst is.

De maximale hoogtes gelden voor verdiepingen met een gebruiksfunctie. Technische installaties kunnen boven deze hoogtes uitkomen. In een uitwerking op buurt- en gebiedsniveau worden mogelijk wegens bezonning, ruimtelijke kwaliteit, windhinder en het LIB uiteindelijk minder hoge bouwhoogtes toegestaan.

Op de kaart is een 2 kilometerzone aangegeven rondom het Singelgrachtgebied waarbinnen nieuwe bebouwing het historisch gelaagde stadsbeeld van het UNESCO-gebied niet mag aantasten. De projectlocatie ligt buiten deze 2 kilometerzone.

Er zijn op het schaalniveau van het gebouw en het blok waarin het gebouw staat vier principes geformuleerd (zoals hiervoor bedoeld onder d.) waar een hoog gebouw aan moet voldoen om tot een goed hoog gebouw te komen dat lang mee gaat. De vuistregels gelden voor het realiseren van nieuwe gebouwen. Projecten die reeds lopen ten tijde van de vaststelling van dit beleid en afwijken van de vuistregels, hoeven niet worden aangepast. Deze uitzonderingsregel is van toepassing op onderhavig bouwplan.

Voorafgaand aan elke hoogbouwontwikkeling maakt de gemeente als onderdeel van het planvormingsproces een inpassingsstudie in de stad (op aspecten aangaande de stedenbouwkundige inpassing) en directe omgeving (op aspecten aangaande het bouwvolume zelf). Deze studie dient als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling. Wanneer de aanleiding voor de inpassingsstudie een door de gemeente opgestarte gebiedsontwikkeling is, wordt die studie opgenomen in de verdere planvorming voor het betreffende gebied. In het geval van de Weespertrekvaartbuurt is de inpassingsstudie geïntegreerd in het Stedenbouwkundig Plan. Via deze documenten werkt het door in het voorliggende bouwplan.

Consequenties voor dit project

In het geval van de Weespertrekvaartbuurt is de inpassingsstudie geïntegreerd in het Stedenbouwkundig Plan. Via deze documenten werkt het door in het voorliggende bouwplan. In het kader van deze ruimtelijke motivering is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals windhinder, bezonning en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). De toetsing ten aanzien van die aspecten is opgenomen in de paragrafen 4.1 (lib), 5.12 (bezonning) en 5.13 (windhinder).
In Hoofdstuk 2 is inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

4.4.5. Kantorenplan 2019 – 2026

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus

beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Ten aanzien van Overamstel en Weespertrekvaart is aangegeven dat deze gebieden transformeren naar woon-werkgebied waar ruimte blijft voor bedrijvigheid. In 2019 was al een mix aan productiemilieu en de meer creatieve bedrijvigheid te zien. De Weespertrekvaart en het Bajeskwartier geven ruimte voor kleinschalige kantoorontwikkelingen in het informele werkmilieu. Het bouwplan voorziet onder meer in een kleinschalige kantoorruimte (100 m^2) en sluit daarom aan bij het Kantorenplan.

4.4.6. Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief

In de 'Bedrijvenstrategie 2020-2030' staan de keuzes van de gemeente beschreven ten aanzien van de verdeling en het efficiënt gebruiken van de ruimte in de stad. In de bedrijvenstrategie staat:

- Waar en hoe wonen met bedrijvigheid gecombineerd kan worden in gemengde woon-werk wijken.
- Waar en hoe bestaande bedrijventerreinen worden behouden, beter worden benut en verduurzaamd.
- Waar en hoe de laatste vrije kavels bedrijventerrein kunnen worden toegewezen.
- Hoe bedrijven kunnen die willen verplaatsen naar andere bedrijven- en haventerreinen in Metropoolregio Amsterdam kunnen worden begeleid.

Duivendrechtsekade 50 ligt binnen 'Weespertrekvaart-Oost & Midden' dat is aangewezen als gebied voor 'Bedrijventerreinen met transformatieplannen, opgenomen in o.a. Koers 2025'.

De ambitie is om tot 2030 in de ontwikkeling van bedrijventerreinen tot gemengde woon-werkwijken tenminste 500.000 m² bvo bedrijfsruimte op grondvloerniveau te handhaven en/of realiseren, vanuit een huidige situatie van 1,6 mln. m² b.v.o. vastgoed op de terreinen waarop voor 2030 de ontwikkeling van woningen is voorzien. Hiervoor wordt voor transformatiegebieden o.a. per gebied een perspectief ontwikkelend voor de werkfunctie in relatie tot het wonen, en worden daar ondernemers en marktonderzoek bij betrokken.

In het onderhavige geval is tussen gemeente en ontwikkelaar overeengekomen dat 100 m^2 bvo kantoorruimte wordt gerealiseerd.

4.4.7. Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.
Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch onderzoek wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

Op 7 oktober 2021 is het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' vastgesteld door de raad. Op grond van dit paraplubestemmingsplan dient voor kelders groter dan 300 m^2 met behulp van een geohydrologisch onderzoek te worden aangetoond dat de kelders grondwaterneutraal gerealiseerd zal worden. De kelderbouw dient grondwaterneutraal te gebeuren. Dit betekent dat de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.
Op 7 september 2021 is de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld door het college en daarna herzien op 6 juni 2022. Deze Beleidsregel betreft een beleidsneutrale samenvatting van het afwegingskader in concrete beleidsregels.

Het bouwplan omvat enige nieuwe ondergrondse bebouwing in de vorm van een liftput tot een diepte van 1,6 m onder NAP. De totale oppervlakte van de ondergrondse constructie is 90 m^2 en valt daarmee onder het 'afwegingskader grondwaterneutraal bouwen' waarvoor binnenplanse afwijking van het Parapluplan kan worden verleend.

In het rapport 'Advies grondwaterneutraal bouwen Duivendrechtsekade 50' (zie bijlage) heeft ingenieursbureau Crux de kelder getoetst aan de eis van grondwaterneutraal bouwen.
Op de projectlocatie geldt geen eis dat er transmissiviteit (zogenaamde kD waarde) bewaard blijft, na realisatie van de nieuwbouw. De projectlocatie bevindt zich in een gearceerd gebied wat betekent dat wel additionele beheersmaatregelen ten aanzien van opbarsten worden gevraagd. Het verticaal evenwicht is gecontroleerd en voldoet. Zodoende zijn geen extra maatregelen nodig ten behoeve van het behoud van het verticaal evenwicht van de bodem en of ontgraving bij uitvoering van de werkzaamheden.

De gemeentelijke adviseur geohydrologie heeft een positief advies onder voorwaarden gegeven. De voorwaarden die gesteld wordt is de volgende: Er moet een peilbuis worden geplaatst in de wandzandlaag en de stijghoogte moet worden gemeten. Er moet voldoende tijd tussen de peilbuismeting en plaatsen peilbuizen zitten, zodat de stijghoogte is gestabiliseerd. Deze peilbuismeting(en) moeten minimaal 3 weken voor de start worden toegestuurd aan de OD (omgevingsdienst) en er mag pas worden begonnen, na goedkeuring van OD.

4.4.8. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitiedocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten van de gemeentelijke strategie beschreven, om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. Hierbij worden de opgave en effecten van maatregelen in beeld gebracht, en wordt hierop gestuurd door middel van een Klimaatbegroting. Daarnaast wordt de aanpak beschreven, die loopt via vier transitiepaden: (1) Gebouwde Omgeving, (2) Mobiliteit, (3) Elektriciteit, en (4) Haven & Industrie. Elk transitiepad bestaat uit een aantal pijlers waarop de aanpak rust.

De Routekaart is de start van een wendbaar proces, waarbij intensief wordt samengewerkt in de stad, geëxperimenteerd, cijfers worden verzameld en geleerd zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. De ontwikkelingen en voortgang staan in de jaarlijkse rapportage.

4.4.9. Nota Parkeernormen Auto

Op 29 november 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden.

De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[8]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Tabel: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek)

Voor voorzieningen (waaronder ook bedrijven) vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. In paragraaf 5.1.2 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

4.4.10. Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en

uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen, voor kantoor is dat 0,25 per 100 m^2 bvo. De normen voor scooterparkeren zijn in tegenstelling tot die voor fietsparkeren niet bindend.

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. Het voorliggende project bevindt zich in 'zone 1' (hoog fietsgebruik). Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m^2	2	n.v.t.
>50 m^2 - < 75 m^2	3	2,7 m^2
>75 m^2 - <100 m^2	4	2,7 m^2
>100 m^2 - <125 m^2	5	2,7 m^2
>125 m^2	6	2,7 m^2

Dubbellaags parkeren is toegestaan. Voor de kleine woningen (99 woningen tot 50 m^2) moeten minimaal 99 lage rekken en minimaal 99 hoge rekken beschikbaar zijn en voor de grote woningen (3 woningen van 50-75 m^2 GO) minimaal 6 lage rekken en minimaal 3 hoge rekken.

Voor kantoren geldt een norm van 2,9 fietsparkeerplekken per 100 m^2 bvo.

In paragraaf 5.1.2 wordt nader toegelicht hoe in het bouwplan wordt voldaan aan de Nota.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

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

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

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

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

Variant "verwijderde A2" Dit is de variant behorende bij het scenario waarin er zekerheid bestaat over de uitvoering van het idee om het deel van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Nieuwe Utrechtseweg / Utrechtsebrug te verwijderen. Het verkeer uit Amsterdam dat nu via de Utrechtsebrug in de richting van de A2 rijdt, rijdt dan vanaf de Utrechtsebrug via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg naar de nieuwe toe- en afrit ter hoogte van de Van der Madeweg, ten zuiden van het knooppunt Amstel, dan wel via een andere route.
Variant "tijdelijke situatie": Dit is het scenario waarin besluitvorming over het al dan niet verwijderen van de A2 (zie eerste bullet) of afwaarderen van de A2 (zie navolgende bullet), nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen voor deelgebieden ten oosten van de Duivendrechtsevaart. In deze variant wordt de Amstelstroomlaan aangesloten op de Joan Muyskenweg. Deze variant is de variant die in de bestemmingsplannen

Amstelkwartier tweede fase, Zone A2 / Joan Muyskenweg en Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. al mogelijk is gemaakt.

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

Voor voorliggende omgevingsvergunning geldt dat besluitvorming over het wel/niet "verwijderen van de A2", dan wel "afwaarderen van de A2" formeel nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van het verlenen van deze omgevingsvergunning. Dit betekent dat op dit moment in feite het scenario van de variant "tijdelijke situatie" aan de orde is. Uit het verkeersonderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is echter op te maken dat dit scenario voor het plangebied niet het meest nadelige scenario is. Het meest nadelige scenario voor voorliggend plangebied ('omgeving van de Bijlmerbajes en Weespertrekvaart') is de variant "Verwijderde A2". Gezien de planperiode en de mogelijkheid dat deze variant zich op enig moment voordoet, wordt voor voorliggende omgevingsvergunning uitgegaan van de worst case scenario. Deze variant is ook onderzocht in voornoemd Panteia rapport.

