Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan De Ruijterkade 5

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan De Ruijterkade 5

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.A2301BPSTD-VG01
Datum print	6 Juni 2025
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied en plangrens	7
1.3	Beschermd stadsgezicht	8
1.4	UNESCO Werelderfgoed	8
1.5	Bevoegdheden	8
1.6	Crisis- en herstelwet	8
1.7	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Het plangebied**	**11**
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Huidige situatie	20
2.3	Planontwikkeling	21
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**23**
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	27
3.3	Regionaal beleid	30
3.4	Gemeentelijk beleid	31
Hoofdstuk 4	**Milieuaspecten**	**43**
4.1	M.e.r.-beoordeling	43
4.2	Milieuzonering bedrijven	44
4.3	Geluidhinder	44
4.4	Luchtkwaliteit	45
4.5	Externe veiligheid	48
4.6	Bodemkwaliteit	53
4.7	Trillinghinder	55
4.8	Duurzaamheid	57
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**63**
5.1	Mobiliteit	63
5.2	Water	64
5.3	Cultureel erfgoed	69
5.4	Natuur	73
5.5	Hoogbouw	78
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**85**
6.1	Algemeen	85
6.2	Artikelgewijze toelichting	85
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**89**
7.1	Kader	89
7.2	Plangebied	89
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**91**

8.1	Inspraak	91
8.2	Vooroverleg	91
8.3	Zienswijzen	93

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het perceel De Ruijterkade 5 geldt op dit moment geen bestemmingsplan (of beheersverordening). Er is hiermee sprake van een planologisch-juridisch vacuüm (een zogenaamde 'witte vlek'). Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen hierdoor minder goed gefaciliteerd worden. Bovendien geeft het onduidelijkheid aan inwoners en bedrijven.

Om dit planologisch-juridische vacuüm op te vullen, is een zogenaamd conserverend ontwerpbestemmingsplan opgesteld (“Technisch Centrum en Tussen de Bogen”). Parallel aan dit bestemmingsplan waren erfpachter en gemeente met elkaar in overleg over een herontwikkeling van het perceel De Ruijterkade 5. Het huidige gebouw voldoet voor wat betreft duurzaamheid en indeling/bruikbaarbaarheid niet meer aan hedendaagse eisen. De herontwikkeling van dit perceel biedt een uitgelezen kans om een hoogwaardige centrumstedelijke (kantoor)locatie toe te voegen in het centrum van Amsterdam.

Het conserverende ontwerpbestemmingsplan 'Technisch Centrum en Tussen De Bogen' biedt geen ruimte voor deze herontwikkeling. Daarom is een apart bestemmingsplan opgesteld voor dit perceel en is het perceel De Ruijterkade 5 uit het bestemmingsplan 'Technisch Centrum en Tussen de Bogen' gehaald.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied De Ruijterkade 5 ligt op het Westelijk Centraal Stationseiland in het centrum van Amsterdam, nabij het Centraal Station en aan het IJ.



Afbeelding 1.1 - Ligging van het plangebied op luchtfoto (Bron: De Ruijterkade 5 Amsterdam, Hoogbouw Effect Rapportage, 2025)

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de (digitale) verbeelding van dit bestemmingsplan.

1.3 Beschermd stadsgezicht

In januari 1999 is de binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht. Sinds januari 2003 is de aanwijzing onherroepelijk. Het plangebied ligt binnen het beschermd stadsgezicht.

1.4 UNESCO Werelderfgoed

In de zomer van 2010 is de zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam geplaatst op de Lijst van het Werelderfgoed van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het ver- sterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit 400 jaar oude waardevolle culturele, architectonische en stedenbouwkundige erfgoed. Met dit erfgoed moet zorgvuldig worden omgegaan.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt het kerngebied (de 'property'). De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht.

Het gevolg van de plaatsing is dat de 'outstanding universal values' van het kerngebied worden beschermd. Het beschermen van deze waarden betekent behoud van de historische uniciteit van de grachtengordel als stedenbouwkundig en cultuurhistorisch complex. Dit vereist zorgvuldige toetsing om aantasting van de 'outstanding universal values' te voorkomen.

Het plangebied ligt buiten de kernzone, maar binnen de bufferzone van het UNESCOgebied. In paragraaf 5.3 wordt hier verder op ingegaan.

1.5 Bevoegdheden

Op grond van de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 hebben de stadsdelen een rol bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Het ontwerpbestemmingsplan is dan ook voorbereid door het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en vervolgens overgedragen aan het college van burgemeester en wethouders die het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad heeft aangeboden.

1.6 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en Herstelwet (Chw) is ingevoerd om de economie te stimuleren door procedures voor grotere bouw- en infrastructurele projecten te versnellen. Een groot deel van de Chw had een tijdelijk karakter. Met de Wijziging van de Crisis- en herstelwet en diverse andere wetten is permanente werking toegekend aan de tijdelijke regelingen in de Chw door de looptijd van de wet, die zou eindigen op 1 januari 2014, voor onbepaalde tijd te verlengen (artikel 5.10 Chw) (Kamerstukken II 2011/12, 33 135, nr. 2 en 3).

De lijst met categorieën waarop de Chw van toepassing is, is opgenomen in bijlage I van de wet. Daarin is als categorie onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden' (categorie 3.1 bijlage 1, Chw). Voorliggend bestemmingsplan valt onder deze categorie, zodat de Chw hierop van toepassing is. Dit houdt onder andere in dat in een beroepschrift alle beroepsgronden moeten worden opgenomen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen

gronden zijn ingediend. Deze kunnen na afloop van de beroepstermijn niet meer worden aangevuld (artikel 11 lid 2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

1.7 Leeswijzer

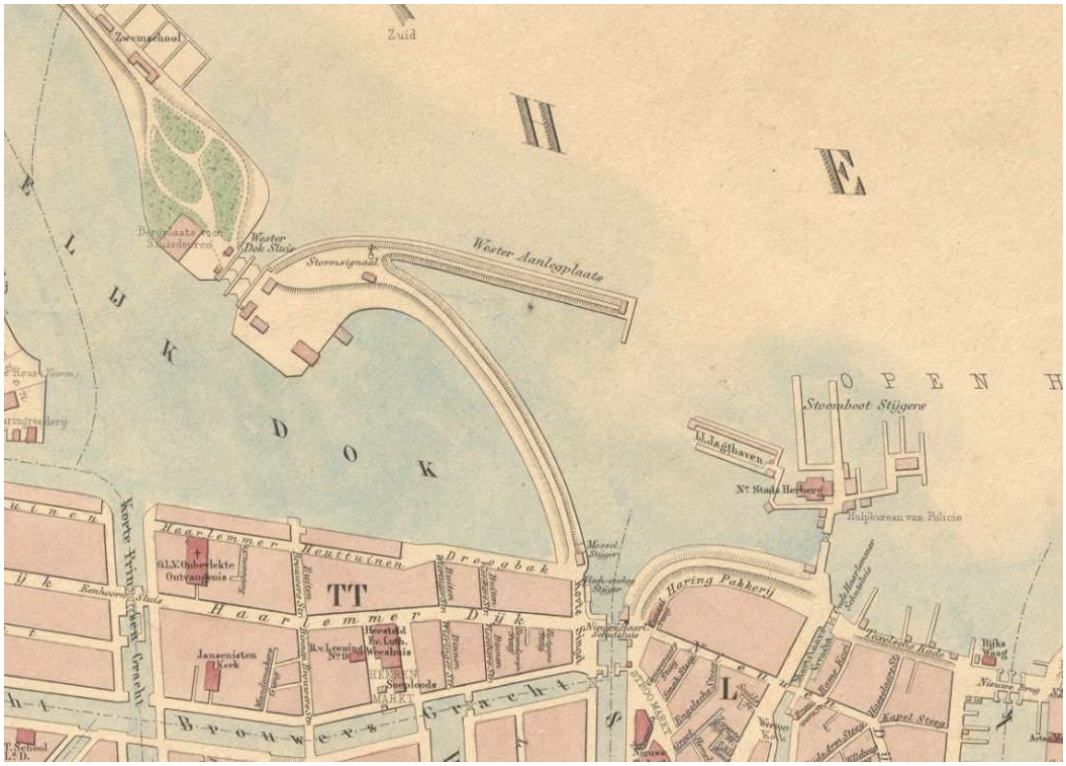
Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de ontstaansgeschiedenis, de huidige situatie en de beoogde planontwikkeling. Het voor het plan relevante beleid van Rijk, provincie, regio en gemeente is in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende relevante milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (mobiliteit, water, cultureel erfgoed, natuur en hoogbouw). In beide hoofdstukken wordt beoordeeld hoe de planontwikkeling zich verhoudt tot de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Een toelichting op de juridische systematiek en op de in dit plan opgenomen planregels is opgenomen in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

In de loop van de 2e helft van de 19e eeuw werd het spoorwegennetwerk in Nederland aangelegd. De eerste lijn was die van Amsterdam naar Haarlem. Het spoor naar Haarlem vertrok aanvankelijk vanaf een kopstation buiten de Haarlemmerpoort, nabij de huidige toegang tot het Westerpark. Vanaf 1860 werd het aanleggen van nieuwe spoorlijnen door het Rijk ter hand genomen. Vanaf 1864 waren er plannen om een nieuw station te bouwen in het open havenfront en de nieuwe lijn in de richting van Alkmaar op een verhoogd talud langs de Houttuinen te leggen. In 1870 werd met de spoorwegwerken begonnen. Tussen 1872 en '77 werden in het open havenfront tussen Westerdok en Oosterdok drie kunstmatige eilanden opgeworpen, waarvan de middelste bedoeld was voor de bouw van het Centraal Station. De aanleg van de eilanden geschiedde, afgaande op een aantal kaarten uit de periode, gefaseerd, waarbij het westelijke en oostelijke eiland als eerste klaar waren en fungeerden als werkeilanden. De eilanden waren van elkaar gescheiden door de Oostelijke en Westelijke Toegang die werden overspannen met fraaie spoorwegviaducten. Het westelijke 'eiland' was feitelijk geen eiland maar werd vastgebouwd aan de Droogdok en de Haarlemmer Houttuinen, die hiermee hun connectie met het water verloren.

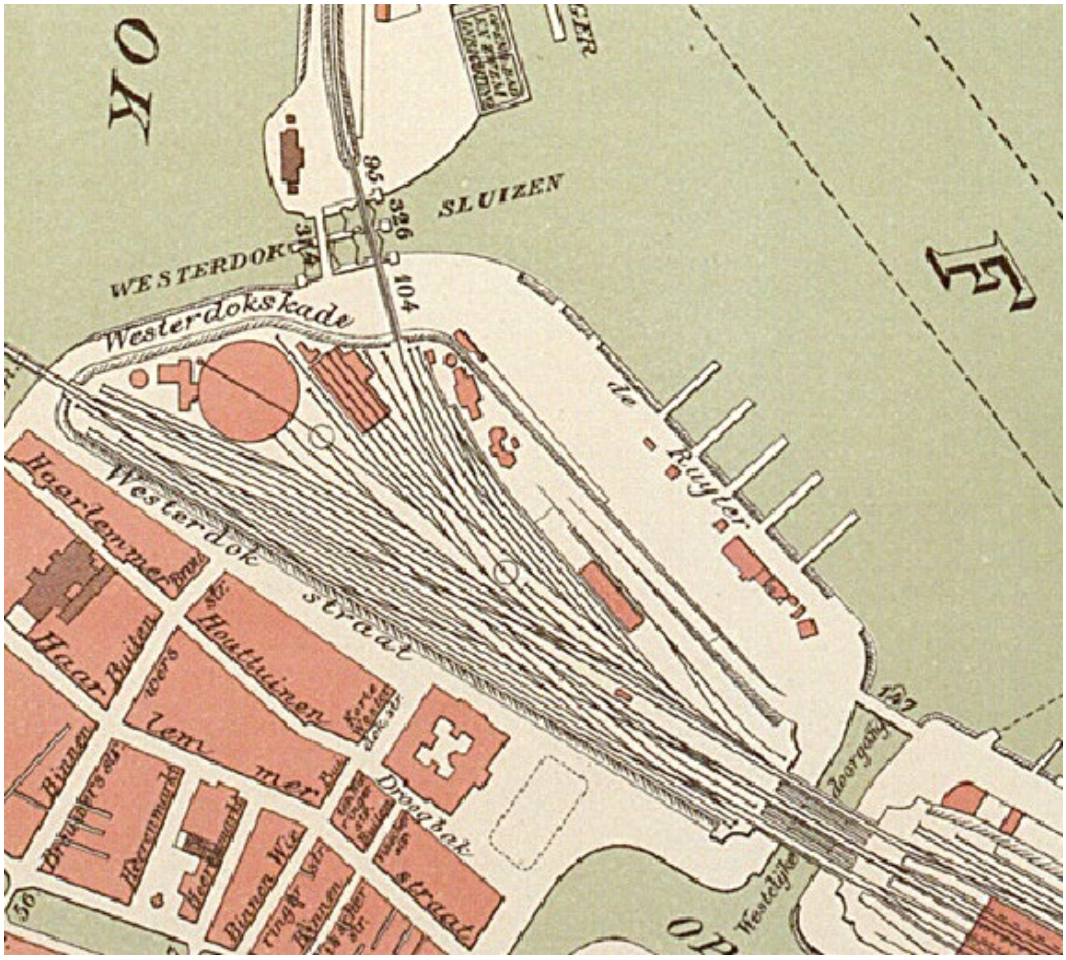


Afbeelding 2.1: Plangebied in 1867. Bron: Kuyper

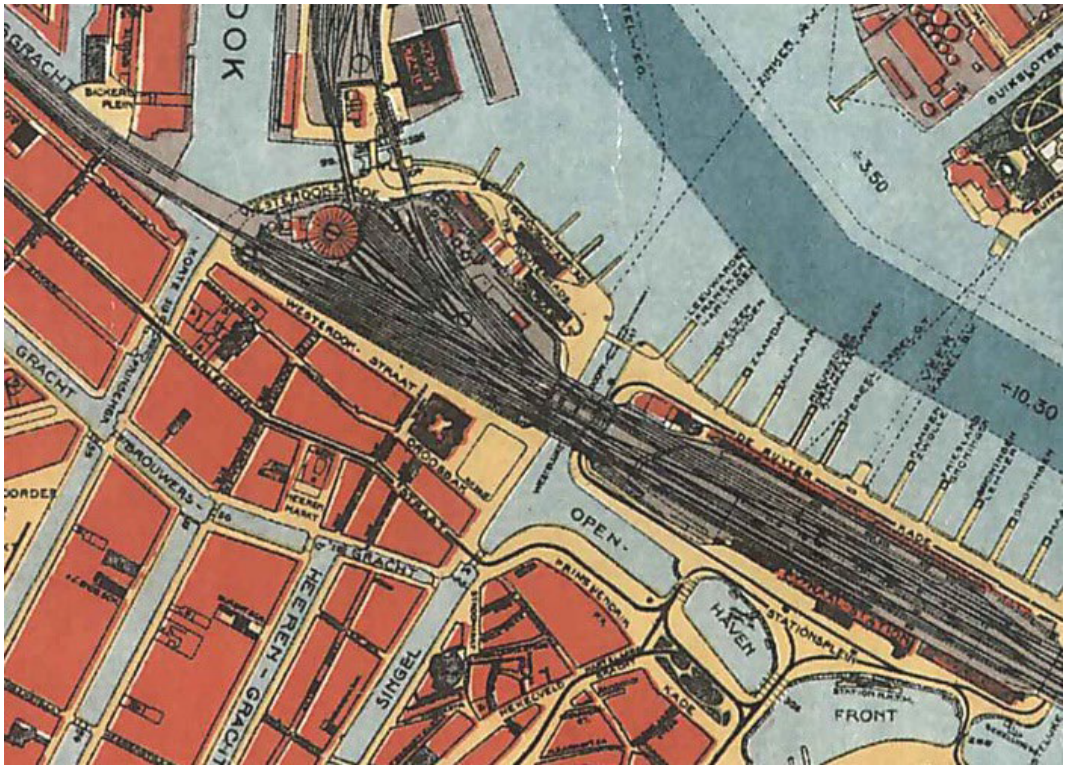


Afbeelding 2.2: Plangebied in 1881. Bron: Van der Stok

Met de realisatie van het Centraal Station en de bijbehorende spoorlijnen werden de stationseilanden bijna volledig voor spoorweggerelateerde infrastructuur benut. Op het westelijke eiland werd een rangeerterrein aangelegd met een aftakking over de Westerdoksluis en een cilindervormige locomotievenloods, waarvan de hoofdvorm terugkeert in het ongeveer op dezelfde plaats verrezen Verkeersleidingsgebouw van de spoorwegen (De Ruijterkade 4). De Ruijterkade had toen nog niet zijn huidige verloop parallel aan het water maar maakte een inwaartse knik om ruimte te bieden aan een overdekte vismarkt, die daar in bedrijf bleef tot 1954. Aan de spoorzijde van de kade stonden in 1907 nog een houten hulpschool en een gebouwtje voor de pakketpost. Dwars op de kade, over de volledige lengte van de stationseilanden, staken steigers in het IJ bestemd voor de veerdiensten naar Groningen, Zaandam, Hoorn, IJmuiden en Purmerend. Deze werden in de loop der tijd met regelmaat verplaatst.

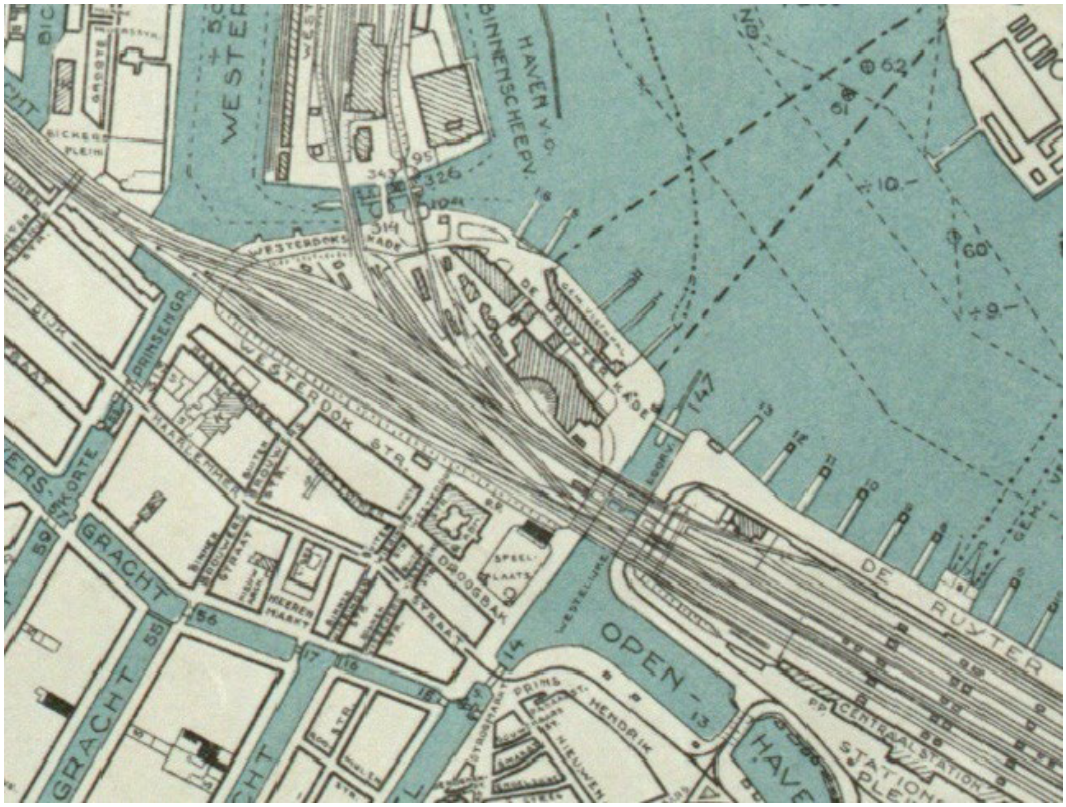


Afbeelding 2.3: Plangebied in 1900. Bron: Publieke Werken



Afbeelding 2.4: Plangebied in 1922. Bron: Publieke Werken

Een groot deel van de bebouwing langs de De Ruijterkade was al voor 1920 gesloopt ten behoeve van de bouw van een tweede kap voor het Centraal Station. In de loop van de jaren ’20 is de nu nog bewaarde, ijzeren draaibrug over de Westerdoksluis toegevoegd, zodat in totaal twee spoorbruggen en een brug voor wegverkeer de verbinding vormen tussen het Westerdokseiland en het Westelijk Stationseiland. De cilindervormige locomotievenloods werd omstreeks 1925 gesloopt en vervangen door een groter, halfrond exemplaar dat in oostelijke richting was opgeschoven. In het midden van de jaren ’50 werden verder de vismarkt, de locomotievenloods en de overige gebouwen van de spoorwegen gesloopt. De De Ruijterkade kreeg zijn huidige verloop als doorgaande verkeersroute langs het IJ. In 1959 verdween de doorgaande spoorlijn langs de Westerdoksdijk en werden de noordelijke twee bruggen vervangen door één brede basculebrug. Bij deze ingreep zijn de historische sluiswanden nagenoeg volledig vervangen.



Afbeelding 2.5: Plangebied in 1936. Bron: Publieke Werken



Afbeelding 2.6: Luchtfoto van Amsterdam ter plaatse van het Westelijk Stationseiland, circa 1938. Bron: Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

De huidige verschijningsvorm van het Westelijk Stationseiland wordt bepaald door naoorlogse kantoorgebouwen aan de IJ-zijde en een grote hoeveelheid sporen die het eiland doorsnijden. Het relatief grootschalige karakter van de stationseilanden wordt mede geaccentueerd door de aanwezigheid van enkele hoge gebouwen waarvan het door W.M. Dudok ontworpen kantoorgebouw het meest karakteristieke is. C. van Eesteren, die tot 1958 hoofd was van de Afdeling Stadsontwikkeling, zag een

stedenbouwkundige relatie tussen dit gebouw en de kantoren van het voormalige postgebouw op het Oosterdokseiland. Op onderstaande afbeelding is de locatie van de verschillende kantoorgebouwen aangegeven.



Afbeelding 2.7: Luchtfoto van het Westelijk Stationseiland waarop de locatie van de aanwezig gebouwen is aangegeven. Bron: Citydata Amsterdam, luchtfoto 2018.

Havengebouw (gemeentelijk monument; De Ruijterkade 7)

Circa 1953 werd door W.M. Dudok en R.M.H. Magnée een ontwerp geleverd voor deze prominente locatie aan het IJ. Het betrof een gebouwengroep bestaande uit een kantoorgebouw, het Havengebouw, een hotel, een aantal flats en een PTT-gebouw. In een schrijven uit hetzelfde jaar van de Scheepvaart Vereniging Noord, de opdrachtgever, aan B&W werd duidelijk dat 'verwacht werd dat door de verwezenlijking van het plan een zeer
grote verbetering van het uiterlijk van deze omgeving tot stand zal worden gebracht en dat dit gedeelte van de IJ-oever hierdoor een aantrekkelijk punt in de haven zou worden'. In 1961, na oplevering van het eerste gebouw, het Havengebouw met 13 verdiepingen, verschijnt een tweede ontwerp waarbij het kantoorgebouw alleen nog vergezeld wordt van een tweede bouwvolume voor de Kamer van Koophandel. Met dit tweede gebouw doelde
Dudok op een voor de Kamer van Koophandel ontworpen zeven verdiepingen hoog bouwvolume, parallel aan het water. Hoewel de twee gebouwen in het ontwerp een eigen vormgeving en contour vertonen, zijn ze duidelijk opgevat als één compositorisch geheel. Ook dit is komen te vervallen waardoor het gerealiseerde onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp uiteindelijk een ietwat vreemde alleenstaande positie aan het IJ heeft ingenomen. Bij de opening van het gebouw op 14 mei 1960 benadrukte de architect W.M. Dudok dat bij het ontwerp rekening was gehouden met een tweede gebouw en dat "(…)

bepaalde oplossingen van belangrijke onderdelen onbegrijpelijk waren zolang dit tweede gebouw ontbrak".

Tot het eerste ontwerp behoorde ook een haaks op het Havengebouw gesitueerde en uit drie bouwlagen bestaande aanbouw waarin dienstwoningen, traforuimten en rijwielstallingen werden ondergebracht. In tegenstelling tot het ontwerp voor de Kamer van Koophandel is dit laatste gebouw wel gelijk uitgevoerd. Verder is de open ruimte die tussen de twee gebouwen is ontstaan als parkeerterrein ingericht. Samen vormen het Havengebouw, de lagere aanbouw en het als parkeerterrein ingerichte maaiveld een ensemble dat het oorspronkelijke ontwerp van Dudok op de Zuidelijke IJ-oever afleesbaar houdt. Het maaiveldontwerp is overigens veranderd, waardoor het parkeerterrein nu op een nog lager peil ligt dan de omliggende wegen en omringd wordt door een bewerkte betonmuur. Gezien de gebruikte materialen en stijl is deze muur, en dus ook de herinrichting van het parkeerterrein, vermoedelijk in de jaren ’70 tot stand gekomen.

Het Havengebouw is op zichzelf een fraai staaltje architectuur en vormt een goed voorbeeld van het latere werk van Dudok waarbij hij in tegenstelling tot zijn vroegere werken streeft naar een eenheid en eenduidigheid in de grote, beknopte vorm. Hoewel het gevelbeeld een ontegenzeggelijk modern karakter heeft en technologische vernieuwingen als prefab gevelonderdelen werden toegepast, zorgen de karakteristieke betegeling van de gevelelementen, het spel van contrasten en de decoratieve compositie van de gevels voor een ambachtelijke uitstraling. In 2007 werd het Havengebouw een gemeentelijk monument.



Afbeelding 2.8: Havengebouw, vanuit Het IJ gezien. Foto: Marion Golsteijn, 2015. Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Havengebouw_De_Ruijterkade_7,_Amsterdam.JPG

Kamer van Koophandel/ SNS Bank (De Ruijterkade 5)

Het grote kantoorgebouw waarin de Kamer van Koophandel en de SNS Bank gevestigd zijn, is tot stand gekomen voordat er een duidelijke visie bestond op de herontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever. Dit

gebouw verrees op dezelfde plaats en met ongeveer dezelfde ligging en hoofdvorm als het door Dudok bedachte bouwvolume voor de Kamer van Koophandel. Echter, het gebruik daarvan voor dezelfde functie is min of meer per toeval gebeurd. De architect (W. van Oostrum) heeft begin jaren tachtig de opdracht gekregen voor het ontwerpen van een kantoor voor de voorloper van de verzekeringsbank SNS Reaal met daarnaast sociale woningbouw. De grond moest echter gesaneerd worden voordat daar gewoond zou kunnen worden en dat heeft tot een enorme vertraging geleid. Tegen de tijd dat de bouwaanvraag werd ingediend was er geen geld meer voor het bouwen van de woningbouw, waarna op deze locatie het kantoorgebouw voor de Kamer van
Koophandel vergroot werd. Het kantoorgebouw werd in 1989 opgeleverd.



Afbeelding 2.9: De Kamer van Koophandel aan de De Ruijterkade 5. Links is het Havengebouw te zien. Datum foto: 1994. Bron: SAA, 010122042828

ProRailgebouw (De Ruijterkade 4)

In de jaren negentig werd het Westelijk Stationseiland stedenbouwkundig afgerond met een derde imposant bedrijfsgebouw: het Verkeersleiding Transportbesturingscentrum van ProRail (architect Rob Steenhuis). Met zijn grote ronde koepel verwijst het gebouw naar de cilindervormige locomotievenloods die ongeveer op dezelfde plaats tussen 1900 en 1925 stond).



Afbeelding 2.10: Noordgevel van het Verkeersleiding Transportbesturingscentrum van ProRail, datum onbekend. Bron: https://mapio.net/pic/p-10806355/.

2.2 Huidige situatie

Het huidige kantoorgebouw aan De Ruijterkade 5 omvat vijf verdiepingen met ruim 11.000 m² bvo en circa 90 parkeerplekken. Het gebouw is nu volledig verhuurd aan de Kamer van Koophandel.

In de directe omgeving is het Verkeersleiding Transportbesturingscentrum van ProRail gevestigd (De Ruijterkade 4). Aan de spoorzijde zijn meerdere parkeerplekken gesitueerd. Verder zijn er een bedrijfsverzamelgebouw (kantoren) inclusief parkeerplaatsen en het Havengebouw. Het Havengebouw is ook een bedrijfsverzamelgebouw met kantoren (met o.a. Port of Amsterdam) en is een gemeentelijk monument. Naast het Havengebouw, langs het spoor, staan vier woningen. Onder deze woningen bevinden zich ook nog garageboxen behorend bij het Havengebouw. Tussen deze woningen en het Havengebouw ligt een nutsgebouwtje.

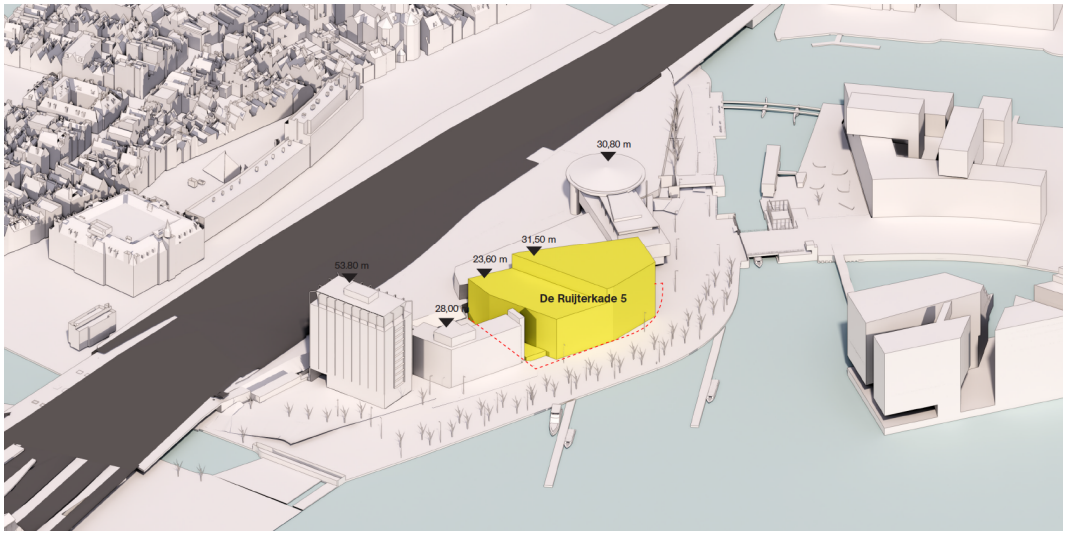


Afbeelding 2.11: Foto's huidige situatie (Bron: De Ruijterkade 5, Tweede bespreking in CRK/SIRK, 31 augustus 2022)

2.3 Planontwikkeling

Beoogd plan

De planontwikkeling betreft de sloop van het huidige, technisch gedateerde kantoorgebouw die functioneel niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. Het gesloopte gebouw wordt vervangen door een nieuw zeer duurzaam, modern functionerend kantoorgebouw. In samenwerking met de gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum, is een volume voor deze nieuwbouw vorm gegeven. De nieuwbouwontwikkeling betreft een groter bebouwd oppervlak dan het huidige gebouw, maar blijft binnen de contouren van de perceelgrens. Het gebouw heeft een maximale bouwhoogte van 23,60 meter met twee aanvullende topverdiepingen tot een hoogte van maximaal 31,50 meter (tov NAP). De totale ontwikkeling betreft maximaal 24.000 m² bvo (bruto vloer oppervlakte). In de plint zijn openbare tot semiopenbare voorzieningen beoogd en parkeren zal volledig inpandig plaatsvinden. Het uitgangspunt is dat de parkeerkelder op hetzelfde niveau komt als de huidige parkeerkelder.



Afbeelding 2.12 Maquettefoto, opgesteld door de erfpachter

Advies Bureau Werelderfgoed

In het ontwerpbestemmingsplan was een volume met een maximale bouwhoogte van 35,5 meter opgenomen. Op dit volume is negatief geadviseerd door Bureau Werelderfgoed (BWE), omdat dit een waarschijnlijke aantasting van de Outstanding Universal Value van het Werelderfgoed zou betekenen. Naar aanleiding van dit advies is het beoogde volume aangepast.

BWE heeft advies uitgebracht over het aangepaste bouwvolume. De hoofdlijn van dit advies luidt als volgt. Omdat met de aangepaste volumestudie is aangetoond dat vanaf de Herengracht deze zichtlijn nauwelijks tot niet wordt aangetast, wordt geen afbreuk gedaan aan de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap, en daarmee dus ook niet op de Statement of Outstanding Universal Value (OUV). Ook het daklandschap is als attribuut onderdeel van de OUV. Hiervoor geldt, dat de visuele verzachting van de overgang naar het IJdokgebouw opweegt tegen de minimale aantasting van de gevellijn. Deze aantasting is alleen te zien in de technische tekening en valt weg in de fotomontage, die de werkelijke beleving veel dichter benadert. De rij van aaneengesloten karakteristieke en gevarieerde gevels, in het nominatiedossier benoemd onder authenticiteit, blijft behouden. Door een combinatie van de voorgestelde kleine beukmaat en de geschetste materiaalwisseling per beuk kan een verzachting optreden ten opzichte van de huidige situatie met het zicht op het IJdok. Het advies van BWE is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zijn de kaders van het rijksbeleid opgenomen. Het is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de NOVI vastgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip.

De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken. Beschreven wordt een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken?

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan haar rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. In de uitvoeringsagenda worden de opgaven centraal gesteld aan de hand van vier prioriteiten. De Uitvoeringsagenda beschrijft de volgende vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en ze zijn soms onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken & identiteit;
3. Afwentelen voorkomen.

Relevantie voor het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan draagt bij aan drie van de vier prioriteiten uit de Uitvoeringsagenda, namelijk 'Sterke en gezonde steden en regio's', 'Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie' en 'Duurzaam economisch groeipotentieel'.

Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van lagere overheden is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, bufferzones, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn van toepassing op dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de NOVI en het Barro en draagt bij aan de prioriteiten van de uitvoeringsagenda van de NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van deze ladder is een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Zoals in paragraaf 1.1 aangegeven, geldt voor het aan de orde zijnde perceel op dit moment geen bestemmingsplan (of beheersverordening). Er is hiermee sprake van een planologisch-juridisch vacuüm (een zogenaamde 'witte vlek'), waardoor de beoogde planontwikkeling ook zonder dit bestemmingsplan mogelijk is.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime niet voorziet in een groter planologisch beslag op de ruimte en niet voorziet in een functiewijziging, voorziet niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro (o.a. ABRvS 25 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2294 en ABRvS 16 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:512, onder 11). Vanuit het oogpunt dat de planontwikkeling bij recht mogelijk is, is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Echter, als er geen bestemmingsplan geldt, moet de planontwikkeling vergeleken worden met de feitelijke situatie. Als het nieuwe bestemmingsplan wat betreft de bouw- en gebruiksmogelijkheden die bij recht zijn opgenomen, aansluit bij de feitelijk bestaande situatie die op grond van het vorige plan dan wel nadien door middel van verleende vergunningen is gerealiseerd, voorziet het niet in nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden met nieuw ruimtebeslag. In dat geval is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Alleen als er sprake is van een niet onaanzienlijke verruiming van de gebruiksmogelijkheden ten opzichte van de bestaande situatie, is er wel sprake van een. nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie ABRvS 24 februari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:396, onder 13.6).

Nu dit bestemmingsplan voorziet in een uitbreiding van 10.000 m² bruto vloeroppervlak ten opzichte van de huidige situatie, is daarmee sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Behoefte planontwikkeling

Er is onderzoek gedaan naar de behoefte aan de planontwikkeling (Marktonderzoek uitbreidingsvraag kantoorruimte gemeente Amsterdam, CBRE, 3 juni 2025). Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 2 bij deze plantoelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat er in het centrum van Amsterdam een aanzienlijk tekort is aan nieuwbouwplannen voor kantoren. De vraag clustert zich meer en meer op locaties met een sterke OV-verbinding, waardoor niet alleen de ESG-behoefte (mens, milieu en maatschappij: ESG. De afkorting staat voor Environmental (milieu), Social (maatschappij) en Governance (bestuur)) van bedrijven kan worden ingevuld, maar ook de bereikbaarheid richting een groter deel van de beroepsbevolking mogelijk is. Op deze manier kunnen bedrijven gemakkelijker talent aantrekken voor hun bedrijfsactiviteiten.

De kantoorlocatie aan De Ruijterkade 5 is zeer geschikt voor uitbreiding van kantoorruimte. Vanaf deze locatie zijn er een kleine 900.000 inwoners binnen de huidige beroepsbevolking te bereiken binnen 45 minuten met het openbaar vervoer. Dit maakt dat De Ruijterkade 5 in de top 15% meest bereikbare kantoorruimte valt binnen de gemeente Amsterdam en daardoor aansluit bij de verschuiving in de vraag.

Ook op het gebied van ESG betekent de sloop en nieuwbouw van De Ruijterkade 5 een aanzienlijke verbetering die aansluit bij de vraagontwikkeling naar kantoorruimte. De ESG ambities aan De Ruijterkade 5 zijn hoog, waardoor er snel aansluiting zal worden gevonden bij bedrijven met een vergelijkbare ambitieuze ESG strategie.

Los van de kwalitatieve vraag op basis van de locatie en de kwaliteit van het gebouw, is er een sterke behoefte aan verdere uitbreiding van nieuwbouwplannen op dit soort locaties. Zowel aan de IJ-oevers als het naastgelegen centrum zijn er te weinig nieuwbouwplannen ten opzichte van de vraagontwikkeling.

Op de IJ-oevers zijn plannen voor maximaal 120.000 m² aan nieuwe kantoorruimte tegenover een ruimtebehoefte tussen de 122.000 en 178.000 m². Dit betekent dat de huidige pijplijn niet aan de volledige nieuwbouwbehoefte in Amsterdam IJ-oevers voldoet. Dit bestemmingsplan biedt ruimte voor het realiseren van maximaal 24.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantoor. Dat is een uitbreiding van circa 13.000 m² bruto vloeroppervlak ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee is de beoogde uitbreiding aan De Ruijterkade 5 een belangrijke ontwikkeling om aan de nieuwbouwbehoefte in Amsterdam IJ-oevers te voorzien. De IJ-oevers hebben bovendien historisch gezien veel kantoorgebruikers vanuit Amsterdam Centrum aangetrokken, waarmee deze planontwikkeling ook deels in de uitbreidingsbehoefte van Amsterdam Centrum kan voorzien.

Het onderzoek laat verder zien dat er ruimte is aan toevoeging van de overige voorzieningen (maximaal 1.200 m² aan horeca en bedrijven).

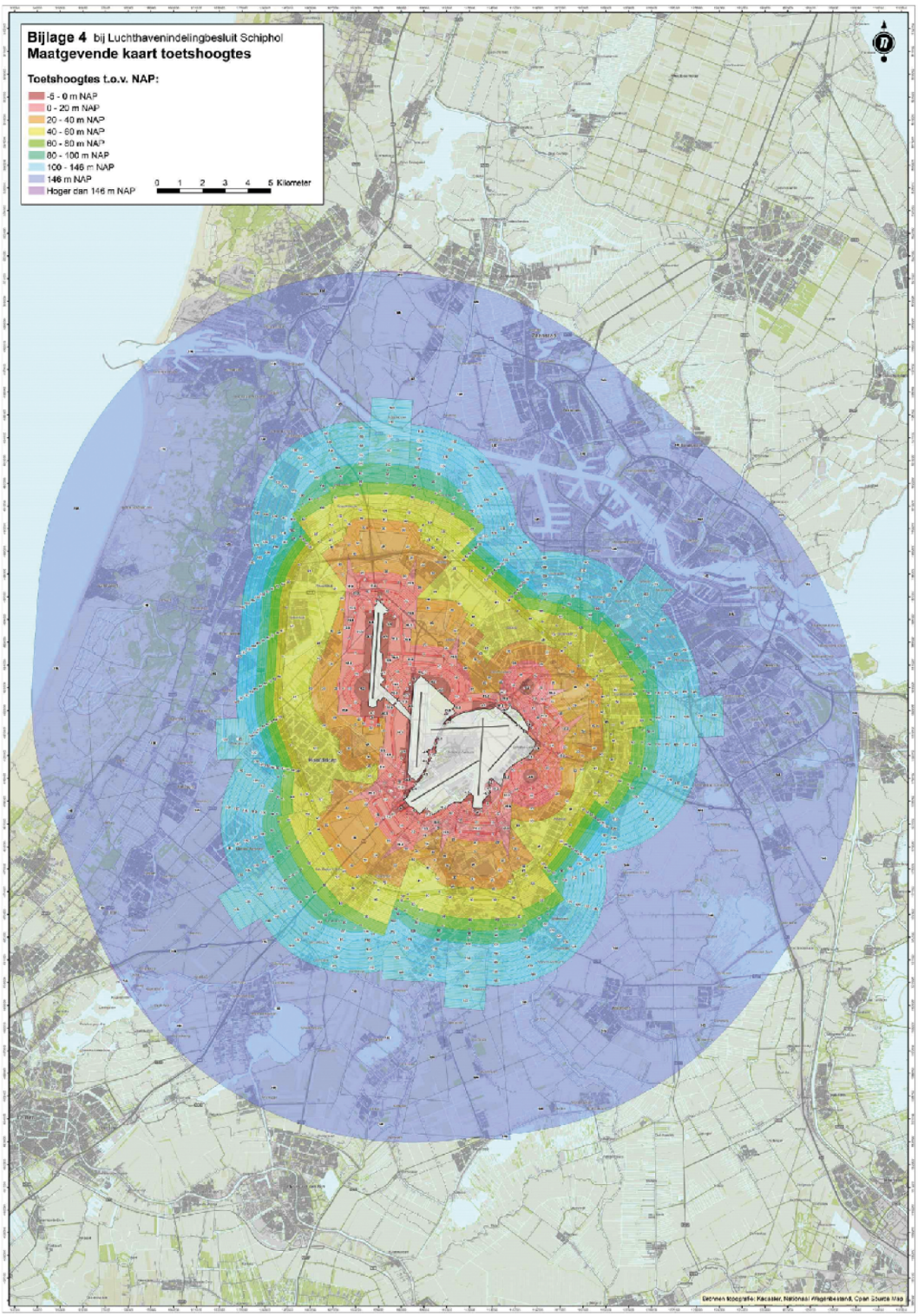
Conclusie

De behoefte aan de voorgestane planontwikkeling is aangetoond.

3.1.3 Luchthavenindelingsbesluit

Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) gelden hoogtebeperkingen voor een gebied rondom de luchthaven. In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen op basis van artikel 2.2.2 van het LIB geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale hoogtes.

Het plangebied valt binnen de beperkingenzone waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd (zie afbeelding 3.1). De maximum bouwhoogte volgens het LIB bedraagt ter plaatse 146 meter. De hoogtematen zijn gerelateerd aan NAP ter plaatse.



Afbeelding 3.1 - Hoogtebeperkingen LIB Schiphol

Dit bestemmingsplan maakt een bouwhoogte mogelijk van maximaal 31,5 meter. Op basis van een afwijkingsregel in dit bestemmingsplan is het mogelijk om ten behoeve van zonnepanelen tot 0,80 meter af te wijken van de maximale bouwhoogte. Daarmee is maximaal een bouwhoogte van 32,30 meter mogelijk. Dit bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met het LIB.

Conclusie

De maximum bouwhoogte voor dit gebied zoals deze in het LIB zijn vastgesteld, wordt niet overschreden. Dit bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met het LIB.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De provinciale visiedocumenten op het gebied van water, verkeer en vervoer, wonen, milieu, natuur, landschap en cultuur zijn met vaststelling van de omgevingsvisie vervangen door één provinciale omgevingsvisie.

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

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.

De Omgevingsvisie NH2050 kent ambities en doelstellingen op verschillende thema's:

Leefomgeving

a. Klimaatverandering: ontwikkelen en inrichten van een klimaatbestendig en waterrobuuste stad, land en infrastructuur;
b. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond;
c. Biodiversiteit en natuur: ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten.

Gebruik van de leefomgeving

a. Economische transitie: ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De

provincie biedt daarom ruimte aan de ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.

b. Wonen en Werken: ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.
c. Mobiliteit: ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden.
d. Landschap: ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

De provincie heeft de ambitie dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en is gebaseerd op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie. Daarvoor biedt de provincie ruimte aan de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Rekening houdend met de ambities voor verstedelijking en landschap. De provincie monitoort de ontwikkeling van de energievraag, het aandeel duurzame energie en de hoogte van de CO2-uitstoot.

Dynamisch schiereiland

Om meer ontwikkelingen in en gebruik van alle kustgebieden, zoals het IJsselmeergebied, te kunnen opvangen, moet het systeem volgens de provincie ecologisch robuuster worden. Het is wenselijk om hierbij verder te kijken dan de grenzen van natuurregimes die nu gelden. Ook de (natte) kustlandschappen aan de randen, in het IJsselmeergebied en de binnenduinrand, kunnen bijdragen aan het realiseren van deze opgave. Ecologische verbindingen in de kustgebieden van de grote wateren (land- en waterzijde) worden behouden en aangevuld. Naast deze verbindingen tussen de wateren en het land werkt de provincie aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van de verbindingen tussen de grote wateren, zoals Markermeer, IJsselmeer en Waddenzee.

Randvoorwaarden voor deze ambities zijn de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het IJsselmeergebied als strategische zoetwatervoorraad voor drinkwater, landbouw en andere functies. Kritische succesfactoren hiervoor zijn de extra inzet op KRW, de waterkwaliteit in relatie tot voedingsstoffen (beschikbaarheid van waterplanten) en temperatuurstijging van het water, handhaving van de milieunormen, ook in de randgebieden en een slimme combinatie van functies, zoals natuurontwikkeling, waterveiligheid, waterberging, recreatie en landbouw.