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

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

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

Op basis van het verrichte verkeersonderzoek wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van de deelgebieden van de Weespertrekvaart niet tot wezenlijke problemen leidt voor de verkeersdoorstroming.

Omdat delen van het in het onderzoek betrokken programma nog niet zijn gerealiseerd leidt de voorliggende omgevingsvergunning niet tot een extra bijdrage aan de verkeersdruk. Daarnaast geldt dat het voorliggende bouwplan voorziet in sociale huurwoningen en middenhuurwoningen

waarvoor overeenkomstig het parkeerbeleid geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd en geen parkeervergunningen worden uitgegeven. Bij afwezigheid van parkeercapaciteit voor de bewoners zal het autobezit nihil zijn en is van een relevante nieuwe verkeersbijdrage geen sprake.
Indien in de toekomst extra woningen worden gerealiseerd (n.a.v. het raadsbesluit van 29 november 2023) kan dat aanleiding zijn tot aanvullend verkeersonderzoek.

5.1.2. Parkeren

Autoparkeren
Zoals in paragraaf 4.4 is aangegeven is de projectlocatie op basis van het beleid Nota Parkeernormen Auto een B-locatie. Om de parkeervraag te bepalen gaat de gemeente uit van normen die zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[8]	1		
-Woningen tussen 30 m² en	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
-Woningen boven de 60 m² bvo						
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Het betreft hier de ontwikkeling van 93 sociale huurwoningen en 9 middenhuur woningen. Voor beide woningtypen geldt geen minimum norm en een maximum norm van 1 pp per woning. Ook geldt voor iedere woning een bezoekersnorm van 0,1 pp. Hierdoor is de minimale parkeervraag voor de woningen 10,2 parkeerplaatsen en de maximumvraag 102.
Voor de kantoorruimte geldt geen minimum parkeernorm, alleen een maximumnorm van 1 pp/125 m^2 bvo.
Zoals in de vorige paragraaf al genoemd voorziet het voorliggende bouwplan in sociale huurwoningen en middenhuurwoningen waarvoor overeenkomstig het parkeerbeleid geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd en geen parkeervergunningen worden uitgegeven.

In het Stedenbouwkundig Plan is beschreven dat Weespertrekvaart-Midden en -Oost straks als 1 gebied functioneren, ook wat betreft parkeren. De berekende 10 parkeerplaatsen voor bezoekers worden door de gemeente in de openbare ruimte gerealiseerd. Uit navolgende afbeelding van het Stedenbouwkundig Plan blijkt dat daarvoor genoeg ruimte in de nabije omgeving bestaat, er worden binnen een loopafstand van 100 meter in de openbare ruimte 15 parkeerplaatsen aangelegd en aan de H.J.E. Wenckebachweg nog eens 18 parkeerplaatsen zodat er binnen 250 meter loopafstand 33 bezoekersparkeerplekken beschikbaar zijn.

Fiets- en scooterparkeren

Het beleid deelt Amsterdam, net als het beleid voor autoparkeren, in verschillende gebieden in. De projectlocatie valt in 'zone 1'. Hiervoor geldt een gemiddeld fietsgebruik.

Voor woningen geldt de Bouwbrief, waarbij onder voorwaarden gezamenlijke fietsenstallingen worden gerealiseerd. Er dient te worden voldaan aan de voorwaarde dat voor de kleine woningen (99 woningen tot 50 m^2) minimaal 99 lage rekken en minimaal 99 hoge rekken beschikbaar zijn en voor de grote woningen (3 woningen van 50-75 m^2 GO) minimaal 6 lage rekken en minimaal 3 hoge rekken. Voor kantoren geldt een norm van 2,9 fietsparkeerplekken per 100 m^2 bvo.
Gezien het kantooroppervlak van 100 m^2 bvo in dit bouwplan wordt uitgegaan van 3 fietsparkeerplekken.
Aan de voorwaarden wordt voldaan in het bouwplan door te voorzien in 228 fietsparkeerplekken en 11 scooterparkeerplaatsen. Er wordt dan ook voldaan aan de normen. Er is in de fietsenstalling bovendien ruimte over voor fietsen met afwijkende maten (bakfietsen, fatbikes).

5.2. Wet geluidhinder

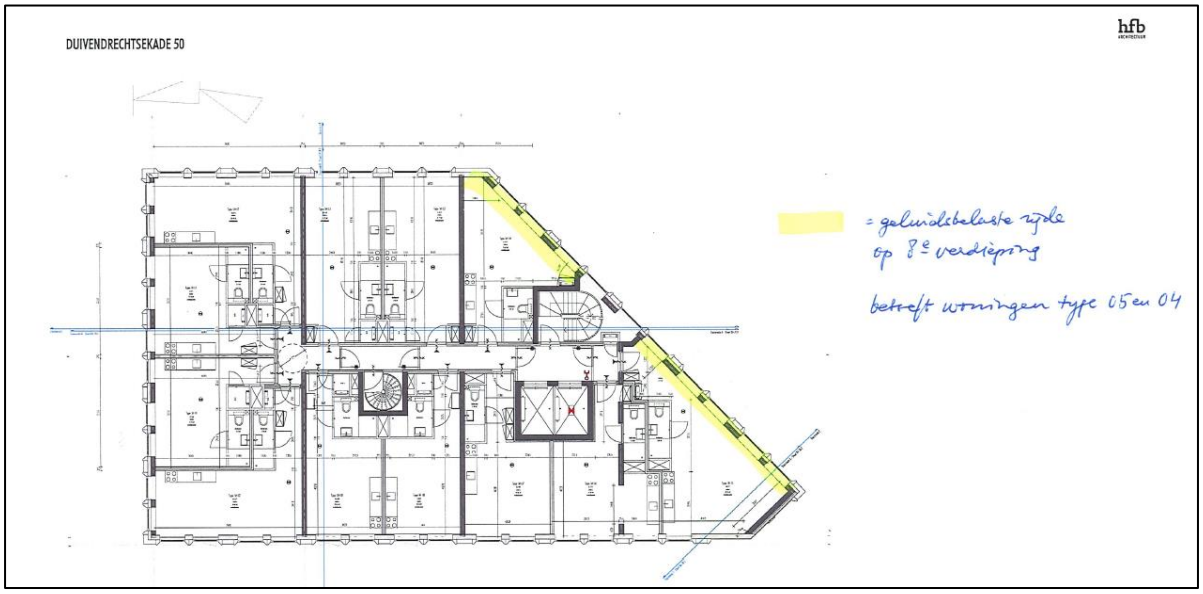
De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op het geluid van niet-gezoneerde bronnen (bedrijven) wordt in paragraaf 5.3 ingegaan.

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

(ontheffing op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld.

De planlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zone van de A10, Gooiseweg, Spaklerweg, verscheidene metrobanen en de spoorbaan Utrecht – Amsterdam. De locatie is niet gelegen binnen een zone van een industrieterrein. In het rapport 'Akoestisch onderzoek geluid van buiten' (zie bijlage) heeft Cauberg Huygen de resultaten van het akoestisch onderzoek opgenomen. De conclusies van het onderzoek zijn als volgt:

Wegverkeer
Ten gevolge van verkeer op de Spaklerweg en Gooiseweg wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Ten gevolge van het wegverkeer op de A10 wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 51 dB op 2 woningen op de 8e verdieping.



De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt hiermee niet overschreden. Andere woningen zijn niet geluidbelast.

Spoorwegen en metro
Ten gevolge van railverkeer op de spoortracé Utrecht-Amsterdam wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
De geluidbelasting ten gevolge van metroverkeer bedraagt ten hoogste 50 dB. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

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

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

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

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

In het onderhavige plan worden geen maatregelen getroffen aan de betreffende twee woningen, om de volgende redenen:
- het gaat om slechts twee woningen, gevelmaatregelen voor alleen deze twee woningen zijn uit oogpunt van welstand ontsierend;
- het betreft kleine woningen, deze kunnen alleen eenzijdig georiënteerd zijn
- het betreft kleine woningen, voor loggia's is geen ruimte
- het betreft sociale huurwoningen, de kosten van maatregelen zijn onevenredig hoog

Voor deze twee woningen worden campuscontracten afgesloten, waarmee doorstroom geborgd wordt. Dit is geregeld in de anterieure overeenkomst en wordt indien nodig notarieel vastgelegd. Voor de 2 woningen op de 8e verdieping hoeven daarom geen stille zijden gerealiseerd te worden.

5.3. Milieuzonering

Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie, sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige functies en bedrijven dient milieuzonering te worden toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van 2009. Het doel van de VNG-publicatie is het bieden van een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk en biedt mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit

bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies nabij bedrijven.

De richtafstanden in de bijlagen van de VNG-publicatie zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een “rustige woonwijk” (bijlage 1 van de VNG-publicatie). Deze richtafstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met 1 afstandstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype “gemengd gebied”. Verdere reducties zijn in beginsel niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

In het onderhavige geval gaat het om de herontwikkeling van voormalige bedrijfskavels tot woningbouw. In de omgeving van het plangebied bevinden zich diverse bedrijven. Weespertrekvaart zal de komende jaren verder worden getransformeerd naar een woon-werkgebied. Het projectgebied en haar omgeving zijn zowel in de huidige als in de toekomstige situatie te beschouwen als een “gemengd gebied”. In de nabijheid van het projectgebied zijn bedrijven toegestaan die tot maximaal categorie 2 behoren. Voor dergelijke bedrijven geldt binnen gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Er zijn binnen deze afstand geen bedrijven aanwezig met een dergelijke milieucategorie.

Het meest nabij gelegen bedrijfsperceel is Wenckebachweg 99 (Autobedrijf Nico). Daarmee is overleg geweest. De garageactiviteiten zijn intussen gestaakt. het terrein is nu alleen nog in gebruik als parkeerterrein, in afwachting van verkoop ten behoeve van herontwikkeling. De activiteit leidt niet tot hinder voor de nieuwe woningen.

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

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

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

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) biedt een kader om te beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij de realisatie van woningen in de directe omgeving van bedrijven of omgekeerd.
Het toetsingskader voor geluid bestaat uit vier stappen waarbij per stap de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau hoger wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht. Hierbij wordt de geluiduitstraling van de bedrijven richting de nieuwe geluidgevoelige gebouwen onderzocht en beoordeeld.