Metropool in ontwikkeling

Wereldwijd vindt verstedelijking plaats. In een aantal gevallen leidt dit tot de ontwikkeling van metropolen. In Noord-Holland ontwikkelt zich een metropool rond Amsterdam. Het gaat hier om een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoogstedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, (stads)landbouw, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van clustering van economische functies. In het Noordzeekanaalgebied is er een concentratie van werkgelegenheid van direct en indirect aan de haven gerelateerde activiteiten. Daarnaast concentreren zich grote aantallen arbeidsplaatsen op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in

gemengde woon-werkmilieus.

De metropolitane ontwikkeling is goed voor de economie, welvaart en internationale concurrentiepositie van Nederland. De metropool in ontwikkeling kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en deelregio's, met specifieke identiteiten en kwaliteiten. Al deze kernen liggen in een grote diversiteit aan landschappen. Deze landschappen in en om de metropool zijn van groot belang als groene longen en vestigingsfactor. De kracht van de metropool zit hem in het feit dat kernen, regio's en gebieden een sterke eigen identiteit behouden, terwijl het geheel in steeds sterkere mate als één dailyurban system functioneert. Binnen de metropool functioneert sinds 2007 het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De metropolitane ontwikkeling brengt grote opgaven met zich mee. Er ligt een zware druk op tal van kwaliteiten, zowel binnen de kernen als in de omringende landschappen. Het is zaak de basiskwaliteit voor gezondheid en veiligheid te behouden. En dat vergt inspanningen, in de wetenschap dat een metropool zonder hinder niet bestaat. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. De provincie kiest voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. De provincie probeert daar milieuruimte voor bedrijvigheid te waarborgen, maar wel met duidelijke grenzen.

In de drukker wordende metropool zijn het landschap en zijn gebruiksmogelijkheden van toenemend belang. Voor de leefbaarheid, maar ook om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats. Om het landschap te sparen, kiest de provincie daarom primair voor verdichting van de bestaande kernen. De metropool moet ook in de toekomst een Metropool voor iedereen zijn. De provincie wil verdichten op goed bereikbare plekken, zoals nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Met de ontwikkeling van de metropool wordt het versterken van het metropolitane landschap steeds belangrijker. Dit landschap kent gebieden als Laag Holland, Markermeer en IJmeer (het 'waterpark' van de metropool, in relatie tot ontwikkelingen als Markerwadden en Nationaal Park Nieuwland), Gooi en Vechtstreek, Amstelscheg en natuurlijk de kust. Recreatie, natuur en voedselproductie hebben hier een plek, waarbij het landschap soms in verschijningsvorm zal veranderen. Het tegengaan van de bodemdaling in veenweidegebieden vormt eveneens een belangrijke reden voor verandering van het gebruik van het landschap.

De samenhang tussen verstedelijkings-, mobiliteits-, (lucht)haven- en landschappelijke ontwikkelingen leidt tot een versterking van de agglomeratiekracht, die cruciaal is om de metropool in ontwikkeling ook naar de toekomst toe succesvol te laten zijn.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsvisie NH2050 en draagt bij aan de provinciale ambities en doelstellingen.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2022

Bovengenoemde omgevingsvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de omgevingsvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Omgevingsverordening NH2022 vastgesteld.

Relevant zijn de instructieregels. Op grond van artikel 6.75 van de Omgevingsverordening NH2022 bevat de toelichting van een ruimtelijk plan een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de paragrafen 4.8 en 5.2 wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsverordening NH2022.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en gemeenteraden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.2 Vervoerregio Amsterdam en Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties

De Vervoerregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten, is sinds 1 januari 2017 opgericht. De vervoerregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader vooral het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) relevant is.

Op 23 juni 2017 is de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'. Hoofddoel in de Uitvoeringsstrategie is voldoende en kwalitatief passend aanbod van werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, om bij te dragen aan het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat.

In deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over

- Een adaptieve strategie: de nieuwe uitvoeringsstrategie is minder kwantitatief dichtgetimmerd. Als het gevolg van de crisis wordt er meer rekening gehouden met onvoorspelbaarheid en onzekerheid. De afspraken moeten dus wendbaar en flexibel zijn. De marktvraag en kwaliteit van het vestigingsklimaat zijn leidend in de strategie.
- Programmering: de planvoorraden van zowel bedrijventerreinen als kantoren moeten worden bewaakt om overaanbod te beperken en te voorkomen. Voor Amsterdam wordt versneld bijgeschakeld als (inter)nationale kansen daarom vragen. Voor alle deelregio's wordt in aanvulling op de kantorenvraag naar formele locaties extra ruimte geboden voor kantoorontwikkeling in informele milieus.
- Transformatie: Zowel voor kantoren als voor bedrijventerreinen zijn de transformatieambities hoog. Als gevolg daarvan wordt een uitplaatsingsvraag verwacht, met name vanuit Amsterdam.
- Herstructurering: de herstructurering van bedrijventerreinen blijkt een belangrijk aandachtspunt.

Het meest recente jaarlijkse verslag van de ontwikkelingen op de kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in

de MRA is de Monitor Plabeka 2017-2018. Daaruit blijkt dat de economie van de MRA in 2017 voor het vijfde jaar op rij een groei vertoonde. Bijna 60% van de banen in de MRA is gesitueerd op gemengde werkmilieus als woonwijken, centrumgebieden en creatieve wijken. Vooral binnen de creatieve wijken groeit de werkgelegenheid sterk. Kantoorruimte concentreert zich in centrumgebieden en woonwijken. De kantorenleegstand in gemengde milieus is in de afgelopen twee jaar gedaald tot 11%. Vooral in centra en creatieve wijken is de leegstand laag. In 2017 was bovendien meer transformatie zichtbaar dan ooit (0,5 miljoen m², 4% van de totale voorraad). Wonen is de voornaamste nieuwe functie (minstens de helft van de getransformeerde ruimtes). Tot 2030 beschikt de MRA over 0,9 miljoen m² hard planaanbod op kantoorlocaties, waarvan bijna de helft op internationale vestigingslocaties. De vraag concentreert zich met name op aantrekkelijke, multimodaal bereikbare plekken met een hoog voorzieningenniveau. In Amsterdam is de voorraad in dit segment krap. Ook de markt voor bestaande bedrijfsruimte lijkt in de gemeente Amsterdam krapper dan elders in de MRA. Het transactievolume van bedrijfsruimte ligt er relatief hoog en de leegstand van industrieel vastgoed en kantoorruimten op bedrijventerreinen is laag.

De beoogde planontwikkeling past binnen de uitvoeringsstrategie van het Plabeka en de daarin neergelegde planningsopgave. De Westerdokskade is een aantrekkelijke vestigingslocatie met kwalitatief hoogwaardige kantoorfuncties, waarmee aangesloten wordt op de behoeftevraag van de markt. Daarnaast is de Westerdokskade zeer goed ontsloten op het OV netwerk.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met deze regionale afspraken.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040, met uitzondering van de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De gemeenteraad wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

1. richting geven aan groei;
2. versnellen van transities;
3. ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken, moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën zijn hierbij

vijf strategische keuzes gemaakt.

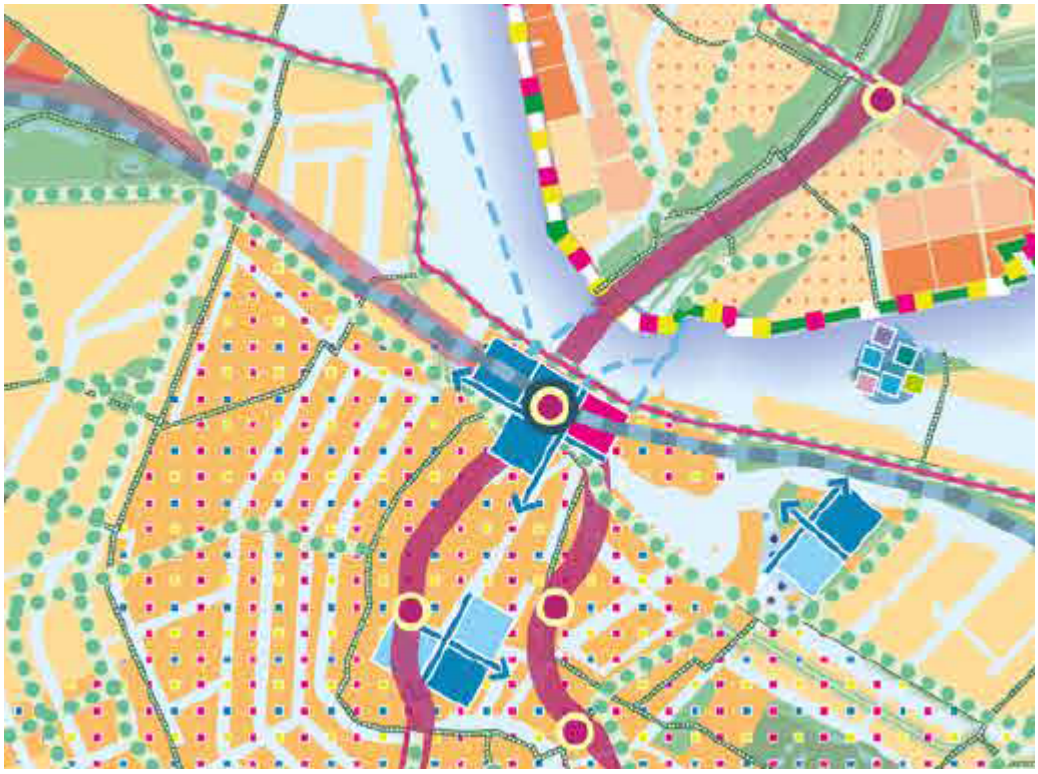
1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.

2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Gebouwen hoger dan 70 meter concentreren 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 vergroenen: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.

5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding 3.2: uitsnede visiekaart Amsterdam 2050

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is op de visiekaart aangewezen als ´gemengd gebied´. Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat we de bouwdynamiek controleren en ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten beschermen.

Conclusie
Dit bestemmingsplan maakt een stedelijke ontwikkeling mogelijk die is gericht op het uitbreiden van een kantoorfunctie in een gemengd gebied. Daarmee is dit bestemmingsplan in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

3.4.2 Hoogbouwbeleid

Het Hoogbouwbeleid is op 27 juli 2024 vastgesteld door de gemeenteraad. De planontwikkeling voldoet aan dit hoogbouwbeleid. In par. 5.5 wordt daar nader op ingegaan.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het hoogbouwbeleid, hetgeen nader toegelicht is in paragraaf 5.5 van deze toelichting.

3.4.3 Beleidsplan Binnenstad

De binnenstad is door de eeuwen heen het centrum geweest van economische activiteiten. Het feit dat er ongeveer evenveel mensen in de binnenstad wonen als er werken, is uniek en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. In 1993 is het beleid voor de binnenstad uiteengezet in het Beleidsplan Binnenstad. De belangrijkste hoofddoelstelling is toen geformuleerd als: het versterken van de centrumpositie en het handhaven van de functiemenging.

Deze hoofddoelstelling is nog steeds actueel, evenals de andere hoofddoelstellingen. Dit zijn:
- behoud van de kwaliteit van het historisch stadsbeeld;
- verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid;
- verbeteren van de bereikbaarheid.

Met de vaststelling van het Meerjarenperspectief Binnenstad in 1999 is een vijfde hoofddoelstelling toegevoegd: zorgen voor een adequaat activiteiten- en voorzieningenniveau voor bewoners. Het vinden van de juiste balans tussen wonen, werken en vrijetijdsbesteding en tussen de verschillende economische functies onderling is de voortdurende opdracht voor bestuurders, ondernemers en bewoners van de binnenstad.

Conclusie
Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het Beleidsplan Binnenstad.

3.4.4 Kantorenbeleid

3.4.4.1 Kantorenstrategie Amsterdam 2017

In 2011 werd met vaststelling van de Kantorenstrategie beleid geformuleerd om de kantorenmarkt gezonder te maken en het totale aanbod van kantoorvloeroppervlak terug te dringen. Hierbij werd sterk ingezet op transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoren en het beperken van nieuwbouw. Deze inzet is succesvol gebleken met een daling van de leegstand van 18 % naar 12,8 % per 1 januari 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt weer sterk toegenomen en dit vroeg om een actualisering van de huidige strategie en onderzoek naar de doelmatigheid hiervan. De veranderingen op de kantorenmarkt, maar ook de banengroei en een Brexit zijn aanleiding geweest om de in 2011 vastgestelde Kantorenstrategie te actualiseren.

Amsterdam als economische motor

Amsterdam huisvest een aantal grote en bovengemiddeld snel groeiende dienstensectoren waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van Nederland. De belangrijkste hiervan is de zakelijke en financiële dienstverlening. Ook de industrie IT- en softwaredienstverlening droeg relatief sterk bij aan de economische groei van Amsterdam. De werkgelegenheid nam in 2016 in de hele MRA toe met 2,3 %. De stijging is bijna geheel toe te schrijven aan Amsterdam. Amsterdam past in een mondiale trend waarbij internationaal georiënteerde kennisintensieve steden zoals Londen, Parijs en Stockholm een substantiële werkgelegenheidsgroei kennen en zich ontwikkelen als economische motoren voor de omliggende stedelijke regio. Deze trend heeft alles te maken met de opkomst van de kennis- en innovatie-economie. Amsterdam is een internationaal knooppunt, heeft twee universiteiten en diverse kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven. De stad zet zoveel mogelijk in op stedelijke ontwikkeling nabij multimodale knooppunten. Door op deze locaties in te zetten op groei wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en zijn werkplekken in de toekomst sneller en beter bereikbaar voor inwoners van de regio en daarbuiten.

Uitvoeringsstrategie 3.0: Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen: 2017-2030

Om een gezonde kantorenmarkt te behouden en overmaat terug te dringen en te voorkomen wordt binnen de MRA samengewerkt door het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). De programmatische afspraken die in het verleden voor het planaanbod kantoren zijn gemaakt met de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 zijn vervangen door een nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0. Hiermee is een herijking gemaakt van de vorige strategie om zo goed mogelijk te kunnen blijven inspelen op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de veranderde kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag.

Kwantitatieve raming

De vraagramingen van de Kantorenstrategie 2011 en de Uitvoeringsstrategie 2011 zijn door de grote dynamiek achterhaald. Dit heeft geleid tot het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam (mei 2016). Op basis van dit rapport is de vraag naar nieuw kantoorvloeroppervlak in de Uitvoeringsstrategie geraamd op 515.000 m² tot 2050, waarvan 230.000 m² groei op formele kantoorlocaties van 2017 tot 2030 en 225.000 m² voor groei op formele kantoorlocaties van 2030 tot 250 en 60.000 m² voor groei elders binnen Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsvraag als gevolg van Brexit. Door de transformatie van kantoren naar andere functies, zoals wonen (die tot 2019 naar verwachting 250.000 m² bedraagt) en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 11,5 % dalen naar een frictieleegstand van 8 % in 2019. Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat doordat vraag en aanbod in de tijd niet altijd direct op elkaar aansluit.

Kwalitatieve raming: Juiste kantoor op de juiste plek

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat er nog steeds behoefte is aan kantoren op locaties waar sprake is van functiemenging, die bovendien goed bereikbaar zijn. Dit betreft met name een kwalitatieve vraag. Het juiste kantoor op de juiste plek. Behoefte aan kantoorruimte bestaat vooral bij bedrijven in ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening, maar ook bij innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Op gewilde locaties, met name in het Centrum, de Arenapoort en Zuidas is de vraag naar kantoorruimte groot.

Er is vooral behoefte aan een kwalitatieve sturing waarbij het uitgangspunt is: het juiste kantoor op de juiste plek. In Ruimte voor de Economie van Morgen (collegebesluit d.d. 18 juli 2017) worden drie kantorenmilieus onderscheiden:

1. Het internationale topmilieu: een hoogwaardig ingerichte, internationaal verbonden locatie, geschikt voor de vestiging van internationale kantoren, met in de omgeving een groot aanbod van stedelijke voorzieningen. Zuidas, stadsdeel Centrum en Stadsdeel Zuid zijn hier voorbeelden van.
2. Innovatieve districten: stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken van 50%-50% rond een kennisinstituut of trekker. Hier zoeken clusters van bedrijven verbinding en is ruimte voor ontwikkeling van start-ups en innovatieve bedrijfsconcepten. Voorbeelden hiervan zijn Kenniskwartier VU/Zuidas, Sciencepark, AMC e.a.
3. Multimodale knooppunten: knooppunten die door de aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein, tram, bus, metro, autowegen en fietspaden, uitstekend zijn verbonden met de stad en regio en luchthaven en daarmee uitermate geschikt zijn als werkgebied en concentratie voor (groot)schalige kantoren. Door transformatie en verdichting worden deze knooppunten meer gemengd met wonen en voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn Sloterdijk, Amstelstation en Zuidas.

De geactualiseerde kantorenstrategie behelst onder meer:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten op die locaties waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren gewenst zijn. Dit zijn Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan,

Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJoever. Door het flexibel inzetten kan ook tegemoet worden gekomen aan (een deel van) de te verwachten vraag als gevolg van een Brexit.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- en werkgebieden.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8 %. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor onder meer Schipholkerncorridor, uitbreiding van de Zuidas, met name aan de westkant ten noorden en zuiden van de A10.

Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon- werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren.

Conclusie

Deze locatie in stadsdeel Centrum is en blijft een toplocatie voor (internationale) kantoren in Nederland en is concurrerend ten opzichte van vergelijkbare zakencentra in Europa. In dit bestemmingsplan wordt voorzien in een kantoorprogramma dat past binnen de kantorenstrategie en het handhaven van de Westerdokskade als internationale toplocatie.

3.4.4.2 Kantorenplan 2019-2026

Met het Kantorenplan 2019-2026 van september 2019 wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook loopt het kantorenplan 2019-2026 vooruit op de omgevingsvisie van gemeente Amsterdam.

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.

Met de Kantorenstrategie 2017 is voldoende ruimte voor tenders en kantoorontwikkelingen op de juiste plekken in de stad mogelijk gemaakt. Echter de beschikbare gemeentelijke grond op OV-knooppunten is schaars. Als gevolg daarvan is de gemeente voor kantoorontwikkelingen in veel gevallen afhankelijk van marktpartijen met een grond- of erfpachtpositie, die mogelijkheden hebben voor transformatie, herontwikkeling en/of verdichting. De behoefte aan kantoorruimte blijft hoog en het einde van de vraag naar vooral duurzame en goed OV-bereikbare kantoren is nog niet in zicht. Dit vraagt extra regie op het realiseren van nieuwe kantoren.

De Westerdokskade heeft zich de afgelopen jaren in economische hoog- en laagconjunctuur bewezen als robuuste vestigingslocatie voor grote en kleine, nationale en internationale bedrijven.

Conclusie

Dit bestemmingsplan draagt bij aan het Kantorenplan 2019-2026.

3.4.5 Detailhandelsbeleid

Amsterdam heeft de afgelopen jaren ingezet op het gezond houden van winkelgebieden en het beperken van de winkelleegstand. Met succes: de detailhandel functioneert redelijk tot uitstekend. Omzetten stijgen, het aantal banen groeit, relatief weinig winkels staan leeg en de winkelhuren ontwikkelen zich op de meeste plekken in de stad gunstig. Ondanks deze positieve ontwikkelingen, zijn er ook aandachtspunten voor winkels. Door veranderd consumentengedrag is er minder vraag naar winkels. Tegelijkertijd groeit het aantal inwoners en bezoekers en is er mogelijk meer behoefte aan winkels. Leegstand ligt nog op de loer in een aantal winkelgebieden. Ook de diversiteit van het winkelaanbod staat in sommige winkelstraten onder druk doordat het vooral gericht is op bezoekers.

Het detailhandelsbeleid kan gebruikt worden voor het beoordelen van en/of het aanvragen van (omgevings)vergunningen voor (ver)bouw van winkelpanden. Ook geldt het als richtinggevend beleidskader voor het ontwerpen en actualiseren van bestemmingsplannen. Voor ontwikkelaars biedt het beleid duidelijkheid over waar de stad mogelijkheden ziet. Bij het uitwerken van plannen voor woningbouw wordt dit beleid gebruikt voor een zorgvuldige afweging of er meer winkels nodig zijn in de nieuwe woongebieden die in kaart zijn gebracht in Koers 2025 'Ruimte voor de stad'.

Het Detailhandelsbeleid 2018-2022 focust daarom 2 doelen:

- De mogelijkheid om lang leegstaande winkels of winkelgebieden zonder toekomstperspectief om te zetten naar andere commerciële functies, zoals een werkruimte voor zzp'ers, een lunchroom of een sportschool.
- De mogelijkheid dagelijkse boodschappen in de buurt te kunnen doen en keuze hebben uit verschillende aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. Daarbij is er beperkt ruimte voor nieuwe winkels in sterke winkelgebieden en in gebieden waar genoeg woningen worden bijgebouwd.

Deze doelstellingen vormen de basis voor de ruimtelijke ambities van Amsterdam voor winkels met dagelijkse en niet-dagelijkse inkopen. Om die ambities waar te maken in de verschillende delen van de stad, is Amsterdam verdeeld in drie zones. Dit zijn de kernzone de centrumzome en de stadszone. De Westerdokskade valt in de centrumzone. Hier is een ruim aanbod aan waren- en versmarkten, staanplaatsen en kiosken. Van belang is dat er clusterpunten van dagelijkse boodschappen in de stadsstraten zijn én ruimte is voor
uitbreiding van supermarkten in kansrijke winkelgebieden.

Naast gebiedsgericht beleid gelden er algemene beleidsregels voor alle winkelgebieden. Hiervan is voor deze planontwikkeling relevant dat er een selectieve groei is van het aantal winkel(meters) ter voorkoming van winkelleegstand en er ruimte is voor horeca en mengformules in winkelgebieden.

Verder geldt dat nieuwe plannen voor detailhandel aan de Regionale Adviescommissie Detailhandel (Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid, hierna ADZ) dienen te worden voorgelegd. Deze commissie brengt verplicht advies uit aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland over gemeentelijke (ruimtelijke) plannen met een detailhandelscomponent groter dan 1500 m² winkelvloeroppervlak met uitzondering van plannen in bestaande winkelcentra groter dan 25.000 m² waarbij de ondergrens 3000 m² winkelvloeroppervlak is.

In dit bestemmingsplan is geen zelfstandige detailhandel mogelijk gemaakt. Beleidsmatig wordt er geen groei van het draagvlak verwacht in het betreffende verzorgingsgebied. Op 550 meter loopafstand zijn al meerdere supermarkten gevestigd. Er is daarmee voldoende bestaand dagelijks aanbod in het verzorgingsgebied. Wel is een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor niet zelfstandig toegankelijke detailhandel met een maximale oppervlakte van 50 m2. Hier kunnen werknemers en bezoekers van het gebouw gebruik van maken. Een dergelijke niet zelfstandig toegankelijke detailhandelsvoorziening is aanvaardbaar, mits aan de voorwaarden van de binnenplanse

afwijkingsbevoegdheid uit artikel 3.5.3 onder an wordt voldaan.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het detailhandelsbeleid 2018-2022.

3.4.6 Horecabeleid en uitvoeringsnotitie Horeca 2014

Dit jaar is het nieuwe horecabeleid vastgesteld. Uit eten, naar een café of ‘s nachts naar een club. Amsterdam zou Amsterdam niet zijn zonder horeca. Veel mensen vinden een baan in de horeca. En het is de plek waar ontmoetingen plaatsvinden. Amsterdam wil de horeca in de stad daarom koesteren. Ervoor zorgen dat de horeca nu en in de toekomst past in de omgeving, én dat er het er veilig is.

In de afgelopen jaren is er flink wat veranderd in Amsterdam. De stad wordt voller en drukker. Er ontstaan nieuwe horecaconcepten. Er zijn meer bezoekers. En in buurten komen meer woningen. Ondernemers willen ondernemen en bewoners prettig wonen. Dat schuurt soms. Daarom zijn de afspraken en regels over de horeca in de stad vernieuwd. Naast veranderingen in de omgeving, vraagt de Omgevingswet van gemeenten om te gaan werken met het omgevingsplan. In zo’n omgevingsplan wordt bepaald welk type horeca past op welke plek. Het Horecabeleid 2025 is gemaakt om ervoor te zorgen dat dit in heel Amsterdam op een zelfde manier gebeurt: de afspraken zijn duidelijker en gelden voor de hele stad.

De Uitvoeringsnotitie Horeca 2014 is vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum. In de Uitvoeringsnotitie is aangegeven in welke gebieden verruiming van de mogelijkheden voor horeca mogelijk is. Het gaat dan om:

- verruiming van sluitingstijden.
- uitbreiding van het aantal horecazaken in straten die een horeca-impuls kunnen gebruiken.
- ruimere horecamogelijkheden voor culturele instellingen.
- horecacategorieën in bestemmingsplannen.

In stadsdeel Centrum wordt zeer terughoudend omgegaan met nieuwe horecamogelijkheden. Gelet echter op de specifieke locatie en de gewenste verlevendiging van (de plint van) het gebouw naar de omgeving, is in de planregels een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden horeca IV mogelijk te maken (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar).

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het horecabeleid.

3.4.7 Nota parkeernormen auto

In de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld op 8 juni 2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto’s vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto’s in de openbare ruimte. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dan ook dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning voor het parkeren op straat krijgen. De parkeerbehoefte dient aldus op eigen terrein te worden opgevangen.

In de Nota is een gebiedsindeling gegeven aangeduid als A, B en C gebieden. De Westerdokskade is aangemerkt als A-locatie. A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per

openbaarvervoer. Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt.

De belangrijkste uitgangspunten voor nieuwe bestemmingsplannen met betrekking tot nieuwbouw op A-locaties zijn, voor zover relevant voor dit bestemmingsplan:

- voor kantoren geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlakte.
- bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies op de betreffende locatie. Kortom voor voorzieningen is maatwerk vereist.

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Nota Parkeernormen auto. In paragraaf 5.1 wordt hier verder op ingegaan.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Nota parkeernromen auto. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

3.4.8 Nota parkeernormen fiets en scooter

Op 15 maart 2018 heeft de Gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld. Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties moet de realisatie van fietsparkeervoorzieningen worden geregeld in bestemmingsplannen. De Nota dient ter onderbouwing van deze regeling in het bestemmingsplan.

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Voor niet-woonfuncties wordt het bovendien verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. De parkeernormen zoals opgenomen in dit bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Nota parkeernormen fiets en scooter. In paragraaf 5.1 wordt daar verder op ingegaan.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de Nota parkeernromen fiets en scooter. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

3.4.9 Duurzaamheid

De gevolgen van klimaatverandering zijn overal merkbaar, ook in Amsterdam. Tropische regenbuien, windhozen, hitte en droogte hebben nu al grote gevolgen voor onze stad, vooral voor de meest kwetsbare inwoners. Willen we dat huidige en toekomstige generaties verzekerd zijn van een gezonde, groene en weerbare stad, dan is snellere actie nodig.

We moeten de stad en de bewoners beschermen tegen de onvermijdelijke gevolgen van de klimaatcrisis. Het college wil daarom de komende jaren optimaal gebruiken om de gestelde doelen op tijd te halen. De bestaande en nieuwe plannen voor een energiezuinige, gezonde, groene en weerbare stad hebben we samengevat in een plan van aanpak: Onze stad van morgen.

Er gebeurt nu al heel veel om Amsterdam en de Amsterdammers voor te bereiden op klimaatverandering

en om de stad duurzamer te maken. Bijvoorbeeld door:

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

Ondanks alle inspanningen liggen we helaas niet op koers. De klimaatverandering gaat sneller dan gedacht, daarom moeten we versnellen om onze doelen te halen.

Klimaatdoelstellingen gemeente Amsterdam

2030

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

2040

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

2050

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

Met deze herontwikkeling wordt een bijgedrage geleverd aan duurzaamheidsdoelen. Een nadere toelichting over duurzaamheid is te vinden in paragraaf 4.8.

Conclusie

De beoogde herontwikkeling zal een bijdrage leveren aan duurzaamheidsdoelen. In paragraaf 4.8 wordt dat nader toegelicht.

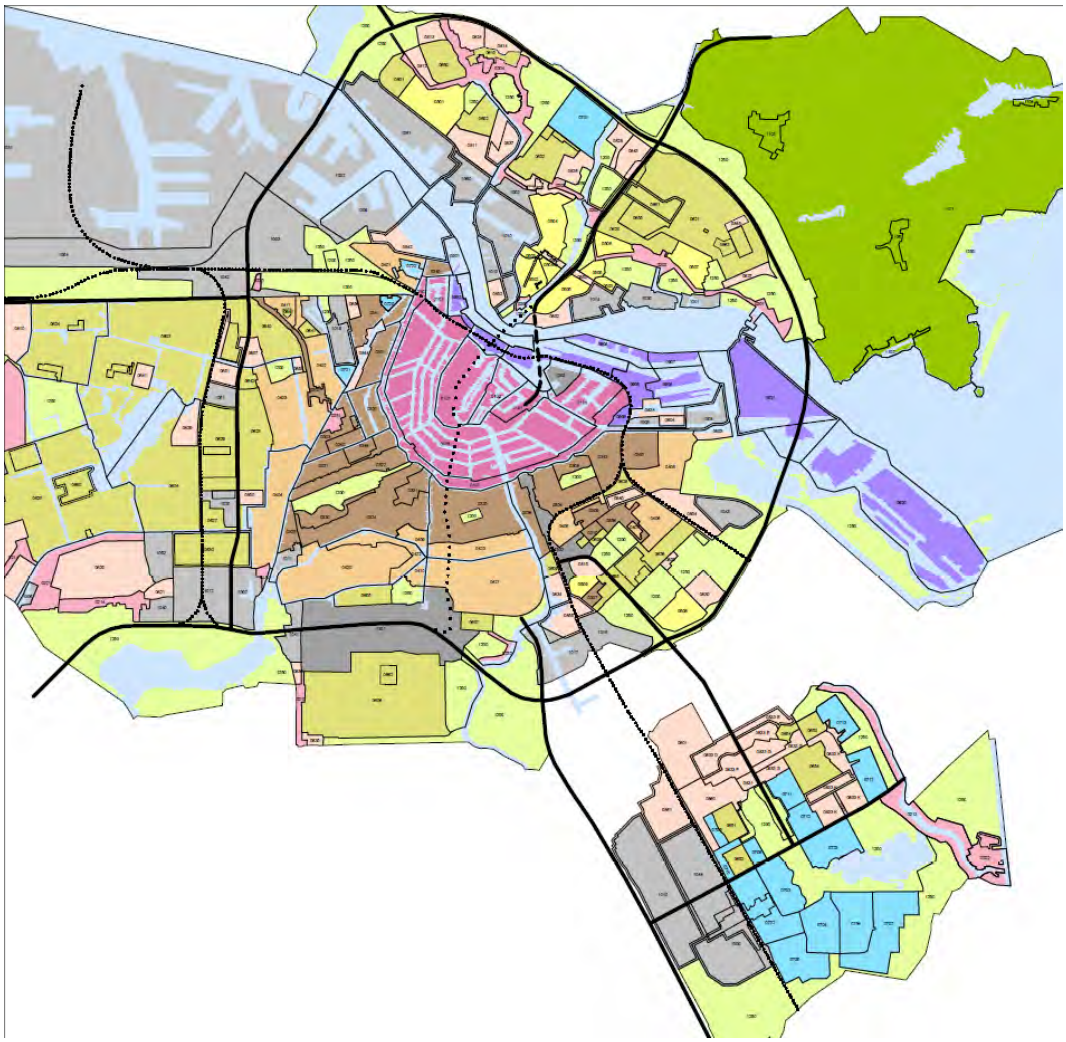
3.4.10 Schoonheid van Amsterdam

Doel van deze welstandsnota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn waarop een bouwplan wordt beoordeeld. Een transparant welstandsbeleid is niet alleen wenselijk voor de bouwende partijen en de gemeente, maar ook voor de omwonenden en andere gebruikers van het plangebied.

In de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' staan welstandscriteria en -kaders. Deze past de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit toe bij de beoordeling van bijvoorbeeld bouwplannen en reclame-uitingen op gebouwen. Een bouwwerk moet letterlijk 'wel staan'. Daarbij gaat het niet alleen om het ontwerp van een gebouw, maar ook of het gebouw past in zijn omgeving.

Voor elk gebied is het gewenste welstandsniveau aangegeven. Het welstandsniveau sluit zoveel mogelijk aan bij het gehanteerde ruimtelijk kwaliteitsbeleid en de gewenste ontwikkelingen.

De Westerdokskade is in de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016 (herziening april 2018) ondergebracht bij het ruimtelijke systeem De IJ-landen, gebiedstype Verstedelijkt havengebied (9a).



Afbeelding 3.3: De Schoonheid van Amsterdam-welstandsgebieden met paars De IJ-landen

De Schoonheid van Amsterdam vormt het toetsingskader voor de bouwontwikkelingen. Bouwplannen worden aan de hand van het welstandskader getoetst door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze geeft in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning advies over het bouwplan op basis van dit welstandskader.

Conclusie

Het nog op te stellen bouwplan kan voldoen aan de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

4.1.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. Enerzijds maakt het opstellen van een 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.

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingspichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.- procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een MER hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

4.1.2 Plangebied

Voor dit bestemmingsplan is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld, die is opgenomen in bijlage 3 bij deze toelichting (Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling ontwikkeling De Ruijterkade 5, Amsterdam, Tauw, 7 augustus 2023). Uit deze notitie blijkt dat de voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D categorie 11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject) van het Besluit m.e.r., maar onder de drempelwaarde blijft. Daarom moet voor de voorgenomen activiteit een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd.

De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van het potentiële effect. Uit de toetsing blijkt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden.

Opgemerkt wordt nog dat de m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten, zodat een m.e.r.-plicht niet aan de orde is.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een tramspoor, vaarwegen, autowegen en sterke functiemenging worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

4.2.2 Plangebied

Met dit plan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Ook bevinden zich geen gevoelige functies, zoals woningen of scholen, in de directe omgeving van de nieuwbouw. Deze liggen op meer dan 100 meter van de planontwikkeling. Eventuele effecten vanwege de plantontwikkeling op de omgeving zijn daarom eveneens niet aan de orde. Er is dan ook geen reden om een bedrijven- en milieuzoneringsonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh).

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

4.3.2 Plangebied

Met dit plan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Ook bevinden zich geen gevoelige functies, zoals woningen of scholen, in de directe omgeving van de nieuwbouw. Deze liggen op meer dan 100 meter van de planontwikkeling. Eventuele effecten vanwege de plantontwikkeling op de omgeving zijn daarom eveneens niet aan de orde. Er is dan ook geen reden om een geluidsonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Het aspect geluidhinder vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Kader

In de Wet Milieubeheer is het toetsingskader voor luchtkwaliteit vastgelegd. De manier waarop de luchtkwaliteit in acht moet worden genomen bij planvorming is geregeld in lid 1 van artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer. Hierin wordt gesteld dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor doorgang van een project als:

- aannemelijk is gemaakt dat grenswaarden niet worden overschreden bij realisatie van het plan, zelfs indien het voorgenomen plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het plan, bij één of meerdere overschrijdingen van grenswaarden, niet in betekenende mate bijdraagt aan de toename van de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide;
- als gevolg van positieve effecten van het plan en/of als gevolg van met het plan samenhangende maatregelen de kwaliteit van de lucht (elders) zodanig verbetert dat per saldo geen verslechtering optreedt (de zogenaamde saldobenadering), zelfs als bij realisatie van het plan één of meerdere overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden en het plan wel in betekenende mate bijdraagt aan de toename van de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide.

Grenswaarden zijn daarbij gedefinieerd als een niveau dat op basis van wetenschappelijke kennis is vastgesteld teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid en/of het milieu in zijn geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen en dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en, als het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden. In de ministeriële regeling “Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit” (2007) zijn algemene regels opgenomen voor de wijze waarop de gevolgen van projecten op de luchtkwaliteit moet worden berekend.

In stedelijke gebieden vormt het verkeer een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen. Conform de regeling dient langs wegen in een stedelijke omgeving de concentratie van de verschillende stoffen te worden berekend met behulp van standaard rekenmethodes. In de regeling is ook per gemeente vastgelegd met welke getalswaarde de jaargemiddelde concentratie van fijn stof moet worden gecorrigeerd voor de aanwezigheid van zeezout. Voor de gemeente Amsterdam bedraagt deze correctie 6 µg/m³. Conform de regeling wordt het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingen van de 24 uurgemiddelde concentratie fijn stof verkregen door het aantal berekende overschrijdingsdagen met zes dagen te verminderen.

Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Met de inwerkingtreding van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (tijdelijk) gedefinieerd als 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 en PM10. Dit komt neer op een bijdrage van 1,2 µg /m³ voor beide componenten. Dit betekent dat als aangetoond kan worden dat een voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 1,2 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie van zowel PM10 als NO2, het project niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden en inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Gemeentelijk Actieplan Schone Lucht

In april 2019 heeft de gemeente Amsterdam het Actieplan Luchtkwaliteit aangenomen. De gemeente Amsterdam werkt al meer dan tien jaar aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Dat heeft resultaat. De afgelopen jaren werd de luchtkwaliteit steeds verbeterd. Amsterdam voldoet mede daardoor op de meeste plekken aan de Europese norm voor stikstofdioxide (NO2) en overal in de stad aan de normen voor fijnstof (PM10 en nog kleiner: PM2,5). Volgens deze Europese normen mag de gemiddelde jaarconcentratie van stikstofdioxide (NO2) op knelpunten niet boven de grenswaarde van 40,5 µg/m³ (40,5 microgram per kubieke meter) uitkomen. Voor fijnstof geldt een gemiddelde jaarconcentratie van maximaal 40,0 µg/m³ (voor PM10) en 25 µg/m³ (voor PM2,5). Wetenschappelijk onderzoek wijst echter uit dat de Europese normen onvoldoende bescherming bieden voor de gezondheid. De World Health Organization (WHO) streeft mede daarom naar lagere advieswaarden: een gemiddelde jaarconcentratie van fijnstof onder 20 µg/m³ (PM10) en 10 µg/m³ (PM2,5). De WHO-advieswaarde voor stikstofdioxide (NO2) is gelijk aan de EU-grenswaarde.

Ambitieuze doelstelling

Het actieplan gaat uit van een nieuwe mijlpaal: voldoen aan de WHO-advieswaarde voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijnstof PM2,5, waarmee tevens wordt voldaan aan de (minder strenge) WHO-advieswaarde voor PM10. De doelstelling is ambitieus, want de WHO-advieswaarde voor fijnstof is twee keer zo streng als de EU-grenswaarde voor fijnstof. Met de juiste gezamenlijke inzet is het mogelijk om deze ambitie te halen.

De missie: minder, slimmer en schoon

Amsterdam groeit. Meer bewoners, bezoekers en bedrijven betekent meer forenzen, meer auto's, fietsers en scooters. Voorspelling is dat het toenemend aantal bewoners, bedrijven, forenzen en bezoekers in de stad kan leiden tot 40% meer verplaatsingen in 2040. De druk van verkeer en vervoer heeft gevolgen voor de leefomgeving. De ruimte voor rust, stilte, ontspanning, voor groen of spelen op straat neemt steeds verder af. De balans tussen levendigheid en leefbaarheid wordt verstoord. Amsterdammers leven een jaar korter door de vaak ongezonde lucht in de stad.

Zonder verkeer kan de stad niet. Bijvoorbeeld voor de bevoorrading van de stad. Anders kan het wel. De gemeente stimuleert verkeer en vervoer dat minder impact heeft op ruimte en gezondheid. Ze staat daarin niet alleen. Voor 70% van de reizen gebruiken bewoners, bezoekers en bedrijven hun benen, de fiets of het openbaar vervoer. In de stad is dat meestal de slimme en gezonde keuze. Voor die andere 30% van de verplaatsingen zet gemeente in op minder, slimmer en schoon verkeer.

Minder voertuigen en kilometers in de stad en meer ruimte voor groen, spelen, recreatie en gezond verkeer. Dat streven leidt ertoe dat de auto minder ruimte krijgt en dat er parkeerplaatsen vervallen.

Maar ook dat er ruimte blijft voor de noodzakelijke verkeersstromen in de stad als de bevoorrading van winkels. De Agenda autoluw, het Programma fiets en ook het gemeentelijke parkeerbeleid geven hier invulling aan.

Slimmer inrichten van de verkeersstromen maakt het makkelijker over te stappen van auto naar ov, fiets of e-brommer, bijvoorbeeld aan de rand van de stad. Amsterdammers en bezoekers worden verleid tot ander reisgedrag. Ze kunnen daarbij kiezen voor schone en volwaardige alternatieven als eBuurtHubs en Mobility as a Service. Zo beschikt iedere Amsterdammer over een vloot aan verkeersmogelijkheden, van deelauto tot deelfiets. Met goed geplaatste logistieke hubs worden vrachtwagens gestimuleerd goederen over te laden naar elektrische bestelwagens of e-vervoer per water. De programma's stedelijke logistiek en smart mobility kennen verschillende projecten om hier met innovatieve concepten invulling aan te geven.

Schoon verkeer zet in op het verschonen van het resterende verkeer in de stad. Vanuit het centrum worden steeds meer delen van de stad en steeds meer vervoersoorten uitstootvrij. In praktijk zijn dat personenauto's, vracht- en bestelwagens en scooters die gebruik maken van accu's of van waterstof in combinatie met brandstofcellen. De berijders worden voor de overstap geholpen met subsidies en privileges. De jaren 2020, 2022 en 2025 zijn belangrijke mijlpalen daarbij. Uitstootvrij leidt tot een aanzienlijke winst op de luchtkwaliteit en CO2. Dit Actieplan Schone Lucht geeft invulling aan deze laatste stap: schoon verkeer.

Het Actieplan Schone Lucht leidt met de Agenda Autoluw en het programma smart mobility Amsterdam naar een samenhangend plan voor minder, slimmer en schoon verkeer in Amsterdam.

4.4.2 Plangebied

Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit (Luchtkwaliteitsonderzoek ontwikkeling De Ruijterkade 5, Amsterdam, Tauw, 1 augustus 2023; zie bijlage 4). Uit dit onderzoek blijkt dat het project minder dan 1,2 ìg/m3 bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt daarmee beschouwd als niet 'niet in betekende mate' en is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer.

Aanvullend heeft toetsing aan de WHO-advieswaarden plaatsgevonden. Ook hier is vastgesteld dat het effect van de voorziene ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Hiermee past het project binnen de ambitie die de gemeente Amsterdam heeft gesteld in het Actieplan Schone Lucht.

Opgemerkt wordt nog dat het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van het luchtkwaliteitsonderzoek wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving van het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens *(zie §3.1.4 luchthavenindelingsbesluit Schiphol)* en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Regelgeving en beleid

Het doel van het de regelgeving en beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren van de risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden

blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht, moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Per 1 april 2015 is de wet aangevuld met de regelgeving over het Basisnet. De wetgeving over het Basisnet wordt ook wel "Wet Basisnet" genoemd en omvat een heel stelsel van wetten en regels die hun oorsprong hebben liggen in verschillende gebieden. De voornaamste die in dit verband van belang zijn, betreffen de volgende:

- *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)*
  Hierboven al genoemd: voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen de belangrijkste wet.
- *Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)*
  Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes geldt het Besluit externe veiligheid . Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer.
- *Regeling Basisnet*
  In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
- *Bouwbesluit*
  Het aangepaste Bouwbesluit bevat regels rondom bouwen binnen Plasbrandaandachtsgebieden.

Met de inwerkingtreding van het Basisnet is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen *(cRNVGS)* komen te vervallen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het Basisnet beoogt aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Die maximaal toelaatbare risico's worden met de bijbehorende risicozones voor alle relevante spoor-, weg- en vaarwegtrajecten in tabellen vastgelegd. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij een dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteit en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

ADN, Richtlijn Vaarwegen en BPR

Ingevolge het ADN en het Binnenvaart Politiereglement (BPR) moeten schepen met gevaarlijke stoffen, de zogenaamde kegelschepen, aparte opstel-, tevens wachtplaatsen krijgen. Een onderzoek van het maatgevende verkeersaanbod dient om de noodzaak van dergelijke plaatsen aan te tonen. Bij lage intensiteiten van kegelschepen kan met verkeersmanagement het ligplaats nemen op de wachtplaatsen voorkomen of beperkt worden, waardoor niet altijd een aparte ligplaats voor kegelschepen nodig is. De situering ervan is in het verlengde van de opstel- en wachtruimte of, als dit niet mogelijk is, aan de andere oever. Hierbij gelden minimale afstanden ten opzichte van andere schepen en bebouwing.