Stap 1
Indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.
NB: voor de afstand tot gemengd gebied mag rekening gehouden worden met de vermindering van één afstandstap (bijvoorbeeld: richtafstand tot gemengd gebied voor categorie 3.2 is 50 meter in plaats van 100 meter).

Stap 2 (vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk)
Indien stap 1 niet toereikend is:
Buitenplanse inpassing is mogelijk indien bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in een gebiedstype 'rustige woonwijk' de volgende waarden niet worden overschreden:
- 45 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 65 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en
in een gebiedstype 'gemengd gebied' de volgende waarden niet worden overschreden:
- 50 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

Stap 3
Indien stap 2 niet toereikend is:
Buitenplanse inpassing is mogelijk indien bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in een gebiedstype 'rustige woonwijk' de volgende waarden niet worden overschreden:
- 50 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden);
- 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking
en in een gebiedstype 'gemengd gebied' de volgende waarden niet worden overschreden:
- 55 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal geluidniveau (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
- 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

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

Stap 4
Bij hogere geluidniveaus dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

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

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

De conclusies van het onderzoek zijn als volgt:

H.J.E. Wenckebachweg 93 (Van Ginkel Amsterdam (voorheen De Dakdokters)
Voorafgaand aan het opstellen van dit akoestisch onderzoek heeft er overleg met Van Ginkel Amsterdam plaatsgevonden waarbij de activiteiten in overleg met Van Ginkel Amsterdam zijn vastgesteld. Deze zijn vervolgens verwerkt in het akoestisch onderzoek.
Uit de geluidberekeningen kan worden geconcludeerd dat, in de nachtperiode de streefwaarden van stap 2 en stap 3 overschreden worden. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door activiteiten die enkele keren per maand plaatsvinden. In de maximaal representatieve bedrijfssituatie wordt ervan uitgegaan dat het ophalen van prefab-elementen in de nachtperiode plaatsvindt. Het leveren van pallets vindt maximaal 1x per week plaats tussen 06:00 en 07:00. Het ophalen van de prefab-elementen vindt plaats maximaal 1x per week plaats tussen 06:00 en 07:00. Op pagina 11 en 12 van het rapport “Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering” zijn de berekeningsresultaten weergegeven in tabelvorm.
In overleg met de van Ginkel Groep Amsterdam bv is afgesproken dat hun nachtelijke laad- en losprogramma voortaan in de dagperiode zal plaatsvinden. Indien de activiteiten in de dagperiode worden uitgevoerd in plaats van in de nachtperiode, wordt voor het maximaal geluidniveau niet voldaan aan stap 2, maar wel aan stap 3 van de VNG-publicatie. Het langtijdgemiddelde in de dagperiode voldoet aan stap 2 van de VNG-publicatie en de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit.

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

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

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

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

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

De grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden niet overschreden.

5.4. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde ‘streefwaarde’ overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet ‘interventiewaarden’ vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.
Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is ten behoeve van de omgevingsvergunning bodemonderzoek uitgevoerd.

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

De doelstelling van het milieuhygiënisch onderzoek is meerledig:

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

Het bodemonderzoek is verricht conform de Amsterdamse Richtlijn Verkennend Onderzoek (ARVO), strategie voor vooroorlogse wijken. Ter plaatse van de onderzoekslocatie is een ook verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707, strategie diffuus belaste locatie, verricht. Conform de ARVO en het ‘Handelingskader PFAS’ is de grond aanvullend onderzocht op PFAS.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

5.4.1. Grond

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

Algemene kwaliteit
De diepere kleiige ondergrond (1,5-2,0 m-mv) is sterk verontreinigd met lood. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met koper en kwik;
De diepere zandige ondergrond (1,5-2,0 m-mv) is matig verontreinigd met koper. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met cadmium, kobalt, lood, nikkel en zink;
De overige grond is maximaal licht verontreinigde met zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie.

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

PFAS
In de bovengrond zijn verhoogde gehalten aan PFOS, PFOA en overige PFAS aangetoond. Het gehalte aan PFOS overschrijdt de vastgestelde achtergrondwaarde.
In de ondergrond is een verhoogd gehalte aan PFOS gemeten, maar de achtergrondwaarde wordt niet overschreden. PFOS en overige PFAS zijn niet gemeten.
Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.

5.4.2. Grondwater

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

5.4.3. Veiligheidsklassen (CROW 400)

Voor de werkzaamheden in de diepere kleiige ondergrond (vanaf 1,5 m-mv) is de veiligheidsklasse ‘rood, niet vluchtig’ van toepassing.
Voor werkzaamheden in de overige bodem is geen veiligheidsklasse van toepassing.
De definitieve veiligheidsklassen en de eventueel te nemen maatregelen dienen door een veiligheidskundige te worden bepaald.

5.4.4. Conclusie

De diepere ondergrond (vanaf 1,5 m-mv) is matig tot sterk verontreinigd. In dit onderzoek is uitgegaan van een werkdiepte tot 1,5 m-mv en deze verontreinigingen zijn aangetoond in de laag onder de toekomstige bebouwing.
Aanvullend onderzoek naar de aangetoonde verontreinigingen wordt voor de geplande werkzaamheden niet noodzakelijk geacht.
Wel wordt opgemerkt dat indien er toch werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond (> 1,5 m-mv) plaats zullen vinden (bijvoorbeeld ten behoeve van het realiseren van de fundering of een liftput) er een saneringsprocedure zal moeten worden doorlopen. Tevens wordt opgemerkt dat bij contact met de sterk met lood verontreinigde ondergrond de veiligheidsklasse 'rood, niet vluchtig' van toepassing is en er mogelijk aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.
In de omgevingsvergunning worden voorwaarden opgenomen t.a.v. het bouwen in de vervuilde diepere ondergrond (vanaf 1,5 m – mv).

5.5. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld op 1 augustus 2009, is deze grens 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 plan 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 beide.

In dit geval betreft het een toename van 102 woningen, wat ruim onder de grens blijft. De bedrijvigheid is reeds bestaand. Het project heeft derhalve geen significant effect op de luchtkwaliteit ter plaatse. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren in de nabijheid van een rijksweg of een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor

stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden. Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit en daarbij is de afstand tot rijks- en provinciale wegen groter dan in het Besluit bepaald. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. In het projectgebied worden deze functies niet gerealiseerd.

5.6. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.
In de rapportage 'Onderzoek Externe veiligheid' van AVIV (8 april 2024; zie bijlage) worden de resultaten van het onderzoek externe veiligheid gepresenteerd, waarvan de bevindingen hieronder worden weergegeven.

5.6.1. Hogedruk aardgasleiding

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.
In zowel de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en het groepsrisico neemt niet toe in de toekomstige situatie. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.
De belemmeringenstrook legt geen beperkingen op aan het plangebied.

5.6.2. Spoorroute

Op circa 390 m ten westen van de planlocatie ligt de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (basisnetroute 280). Het plangebied ligt op meer dan 200 m van de spoorlijn en daarmee buiten het gebied waarbinnen het groepsrisico verantwoord dient te worden. Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van

de stofcategorieën A (460 m), B2 (995 m) en D4 (meer dan 4 km). Het volstaat om conform artikel 7 van het Bevt in te gaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.
De Veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies hierover uit te brengen.

5.6.3. Rijksweg A10

Op ongeveer 540 m ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich de A10 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Deze weg is onderdeel van het basisnet (wegvak N11). Het plangebied ligt buiten 200 m van de A10. Dit betekent dat, conform artikel 8 uit het Bevt, de verdere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is
Wel ligt de ontwikkeling binnen het invloedsgebied van 880 m vanwege het vervoer van giftige vloeistoffen (stofcategorie LT2). Het bestuur van de veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet (artikel 7 Bevt).

5.6.4. Beperkte verantwoording Hogedruk aardgasleiding

Het Bevb introduceert een nieuwe onderverdeling van situaties waarin een ‘volledige’ verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Er zijn twee situaties waarin volstaan kan worden met een beperkte verantwoording (art. 12, lid 3):

1. Indien het ruimtelijk besluit betrekking heeft op het gebied tussen de 100% letaliteitszone en de 1% letaliteitszone van de buisleiding (in geval van toxische stoffen tussen de 1% letaliteitszone en de afstand waarop het plaatsgebonden risico gelijk is aan 10^{-8}).
2. a. als het groepsrisico onder 0.1 keer de oriëntatiewaarde blijft;
   b. als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt.

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

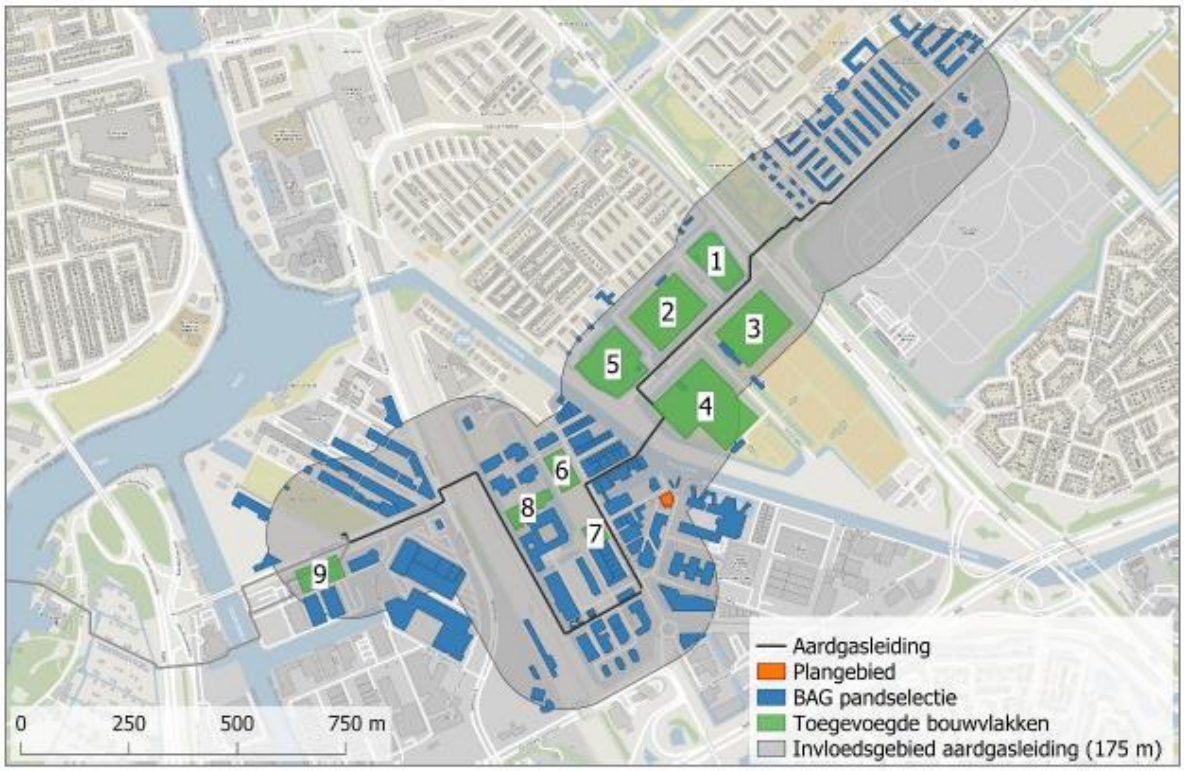
In een beperkte verantwoording van het groepsrisico hoeven slechts aan de orde te komen:

a. De personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleidingen.
b. De hoogte van het groepsrisico.
c. De bestrijdbaarheid.
d. De zelfredzaamheid.

Een nadere beschouwing van risico reducerende maatregelen en ruimtelijke alternatieven met een lager groepsrisico is in dat geval niet nodig.

Ad a: personendichtheid

De personendichtheid is in Bijlage 1. “Gegevens bebouwing” van de rapportage ‘Onderzoek Externe veiligheid’ van AVIV (8 april 2024; zie bijlage) bepaald. Daarin is onderstaande afbeelding en tabel opgenomen.



Figuur 6. Bebouwing binnen invloedsgebied aardgasleiding

Nr.	Omschrijving	Personen	
		Dag	Nacht
1	Speeltuin	90	0
2	Sportveld	48	48
3	Sportveld	47	48
4	Sportveld	78	78
5	Schoolwerktuin	77	0
6	Gemengde bestemming	17	0
7	Gemengde bestemming	9	0
8	Gemengde bestemming	14	0
9	Gemengde bestemming	22	0

Vanwege de beperkingen van de bevolkingsmodellering in het rekenprogramma Carola zijn de berekeningen uitgevoerd met de aanname dat personen 365 dagen per jaar aanwezig zijn in de speeltuin, de sportvelden en de schoolwerktuin.
De totale personendichtheid komt daardoor op 302 personen overdag en 174 personen ’s nachts.

Ad b: hoogte groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico is berekend in paragraaf 4.2 van de rapportage 'Onderzoek Externe veiligheid' van AVIV (8 april 2024; zie bijlage). Voor de berekening wordt CAROLA gebruikt. CAROLA is het voorgeschreven rekenpakket voor het berekenen van de omgevingsveiligheidsrisico's van ondergrondse hogedruk-aardgastransportleidingen. CAROLA staat voor Computer Applicatie voor Risicoberekeningen aan Ondergrondse Leidingen met Aardgas. Met CAROLA kan worden bepaald of voldaan wordt aan de risiconormen zoals die zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De gebruiker (AVIV) kan de risico's berekenen op basis van specifieke leidinggegevens, die bij de leidingeigenaar (Gasunie) worden opgevraagd. In CAROLA berekeningen wordt gebruik gemaakt van de parameters conform de Handleiding Risicoberekeningen Bevb. Het resultaat van een berekening bestaat uit de plaatsgebonden risicocontouren en de FN-curve voor het groepsrisico. De huidige versie van het CAROLA rekenpakket is versie 1.0.0.52 met parameterbestand 1.3.
In bijlage 2 van dat rapport is uitgebreid verantwoord hoe de berekening plaatsvindt. Als resultaat van die berekening is in dat rapport het volgende aangegeven.

Tabel 2 toont het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. In de tabel is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een factor 0.56 betekent dat het groepsrisico bijna 2 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Figuur 4 toont de groepsrisicocurve voor de huidige en toekomstige situatie.

Buisleiding	Factor t.o.v. OW	
	Huidig	Toekomstig
W-543-01	0.56	0.56

Tabel 2. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

Hieronder wordt voor de leiding de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het tracé. Dat betreft de kilometer tussen stationing 2090.00 en stationing 3090.00.

Figuur 4. Groepsrisico W-534-01, huidige en toekomstige situatie; Het groepsrisico wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen op de x-as is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden op de y-as.

Uit tabel 2 en figuur 4 blijkt dat het groepsrisico in zowel de huidige als de toekomstige situatie groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Daarnaast neemt het groepsrisico door de voorgenomen ontwikkeling niet toe.

De reden hiervoor is dat de bebouwing binnen het plangebied volledig buiten de 100%-letaliteitscontour van de aardgasleiding ligt.

Ad c: bestrijdbaarheid
Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval zijn:

a. Bronmaatregelen: Voorzieningen treffen om de buisleiding te beschermen tegen beschadigingen.
b. Planologische maatregelen:
    1. Bij het ontwerp rekening houden met de inrichting van het plangebied Basisscholen worden bijvoorbeeld al gerealiseerd buiten de 100% letaliteitscontour van de hogedruk aardgasleidingen
    2. Bij het ontwerp rekening houden met de indeling van gebouwen: Gebouwen kunnen bescherming dienen om veilig vanuit het gebouw kan vluchten tot veilig gebied, of omdat het gebouw bescherming biedt om veilig te schuilen bij een ramp met gevaarlijke stoffen.

Ad d: zelfredzaamheid
Een ongeval met een hogedruk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten in het plangebied merkbaar. Door dit tijdgebrek zijn de mogelijkheden voor personen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen beperkt. De mogelijkheden zijn voornamelijk afhankelijk van de aanwezige voorzieningen en de uitvoering van de gebouwen. Wanneer aanwezigen kunnen vluchten zonder dat zij direct worden aangestraald door de hitte vergroot dat de mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

5.6.5. Verantwoording i.v.m. risico spoor

Voor de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van de intensivering van het gebied nabij een spoor waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, wordt gebruik gemaakt van de afwegingen die eerder zijn gemaakt in Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (versie 14 mei 2012). Navolgende is overgenomen uit dat beleidsdocument:

De ongeval scenario's met grote effecten zijn nagenoeg altijd incidenten met een spoorketelwagon met benzine, LPG, giftige gassen of giftige vloeistoffen. De scenario's die bij deze stoffen kunnen optreden bij een ongeval zijn een plasbrand, een BLEVE en het vrijkomen van een giftig gas. De scenario's plasbrand, BLEVE en het ineens vrijkomen van een giftig gas ontwikkelen zich zo snel dat de hulpverlening meestal alleen toekomt aan het bestrijden van de gevolgen. Er wordt dan ingezet op het bestrijden van de secundaire effecten en het verlenen van hulp aan gewonde slachtoffers. Indien noodzakelijk wordt het (bedreigde) gebied op instructie van de brandweer door de politie afgezet. Het scenario uitdampen van een vrijgekomen vloeistof kan worden bestreden door het afdekken van de vloeistof. De snelheid waarmee dit kan is afhankelijk van de bereikbaarheid en de tijd die het neemt om het veilig te kunnen doen. Bij optreden nabij het spoor moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de stroomvoerende leidingen. Meestal is het nodig dat Prorail (en soms ook het GVB) de spanning van de leidingen haalt om verantwoord op te kunnen treden. De spoortrajecten in Amsterdam zijn door de ligging op dijklichamen en aanwezige obstakels als geluidsschermen vaak slecht bereikbaar. Langs het spoor, met uitzondering van de

stations, is meestal geen bluswater beschikbaar dat snel ingezet kan worden. Ten behoeve van de rampenbestrijding is er een algemeen calamiteitenplan spoorwegongevallen opgesteld.

Voorliggend plangebied ligt op meer dan 200 meter van het spoor. In het uitvoeringsbeleid is meegewogen dat ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van het spoor niet bij dragen aan een relevante toename van het groepsrisico. Vanuit risico-oogpunt is een ontwikkeling op meer dan 200 meter van het spoor in beginsel aanvaardbaar. Voor het gehele plangebied geldt dat er voldoende vluchtwegen aanwezig zijn om het plangebied in geval van calamiteit te ontvluchten. Ook is het plangebied toegankelijk voor hulpverlening in geval van calamiteit. De zelfredzaamheid van personen zijn voornamelijk afhankelijk van de aanwezige voorzieningen en de uitvoering van de gebouwen. Waar mogelijk wordt daar in de planvorming rekening mee gehouden.

5.6.6. Conclusie

In verband met de realisatie van 102 woningen en 100 m^2 bvo kantoorruimte aan de Duivendrechtsekade 50 te Amsterdam zijn de externe veiligheidsrisico's van de nabij gelegen aardgasleiding beschouwd. De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de resultaten worden hieronder benoemd.

Hogedruk aardgasleiding

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

Groepsrisico
In zowel de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en het groepsrisico neemt niet toe in de toekomstige situatie. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Daaraan is voldaan in paragraaf 5.6.4 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

Belemmeringenstrook
De belemmeringenstrook legt geen beperkingen op aan het plangebied.

Overige risicobronnen

Het bestuur van de veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de spoorlijn Duivendrecht - Amsterdam Singelgracht en de A10.
In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet. Daaraan is voldaan in paragraaf 5.6.4 en 5.6.5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing.

5.7. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel 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 op grond van de Wet natuurbescherming.

Om te beoordelen of beschermde plant- en diersoorten bij de locatie aanwezig zijn is door adviesbureau Els & Linde een quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlage). Daaruit is naar voren gekomen dat op voorhand de aanwezigheid van vleermuizen en huismus niet kan worden uitgesloten door de aanwezigheid van geschikte invlieg- en nestelmogelijkheden. Ten aanzien van andere soorten (overig beschermde zoogdieren, vegetatie en planten, andere vogels dan huismus, herpetofauna en vissen, insecten) is vastgesteld dat deze niet te verwachten zijn binnen de planlocatie.
Een afdoend onderzoek naar vleermuizen en huismus is noodzakelijk gebleken. Dit afdoend onderzoek is uitgevoerd (zie bijlage) en daaruit blijkt dat er binnen de planlocatie geen nesten van de huismus en geen verblijfplaatsen van de vleermuis aanwezig zijn. Een vergunning van de Omgevingswet is niet nodig. Geadviseerd wordt de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten.