In de Richtlijnen Vaarwegen 2017 staat in paragraaf 6.2.5 beschreven welke criteria van toepassing zijn bij het aanwijzen van kegelligplaatsen. De aard van de lading bepaalt het aantal te voeren blauwe kegels. De aan te houden minimumafstanden zijn beschreven in het ADN en overgenomen in het BPR.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen dat door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water

in plaats van vervoer per spoor door de stad.
Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

4.5.2 Plangebied

Middels onderzoek is een risicobeoordeling uitgevoerd ten aanzien van het aspect externe veiligheid. Dit onderzoek is als bijlage 5 bij deze plantoelichting gevoegd (Onderzoek effecten Externe Veiligheid De Ruijterkade 5 te Amsterdam, Tauw, 1 juni 2023). Het doel van dit onderzoek is te bepalen of er vanuit dit thema belemmeringen en/of risico's zijn voor de invulling van het plangebied als kantoorgebouw nabij transportroutes. Het onderzoek is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van het onderzoek wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

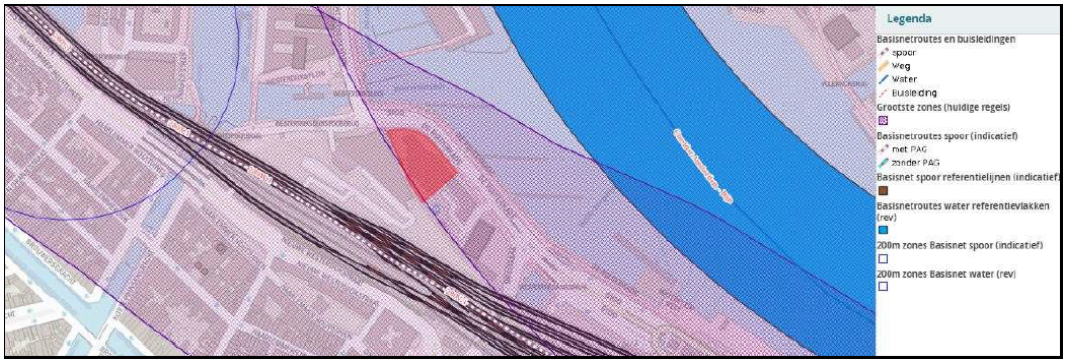
Uit het onderzoek blijkt dat de planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van transportroutes van gevaarlijke stoffen over het spoor Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht en het water (Het IJ).

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

Er is voor de vaarroute Het IJ geen sprake van een 10^{-6}-contour die buiten de vaarweg zelf ligt. Het plaatsgebonden risico vormt derhalve geen belemmering voor de planlocatie. Ten aanzien van het groepsrisico is vastgesteld dat deze als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over Het IJ ruimschoots lager ligt dan de oriëntatiewaarde. Daarnaast is geconcludeerd dat 10 % van de oriëntatiewaarde eveneens niet wordt overschreden. Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de planlocatie.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg

De PR 10^{-6}-risicocontour van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht is niet buiten de spoorweg gelegen. Het plaatsgebonden risico van deze route vormt dan ook geen belemmering voor de planlocatie. Er is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde, derhalve is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Aangezien het beoogde plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied van een transportroute van toxische en brandbare stoffen dient voor deze scenario's ook in te worden gegaan op artikel 7 van het Bevt. Geadviseerd is om bij deze verantwoording in overleg te treden met de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland met betrekking tot zelfredzaamheid van de aanwezige personen in het toekomstige kantoorgebouw en bestrijdbaarheid van calamiteiten.



Afbeelding 4.1: Plangebied in rood aangegeven met EV-zones

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen binnen bebouwing en ontvluchten van het plangebied en zijn afhankelijk van het maatgevende scenario (brand, explosie en/of toxische wolk). Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Ten aanzien van de zelfredzaamheid wordt opgemerkt dat in de invloedgebieden die gelegen zijn binnen het plangebied geen groepen voorkomen die als verminderd zelfredzaam aangemerkt dienen te worden. De aanwezige doelgroepen kunnen na waarschuwing het gebied zelfstandig verlaten.

Daarnaast moet worden gekeken of zelfredding mogelijk is en of de fysieke eigenschappen van gebouwen en omgeving van invloed zijn op een optimale zelfredding. Vanuit de geschetste mogelijkheden is het dus van belang dat het plangebied de onderstaande aandachtpunten faciliteert:

- Alarmering: In geval van een calamiteit is een snelle alarmering van aanwezige personen binnen het effectgebied essentieel voor een goede zelfredzaamheid. De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.
- Vluchtmogelijkheden: Het plangebied is naar meerdere zijden te ontvluchten. Ontvluchten kan in alle gevallen van de risicobronnen af. Bij de inrichting van het plangebied dienen voldoende vluchtwegen aanwezig te zijn om het plangebied in geval van calamiteit te ontvluchten. De vluchtwegen dienen van de leiding af gericht te zijn.
- Schuilmogelijkheden: Voor nieuwe gebouwen die binnen het plangebied worden gerealiseerd, is het raadzaam rekening te houden met het verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde van de transportroute. Hierdoor worden de gevolgen van hittebestraling beperkt. Daarnaast is raadzaam om in het gebouw waar personen zich langdurig (kunnen) bevinden afsluitbare ventilatie (met een druk op de knop) te realiseren om te voorkomen dat toxisch gas naar binnen wordt gezogen.

Bestrijdbaarheid

Om een calamiteit met gevaarlijke stoffen op het spoor Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht snel te kunnen bereiken, gaat het om de mogelijkheden die hulpverleningsdiensten hebben.

Relevant aandachtspunt voor de bereikbaarheid is dat het plangebied en de wegen waarover de hulpdiensten aan moeten rijden voldoende breed en goed bereikbaar zijn. De bereikbaarheid van het

plangebied en de bluswater-voorziening moeten nog nader uitgewerkt worden. Bij de verdere uitwerking van het plan zal de Veiligheidsregio worden betrokken om mee te denken over: de situering van de bereikbaarheid en de situering en het soort/type bluswatervoorzieningen.

Plasbrandaandachtsgebied

Naast de normen voor het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is er ten aanzien van zeer brandbare vloeistoffen een extra veiligheidsambitie in het landelijk beleid gedefinieerd, gebaseerd op het scenario van een plasbrand. Hiervoor is een zone rond de transportroute gedefinieerd: het plasbrandaandachtsgebied (PAG), waarin rekening wordt gehouden met de effecten van een plasbrand. Voor de Rijksweg spoor Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht (spoortraject 280) is er volgens het Basisnet sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Dit houdt in dat voor een zone van 30 meter naast de infrastructuur aanvullende bouweisen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden, op grond van paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012. Het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 100 meter van de weg. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor de planlocatie.

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft het onderzoek beoordeeld en hierover advies uitgebracht. Dit advies is bijgevoegd als bijlage 6 bij deze plantoelichting (Advies bestemmingsplan Ruijterkade ihk Externe Veiligheid, Brandweer Amsterdam-Amstelland, 22 juni 2023). De Brandweer Amsterdam-Amstelland is akkoord met het onderzoek. Daarnaast staan zij achter de maatregelen en adviezen die zijn beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan De Ruijterkade 5.

Verantwoording groepsrisico

Gezien het voorgaande is een verantwoording van het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht verplicht. Bij deze risicobron kan een plasbrand, BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of toxisch scenario optreden. Voor wat betreft de zelfredzaamheid zijn de gewenste handelingsperspectieven in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) in het onderzoek beschreven. Voor wat betreft de bestrijdbaarheid is in het onderzoek beschreven welk aanvalsplan de brandweer kan hanteren. Bij de uitwerking van het bouwplan worden de maatregelen en adviezen betrokken die beschreven zijn in het onderzoek. Het groepsrisico is dan ook aanvaardbaar te achten.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

4.6.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied (Nader onderzoek voormalig vetgasfabriek De Ruijterkade 5 te Amsterdam, Tauw / HB Adviesbureau, 23 september 2022, kenmerk: R001-1279638MLX-V02-mwl-NL). Dit onderzoek is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd.

De aanleiding voor de uitvoering van het bodemonderzoek is de aanwezigheid van een geval van ernstige bodemverontreiniging en de wens van de gemeente Amsterdam om goed onderbouwd toe te werken naar een stabiele eindsituatie. Om het nader onderzoek richting te geven, is een conceptueel model opgesteld. Hieruit volgen een aantal onzekerheden die in het bodemonderzoek zijn onderzocht.

Middels uit uitgevoerde bodemonderzoek is duidelijk geworden dat:

- Er geen sprake is van de aanwezigheid van een zaklaag ter plaatse van de voormalige vetgasfabriek.
- Momenteel is er geen verspreiding van verontreiniging in concentratie groter dan de I-waarde in de deklaag richting het IJ. Er worden vooral PAK in lagere concentraties aangetroffen in de zandige lagen op de De Ruijterkade en geen BTEX. Hierdoor is de verwachting dat de meeste verspreiding naar het IJ al heeft plaatsgevonden. Daarnaast is er een damwand geplaatst in de De Ruijterkade die verspreiding van verontreiniging richting het IJ verhinderd. Er zijn geen aanwijzingen dat er voorkeursstroming heeft plaatsgevonden via het oude spoorbed. De rol en invloed van de drain in het freatische grondwater bij de damwand op De Ruijterkade is niet opgehelderd.
- Er is verontreiniging met BTEX en PAK aanwezig in het grondwater in het pleistocene pakket. De stromingsrichting van het grondwater is westelijk tot zuidelijk. Stroomafwaarts in westelijke en zuidelijke richting overschrijden de concentraties de S-waarde.
- Daar waar in het diepere grondwater een hoge concentratie aan aromaten waaronder benzeen is aangetroffen, is een ondiepe peilbuis geplaatst om te verifiëren of er mogelijk onaanvaardbare humane risico's zijn als gevolg van uitdamping. In het ondiepe grondwater overschrijdt benzeen de S-waarde. Er wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van onaanvaardbare humane risico's als gevolg van uitdamping.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat de verontreiniging in grond en grondwater met BTEX, PAK en minerale olie afkomstig van de voormalige vetgasfabriek een geval van ernstige bodemverontreiniging betreft. De omvang van de verontreiniging in het grondwater in concentraties groter dan de I-waarde wordt geschat op circa 40.000 m³. Deze verontreiniging leidt niet tot een onaanvaardbaar humaan, ecologische of verspreidingsrisico.

Op basis van dit onderzoek is in overleg getreden met het bevoegd gezag over het herzien van de beschikking ernst en spoed uit april 2008. Daarop is een nieuwe beschikking afgegeven, waarbij vastgesteld is dat er nog steeds sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Omdat er echter geen onaanvaardbare humane, ecologische en verspreidingsrisico's zijn, wordt de sanering als niet spoedeisend beschouwd.

Conclusie

Er is sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Sanering is echter niet spoedeisend. Bij de uitvoering van de bouw wordt hiermee rekening gehouden, zodat de milieuhygiënische bodemkwaliteit niet aan de uitvoerbaaheid van het plan in de weg staat.

4.7 Trillinghinder

4.7.1 Kader

Bij toetsing van hinder door trillingen wordt in Nederland doorgaans de SBR-richtlijn deel B gehanteerd, aangezien er geen wetgeving bestaat met daarin grenswaarden voor trillingshinder. De SBR-richtlijn deel B kent twee toetsingsgrootheden, namelijk Vmax en Vper. De Vmax representeert het maximale te verwachten trillingsniveau. De Vper is een periodiek trillingsniveau, wat wil zeggen een (energetisch) gemiddelde waarde over een beoordelingsperiode.

De SBR-richtlijn maakt gebruik van streefwaarden. Over het algemeen is voor een mens een Vmax groter dan 0,1 voelbaar. De richtlijn geeft aan dat er bij nieuwbouw wordt voldaan aan de richtlijn als de Vmax-niveaus onder de streefwaarde A1 (0,1 voor woningen) liggen. Er wordt ook voldaan aan de richtlijn als de Vmax-niveaus hoger zijn dan de streefwaarde A1, maar onder de streefwaarde A2 (0,6 voor kantoren) én als Vper onder de streefwaarde A3 ligt (0,07 voor kantoren). T

Gebouwfunctie	Streefwaarde dag- en avondperiode			Streefwaarde nachtperiode		
	Vmax (A1)	Vmax (A2)	Vper (A3)	Vmax (A1)	Vmax (A2)	Vper (A3)
gezondheidszorg	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
kantoor en onderwijs	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
bijeenkomsten	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
kritische werkruimte	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-

Afbeelding 4.2: Gehanteerde streefwaarden volgend uit de SBR B (nieuwbouw)

De SBR-richtlijn geeft waarden voor de kwalificatie van hinder voor weg- en railverkeer. Deze waarden zijn hieronder weergegeven. Bij de afweging van maatregelen kan hier rekening mee worden gehouden.

V_{max}	Hinderkwalificatie
< 0,1	geen hinder
0,1 – 0,2	weinig hinder (bestaande situaties)
0,2 – 0,8	matige hinder
0,8 – 3,2	hinder
> 3,2	ernstige hinder

Afbeelding 4.3: Hinderkwalificatie voor weg- en railverkeer volgens SBR B bijlage V

4.7.2 Plangebied

Het gebied ligt naast het druk bereden spoor net ten westen van Amsterdam Centraal, waardoor hinder als gevolg van spoortrillingen niet op voorhand is uit te sluiten. Er is dan ook onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor trillingshinder (Trillingsonderzoek Ruijterkade 5 Amsterdam, Cohere/Tauw, 14 juli 2023; bijlage 8). Met dit onderzoek is inzicht verkregen in welke trillingsniveaus in de omgeving optreden door het huidige spoorverkeer en is een doorkijk gegeven naar de toekomstige nieuwbouw met als doel mogelijke trillingshinder voor deze nieuwbouw te voorkomen. Het onderzoek is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van het onderzoek wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

Uit het onderzoek blijkt dat er voor het toekomstige kantoorgebouw geen overschrijding van de SBR-richtlijn deel B wordt verwacht als gevolg van spoortrillingen. De gemeten trillingsniveaus in het huidige gebouw liggen laag en er is geen sprake van opslingering. Opslingering wordt ook niet in het toekomstige gebouw verwacht.

Hoewel ook in het geval met vloeropslingering wordt voldaan aan de streefwaarde van de SBR-richtlijn, valt het aan te bevelen vloeropslingering te vermijden door met de eigenfrequentie van vloeren weg te blijven van 5 Hz. Aanbevolen wordt hiermee in het ontwerp rekening te houden.



Afbeelding 4.3: Plangebied toekomstige ontwikkeling Ruijterkade 5



Afbeelding 4.4: Sporen gezien vanuit verschillende posities. Vanaf buitenste spoor perron (linksboven), verhoogde ligging (rechtsboven), vanaf vijfde verdieping (onder).

Conclusie

Het aspect trillinghinder vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.8 Duurzaamheid

4.8.1 Kader

De wettelijke eisen over duurzaamheid zijn opgenomen in het Bouwbesluit. De gemeente mag deze wettelijke eisen niet uitbreiden met aanvullende eisen. Dit neemt niet weg dat de gemeente wel de ambitie heeft om alle ruimtelijke projecten duurzaam te ontwikkelen.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zijn de ambities voor een duurzame stad opgenomen. Amsterdam neemt met een ambitieuze inzet op klimaatneutraliteit, duurzame energie en een circulaire stad zijn verantwoordelijkheid in het tegengaan van klimaatverandering. Tegelijk dwingt de kwetsbare ligging tot een stevige inzet op klimaatadaptatie. De gevolgen van klimaatverandering zijn nu al merkbaar, met pieken in hitte en droogte, extremere neerslag en op termijn ook zeespiegelstijging. Het klimaatbestendig maken van de bestaande stad vraagt om meer ruimte voor bijvoorbeeld waterberging en verkoelend groen.

Amsterdam levert een maximale bijdrage aan het behalen van de doelen van het Klimaatakkoord van

Parijs. In de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 staan de langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie, de strategie en acties voor de korte termijn. Er worden vier transitiepaden beschreven: Gebouwde omgeving, Mobiliteit, Elektriciteit en Haven en industrie. In onder andere de Transitievisie warmte en de Regionale Energiestrategie (RES) krijgen deze activiteiten nader vorm. Ook de Strategie Amsterdam Circulair is hierbij van belang.

Het Amsterdamse klimaatbeleid bestaat in hoofdlijnen uit de volgende elementen:

- Bij de gebouwde omgeving een verschuiving van aardgas naar duurzame warmte en elektriciteit. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn. De wijkaanpak en het programma aardgasvrij leveren een flinke bijdrage: maximaal 400 kiloton minder CO_2 .
- Bij mobiliteit een verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en invoering milieuzones: 500 kiloton minder CO_2 .
- Bij industrie wordt de nationale trend gevolgd en wordt het Afval Energie Bedrijf (AEB) duurzamer gemaakt. Het AEB zet in op carbon capture storage (CCS) of usage (CCU). Dat betekent dat de CO_2 uit de schoorsteen wordt afgevangen en getransporteerd voor ondergrondse opslag of hergebruikt voor chemie en tuinbouw. Besparing: 450 kiloton CO_2 .
- Opwek van duurzame energie. Amsterdam doet een bijdrage met 127 megawatt windenergie in 2030; 550 MW zon in 2030 en 1.100 MW zon (= 640 hectare) in 2050. Samen levert dat 600 kiloton CO_2 -besparing op.

Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG)

Tot 1 januari 2021 werden in het Bouwbesluit eisen gesteld aan de energiezuinigheid van nieuwe woningen en utiliteitsbouw. De belangrijkste eis daarvoor was de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Met ingang van 1 januari 2021 moeten vergunningaanvragen voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

Deze nieuwe bouwregels stellen eisen aan de maximale energiebehoefte, het fossiele energiegebruik en aan de opwek van hernieuwbare energie van gebouwen. Dit betekent dat bij nieuwe woningen en gebouwen niet alleen rekening moet worden gehouden met een goede isolatie van de gebouwschil en energiezuinige installaties, maar ook met de toepassing van duurzame energie.

Duurzaam-herstelplan

Amsterdam en de metropoolregio zijn hard geraakt door de coronacrisis. De economische recessie is voor de gemeente aanleiding geweest om de verschillende onderdelen van de Amsterdamse duurzaamheidsprogramma's tegen het licht te houden en te onderzoeken hoe de voorgenomen en ook mogelijk nieuwe duurzaamheidsmaatregelen een concrete bijdrage kunnen leveren aan economisch herstel op korte en middellange termijn, in termen van investeringen, werkgelegenheid en ook sociale effecten. De uitkomsten van het onderzoek zijn in 2020 door het college vastgesteld in het 'Duurzaam-herstelplan'.

De gemeente wil de verduurzaming in de stad versnellen. De versnelling vraagt om daadkrachtige samenwerking met bewoners, bedrijven, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Alleen door samenwerking kan voldoende snelheid worden gemaakt in de energietransitie en in de verandering naar een circulaire economie. Het Duurzaam-herstelplan levert een economische impuls aan de verduurzaming van de stad door, langs de ingezette lijnen van de bestaande duurzaamheidsprogramma's, de gemeentelijke investeringen te versnellen.

4.8.2 Plangebied

Duurzaamheid staat hoog op de agenda, zowel bij de erfpachter als bij de gemeente Amsterdam. De opgave is duidelijk. Amsterdam wil een groene, gezonde en duurzame stad zijn voor iedereen. Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde beperkt te houden, moet de CO_2-uitstoot gereduceerd worden. De gemeente Amsterdam wil hier een voorloper in zijn. Deze plek aan het IJ is bij uitstek een plek waar zichtbaar kan worden bijgedragen aan deze ambitie en aan een groene gebouwde omgeving, zodat dit project een voorbeeld kan zijn voor de rest van de stad.

Energie

Bij het realiseren van een duurzaam nieuw kantoorgebouw is 'Paris proof' bouwen de ambitie. Uiteraard wordt er volledig gasloos gebouwd door de inzet van duurzame bronnen, zoals waar mogelijk een WKO. Ook valt te denken aan het gebruiken van het water van het IJ als energiebron. Zonnepanelen op het dak kunnen maximaal ingezet worden om de resterende energievraag tot een minimum te beperken. Aanvullend kunnen overige mogelijkheden worden onderzocht voor opwekking van energie, zoals het toepassen van zonnepanelen in de gevel, maar ook de inzet van windenergie aangezien het gebouw aan het IJ ligt. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de maximale bouwhoogte, de zichtbaarheid vanuit de binnenstad en het beschermde stadsgezicht.

Circulariteit

Naast de energietransitie is ook het gebruik van hergebruikte en biobased materialen essentieel. Dit gaat verder dan alleen het materiaalgebruik. Het gaat bijvoorbeeld ook om inzicht bieden in het gebruikte materiaal door middel van goede documentatie in een materialenpaspoort en zoveel mogelijk adaptief en demontabel bouwen (losmaakbaarheid). Het bestaande gebouw biedt potentieel een bron van materialen voor hergebruik en recycling. Onderzocht kan worden in hoeverre de benodigde sloopwerkzaamheden op een circulaire wijze kunnen worden uitgevoerd.

Er bestaat een ambitie om, waar mogelijk, met hout te bouwen. Door ontwikkelingen biedt het bouwen in hout steeds meer mogelijkheden. Doordat hout CO_2 opslaat in plaats van uitstoot, kan daarmee bijgedragen worden aan een duurzame toekomst.

Water en Klimaatadaptatie

Klimaatverandering kan mogelijk een aantal risico's met zich meebrengen zoals wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. Onderstaand zijn de risico's toegelicht en wordt omschreven welke maatregelen en voorzieningen getroffen kunnen worden om de risico's te voorkomen dan wel te beperken.

<u>Wateroverlast en overstroming</u>

Met steeds vaker extreem weer vraagt deze locatie aan het IJ extra aandacht voor klimaatadaptief bouwen. Goede waterbuffering, het vasthouden en vertraagd afvoeren van water is daarom essentieel. De watertoets laat zien dat er mogelijk water op het perceel komt te staan bij een extreme bui van 70 mm of meer in twee uur. Dit lijkt echter geen grote hoeveelheid en is, in vergelijking met de directe omgeving, erg beperkt. In de toekomstige inrichting van het plangebied wordt hier rekening mee gehouden door de hoogtes in het gebied slim te ontwerpen zodat er geen directe wateroverlast ontstaat. Ook wordt bij de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied voldoende waterbuffering gewaarborgd, net als dat daken ingezet kunnen worden voor waterretentie. Het uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige maatregelen de stad regenbestendiger en tegelijkertijd aantrekkelijker en leefbaarder maken. Dit alles wordt zorgvuldig vormgegeven in samenspraak met de

landschapsarchitect en ecoloog.

Door de locatie aan het IJ is het plangebied mogelijk ook gevoelig voor overstromingsrisico's volgend uit het stijgende waterpeil. De watertoets, gebaseerd op gegevens van de klimaateffectatlas, laat zien dat er binnen een deel van het plangebied een extreem kleine kans op overstromingsrisico vanuit het IJ bestaat, waarbij een overstromingsdiepte tussen de 1,0 en 1,5 meter kan ontstaan aan de zijde van de De Ruijterkade. Ondanks de zeer geringe kans op overstromingsrisico (met een kans gelijk aan ongeveer 1 keer in de 100.000 jaar) vraagt dit om een integrale aanpak waarbij waterveiligheid wordt geïntegreerd in het ruimtelijke ontwerp, zowel in het gebouw als in de openbare ruimte. Onderdeel hiervan is dat essentiële gebouwinstallaties op voldoende hoogte worden gepositioneerd om zo bescherming tegen eventuele overstromingsrisico's te waarborgen. De uitwerking hiervan zal plaatsvinden tijdens de ontwerpfase.