5.8. Stikstof

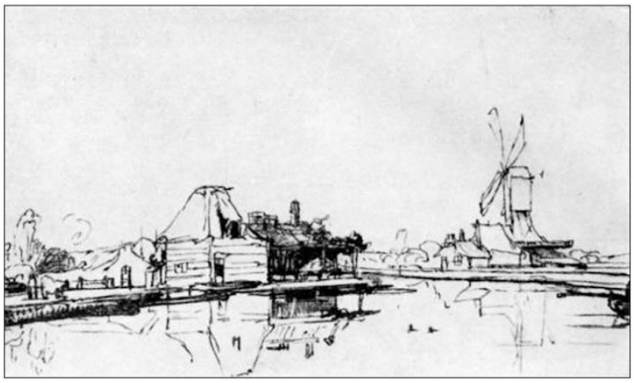
Voor de werkzaamheden en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op de beschermde Natura 2000-gebieden uitgevoerd. In het memo ‘Stikstofdepositie’ (zie bijlage) heeft ecologisch adviesbureau Els&Linde de berekening toegelicht en geanalyseerd. Met behulp van Aerius 2023 is door Els&Linde de depositie berekend over een afstand van 25 km voor alle bronnen (zie bijlage). Uit de berekening blijkt dat er tijdens de gebruiksfase en de bouwfase geen verhoogde depositie ontstaat op de Natura 2000. Er is daarom geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

5.9. Cultuurhistorie en archeologie

5.9.1. Cultuurhistorie

De middeleeuwse ontginningskades verdeelden het veenweidegebied in verschillende waterstaatkundige eenheden – polders. Het continue proces van bodemdaling dat door de ontginningen op gang was gebracht maakte de waterhuishouding tot een belangrijke gemeenschappelijke zorg van de landeigenaren in de polders. Ook de Groot Duivendrechtsepolder, waar het plangebied deel van uitmaakte, had te maken met wateroverlast, in het bijzonder na de drooglegging van de Watergraafsmeer in 1629. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland daarom toestemming om de Groot Duivendrechtsepolder te bedijken en de

waterstand op het gewenste peil te houden met poldermolens. Eén hiervan was de Duivendrechter Grote Molen, een grondzeiler voorzien van een scheprad, gebouwd omstreeks 1640 langs de ringvaart van de Watergraafsmeer.



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

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

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

5.9.2. Archeologie

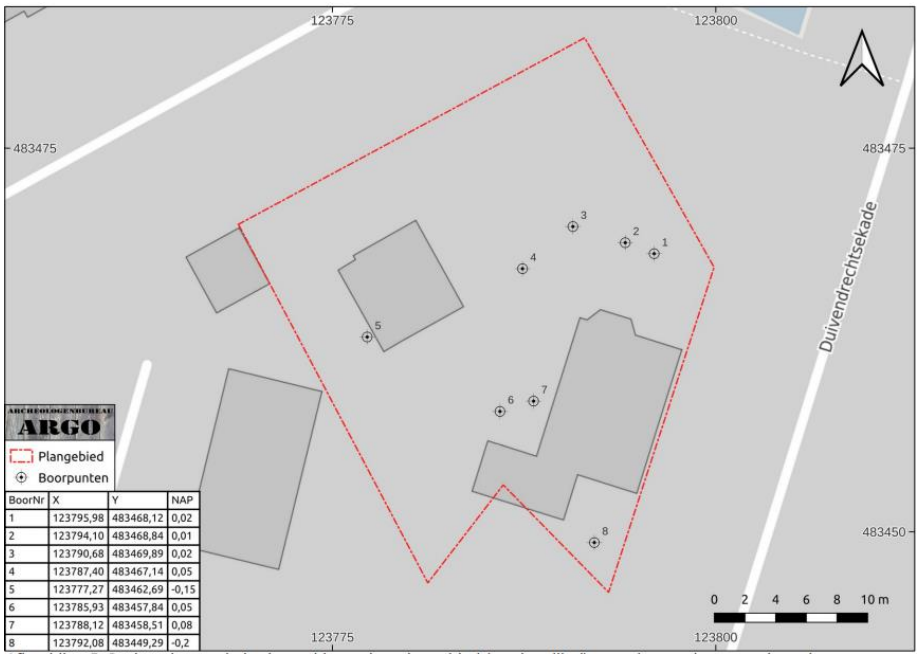
Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.
Archeologische zorg is door de invoering van de vernieuwde Monumentenwet 1988 in september 2007 formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt is dat het

erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

De projectlocatie is vrijgesteld van de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek indien de bodemverstoring betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 100 m^2 of een kleinere diepte 0,50 meter onder maaiveld.
Het bouwplan omvat enige nieuwe ondergrondse bebouwing in de vorm van een liftput tot een diepte van 1,6 m onder NAP en de funderingsvloer komt op het diepste punt tot 1,9 m onder NAP. Tijdens de realisatie van de werkzaamheden wordt ontgraven tot maximaal 2,3 m onder NAP ten behoeve van grondverbetering. De totale oppervlakte van de te realiseren ondergrondse constructie is 90 m^2. Ten behoeve van de realisatie van de funderingsvloer en de liftput zal de bodemverstoring het oppervlak van 100 m^2 overschrijden. Er is daarom sprake van een bodemverstoring die archeologisch onderzoek vergt.

In april 2024 is door archeologisch adviesbureau Argo een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden binnen het plangebied Duivendrechtsekade 50. Uit het onderzoek is gebleken dat archeologische resten uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd verwacht kunnen worden in het onderzoeksgebied. In deze periode heeft vermoedelijk de Duivendrechtse Grote Molen binnen het plangebied gestaan. Het plangebied bevindt zich ter plaatse van koopveengronden op veenmossen en ontgonnen veenvlakten. Dit veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen. In 1921 is het huidige woonhuis binnen het plangebied gebouwd. Mogelijk is de bodem tijdens deze bouwwerkzaamheden dermate verstoord dat resten van de molen niet langer aanwezig zijn.
Argo heeft dan ook geadviseerd om een verkennend booronderzoek uit te voeren om te bepalen of binnen het plangebied archeologisch relevante lagen aanwezig zijn. De beslissing van de bevoegde overheid, de gemeente Amsterdam om dit advies over te nemen (een selectiebesluit) is genomen en in het verlengde daarvan is het inventariserend veldonderzoek uitgevoerd, de rapportage is als bijlage aan deze Ruimtelijke Onderbouwing gevoegd. De resulaten daarvan worden hierna besproken.

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



BoorNr	X	Y	NAP
1	123795,98	483468,12	0,02
2	123794,10	483468,84	0,01
3	123790,68	483469,89	0,02
4	123787,40	483467,14	0,05
5	123777,27	483462,69	-0,15
6	123785,93	483457,84	0,05
7	123788,12	483458,51	0,08
8	123792,08	483449,29	-0,2

Afbeelding: locatie van de boringen binnen het plangebied (rood omlijnd) geprojecteerd op een uitsnede van een topografische kaart

Het overige deel van het plangebied is tot circa 1,90 m -mv verstoord, hier zijn geen archeologische resten te verwachten.
De geplande graafwerkzaamheden zullen tot circa -1,05 m NAP reiken. Dit betekent dat de in boringen 1 en 2 op dieptes van -0,93 m NAP en -1,05 m NAP aangetroffen ophogingslaag vergraven zal worden en dat de top van de vermoedelijke molenfunderingen zoals in boringen 1, 2 en 3 aangeboord bloot zal komen te liggen waardoor deze beschadigd zullen raken. Er wordt dan ook geadviseerd om ter plaatse van boringen 1, 2 en 3 een archeologische begeleiding uit te voeren. Dan wordt door de bodemverstoring het belang van de archeologie niet onevenredig geschaad. Dit wordt in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgenomen.

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

5.10. 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).

Nationaal Water Programma 2022–2027

De minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken hebben op 18 maart 2022 het Nationaal Water programma (NWP) 2022 – 2027 vastgesteld. Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2016-2021 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan.
Het NWP beschrijft de hoofdlijnen en ambities van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen. Voor het waterbeleid is het NWP een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Klimaatverandering, milieuverontreiniging en ruimtedruk vormen de komende jaren grote uitdagingen. Ook moet infrastructuur zoals bruggen en sluizen in stand worden gehouden en waar nodig vervangen of gerenoveerd. De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving zoals de energietransitie, woningbouw en de landbouw is noodzakelijk. Het NWP beschrijft hoe we hiermee omgaan en hoe we zorgen dat water een leidend principe is in de ruimtelijke inrichting van Nederland.
Het waterprogramma is uitsluitend bindend is voor het Rijk zelf en het voorliggende bouwplan is daarmee niet in strijd.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

In het Regionaal Waterprogramma geeft de provincie aan hoe zij zich inzet voor een goede waterkwaliteit, het op peil houden van de watervoorraad en de bescherming tegen overstromingen.

In de Omgevingsvisie NH 2050 is het waterbeleid van de provincie opgenomen. In het Regionaal Waterprogramma wordt dit uitgewerkt voor verschillende onderdelen:

1. Verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Nederland moet de kwaliteit van de regionale wateren op peil houden en waar nodig verbeteren, conform de eisen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Provincies spelen net als waterschappen en Rijkswaterstaat een belangrijke rol in de realisatie.
2. Het op peil houden van de voorraad en de kwaliteit van het grondwater. De provincie helpt drinkwaterbedrijven bij het ontwikkelen van nieuwe waterwinlocaties en gemeenten bij het opstellen van bodemenergieplannen.
3. Bescherming en beperken van gevolgen tegen mogelijk overstromingsrisico’s, ook als gevolg van klimaatverandering

Voor de deelprogramma’s oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico’s is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen, dat samen met andere partijen wordt uitgevoerd. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden. Het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 is op 31 januari 2022 vastgesteld door Provinciale Staten. Het Regionaal waterprogramma is uitsluitend bindend is voor de provincie zelf en het voorliggende bouwplan is daarmee niet in strijd.

Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De visie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd. De visie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden.
Met de Watervisie wil de gemeente bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooien en te realiseren. Voor nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen de gebruikelijke (planologisch-juridische) procedures te worden gevolgd.

Waterbeheerprogramma 2022-2027 (waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek)

Het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 geeft de koers aan voor een toekomstbestendig watersysteem in het beheersgebied van het waterschap voor de komende zes jaar. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. We maken met elkaar steeds meer gebruik van de schaarse ruimte. Dit heeft gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Wat dit betekent is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin wordt geschetst welke keuzes het waterschap maakt om het waterbeheer in de regio toekomstbestendig te maken. Het WBP is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht. Onderdeel van het Waterbeheerprogramma zijn de maatregelen die het waterschap wil nemen om het oppervlaktewater schoner en gezonder te maken. Het waterschap houdt hierbij rekening met de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt. De maatregelen die het waterschap neemt om de KRW doelen te halen leggen we vast in het WBP. De KRW doelen liggen vast in de regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

Waterveiligheid
Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2024 zullen naast de grondlichamen ook de niet-waterkerende objecten (zoals huizen, kabels, leidingen) en de waterkerende kunstwerken (zoals sluizen) zijn getoetst. In 2030 zullen de regionale waterkeringen volledig op orde zijn.

Voldoende water
Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het

water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

Schoon water
Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. Van geen van de wateren mag de kwaliteit achteruitgaan.

Het onderhavige bouwplan leidt niet tot aanpassingen aan het water en is niet van invloed op het watersysteem of de waterkwaliteit. Voor het bouwen in/op de waterkering is een watervergunning verleend.

Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027

Het Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027concretiseert de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (zoals vastgesteld op 8 juli 2021) voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Hieruit volgt beleid en een programma van maatregelen, met een kosteninschatting ter onderbouwing van de rioolheffing. Dit Omgevingsprogramma Riolering is de opvolger van het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021.

Het Omgevingsprogramma Riolering heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 was de norm dat tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade kunnen worden verwerkt. Omdat buien steeds extremer worden, is de norm nu verhoogd naar 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, wordt een hogere norm gehanteerd van buien van 90 mm in een uur. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond. Denk hierbij aan het aanleggen van verlaagd groen waar water naartoe kan stromen (wadi). Elk project dat werkt aan de openbare ruimte moet voldoen aan de 70mm norm en de 90mm voor vitale infrastructuur.
Naast het verwerken van regenwater, moet bij nieuwbouwprojecten de afstand tussen de straat en het grondwater minimaal 90 cm zijn. Zo ontstaat er ruimte in de ondergrond om water tijdelijk vast te houden, wat een buffer kan vormen in drogere periodes en goed is voor groen.

Het Omgevingsprogramma geeft instructie aan de gemeente zelf bij het uitvoeren van haar taken en de inrichting van de openbare ruimte. Dit heeft geen invloed op onderhavig bouwplan.

Programma Rainproof

Waternet heeft het initiatief genomen het programma Amsterdam Rainproof op te zetten, als start van een maatschappelijke beweging om de stad en de stedelingen regenbestendiger te maken. Grondslag voor het initiatief is de gemeentelijke zorgplicht voor doelmatig en doeltreffend afvoeren van hemelwater welke Waternet namens de gemeente Amsterdam uitvoert. In Amsterdam Rainproof wordt dit ingevuld door het faciliteren van de beweging, die na de looptijd

van het programma op eigen kracht verder gaat. Amsterdam Rainproof wil met doelgroepen als huishoudens, bedrijven, instellingen en overheid een platform bouwen om alle Amsterdammers te verleiden tot regenbestendig handelen.
Het programma richt zich primair op de opgave van (zeer) hevige regenbuien. Raakvlakken met andere water- en milieuthema's als klimaatadaptatie, grondwateroverlast en –onderlast, waterkwaliteit, waterbestendig maken van de stad, hittebestendigheid en duurzame energie worden alleen benut als er een zinvolle relatie is tussen de processen (bijvoorbeeld communicatie uitingen en of gezamenlijke bijeenkomsten) en doelstellingen en de oplossingen van de andere thema's.

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 bebouwde 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.
Door maatregelen aan het plan (groen-blauw dak) wordt voldaan aan de Hemelwaterverordening.

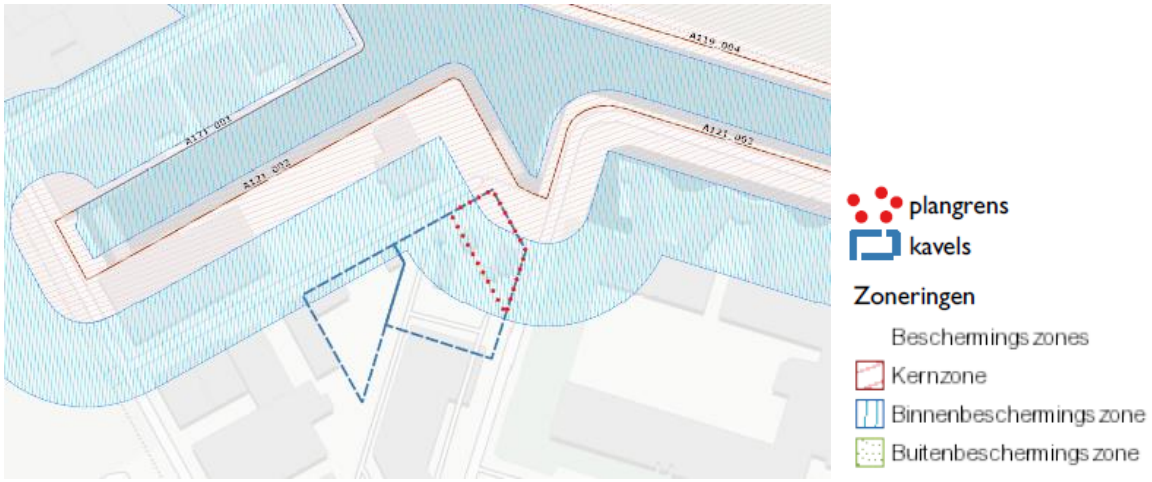
Keur

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

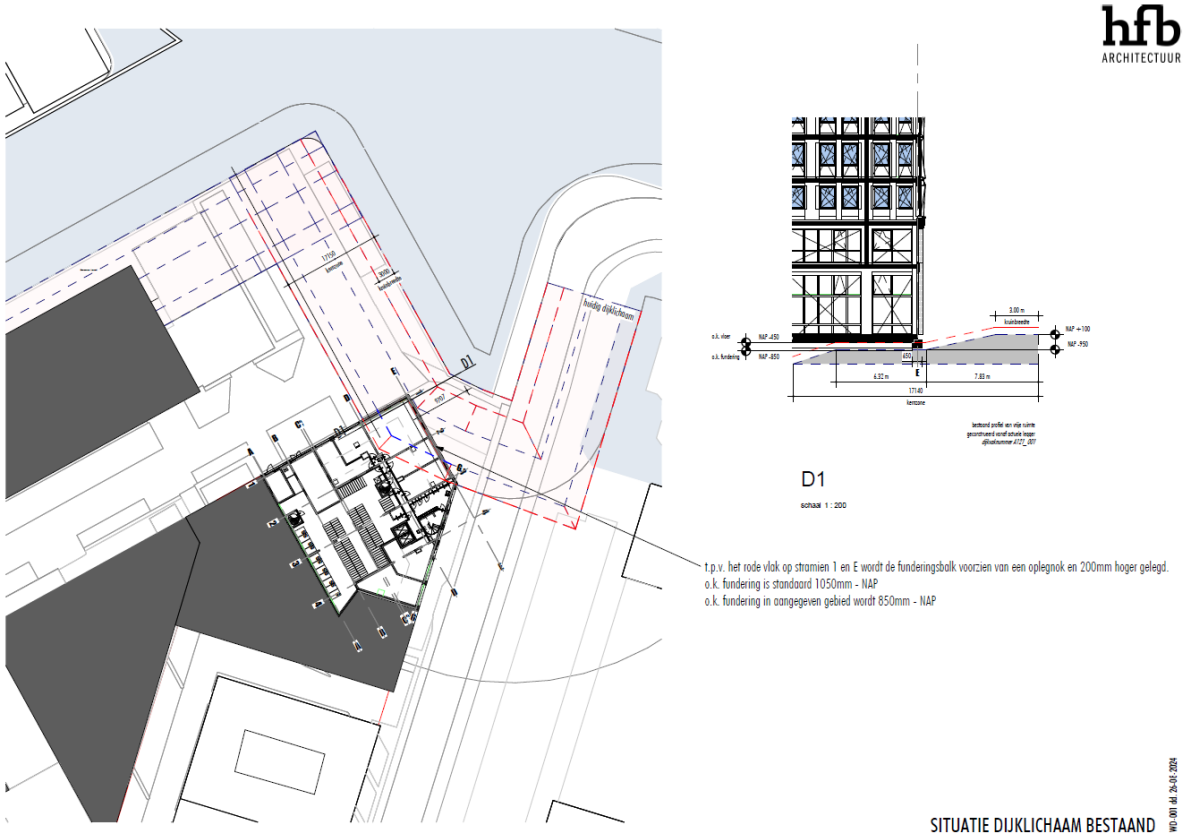
Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van verharding is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 m^2 verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m^2 te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Daarnaast geldt dat het te dempen wateroppervlak één-op-één moet worden gecompenseerd.
Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.
In de huidige situatie is de kavel volledig bebouwd en verhard. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

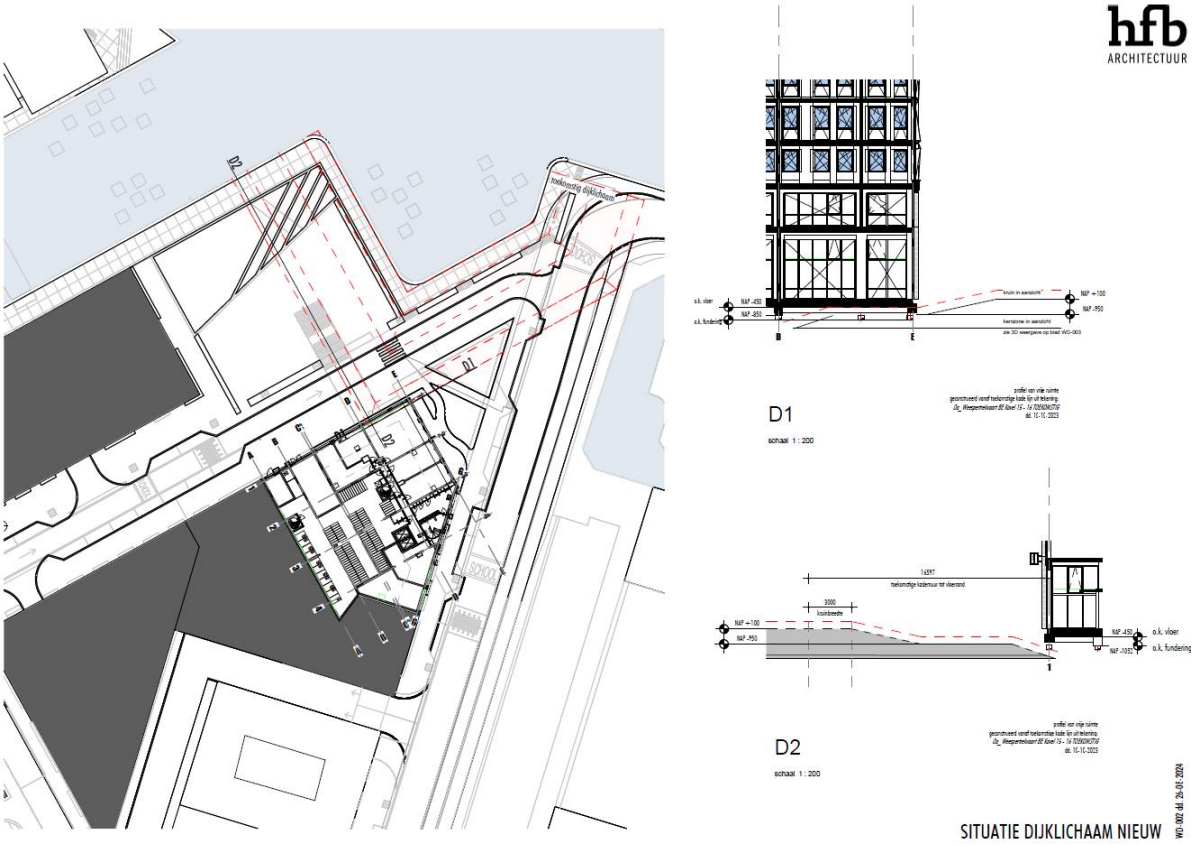
De ontwikkeling vindt plaats binnen beschermingszone van een waterkering, om die reden is meermaals overleg gevoerd met Waternet over de mogelijkheden en beperkingen voor het bouwplan.