Hitte

Het aantal warme dagen neemt toe. De Klimaateffectatlas laat zien dat de gevoelstemperatuur rondom het plangebied significant lager ligt dan in de rest van Amsterdam. Dit komt onder andere door de ligging aan het water en de aanwezigheid van de groenstrook tussen het plangebied en het spoor. Dit maakt het plangebied een erg aangename verblijfsplaats. Het stedelijk hitte-eiland effect geeft het gemiddelde luchttemperatuurverschil tussen de stedelijke en omliggende landelijke gebieden weer. Door de ligging aan het water is dit verschil ook lager dan in het stadscentrum. Ondanks de beperkte hittestress in het plangebied zullen maatregelen in het ontwerp ingezet worden om dit verder te beperken. Hierbij kan gedacht worden aan vergroening van daken, gevels en buitenruimtes en het toepassen van waterretentiedaken wat een bijdrage kan leveren aan het duurzaam koelen van het gebouw.

Watertekort

De Klimaateffectatlas laat zien dat er binnen het plangebied geen risico is op tijdelijke oppervlaktewatertekorten.

Verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit

Bescherming en verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit is een belangrijk doel van het waterbeheer. Om de ecologische kwaliteit verder te verbeteren wordt er binnen de inrichting gestreefd naar watersystemen die voldoende ruimte bieden voor natuurlijke processen en voor gezonde populaties van flora en fauna.

Verzilting

Verzilting is een klimaatrisico dat los staat van de ontwikkeling van De Ruijterkade. Conform de gegevens van Atlas Natuurlijk kapitaal is de verzilting in het plangebied beperkt doordat de zoet grondwater grens circa 25-50 meter onder het maaiveld ligt.

Groenvisie
De locatie biedt tevens kansen voor natuurinclusief bouwen (ook onderdeel van de Groenvisie van de gemeente Amsterdam). Het daklandschap, de gevels en ruimte voor nestkasten worden zorgvuldig met een stadsecoloog vormgegeven. Diversiteit en ruimte voor groen zijn essentieel voor het bevorderen van biodiversiteit in de stad en aan het IJ, maar het helpt ook bij het koel houden van de omgeving en het gebouw ten tijde van hittestress. Passieve maatregelen in bijvoorbeeld het ontwerp van de gevel hebben hier ook sterk invloed op. Door dit goed vorm te geven, helpt het in het beperken van de energievraag van het gebouw.

Mobiliteit

De locatie biedt kansen om autogebruik te beperken en fietsgebruik en deelmobiliteit te stimuleren. Omdat de locatie dichtbij het Centraal Station ligt, zal deze locatie met name ruimte moeten bieden voor fietsen en scooters. Het aantal autoparkeerplekken voldoet aan de maximale norm voor dit gebied en deze worden zoveel mogelijk voorzien van laadplekken. Overige plekken zullen worden voorbereid op mogelijke laadfaciliteiten. Ook voor de fietsen en scooters worden voldoende laadplekken gerealiseerd.

BREEAM / WELL

BREEAM-NL is sinds 2009 de certificeringsmethode voor een duurzaam gebouwde omgeving en toetst het project op de werkelijke duurzaamheidsprestaties. Naast energie, focust BREEAM-NL zich op de effecten op gezondheid, landbouwgebruik & ecologie, materialen, management, vervuiling, transport, afval en water. De ambitie van het project gaat verder dan de gemeentelijke ambities, waarvoor de mogelijkheden tot het hoogst haalbare BREEAM-NL Outstanding niveau op zoveel mogelijk thema's zal worden onderzocht. Deze ambitie is zeer hoog maar past bij de opgaves waarvoor de stad Amsterdam staat.

Omdat de ambities verder rijken dan BREEAM, en de focus ook op het gebruik van het gebouw ligt, bestaat ook de ambitie voor het behalen van een WELL Platinum certificering. Dit is het hoogst mogelijke label.

Conclusie

De bij deze planontwikkeling voorgestane ambities dragen bij een groene, gezonde en duurzame stad.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Mobiliteit

5.1.1 Kader

In deze paragraaf worden de beleidsstukken of besluiten genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen.

Meerjarenplan Fiets (2017-2022)

Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en fietsgedrag. In het Meerjarenplan Fiets en het kader fietsparkeren wordt ook aandacht gevraagd voor fietsparkeren.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden richtlijnen aangegeven voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor fiets en scooter.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid (2016-2021)

Meer fietsers en voetgangers, meer mensen maken gebruik van het OV, minder auto's. Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid zet Amsterdam stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, stoepen en fietspaden. Het meerjarenplan richt zich vooral op preventie en ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering in het verkeer en ruimtelijke maatregelen die het verkeer veiliger maken.

Nota Parkeernormen Auto

In de nota zijn de parkeernormen voor auto’s vastgesteld. De parkeernormen worden bepaald door het gebiedstype en de functie (bijv. wonen, voorzieningen of kantoren). Nieuw te bouwen appartementen krijgen op bepaalde plekken geen bijbehorende parkeervergunning meer voor parkeren op straat.

Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IAOV)

In de IAOV worden trajecten aangeven waar het OV verbeterd moet worden.

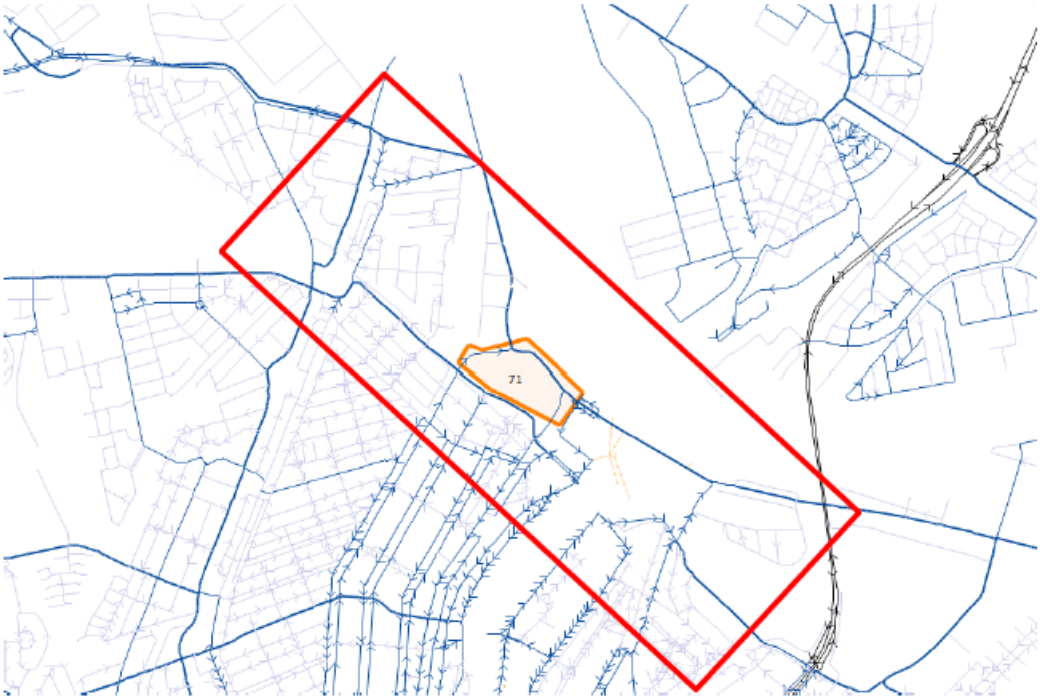
5.1.2 Plangebied

Er is een verkeers- en parkeeronderzoek verricht dat inzichtelijk maakt wat de effecten zijn voor het verkeer en of het plan voldoet aan de parkeernormen voor auto, fiets en scooter. Dit onderzoek is als bijlage 9 bij deze toelichting gevoegd (Verkeers- en parkeeronderzoek herontwikkeling De Ruijterkade 5, gemeente Amsterdam, 30 mei 2023). Het onderzoek is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van het onderzoek wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

Uit dit onderzoek blijkt dat de planontwikkeling geen nieuwe knelpunten oplevert en niet significant bijdraagt aan bestaande knelpunten voor wat betreft de doorstroming. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk, waardoor de toename van het autoverkeer beperkt blijft. De belastingen op de kruispunten De Ruijterkade west – Droogbak, Droogbak – Nieuwe Westerdokstraat, Westerdoksdijk – Barentszplein en

Houtmankade – Tasmanstraat vormen in de huidige situatie al een knelpunt. Door aanpassing van de groentijden kan hier de doorstroming mogelijk nog worden verbeterd.

Het aantal geplande autoparkeerplekken past binnen de parkeernorm. Voor fiets- en scoorterparkeren moet voldaan worden aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. Dit is zeker gesteld door in de regels op te nemen dat de omgevingsvergunning voor de bouw van het pand alleen wordt verleend als bij de aanvraag wordt aangetoond dat overeenkomstig de normen uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter voldoende fiets- en scooterparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.



Afbeelding 5.1: Studiegebied (rood) met locatie VMA-zone 71 (oranje) waarbinnen De Ruijterkade 5 ligt

Conclusie

Het aspect mobiliteit vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.2 Water

5.2.1 Kader

Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht.

Het doel van de KRW is dat uiterlijk in 2027 al het water in Europa schoon en gezond is. Dat is niet vrijblijvend: de KRW is Europese regelgeving die door alle lidstaten wettelijk is verankerd. De KRW is aangenomen in 2000 en kent drie uitvoeringsperioden: 2009-2015; 2016-2021 en 2022-2027.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen.

Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlakte- en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP)

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) is vastgesteld op 18 maart 2022. Op grond van Europese regelgeving en de nationale Waterwet zijn iedere 6 jaar nationale plannen voor water nodig. In het NWP komen het oude Nationaal Waterplan (voor beleid) en het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (voor beheer) samen.

In het NWP 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Het NWP 2022–2027 geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast. We werken aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren.

Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van

- klimaatadaptatie
- waterveiligheid
- zoetwater en waterverdeling
- waterkwaliteit en natuur
- scheepvaart en
- de functies van de rijkswateren.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In de aard en omvang van de nationale waterproblematiek doen zich structurele veranderingen voor. Klimaatveranderingen, zeespiegelstijging, bodemdaling en verstedelijking maken een nieuwe aanpak in het waterbeleid noodzakelijk. In februari 2001 sloten daarom Rijk, Interprovinciaal Overleg, Unie van Waterschappen en Vereniging van Nederlandse Gemeenten de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. Daarmee werd de eerste stap gezet in het tot stand brengen van de noodzakelijke gemeenschappelijke aanpak. Twee jaar later worden de resultaten van die samenwerking en van voortschrijdende kennis en inzicht neergelegd in dit Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

Met dit NBW akkoord leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad zij gezamenlijk de grote wateropgave voor Nederland in de 21e eeuw willen aanpakken. Het

akkoord benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het op orde krijgen en houden van het totale watersysteem. Het geeft aan welke instrumenten ingezet worden om de opgave te realiseren, welke taken en verantwoordelijkheden iedere partij daarbij heeft en hoe partijen elkaar in staat willen stellen hun taken uit te voeren.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Op 31 januari 2022 werd het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vastgesteld door Provinciale Staten. Met dit programma wordt invulling gegeven aan het waterbeleid in de Omgevingsvisie NH 2050 voor zover het uitvoering van Europese richtlijnen over water betreft. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. 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. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2027

Het Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2027 is geldig vanaf 25 maart 2022. In het OPR is het beleid voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater opgenomen. Het programma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en is tot stand gekomen door de samenwerking tussen gemeente, Waternet en Amsterdam Rainproof.

Het Omgevingsprogramma Riolering heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 was de norm dat we tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade kunnen verwerken. 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, hanteren we een hogere norm 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. De hoofdstukken 4 en 5 van het Programma gaan hier specifiek op in.

Waterbeheerprogramma (WBP)

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het *Waterbeheerprogramma (WBP)*, dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. In het WBP 2022-2027 maakt het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) verbinding met het Waterbeheerplan 2016-2021, waarin woorden als waterbewustzijn en waterrobuust centraal stonden. Dit volgende Waterbeheerprogramma stelt vast dat er een grote urgentie is om voortvarend in te zetten op concrete maatregelen voor een toekomstbestendig watersysteem.

De aanleiding voor dit Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027 is tweeledig:

- De nieuwe Omgevingswet, die in werking treedt op 1 juli 2022, stelt een Waterbeheerprogramma verplicht.
- Het huidige Waterbeheerplan AGV 2016-2021 verloopt in 2022.

Het doel van dit Waterbeheerprogramma is inzicht geven in:

- De bestuurlijke ambitie van AGV voor de planperiode en daarna, ten aanzien van de grote maatschappelijke thema's waar Nederland voor staat.
- De Resultaten die AGV wil realiseren op het vlak van waterveiligheid, voldoende water, gezond

water, gezuiverd afvalwater, cultuurhistorie en recreatie.
- De maatregelen (Activiteiten) die AGV in de komende zes jaar gaat uitvoeren om die Resultaten te realiseren.

Keur

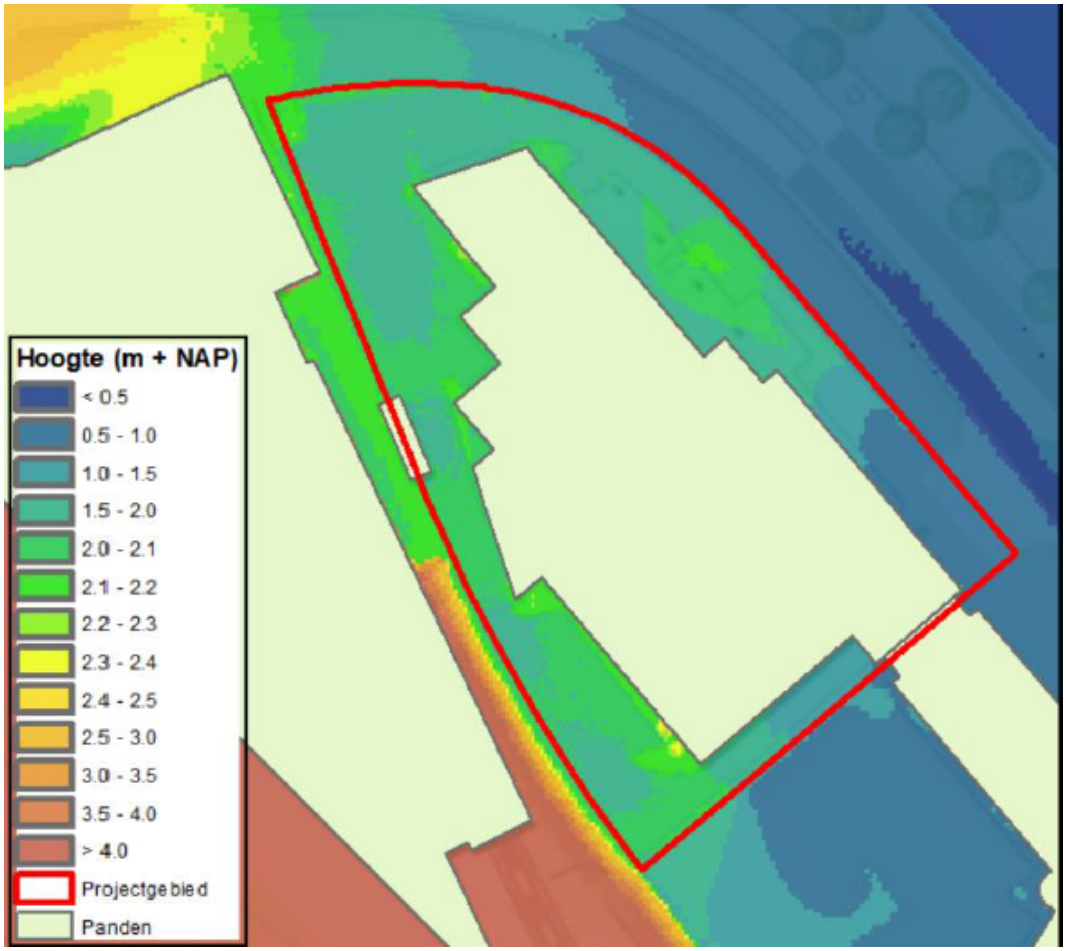
Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Keur AGV 2019. De Keur is de waterschapsverordening van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) / Hoogheemraadschap van Rijnland(HHR) / Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op of in waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. De keur AGV is van toepassing op alle wateren, keringen en waterstaatkundige werken. Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Waterschap. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling, de drinkwaterlevering en het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten.

5.2.2 Plangebied

Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding (Watertoets De Ruijterkade 5 te Amsterdam, Tauw, 1 augustus 2023; bijlage 10). Uit dit onderzoek blijkt het volgende. Het onderzoek is uitgevoerd op het grotere bouwvolume zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. De conclusie van het onderzoek wijzigt echter niet als gevolg van het aangepaste, kleinere bouwvolume.

Maaiveldhoogte en bodemopbouw

Het maaiveldniveau ligt overwegend op +2,0 m NAP en varieert binnen het plangebied van +0,5 tot +2,2 m NAP. Op basis van boringen uit eerder onderzoek ter plaatse van het plangebied volgt dat de bodemopbouw sterk heterogeen is. De bovenste 10 à 12 m -mv
bestaat hoofdzakelijk uit klei, waarin echter ook zandige lagen en veenlagen worden aangetroffen. De doorlatendheid van de (zandige) toplaag is geschat op 0,5 tot 2,0 m/dag, waardoor infiltratie van hemelwater hier mogelijk is. Daar waar klei wordt aangetroffen is de doorlatendheid (veel) lager.



Afbeelding 5.2: Hoogtekaart van het plangebied (AHN4)

Grondwater- en oppervlaktewatersituatie

Op basis van informatie uit grondwatermetingen uit een eerder onderzoek en van Waternet volgt dat de grondwaterstand in het plangebied tussen de 0,7 tot 2,0 meter beneden het maaiveldniveau zit, op circa -0,2 à +0,2 m NAP (respectievelijk de ingeschatte GLG en GHG). Aangezien het maaiveldniveau in het plangebied enigszins varieert, varieert ook de ontwateringsdiepte.

Oppervlaktewater is rondom het plangebied aanwezig. Ten oosten van het plangebied ligt het IJ en ten noordwesten en zuidoosten van het plangebied bevinden zich primaire watergangen. Allen hebben een jaarrond streefpeil van -0,40 m NAP. De ligging naast het IJ heeft een sterke invloed op de (stabiele) grondwaterstand in het plangebied.

Hemelwater

Op basis van de aangeleverde oppervlakten is een netto afname aan verhard oppervlak bepaald (circa -0,04 ha). Op basis van een bergingseis van 60 mm volgt een bergingsopgave van 229 m3 voor de verharding (dak, wegen, paden). Uitgangspunt is dat het toekomstig dakoppervlak als groendak wordt uitgevoerd (circa 2.300 m2) en minstens 137 m3 berging kan bieden. Dit leidt tot een resterende bergingsopgave van 92 m3 voor het plangebied. Om hier in te voorzien, kunnen verschillende

oplossingen of een combinatie van oplossingen worden toegepast. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Wadi's
- Infiltratiekratten
- Waterbergende fundering onder paden en/of wegen

Gezien de voor infiltratie geschikte bodem, is het realiseren van de bergingsopgave goed mogelijk.

Om zeker te stellen dat voldoende waterberging wordt gerealiseerd, is in de planregels opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen alleen verleend kan worden als er voldoende waterberging gerealiseerd wordt en in stand wordt gehouden (artikel 3.2, onder a, sub 5).

Afvalwater

Op basis van de beoogde toename aan vloeroppervlak naar circa 23.700 m2 BVO is de toekomstige afvalwaterproductie geschat op maximaal 7,1 m3/uur. Er is aangenomen dat mogelijk groter waterverbruik van het commercieel oppervlak (1.200 m2 BVO) binnen deze maximale schatting valt. Het afvalwater wordt afzonderlijk van het hemelwater verzameld en verwerkt, en sluit aan op de bestaande riolering in De Ruijterkade.

Visie Waterschap AGV

Waterschap AGV geeft het advies om een minimale aanleghoogte van +2,0 m NAP aan te houden voor het plangebied, om te voorkomen dat er schade ontstaat bij hoog water en overstromingen.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.3 Cultureel erfgoed

5.3.1 Kader

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (la Valetta). Het is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet, d.d. 9 december 2015, in werking getreden op 1 juli 2016. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2024 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht van de Erfgoedwet, waardoor deze delen van de Monumentenwet 1988 ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe toezicht wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 3). Burgemeester en wethouders zijn verplicht een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij te houden.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

De Erfgoedwet schrijft voor dat (toevals)vondsten moeten worden gemeld bij de minister. Deze verwittigt het Rijk. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie van de Gemeente Amsterdam gemeld. In overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (d.d. 17 juni 2011, stbl 5 juli 2011, nr 339) dient in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Dit betekent dat de gemeente de cultuurhistorische waarden en aanwezige of naar verwachting aanwezige monumenten in kaart moet brengen. Daarbij moet worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met deze waarden van de in het plan begrepen gronden.

Erfgoedverordening Amsterdam

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

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

Het belangrijkste motief van de Erfgoedverordening is het beschermen van de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente Amsterdam. Daarom worden in de erfgoedverordening de volgende onderwerpen geregeld:

- de aanwijzing van panden en objecten tot gemeentelijk monument;
- de aanwijzing van stads-en dorpsgezichten tot gemeentelijke stads-en dorpsgezichten;
- het vergunningenstelsel voor de gemeentelijke en beschermde monumenten;
- de inschakeling van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) als adviesorgaan voor de aanwijzing tot gemeentelijk en beschermd (rijks)monument en gemeentelijk stads-of dorpsgezicht en de verlening van een vergunning voor gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten, Monumenten en Archeologie (MenA) levert daarvoor het ambtelijk advies. Deze inhoudelijke advisering door MenA ondersteunt de CRK om haar adviestaak uit te kunnen voeren op een wijze zoals is bedoeld in de Monumentenwet 1988 en in deze verordening;
- de regeling van bovengrondse cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen;
- eisen aan cultuurhistorisch onderzoek;
- eisen aan archeologisch onderzoek;
- de regeling van betreding in het belang van archeologisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan of een projectbesluit.

In de artikelen 22 en 23 van de Erfgoedverordening staat aangegeven welke beschrijvingen in de toelichting van een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden en ten aanzien van archeologische waarden.

5.3.2 Plangebied

5.3.2.1 Archeologie

Voor het plangebied is al een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek Bestemmingsplangebied Technisch Centrum en Tussen de Bogen, BO 19-055 Amsterdam 2019, Monumenten en Eracheologie). Deze is bijgevoegd als bijlage 11.

Uit dit onderzoek blijkt dat de archeologische verwachtingswaarde laag tot negatief is. In de bedding van de voormalige IJ-bodem kunnen verzonken overblijfselen voorkomen die verband houden met de historische scheepvaart op het IJ vanaf de 13de eeuw. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Ook kunnen losse vondsten en afval voorkomen die in de bedding zijn weggezonken. Delen van het IJ zijn vanaf de late 19de eeuw diepgaand uitgebaggerd en/of gedempt. Eventuele archeologische resten zijn daarbij verstoord geraakt.