De kade ligt op 0,6 meter NAP hoogte en beschermt daarmee het achterland tegen het water.



De ontwikkeling kan plaatsvinden, mits het bouwplan niet leidt tot graven of heien in het profiel van de waterkering. Het ontwerp van het bouwplan is daarop toegesneden: er wordt voldoende afstand gehouden van het dijklichaam.





Na overleg met Waternet is de Omgevingsvergunning wateractiviteit aangevraagd, deze is afgegeven op 3 september 2024.

5.11. Behoefte

In paragraaf 4.1 van de Ruimtelijke Onderbouwing is beschreven dat voor een ruimtelijke ontwikkeling moet worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan die ontwikkeling. In de rest van hoofdstuk 4 van de Ruimtelijke Onderbouwing is het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid beschreven waaruit blijkt dat er een behoefte bestaat aan de woningen in de sociale en middeldure sector die in voorliggend project worden gerealiseerd.

Woningen algemeen
In de beleidsstukken van de provincie en de MRA blijkt dat de woningbehoefte voor de regio groot is. Voor de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur
Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De behoefte heeft zich vertaald in het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III', dat inzet op vooral de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen, aangevuld met sociale huurwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied
Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en werkfuncties alsmede de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.12. Bezonning

Omdat er bij voorliggend project bebouwing wordt gerealiseerd tot 30,3 meter hoog (exclusief de liftopbouw/technische ruimte), is er een bezonningsstudie opgesteld (zie bijlage). Deze studie beoordeelt de schaduweffecten op omliggende bebouwing en terreinen als gevolg van de nieuwe bebouwing.

5.12.1. 21 maart/september

Op 21 december om 12:00 uur vindt er ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie een vermindering plaats in de bezonning van de zuidgevel van de woonark gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 95. Bij het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54 vindt geen vermindering in bezonning plaats.
Ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten is leidt het nieuwe plan tot minder schaduw op de woonboten.

Op 21 maart/september om 14:00 uur vindt er ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie een vermindering plaats in de bezonning van de woonark gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 95 en van het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54.
Ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten is leidt het nieuwe bouwplan niet tot verslechtering voor de woonark. Ter plaatse van het woonschip is wel sprake van enige vermindering van de bezonning op het schip.

5.12.2. 21 juni

Op 21 juni om 14:00 uur vindt er ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie een vermindering plaats in de bezonning van de zuidoostgevel van de woonark gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 95. Bij het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54 vindt geen vermindering in bezonning plaats.
Ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten is leidt het nieuwe plan tot minder schaduw op de woonboten.

Op 21 juni om 16:00 uur vindt er ten opzichte van de bestaande situatie geen vermindering plaats van de bezonning van de boten. Vergeleken met de planologisch toegestane situatie is er een geringe verbetering van de bezonning van het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54.

5.12.3. 21 december

Op 21 december om 12:00 uur vindt er ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie een vermindering plaats in de bezonning van de woonark gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 95. Bij het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54 vindt geen vermindering in bezonning plaats.
Ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten is leidt het nieuwe plan tot minder schaduw op de woonboten.

Op 21 december om 14:00 uur vindt er ten opzichte van de bestaande situatie een geringe vermindering plaats in de bezonning van de woonark gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 95 en een grotere vermindering bij het woonschip gelegen aan de Duivendrechtsekade 54.
Ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan toegelaten is leidt het nieuwe plan tot minder schaduw op de woonark en een gelijkblijvende schaduw op het woonschip.

5.12.4. Conclusie

Ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie leidt het nieuwe bouwplan in enkele gevallen tot enige vermindering van de bezonning, maar in die gevallen blijkt dat verwezenlijking van het geldende bestemmingsplan ook al tot een vergelijkbare schaduw (of juist meer schaduw) zou leiden.

5.13. Windhinder

Omdat er bij voorliggend project bebouwing wordt gerealiseerd tot 30,3 meter hoog (exclusief de liftopbouw/technische ruimte), is er een windhinderonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Het windklimaat voor de nieuwe situatie is geanalyseerd en vergeleken met de bestaande situatie.

Voor de analyse is de Nederlandse norm “NEN 8100:2006: Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving” gebruikt. Hierbij is een geometrisch model van het gebouw en zijn omgeving opgesteld. Een rekenrooster met gemiddelde resolutie is rond deze geometrie opgetrokken als basis voor Computational Fluid Dynamics (CFD)-simulaties van de windstroming.

De resultaten voor het project kunnen als volgt samengevat worden:

- Het windklimaat in het ruime gebied rondom de projectlocatie is voornamelijk gekarakteriseerd door windklassen A en B, in mindere mate door windklasse C en D. Deze klassen zijn geschikt om te zitten, te staan en te wandelen;
- Windklasse E is in zeer beperkte mate in het gebied waargenomen. Het comfort dat wordt ervaren in deze regio’s kan als slecht/oncomfortabel omschreven worden;

- Het windklimaat in de nieuwe situatie is een lichte verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie, doordat de omvang van de gebieden met klasse A/B iets afneemt en de omvang van de gebieden met klasse C/D wat groter wordt.;
- Er is aan de noordzijde, buiten het projectgebied, sprake van windklasse E waarin het risico op windgevaar bestaat. Dat doet zich voor in zowel de bestaande als in de nieuwe situatie. De oppervlakte van dat gebied met klasse E neemt af in de nieuwe situatie;
- De windsituatie bij de woonboten en ter plaatse van het toekomstige plein ten noordwesten van de projectlocatie blijft goed;
- Nabij het nieuwe bouwplan ontstaan twee kleine vlekjes met windklasse E, maar bij de hoofdentree is sprake van windklasse A/B, dat is goed;
- Bij de entree van de fietsenstalling is de windklasse B/C, dat is aanvaardbaar;
- Er is geen risico op windgevaar.

Maatregelen om het windklimaat verder te verbeteren zijn daarom niet noodzakelijk.

5.14. Milieueffectrapportage

5.14.1. Wettelijk kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht eruit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

5.14.2. Identificeren m.e.r.-(beoordelings)plicht op basis van Besluit mer

Voor de afweging ten aanzien van bovenstaande activiteiten die met voorliggende omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt (het ontwikkelingsgerichte deel), zijn de volgende

"kolom 1 activiteiten van Onderdeel C en/of D", afhankelijk van aard en omvang, samenhang en voorzienbaarheid (zie hierna), (mogelijk) van belang:

- D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen": De drempelwaarden bij onderdeel D categorie 11.2 zijn een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

5.14.3. MER-beoordeling

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

Als bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is een MER - Aanmeldnotitie gevoegd die is opgesteld op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017. Kortheidshalve wordt naar de inhoud daarvan verwezen.

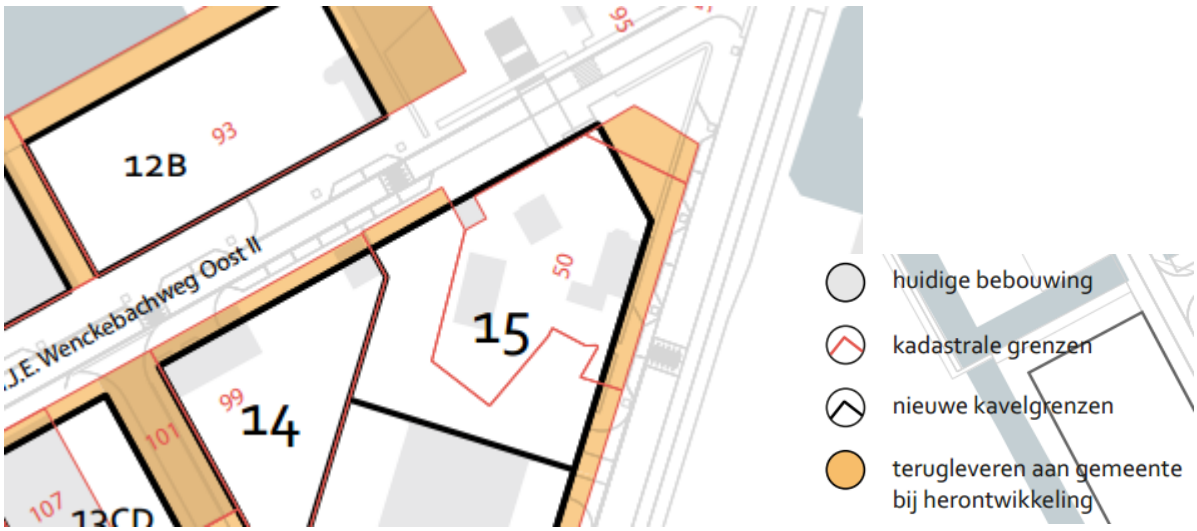
5.14.4. Conclusie

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

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Eigendom

De nieuwe ontwikkelkavels in het Stedenbouwkundig Plan zijn in principe gebaseerd op de huidige eigendomsgrenzen. Een deel van de toekomstige openbare ruimte is op dit moment nog in privé-eigendom zoals bij onderhavig project zie onderstaande uitsnede uit het Stedenbouwkundig Plan.



Het voorliggende bouwplan voor Duivendrechtsekade 50, fase 1 komt hieraan tegemoet.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

<u>Overleg met omgeving</u>

Over het Stedenbouwkundig Plan, waarin onderhavige ontwikkeling was opgenomen, is uitvoerig geparticipeerd. Over het nu voorliggende concrete bouwplan is overleg gevoerd en contact onderhouden met direct omliggende buren / eigenaren: Breevast, Garage Nico, Van Ginkel Amsterdam en DVM. In het kader van de onbelemmerde bedrijfsvoering is overeenstemming bereikt over de te hanteren uitgangspunten voor de bedrijfsvoering en de te treffen maatregelen.