Voor het plangebied geldt dan ook een uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen. Wel geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.3.2.2 Cultuurhistorie

De Ruijterkade is ontstaan met de bouw van de stationseilanden die tussen 1872 en ’77 aangelegd zijn om ruimte te bieden aan de nieuwe spoorweg- en haveninfrastructuur. Een groot deel van de bebouwing langs deze kade was al voor 1920 gesloopt ten behoeve van de bouw van een tweede kap voor het Centraal Station. Van de oorspronkelijke bebouwing (1890-1910) resteert in feite alleen nog maar het oostelijk deel van De Ruijterkade buiten het plangebied. De strook tussen De Ruijterkade en het spoor werd gaandeweg gevuld met nieuwe kantoorgebouwen, zoals het Havengebouw, een verzekeringskantoor/ kantoor voor de Kamer van Koophandel en het ProRail-gebouw. Op dit punt raakt het Westelijk Stationseiland aan Tussen de Bogen langs de Haarlemmer Houttuinen.

Cultuurhistorisch belangrijke waarden in de directe omgeving van het plangebied zijn het Havengebouw (gemeentelijk monument) met aanbouw en parkeerterrein. In het plangebied zelf zijn geen betekenisvolle elementen, structuren en bebouwing aanwezig. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de ontstaansgeschiedenis in pargraaf 2.1.

UNESCO Werelferfgoed

Op onderstaande kaart is te zien dat het plangebied buiten de kernzone, maar binnen de bufferzone van het UNESCOgebied ligt.



Afbeelding 5.3 - Grachtengordel Amsterdam UNESCO Werelderfgoed: kern- en bufferzone

Nieuwbouw is in de binnenstad vaak onderwerp van discussie. Het huidige welstandsbeleid ziet er voldoende op toe dat nieuwbouwplannen passen in de context van het beschermde stadsgezicht. Met de aanwijzing van de grachtengordel als Werelderfgoed behoren ook de Uitzonderlijke universele waarde en de authenciteit en integriteit tot de 'context' waarin nieuwbouwplannen moeten worden ingepast.

UNESCO heeft specifieke aandachtspunten voor eigentijdse architectuur in het Vienna Memorandum en het Charter van Venetië (ICOMOS, UNESCO) geformuleerd. Voor UNESCO is de afleesbaarheid van de stad essentieel, hetgeen ook aansluit bij het eerdergenoemd criterium authenciteit. Eigentijdse architectuur dient in principe als zodanig herkenbaar te zijn. Artikel 21 van het Vienna Memorandum luidt namelijk:
'*Met inachtneming van de uitgangspunten (volgens artikel 7 van dit Memorandum), moeten stedenbouw, hedendaagse architectuur en het behoud van de historische stedelijke land- schap alle vormen van pseudo-historisch ontwerp voorkomen, omdat dit een ontkenning vormt van zowel het historische als het hedendaagse. Een historische blik moet niet de andere verdringen, omdat de geschiedenis leesbaar moet blijven, terwijl het bereiken van samenhang van de cultuur door kwalitatieve interventies het ultieme doel is*.'

Voor UNESCO is het aspect 'visual impact' (visueel effect) van belang. Hedendaagse stedelijke ontwikkelingen, zoals hoogbouw en eigentijdse architectuur, kunnen van invloed zijn op stadssilhouetten, het daklandschap, zichtlijnen of doorzichten en de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap bedreigen. Van deze ontwikkelingen kan vooral hoogbouw een groot visueel effect op de grachtengordel hebben.

Daarom heeft de gemeente Amsterdam hoogbouwbeleid ontwikkeld. Dit hoogbouwbeleid gaat uit van de internationaal voor het Werelderfgoed geldende charters en verdragen, waaronder het Charter van Washington en het Vienna Memorandum. Ook de inhoud van meer recente papers van het Werelderfgoed Comité en diens adviesorgaan ICOMOS over de maatschappelijke en culturele betekenis van het historische stedelijke landschap in relatie tot hedendaagse ontwikkelingen in stedenbouw en architectonisch ontwerp zijn hierin verwerkt.

Hoogbouw mag alleen wanneer de uitzonderlijke universele waarde en de authenticiteit en integriteit niet in het geding komen. Concreet gaat het om de bescherming en instandhouding van bestaande zichtassen/doorzichten, stadssilhouetten en het daklandschap van de kernzone en de omringende bufferzone. De hoogbouwvisie, de regels en de verbeelding in de bestemmingsplannen voorzien in deze bescherming en instandhouding. In par. 5.5.2 wordt hier in het kader van het hoogbouwbeleid nader op ingegaan.

Het UNESCO Werelderfgoed wordt niet aangetast door deze planontwikkeling. Dat wordt bevestigd door het advies van Bureau Werelderfgoed. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3 van deze toelichting en bijlage 2 bij deze toelichting.

Conclusie

Vanuit het cultureel erfgoed zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

5.4 Natuur

5.4.1 Kader

Vogelrichtlijn en Habitatirichtlijn

De Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand) is een richtlijn van de Europese Unie. Het doel is de bescherming, het beheer en de regulering van de in de lidstaten voorkomende vogels. De bescherming van soorten en de aanwijzing van beschermde gebieden voor specifieke soorten van Bijlage I en voor trekvogels zijn verwerkt in de Wet natuurbescherming.

De Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna) is ook een richtlijn van de Europese Unie. Het doel is bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit in de lidstaten door bescherming van habitats en soorten die van Europees belang zijn. De bescherming van soorten uit bijlage IV en V en de aanwijzing van beschermde gebieden voor soorten uit bijlage II zijn verwerkt in de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming

In de Wet natuurbescherming staan beschermingsregels voor de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Wet natuurbescherming geeft uitvoering aan de verplichtingen van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In Noord-Holland bevinden zich verschillende Natura 2000-gebieden. Voor elk van deze gebieden is bepaald welke natuurlijke kenmerken beschermd zijn, behouden moeten blijven of uitgebreid moeten worden. Dit zijn de zogenaamde instandhoudingsdoelen. Het kan daarbij gaan om planten en om dieren. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante effecten heeft op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijf- en nestplaatsen uit te halen, te verwijderen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

Het is mogelijk om vrijstelling of ontheffing te krijgen van deze verboden. Dat kan nodig zijn in het geval beschermde soorten schade aanrichten, zoals bijvoorbeeld gewasschade, schade aan de volksgezondheid of schade aan flora of fauna. Een ontheffing kan ook nodig zijn in het geval werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, zoals bouwen, onderhoud, slopen of aanleg van infrastructuur. Als deze werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor beschermde planten- of diersoorten moet daarvoor bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) een ontheffing worden aangevraagd. De aanvrager moet dan aantonen dat er geen andere bevredigende oplossingen bestaan dan het verstoren, verjagen, doden of vernielen van de betreffende flora of fauna. Tevens moet altijd worden aangetoond dat daarmee een in de wet genoemd belang is gemoeid. Een aanvraag om ontheffing van de verboden van de Wet natuurbescherming moet goed gemotiveerd zijn.

Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Nederland is op grond van internationale regelgeving verplicht om aandacht te besteden aan soorten die met uitsterven worden bedreigd of kwetsbaar zijn, ook als die niet specifiek worden beschermd door de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Dit volgt (onder meer) uit de artikelen 1 en 3 van het Verdrag van Bern.

Tegen die achtergrond heeft Nederland ervoor gekozen om lijsten vast te stellen van deze met uitsterven bedreigde en kwetsbare soorten, zodat daar in het beleid door de verschillende overheden en natuurbeheerders rekening mee kan worden gehouden. De Rode Lijsten hebben via de AMvB Besluit Rode Lijsten flora en fauna een wettelijke status gekregen (ter implementatie van de artikelen 1 en 3 van het Verdrag van Bern).

De Rode Lijsten flora en fauna omvatten verdwenen, ernstig bedreigde, bedreigde, kwetsbare en gevoelige planten en dieren in Nederland en zijn verdeeld over achttien soortgroepen. Zo bestaan er aparte lijsten voor bijvoorbeeld zoogdieren, vogels, bijen en vlinders. Deze lijsten worden periodiek vastgesteld aan de hand van twee criteria, te weten trend en zeldzaamheid.

De Rode Lijsten hebben op zichzelf géén juridische status. In die zin dat het voorkomen van een soort op de Rode Lijst niet betekent dat er speciale beschermende bepalingen van kracht zijn (ABRvS 19 februari 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AF4760, r.o. 2.3.4.1.). Wél hebben de Rode Lijsten een belangrijke signaleringsfunctie voor het beleid. De Rode Lijsten worden gebruikt als indicatie voor de staat van de natuur en kunnen voor specifieke soorten op deze lijst van invloed zijn op het ten aanzien van die soorten te voeren beschermingsbeleid.

Nationaal Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. De provincies zijn verantwoordelijk voor het Natuurnetwerk Nederland op het land. Ook alle grote wateren (grote rivieren, Deltawateren, IJsselmeergebied en Waddenzee) en de gehele Noordzee behoren tot het NNN. Voor deze gebieden is het Rijk verantwoordelijk.

Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Het doel was en is om natuurgebieden te verbinden. Planten en dieren krijgen daarmee meer kans zich te verspreiden en voort te planten. Het is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken. De provincie staat nu voor de taak om het NNN in 2027 af te ronden. Het netwerk beslaat 56.500 hectare. Dat is zo'n 15% van het oppervlak van de provincie. Daarvan is ruim 90% inmiddels ingericht. Provincie en vele maatschappelijke en private partners werken nu aan de resterende 4.700 hectare.

Amsterdams beleid

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 zijn de Ecologische structuur en Hoofdgroenstructuur voor Amsterdam vastgesteld. Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is bepaald dat de Hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 van kracht blijft tot vervangend beleid is vastgesteld.

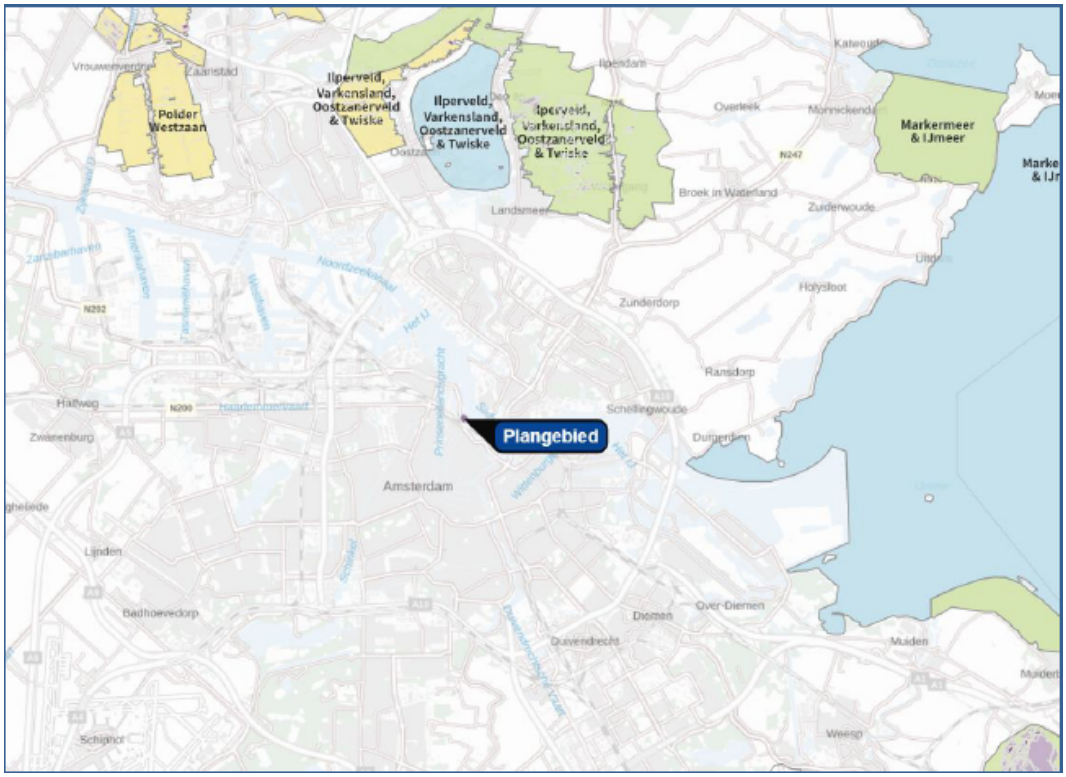
De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren die we willen borgen. Niet al het groen in Amsterdam valt onder de Hoofdgroenstructuur. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Dus niet om buurtparkjes, maar wél om de grotere stadsparken en stadsplantsoenen zoals het Nelson Mandelapark en het Wachterliedplantsoen. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur. Zelfs smalle groene stroken kunnen voor het netwerk van groot belang zijn, zowel voor recreatie als voor flora en fauna. Zo zijn de taluds langs snel- of spoorwegen erg belangrijk voor dieren om zich van het ene naar het andere gebied te kunnen verplaatsen.

5.4.2 Plangebied

Er is een quickscan uitgevoerd naar de gevolgen van de planontwikkeling voor de natuurwaarden. De quickscan is bijgevoegd als bijlage 12 (Quickscan Natuur De Ruijterkade 5, Amsterdam, Idverde Advies, 25 april 2023) Uit de quickscan blijkt dat er nader onderzoek nodig is naar stikstofdepositie en het voorkomen van vleermuizen. Hieronder wordt ingegaan op de resultaten van de quickscan en de nadere onderzoeken naar de stikstofdepositie en het voorkomen van vleermuizen.

5.4.2.1 Natura 2000-gebieden

De Natura 2000–gebieden die op de kortste afstand van het plangebied liggen, zijn het Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (op ± 4,8 km) en het Markermeer & IJmeer (op ± 5,7 km). Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat uitgesloten is dat het plan significante, negatieve gevolgen heeft ten opzichte van de referentiesituatie.



Afbeelding 5.3: Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden. Bron: AERIUS Calculator

Wel kan er stikstofdepositie op grote afstand optreden, veroorzaakt door de sloop- en bouwwerkzaamheden. Een negatief effect door uitstoot van stikstof is niet uit te sluiten. Er is daarom onderzoek verricht naar de gevolgen van stikstofuitstoot vanwege de planontwikkeling. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 13 (Stikstofdepositieonderzoek De Ruijterkade 5 Amsterdam, De Roever Omgevingsadvies, 4 juni 2025). Uit dit onderzoek blijkt dat er voor wat betreft de aanlegfase geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. In de gebruiksfase is de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet hoger is dan 0,00 mol N/ha/jaar. Daarmee zijn er voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen negatieve effecten te verwachten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden

ten gevolge van het plan.

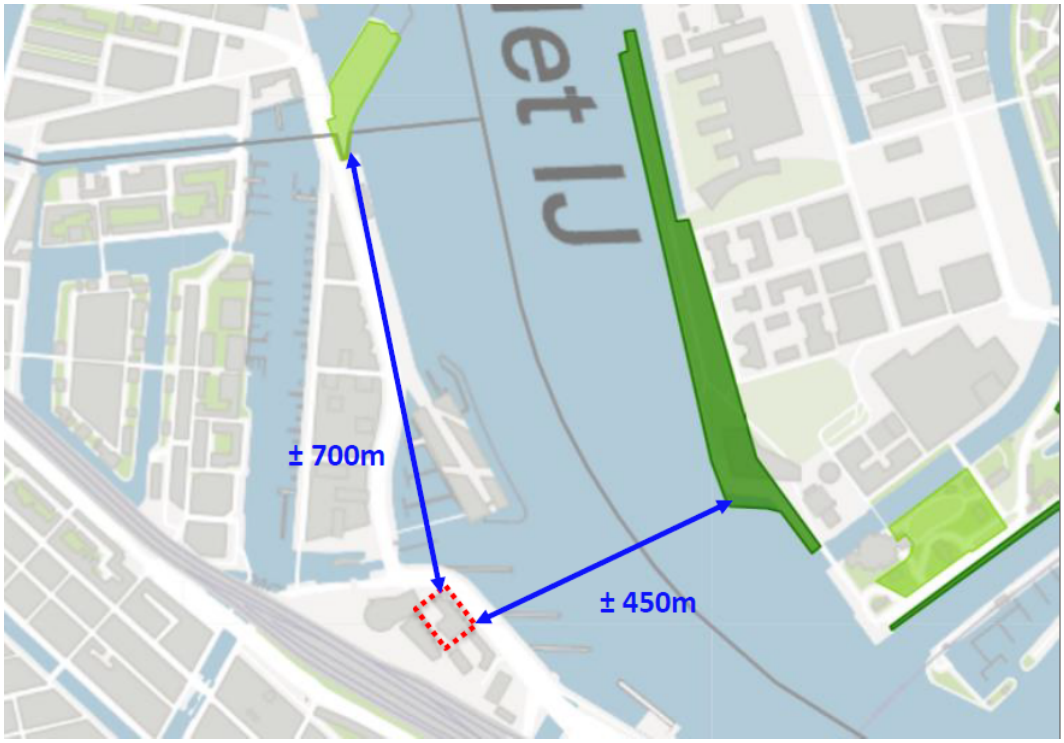
5.4.2.2 Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied overlapt niet met het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op ruim 4 km afstand (De Bretten). Significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden zijn daardoor uitgesloten. Conflicten met provinciaal natuurbeleid zijn daardoor niet aan te orde.

5.4.2.3 Hoofdgroenstructuur en Ecologische structuur gemeente Amsterdam

De groene verbindingen (de ecologische structuur) zijn bedoeld om de groene gebieden met elkaar te verbinden en daarmee het leefgebied voor dier- en plantensoorten te vergroten. Een goede ecologische structuur is essentieel voor de biodiversiteit. De Amsterdamse ecologische structuur betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en maakt het verbindende groene netwerk binnen de stad en de verbinding met het omringende landschap zichtbaar (Ecologische visie gemeente Amsterdam, d.d. 20 april 2012). De Hoofdgroenstructuur betreft alle groengebieden in de gemeente Amsterdam, inclusief parken en sportcomplexen. Ook voor deze gebieden geldt een nee, tenzij beleid.

Het plangebied valt niet binnen de Ecologische structuur en de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. De voorgenomen planontwikkeling is niet in conflict met bovengenoemde gemeentelijke groenstructuren.



Afbeelding 5.4: De ligging van de Hoofdgroenstructuur (licht groen) en Ecologische structuur (donkergroen) van de gemeente Amsterdam t.o.v. het plangebied (rood) (bron: www.maps.amsterdam.nl).

5.4.2.4 Soortenbescherming

De verspreidingsgegevens en het oriënterend veldbezoek geven een voldoende duidelijk beeld van het (mogelijk) voorkomen van vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, broedvogels met jaarrond beschermde nesten, reptielen, amfibieën, vissen en ongewervelde diersoorten. Er is geen aanleiding tot het uitvoeren van een soortgericht onderzoek om het voorkomen van bovengenoemde soorten en soortgroepen en/of hun verblijfplaatsen nader vast te stellen.

Wel blijkt uit de quickscan dat nader onderzoek nodig is naar de mogelijke effecten op potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen naast het pand. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen verblijfplaatsen en/of andere essentiële functies voor vleermuizen aanwezig zijn binnen het plangebied en de directe omgeving (bijlage 14; Vleermuisonderzoek De Ruijterkade 5 te Amsterdam, Tauw, 17 oktober 2023).

Verder moet in verband met mogelijk dan broedende vogels voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden tijdens het reguliere broedseizoen (maart tot en met september) een aanvullende controle worden uitgevoerd. Ook dient naast beschermde soorten rekening gehouden te worden met algemeen voorkomende fauna. Voor deze soorten is de zorgplicht van toepassing,

5.4.2.5 Conclusie

Vooralsnog zijn er geen dusdanige natuurwaarden aan de orde, die een belemmering voor de planvorming vormen.

5.5 Hoogbouw

5.5.1 Kader

Het Hoogbouwbeleid is op 27 juli 2024 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit beleid bestaat uit regels op gebiedsniveau en principes op gebouwniveau.

De regels op gebiedsniveau zijn opgenomen in de vorm van vier regimes. Naast de uitgangspunten die per regime zijn geformuleerd gelden voor elk plan de volgende punten:

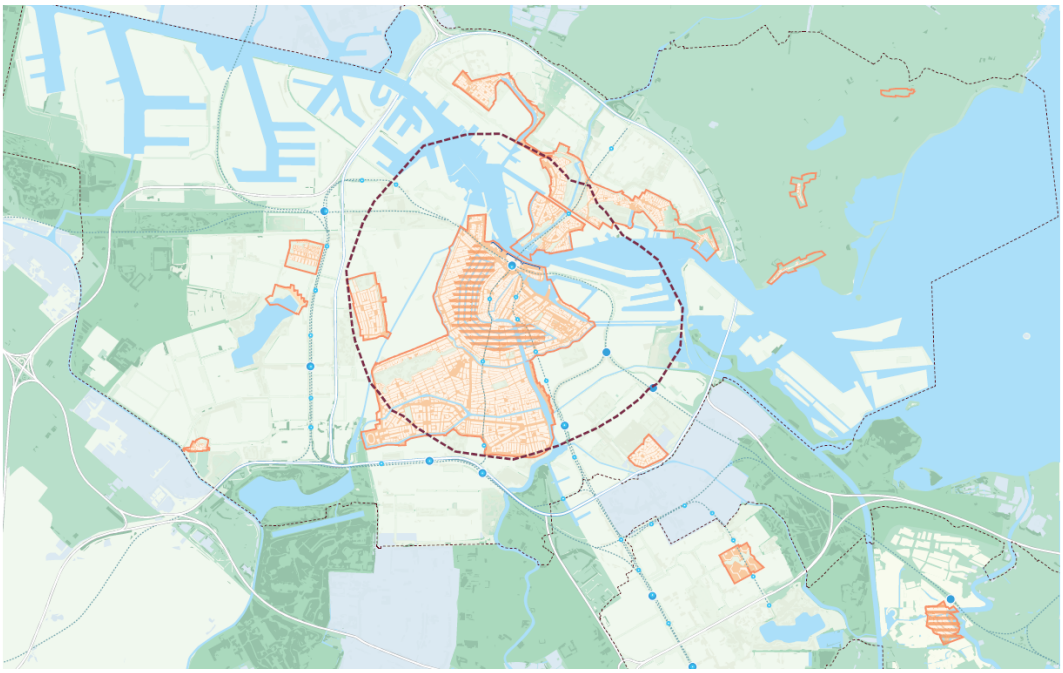
- Hoogbouw respecteert de waarden en kwaliteiten van het UNESCO-gebied.
- Hoogbouw respecteert de waarden van de beschermde stads- en dorpsgezichten en van het ‘Aandachtsgebied van de Wederopbouw’.
- Hoogbouw moet passen in het ruimtelijke systeem.

Voorafgaand aan elke hoogbouwontwikkeling wordt 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. Het betreft randvoorwaarden ten aanzien van de exacte situering, de maximale hoogtes, volume-opbouw en het aantal hoge gebouwen. In die inpassingsstudie komen daartoe de volgende aspecten aan bod:

- De impact op het stadslandschap.
- De impact op de directe omgeving (aangrenzend maaiveld en belendende de bebouwing).
- De impact op beschermde stadsgezichten.
- Het windklimaat.
- Schaduwval in de directe omgeving.
- Bezonning en privacy van omliggende woningen.