Wenckebachweg 99 (gebruiker/eigenaar garage Nico)
Met Garage Nico heeft de initiatiefnemer al zeker vier jaar contact. De bedrijfsvoering van het garagebedrijf is gestaakt en het gebouw en perceel wordt tijdelijk verhuurd voor stalling van auto's. Dit in afwachting van verkoop aan een ontwikkelaar.

Wenckebachweg 93 (Van Ginkel Amsterdam (voorheen De Dakdokters), eigenaar DVM)
Met Van Ginkel Amsterdam heeft de initiatiefnemer uitgebreid contact omdat er maatwerkafspraken moeten worden gemaakt. Van Ginkel Amsterdam heeft zelf contact met gebouweigenaar DVM. Inmiddels heeft de initiatiefnemer ook rechtstreeks contact met DVM.

Dakdokters heeft een contract tot start van de herontwikkeling op het betreffende perceel door DVM. De verwachting is dat dit nog enkele jaren duurt. Op 17 december 2024 is de aanvraag maatwerkvoorschrift door Van Ginkel Amsterdam bij de Gemeente Amsterdam ingediend.

3) Duivendrechtsekade 38 - 42 (eigenaar is één van de dochtervennootschappen van Breevast)
Breevast is ook van alle plannen op de hoogte. Omdat een deel van het perceel valt in de tweede planfase, waarvan het andere deel van Breevast is heeft de initiatiefnemer veel contact. Voor fase 2 zitten partijen samen in de planvorming, waarvan wordt verwacht dat partijen daar een vergunningstraject op korte termijn zullen opstarten.

Vooroverleg

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 5.1.1 Bro verplicht.

Ontwerp omgevingsvergunning

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing, overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan eenieder een zienswijze indienen.

6.3. Economische uitvoerbaarheid

Bij het nemen van een ruimtelijk besluit dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat een rechtssituatie ontstaat die niet realistisch blijkt te zijn. Op grond van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden vastgesteld bij een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd of indien er geen sprake van verhaalbare kosten. Procedurekosten worden middels de legesverordening in rekening gebracht. Tevens is een anterieure overeenkomst met daarin het planschadeverhaal gesloten met de initiatiefnemer van het plan. Hiermee zijn kosten en risico's verdeeld.
Alle bouw- en aanlegkosten worden door de initiatiefnemer betaald. Vanuit het plan vloeien geen overige kosten of risico's voort die voor rekening van de gemeente komen. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee verzekerd.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen

7.1. Het project

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van Duivendrechtsekade 50, fase 1. Het voornemen is het perceel te herontwikkelen met 93 sociale huurwoningen, 9 middenhuur woningen en een kantoor van ca. 100 m^2 bvo.

7.2. Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van de projectlocatie vigeert het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost'. Dit bestemmingsplan is op 19 december 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Voor de projectlocatie gelden de bestemmingen 'Bedrijf – 1', 'Waarde - Archeologie – 1' en 'Waterstaat – Waterkering'.
Het project wijkt af van het bestemmingsplan op de volgende twee onderdelen:

1. De bestemming 'Bedrijf-1' laat de bouw van woningen niet toe.
2. De maximum bouwhoogte wordt overschreden met 15 meter tot een hoogte van 30,3 meter (exclusief de liftopbouw/technische ruimte).
3. Er wordt nieuwe ondergrondse bebouwing gerealiseerd (liftput) tot een diepte van 1,6 m onder NAP. De totale oppervlakte van de ondergrondse constructie is 90 m^2.

Aan de bepaling t.a.v. de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 1' is voldaan. Er is onderzoek uitgevoerd omdat de bodemverstoring betrekking heeft op een gebied met een groter oppervlak dan 100 m^2 in combinatie met een grotere diepte dan 0,50 meter onder maaiveld.
De geplande graafwerkzaamheden zullen tot circa -1,05 m NAP reiken. Dit betekent dat de in boringen 1 en 2 op dieptes van -0,93 m NAP en -1,05 m NAP aangetroffen ophogingslaag vergraven zal worden en dat de top van de vermoedelijke molenfunderingen zoals in boringen 1, 2 en 3 aangeboord bloot zal komen te liggen waardoor deze beschadigd zullen raken. Er wordt dan ook geadviseerd om ter plaatse van boringen 1, 2 en 3 een archeologische begeleiding uit te voeren. Dan wordt door de bodemverstoring het belang van de archeologie niet onevenredig geschaad. Het aspect archeologie staat gezien de resultaten niet in de weg aan verlening van de omgevingsvergunning.

Aan de bepaling t.a.v. de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' is voldaan omdat op 3 september een Omgevingsvergunning wateractiviteit is verkregen.

7.3. Supervisie

Het supervisieteam adviseert over welstand gerelateerde aspecten van het ontwerp. Het definitieve advies van het supervisieteam wordt gedeeld met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit die het ontwerp als onderdeel van de omgevingsvergunning publiek rechtelijk toetst op het geldende welstandskader en niveau.

Het supervisieteam heeft op 22 december 2023 de meest actuele set tekeningen, met daarbij de architectonische detaillering en de gedocumenteerde materiaalomschrijving, d.d. 15 december 2023, met kenmerk 23090 beoordeeld. Op basis hiervan, en op voorwaarde dat de LBK kast op het dak een maximale hoogte krijgt van 2 meter (bij een dakrandhoogte van 1 meter), geeft het supervisieteam een positief advies en kan het plan door naar de CRK. De bemonstering van de gevelmaterialen heeft het supervisieteam niet kunnen beoordelen. Dit zal in de CRK worden beoordeeld. Het positieve supervisieadvies is gedeeld met de CRK.

7.4. Beleidstoets

Het Weespertrekvaartgebied is in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en de voorgaande Structuurvisie aangewezen als een gebied dat ontwikkelt naar een woonbuurt met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen.

De Weespertrekvaartbuurt is in het voorjaar van 2015 door de gemeenteraad aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw. In navolging daarvan is een Strategienota is de opgave voor de herontwikkeling van de deelgebieden Midden en Oost vastgesteld en deze kaders zijn per deelgebied nader geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen. Voor onderhavige projectlocatie is het Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost, d.d. 19 december 2018 het kader voor dit project. Dit stedenbouwkundig plan bevat de stedenbouwkundige visie voor de toekomstige stedenbouwkundige opzet van het plangebied, de programmatische invulling van het gebied, de technische uitwerking en de ontwikkelingsstrategie. Daartoe is een ruimtelijk raamwerk ontworpen. In het plangebied is ruimte voor 107.510 m^2 aan bebouwing, met circa:

- 3.900 m^2 aan voorzieningen;
- 16.960 m^2 lichte bedrijvigheid en kantoren en een eventuele bijzondere functie (cultuur, leisure) aan de insteekhaven;
- ongeveer 1.000 woningen / appartementen in alle prijsklassen.

Aanvullend op Stedenbouwkundig Plan is op 29 november 2023 (besluitnummer 2023- 216) door de gemeenteraad ingestemd met het toevoegen van 15.000 m^2 bruto vloeroppervlak aan het woon- en werkprogramma van het stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost.

Hoewel het Stedenbouwkundig plan voorziet in de ontwikkeling van het gehele gebied Weespertrekvaart Oost, kreeg het gebied ten zuiden van de bestaande insteekhaven in het in 2020 vastgestelde bestemmingsplan ‘Weespertrekvaart Oost’ geen ontwikkelingsgerichte bestemming. Inmiddels is de inzet van de gemeente ook in dit deel van het gebied gericht op het faciliteren van door de markt te ondernemen ontwikkelinitiatieven, mits deze voldoen aan het Stedenbouwkundig plan.

De ontwikkeling van de locatie Duivendrechtsekade 50 tot een woongebouw met 30,3 meter hoogte (exclusief de liftopbouw/technische ruimte) op een sokkel past binnen de ingezette ontwikkeling van de Weespertrekvaartbuurt.

Het programma voorziet in 93 sociale huurwoningen en 9 middenhuurwoningen. Daarmee voorziet het project in de realisatie van betaalbare woningen, wat in overeenstemming is met het gemeentelijke woningbouwbeleid.

Voor sociale huurwoningen en middenhuurwoningen hoeven geen bewonersparkeerplaatsen gerealiseerd te worden, wel voldoende fietsparkeerplekken. Aan de toepasselijke normen voor auto- en fietsparkeren wordt voldaan.

7.5. Toets aan omgevingsaspecten

In hoofdstuk 5 van deze Ruimtelijke Onderbouwing is het project getoetst aan de relevante wet- en regelgeving en het relevante beleid ten aanzien van de omgevingsaspecten verkeer en parkeren, geluidhinder, milieuzonering, bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie (soort- en gebiedsbescherming), archeologie en cultuurhistorie, water, behoefte, bezonning en windhinder. Gebleken is dat deze omgevingsaspecten de realisatie van het project niet in de weg staan.

- Het project wordt grondwaterneutraal gerealiseerd.
- De verkeersafwikkeling in de ruime omgeving wordt door dit project niet nadelig beïnvloed. Het project voldoet aan de normen ten aanzien van auto- en fietsparkeren.
- Voor wat betreft geluidhinder moet in verband met de A10 een hogere waarde worden vastgesteld voor 2 woningen op d e8e verdieping. Er hoeven geen maatregelen aan de gevels worden getroffen om stille zijden te realiseren, omdat het woningen betreft die via campuscontracten worden verhuurd (uitzondering in hogere waardenbeleid).
- De bedrijven in de omgeving worden door het bouwplan niet in hun bedrijfsvoering beperkt en er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor Dakdokters wordt een maatwerkvoorschrift vastgesteld.
- De sloop van de bestaande bebouwing leidt mogelijk tot het aantasten van vaste verblijfplaatsen van de beschermde soorten vleermuis en huismus. Afdoend onderzoek is afgerond en daaruit blijkt dat er binnen de planlocatie geen nesten van de huismus en geen verblijfplaatsen van de vleermuis aanwezig zijn. Een vergunning van de Omgevingswet is niet nodig.
- Het project leidt niet tot een verhoogde stikstofdepositie op beschermde Natura2000-gebieden.
- Er is een inventariserend booronderzoek met betrekking tot archeologische waarden verricht en de graafwerkzaamheden worden onder archeologische begeleiding uitgevoerd.
- Er worden geen cultuurhistorische waarden aangetast door het bouwplan.
- Het wateraspect vormt geen belemmering voor het project. Op 3 september 2024 is de Omgevingsvergunning wateractiviteit afgegeven.
- De bezonningsstudie toont aan de een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft.
- De windhinder studie toont aan de een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft.
- Het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure is voor dit bouwplan niet noodzakelijk.

7.6. Conclusie

Het bouwplan is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.