De Ruijterkade 5 ligt in regime 4. Dit regime geldt voor de beschermde stadsgezichten en de randen van

de scheggen en het IJ.



Afbeelding 5.5: De Ruijterkade 5 ligt in regime 4 van het hoogbouwbeleid (bron: Hoogbouwbeleid Amsterdam).

In de beschermde stadsgezichten (waaronder het UNESCO-gebied) is hoogbouw niet toegestaan. De maximale hoogte van nieuwe gebouwen is tot 1,25 keer de overwegende hoogte van de directe omgeving. Deze maximale hoogte wil niet zeggen dat deze hoogte overal is toegestaan. De gewenste hoogte in het grootste deel van deze gebieden is de huidige bouwhoogte. Afwegingen worden gemaakt op basis van dit Hoogbouwbeleid en op basis van overig beleid en bestemmingsplan/omgevingsplan dat van toepassing is.

De 17e-eeuwse grachtengordel van Amsterdam binnen de Singelgracht staat sinds 2010 op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Met deze nominatie heeft de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat dit werelderfgoed zo authentiek en integer mogelijk blijft. Dat houdt in dat veranderingen in dit historisch gelaagde stadsbeeld door nieuwe bebouwing in de 2 kilometerzone rondom het Singelgrachtgebied niet mag worden aangetast. Dat wil zeggen: geen veranderingen in aanzicht vanuit de diverse zichtlijnen in het werelderfgoedgebied, namelijk de zichtlijnen richting het IJ, zichtlijnen vanuit het UNESCOgebied over de Amstel, maar ook richting het stedelijk weefsel van de Jordaan en verder. De nieuwe bebouwing mag perspectivisch vanuit het UNESCO-gebied gezien niet hoger lijken dan de overwegende hoogte van de bebouwing in het UNESCO-gebied. Verder is de overwegende hoogte van de wanden aan de zuidelijke IJ-oever maximaal 30 meter met als uitzondering hogere en stevige gebouwen.

Er zijn op het schaalniveau van het gebouw en het blok waarin het gebouw staat vier principes geformuleerd waar een hoog gebouw aan moet voldoen om tot een goed hoog gebouw te komen dat lang mee gaat:

1. Hoogbouw draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte.
2. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw.
3. Hoogbouw gaat lang mee.

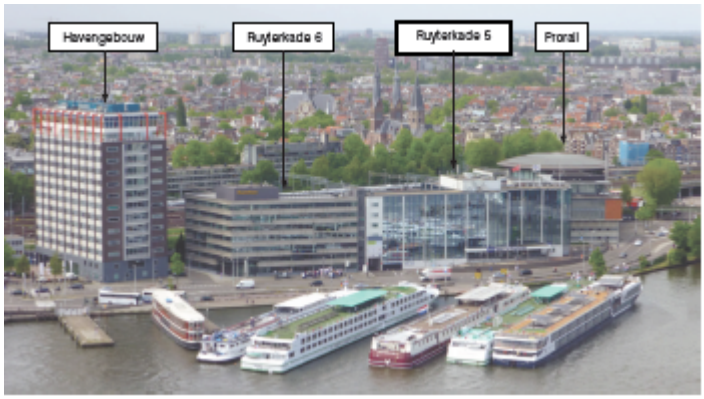
4. Hoogbouw maakt op een mooie manier onderdeel uit van het stadssilhouet.

Elk hoogbouwinitiatief (een gebouw hoger dan 30 meter) formuleert in de schetsontwerpfase per principe een visie die laat zien op welke manier hier invulling aan wordt gegeven. Daarbij is een aantal vuistregels opgenomen die kunnen worden gezien als een leidraad en kwaliteitsstandaard. De gebouwprincipes zijn algemeen beschreven en laten ruimte voor diverse soorten (innovatieve) oplossingen.

5.5.2 Plangebied

Het UNESCO Werelderfgoed wordt niet aangetast door deze planontwikkeling. Dat wordt bevestigd door het advies van Bureau Werelderfgoed (bijlage 1 bij deze toelichting). Zie hiervoor ook de paragrafen 2.3 en 5.3.2.2 van deze toelichting.

Om alle relevante effecten van de hoogbouw in beeld te brengen, is er een hoogbouweffectrapportage (HER) uitgevoerd (De Ruijterkade 5 Amsterdam, Hoogbouweffectrapportage HER, april 2025, Stoneweg/CBRE/Cie.). Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage 15 bij deze toelichting.



Afbeelding 5.6: De Ruijterkade gezien vanaf de Adam Toren (huidige situatie)



Afbeelding 5.7: Nieuw volume

In de hoogbouweffectrapportage is de planontwikkeling beoordeeld op de volgende aspecten:

1. Landschappelijke inpassing: impact op het stadslandschap
2. Stedenbouwkundige inpassing: inpassing in de stedenbouwkundige structuur, met bijzondere aandacht op gebieden van cultuurhistorische waarden
3. Consequenties en hoogtebeperkingen van de nabijheid van Schiphol, straalpaden en zendstations
4. Windhinder in de directe omgeving
5. Schaduwwerking in de directe omgeving
6. Openbare ruimte en sociale veiligheid

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

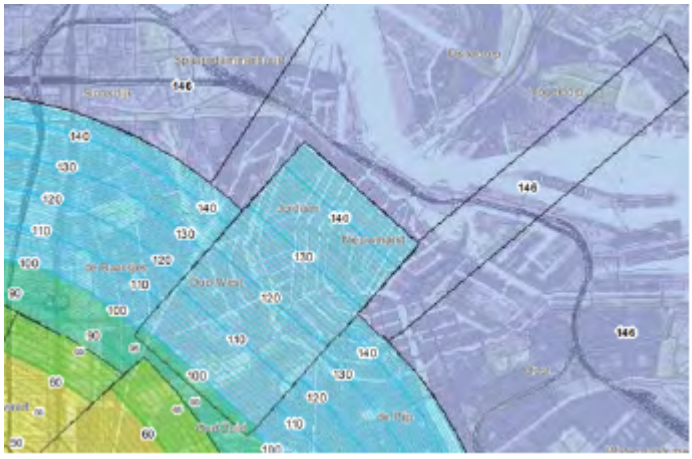
Het volume is zodanig vormgegeven dat het niet storend zichtbaar is vanuit de hoofdgrachten van het UNESCO gebied. Het huidige volume voegt zich goed in de stedelijke wand van het Westelijk Stationseiland.



Afbeelding 5.7: Hoogterelatie van het voorkeursmodel met de binnenstad

Consequenties nabijheid Schiphol

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol schrijft veiligheid- en gezondheidsregels voor over de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied rondom Schiphol. Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied waarvoor een maximale bouwhoogte van 146 meter. Dit is gemeten ten opzichte van NAP. Het maaiveld van Schiphol ligt op -4 meter t.o.v. NAP. De beoogde ontwikkeling, met een maximale bouwhoogte van 31,5 meter, valt ruim onder de maximale toetshoogte van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (2014). De Ruijterkade ligt verder ook niet in de nabijheid van straalpaden voor communicatieverkeer zodat er ook vanuit dat oogpunt geen beperking voor bouwhoogtes geldt.



Afbeelding 5.8: Toetshoogtes t.o.v. NAP Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Windhinder

Doormiddel van een windonderzoek is onderzocht wat het effect van de nieuwe ontwikkeling is op het windklimaat rondom het gebouw en de omgeving. Hierbij is gebruik gemaakt van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 ‘windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving’. Voor de berekening is alle omliggende bebouwing inclusief vegetatie binnen een straal van 300 meter meegenomen. Het complete

windonderzoek is in de HER als bijlage opgenomen.

Het inpassen van het volume leidt tot lokaal windrijkere zones, maar deze vallen binnen acceptabele grenzen gezien het beoogde gebruik van de openbare buitenruimte. Er kan geconcludeerd worden dat het nieuwe volume beperkte invloed heeft op het lokale windklimaat en dat er na realisatie een acceptabel windklimaat zal heersen. Hierdoor zijn geen additionele maatregelen nodig om de heersende windcondities te verzachten.

Schaduwwerking

Er is geen wettelijk vastgestelde norm voor het aantal uren bezonning van verschillende bestemmingen. Om de gevolgen van de hoogbouw op de schaduwwerking te toetsen is een computersimulatie gemaakt voor de volgende data en tijdstippen:

- 21 maart: 11:00 – 13:00 – 15:00 – 17:00
- 21 mei: 11:00 – 13:00 – 15:00 – 17:00
- 21 juni: 11:00 – 13:00 – 15:00 – 17:00
- 21 september: 11:00 – 13:00 – 15:00 – 17:00
- 21 december: 11:00 – 13:00 – 15:00 – 17:00

De zonstand van 21 maart en 21 september is gelijk aan elkaar.

Uit de bezonningsstudie kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- 15 maart en 15 september: Schaduwwerking treedt gedurende de dag op in het openbare gebied tussen het gebouw en het IJ. Tussen 13:00 en zonsondergang ligt het openbaar gebied volledig in de schaduw.
- 15 mei en 15 juni: De schaduwwerking op het openbare gebied en de kade van het IJ is beperkt en ligt in lijn met de schaduwwerking van de naastgelegen gebouwen.
- 15 december: Vanaf 13:00 neemt de schaduwval richting het IJ en het IJdock toe. Mogelijk zal de ontwikkeling in beperkte periode per dag schaduwwerking creëren op de gebouwen die op de kop van het IJdock liggen.

De ontwikkeling leidt tot schaduwwerking in het openbare gebied. Echter de toename van de schaduwwerking zal beperkt zijn ten opzichte van de huidige situatie. Het huidige gebouw geeft al schaduwwerking met een bouwhoogte van 27 meter en een gelijke breedte. Op de kop van het IJdock bevinden zich geen residentiële functies, waardoor de potentiële schaduwwerking geen directe hinder oplevert. Daarnaast betreft het openbare gebied verkeersgebied, waar schaduwwerking ook geen directe hinder oplevert.

Sociale veiligheid, uitzicht & privacy

Bij hoogbouwontwikkelingen is het risico dat de plint voornamelijk ondersteunende functies zoals fietsenstallingen, in- en uitritten van de parkeergarage, liftenhal, bergingen en opslag huisvest, waardoor er weinig activiteit en daaruit volgend weinig sociale controle op de buitenruimte is. In het beoogde plan is het uitgangspunt dat de plint een actief programma krijgt welke (semi) publiek toegankelijk is. Naast de kantoorfunctie, worden er publieke functies toegepast in de plint. De exacte invulling is nog niet bekend, maar er wordt gedacht aan kleinere horeca zaken, van een koffieconcept tot een grotere lunchroom of andere commerciële invulling zoals bijvoorbeeld een gym. Door het integreren van deze functies in de plint wordt de sociale veiligheid op maaiveld niveau gewaarborgd.

Inpassing van een hoog gebouw kan hinder voor de omliggende bebouwing veroorzaken in de zin van verstoring van het uitzicht en inbreuk op de privacy. Het ligt voor de hand dat dit zo veel mogelijk moet worden voorkomen. Het gebouw wordt voornamelijk omgeven door kantoorgebouwen. De afstand van de

ontwikkeling tot het eerste woonblok aan het Westerdoksplein is 125 meter. De afstand van het beoogde volume tot de historische binnenstad is 140 meter. De afstand van het beoogde ontwikkeling tot het IJdock is 108 meter, dit is gemeten vanaf de gevel tot de Zuidelijke hoek van IJdock. Dit deel van IJdock huisvest voornamelijk kantoren en het Paleis van Justitie en geen residentiële functies. Aangezien de gemiddelde straat in Amsterdam 15 meter breed is, zijn alle afstanden ruim te noemen en wordt de privacy van omliggende residentiële functies voldoende gegarandeerd.

Conclusie

De hoogbouw leidt niet tot onaanvaardbare effecten voor de omgeving.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels in onderlinge samenhang dienen te worden bezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben de gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voor zover daar in de regels invulling aan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is deze uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bestemmingen en regels.

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Algemeen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de desbetreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de daarop volgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden of de situering van functies worden aangewezen. In dit hoofdstuk wordt elk artikel kort toegelicht.

6.2.2 Planregels

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt zoveel mogelijk vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan', op alfabetische volgorde.

- **Wijze van meten**

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Kantoor**

De bestemming Kantoor maakt kantoren met of zonder baliefunctie mogelijk. Tevens zijn in de eerste bouwlaag bedrijven en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Onder voorwaarden is met toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid horeca IV toegestaan. Ook zijn in de plint via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet zelfstandig toegankelijke detailhandel (zonder eigen toegang), consumentverzorgende dienstverlening en galeries mogelijk. Daarnaast is ook ondergeschikte horeca mogelijk. In artikel 1.49 is omschreven wat daaronder wordt verstaan, waarin o.a. staat dat dit maximaal 20 % van het totale vloeroppervlak bedraagt. Die 20% is gerelateerd aan de hele hoofdfunctie, zijnde de hele bestemming Kantoor.

- **Verkeer**

De bestemming Verkeer maakt rijwegen en voet- en feitspaden e.d. mogelijk. Binnen deze bestemming is ook het gebruik als ongebouwd terras toegestaan, mede ten dienste van de aangrenzende bestemming Kantoor (inclusief horeca IV na gebruikmaking van artikel 3.5.2).

- **Waarde - Cultuurhistorie**

Het plangebied valt binnen het beschermd stadsgezicht "Amsterdam binnen de Singelgracht". Daarom is deze bestemming opgenomen. Behoud van de cultuurhistorische en architectuurhistorische waarden is bij gronden met deze bestemming van groot belang.

- **Waterstaat - Waterkering**

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van waterkeringen, de bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming mag slechts worden gebouwd nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterkering over het al dan niet schaden van het belang dat met de waterkering is gemoeid.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

- **Algemene aanduidingsregels**

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone 2' mede zijn bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Deze gebiedsaanduiding is overgenomen uit het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders. Gebleken is dat door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar de stand en stroom van het

grondwater beïnvloed wordt. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Als het grondwater te hoog staat (overlast) kan dat onder andere leiden tot wortelrot bij planten en bomen, vochtproblemen in kruipruimtes en optrekkend vocht, regenwateroverlast onder andere in binnentuinen en schade aan wegen. Met deze regeling wordt dit zoveel mogelijk voorkomen.

- **Algemene afwijkingsregels**

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

In dit artikel wordt geregeld dat legale bouwwerken mogen worden behouden of legaal gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het opnemen van een dergelijke regeling is voorgeschreven vanuit het Besluit ruimtelijke ordening.

- **Slotregel**

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kader

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financieel-economische haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Daarnaast moet op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Deze wetgeving is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

7.2 Plangebied

De voorgenomen planontwikkeling is een initiatief van de erfpachter. Voorop staat dan ook dat erfpachter verantwoordelijk is voor de financiële haalbaarheid van het plan. De gemeente heeft geen aanleiding om te twijfelen aan de financiële haalbaarheid. Mede ook omdat tussen erfpachter en gemeente hierover afspraken zijn gemaakt, waaronder over planschade.

Daarnaast is de gemeente Amsterdam volledig eigenaar van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Om die reden kan worden afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro, omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Conclusie

Gezien het voorgaande is het plan financieel haalbaar en zijn de kosten anderszins verzekerd.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaatsgevonden. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (voorbereiding van besluiten waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Wel heeft de erfpachter de naaste buren geïnformeerd over de planontwikkeling. ProRail/NS (De Ruijterkade 4) en Athora (De Ruijterkade 6) zijn beide geïnformeerd over de beoogde ontwikkeling. Beide partijen worden door de erfpachter op de hoogte gehouden van de ontwikkeling. ProRail en Athora zijn beide in het algemeen positief over het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving en het toevoegen van voorzieningen. Goed overleg is gevraagd ten aanzien van het ontwerp en de afstand tot het ProRail gebouw in relatie tot de functie en bijbehorende veiligheidseisen. Specifiek voor Athora is goed overleg gevraagd bij de uitvoering aangezien het huidige gebouw gekoppeld is aan het gebouw van Athora.

8.2 Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland
2. Brandweer Amsterdam-Amstelland
3. Waternet
4. Rijkswaterstaat
5. Gasunie

Rijkswaterstaat en de Gasunie hebben geen reactie uitgebracht. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven geen aanleiding te zien tot het indienen van een reactie. De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft aangegeven akkoord te zijn met het uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid. Daarnaast staan zij achter de maatregelen en adviezen die zijn beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

Waternet heeft aangegeven geen op- en aanmerkingen te hebben over de regels en verbeelding van het concept ontwerpbestemmingsplan. Over de toelichting van het concept ontwerpbestemmingsplan heeft Waternet de volgende opmerkingen:

Opmerking

Onder het kopje Duurzaamheid wordt voor wat betreft overstromingsrisico te summier ingegaan op hoe in het plan rekening wordt gehouden met klimaatverandering. Er staat dat het vraagt om een integrale aanpak waarbij waterveiligheid wordt geïntegreerd in het ruimtelijke ontwerp, zowel in gebouw als in de openbare ruimte. Hoe wordt dit waargemaakt? Wordt het maaiveld bijvoorbeeld opgehoogd tot +2,0m NAP?

Beantwoording: In het ontwerp zal hier rekening mee gehouden worden. Essentiële gebouwinstallaties kunnen bijvoorbeeld op voldoende hoogte gepositioneerd worden. De uitwerking hiervan zal plaatsvinden tijdens de ontwerpfase.

Opmerking

Er moet nog een kopje watertoets worden toegevoegd met daarin de samenvatting van de bijlage (Watertoets).

Beantwoording: Deze is toegevoegd in par. 5.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Opmerking

In paragraaf 2.3 van de Watertoets staat dat het IJ zich binnen de grenzen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier lig. Dat is incorrect. Het IJ en het Amsterdamrijnkanaal-Noordzeekanaal (ARK-NKZ) is in beheer van Rijkswaterstaat, zij voeren hier het peil.

Beantwoording: Het klopt dat dit niet juist was. De Watertoets is hierop aangepast.

Opmerking

In paragraaf 2.3 van de Watertoets staat het boezempeil beschreven. Het calamiteitenpeil in het IJ is 0,0m NAP. In de toekomst wordt dit calamiteitenpeil mogelijk verhoogd naar NAP +0,2 meter.

Beantwoording: Omdat hiertoe nog geen besluit is genomen, is dit niet in de Watertoets opgenomen. Bij de uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met een mogelijke verhoging van het calamiteitenpeil.

Opmerking

In paragraaf 2.4 van de Watertoets wordt de GHG en GLG omschreven. Het is gewenst om een ontwateringsdiepte van 0,9m te hebben. Op pagina 16 wordt ingegaan op de ontwateringsdiepte van circa 2,0m, terwijl het maaiveld varieert tussen de 0,5 en 2,2 meter. Dit is dus nogal een grove indicatie.

Beantwoording: De tekst op pagine 16, nu pagina 17, is hier op aangepast. Er is nu opgenomen dat de grondwaterstand in het plangebied tussen de 0,7 tot 2,0 meter beneden het maaiveldniveau zit, op circa -0,2 à +0,2 m NAP (respectievelijk de ingeschatte GLG en GHG).

Opmerking

De Hemelwaterverordening wordt goed uitgelegd in hoofdstuk 3 van de Watertoets. Zo is de bergingseis van 60 L/m² over het bebouwd oppervlak (bijvoorbeeld niet parkeerplekken) en moet de vertraagde afvoer 1mm/u zijn. Er staat opgeschreven dat een groen dak minimaal 60 L/m² moet kunnen bergen om volledig mee te tellen in het realiseren van de bergingsopgave. Dat is niet helemaal correct verwoord. Een dak kan best meetellen als het 40 L/m² bergt, maar om te voldoen aan de Hemelwaterverordening zal er dan nog 20 L/m² op een andere wijze moeten worden opgevangen. In tabel 3.1 wordt onderscheid gemaakt tussen een groen dak en verhard dak. Maar elk dak telt als verhard voor wat het waterschap betreft. De zinssnede "Daarbij wordt ervan uitgegaan dat het groene dak niet meegerekend hoeft te worden bij de bebouwing, omdat dit groene dak volgens de uitgangspunten minstens 60 L/m² kan bergen" is dus foutief. Dit moet nog gecorrigeerd worden. NB. De gemeente is verantwoordelijk voor de toetsing van de Hemewateverordening.

Beantwoording: De watertoets is hier op aangepast, zodanig dat een groen dak meegeteld wordt bij de totale verharding. Het klopt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de toets aan de Hemelwaterverordening. Die toets heeft ook plaatsgevonden.

Opmerking

Hemelwater kan apart worden afgekoppeld en geloosd op oppervlaktewater. Het hemelwater moet niet in de gemengde riolering geloosd worden, dat is immers niet doelmatig. Met betrekking tot het afstromend hemelwater raden wij aan om terughoudend om te gaan met uitlogende materialen zoals koper, lood en zink. Indien uit architectonische overwegingen gekozen wordt voor bijvoorbeeld een zinken dak, zal een zuiverende voorziening waarschijnlijk noodzakelijk zijn.

Beantwoording: Hemelwater zal niet in de gemengde riolering geloosd worden. Vanuit duurzaamheidsperspectief is het streven om terughoudend om te gaan met uitlogende materialen en zullen zuiverende voorzieningen worden toegepast, indien er wel uitlogende materialen worden toegepast. Dit is toegevoegd aan de watertoets.

Opmerking

De locatie ligt in het boezemgebied van het Amsterdamrijnkanaal-Noordzeekanaal (ARK/NKZ). Rijkswaterstaat is de waterbeheerder van dit water en bepaald het waterpeil. Dit betekent simpel gezegd dat Waterschap AGV geen waterveiligheid biedt op deze locatie. Gezien de klimaatverandering en eventueel ophogen van het maatgevend peil van het ARK/NKZ, is het verstandig om voldoende aanleghoogte aan te houden. Dit om te voorkomen dat schade ontstaat bij hoog water en overstromingen. Ook overstromingsgevoelige infrastructuur moet voldoende hoog worden aangelegd. Ik adviseer daarom als aanleghoogte minimaal + 2m NAP aan te houden.

Beantwoording: In het ontwerp zal hier rekening mee gehouden worden. Essentiële gebouwinstallaties kunnen bijvoorbeeld op voldoende hoogte gepositioneerd worden. De uitwerking hiervan zal plaatsvinden tijdens de ontwerpfase.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'De Ruijterkade 5' heeft met ingang van 30 november 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 29 november 2023 een publicatie plaatsgevonden.

Gedurende de periode van terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam. Er zijn twee zienswijzen ingediend. Deze zijn tijdig ingediend en inhoudelijk beoordeeld. De zienswijzen hebben geleid tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. De bouwhoogte is lager geworden en het bouwvolume is aangepast. Hierbij is zorgvuldig gekeken naar een goede inpassing in de omgeving passend bij het UNESCO-werelderfgoed, in afstemming met Bureau Wereld Erfgoed. In de Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan De Ruijterkade 5 zijn de zienswijzen weergegeven en behandeld (bijlage 16). Voor de volledige beantwoording van de zienswijzen wordt naar de desbetreffende nota verwezen.