Ruimtelijke onderbouwing

Kubus-/Katrijplocatie te Amsterdam Noord

Versie: *Voor indiening*
Datum: *20 december 2021*

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Huidige situatie 5
2. Beschrijving project 6
2.1. Bouwvolume 6
2.2. Programma 8
2.3. Parkeren 8
3. Beleidskader 9
3.1. Vigerend bestemmingsplan "Nieuwendam-Noord - Waterlandplein" en afwijkingen 9
3.2. Rijksbeleid 11
3.3. Provinciaal beleid 12
3.4. Regionaal beleid 14
3.5. Gemeentelijk beleid 16
4. Randvoorwaarden 19
4.1. Geluid 19
4.2. Bedrijven en milieuzonering 20
4.3. Bodem 20
4.4. Archeologie en cultuurhistorie 21
4.5. Waterparagraaf 22
4.6. Verkeer en parkeren 23
4.7. Luchtkwaliteit 25
4.8. Externe veiligheid 26
4.9. Ecologie en stikstofdepositie 27
4.10. Luchthavenindelingsbesluit 28
4.11. Behoefte 29
4.12. Bezonning 30
4.13. Windhinder 32
4.14. Duurzaamheid 33
4.15. Milieueffectrapportage 33
5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid 35
5.1. Eigendomsverhoudingen 35
5.2. Economische uitvoerbaarheid 35

5.3. Planschade 35
6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan 36
6.1. Algemeen 36
6.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan 36
6.3. Milieu- en omgevingsaspecten 37
6.4. Beleid 37
6.5. Conclusie 37

BIJLAGEN

1. Bodemonderzoek, CRUX (6 september 2017)
2. Akoestisch onderzoek, LBP SIGHT (27 oktober 2020)
3. Bezonningsstudie, LBP SIGHT (7 september 2020)
4. Windhinderonderzoek , Actiflow (3 oktober 2017)

4a. Aanvullend notitie windhinder, Actiflow (8 november 2021)

5. Archeologie Bureau Monumenten en Archeologie (2016)
6. Quickscan ecologie, Groenadvies Amsterdam B.V. (15 augustus 2018)
7. Bomen effect analyse, Groenadvies Amsterdam B.V. (10 maart 2021)
8. Stikstofdepositie, LBP SIGHT (8 november 2020)
9. MER Aanmeldnotitie, Van Riezen & Partners (20 december 2021)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De Kubus-/Katrijplocatie ten westen van het winkelcentrum Waterlandplein in Amsterdam Noord ligt al enkele jaren braak. Woningstichting Stadgenoot is van plan om hier 257 woningen te realiseren.

De ontwikkeling past deels niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij. De projectlocatie vormt een rechthoekig kavel begrensd door de Werengouw, de Katrijpstraat en de groene zone ten westen van het Waterlandplein. Aan de noordzijde grenst de locatie aan een groengebied. In de volgende afbeeldingen is de ligging en begrenzing van de locatie weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing projectlocatie (bron: GoogleEarth)

1.2. Huidige situatie

De locatie is momenteel onbebouwd. Hier bevindt zich een grasveld.



Afbeelding: zicht op de projectlocatie vanaf Katrijpstraat

De Werengouw is de toegangsweg van de locatie, te bereiken via de Volendammerweg en de IJdoornlaan. De Beverwijkstraat doet louter dienst als expeditieroute voor het winkelcentrum en parkeerplaats voor bezoekers van het winkelcentrum. De Katrijpstraat wordt met name gebruikt door bestemmingsverkeer.



Afbeelding: bestaande woningen langs de Katrijpstraat (links) en de Werengouw (rechts)

2. Beschrijving project

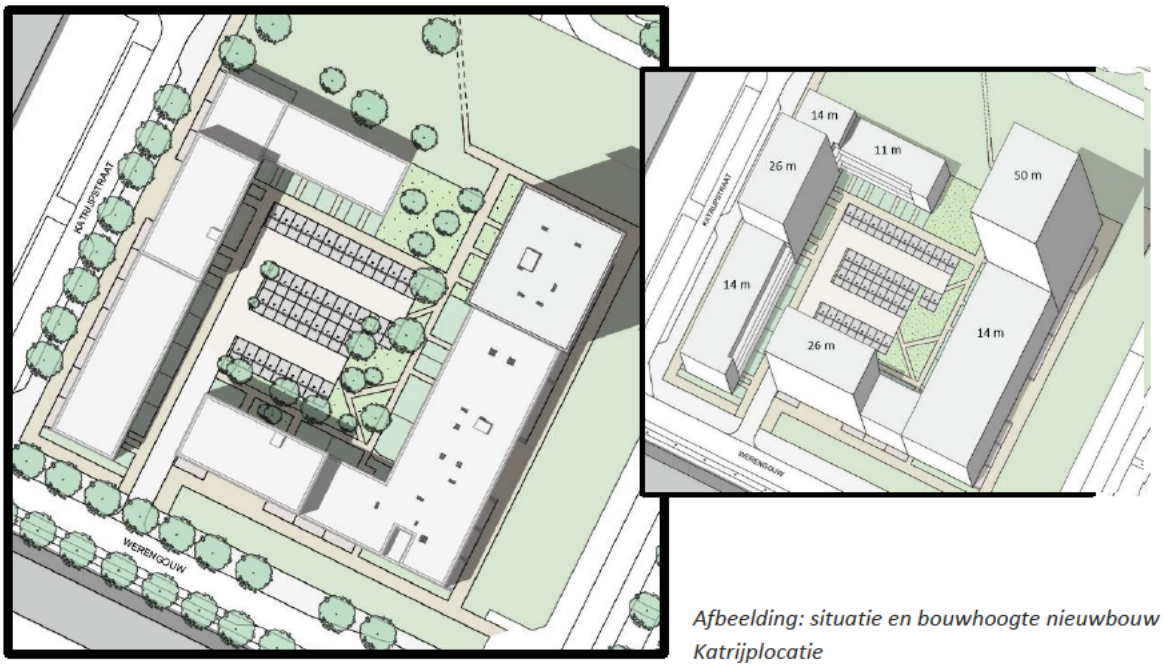
Het project bestaat uit de realisatie van 257 woningen. Het betreft circa 152 sociale woningen en 105 middensegment en/of vrij sectorwoningen (huur en/of koop). In het plan komen appartementen voor, welke variëren in grootte en type.



Afbeelding: impressie nieuwbouw Katrijplocatie

2.1. Bouwvolume

De woningen worden rond een groen binnenhof met parkeerterrein gesitueerd. De bebouwing varieert in bouwhoogte van 3 tot 16 bouwlagen (10-50 meter).



Afbeelding: situatie en bouwhoogte nieuwbouw Katrijplocatie





Afbeelding: doorsnedes nieuwbouw





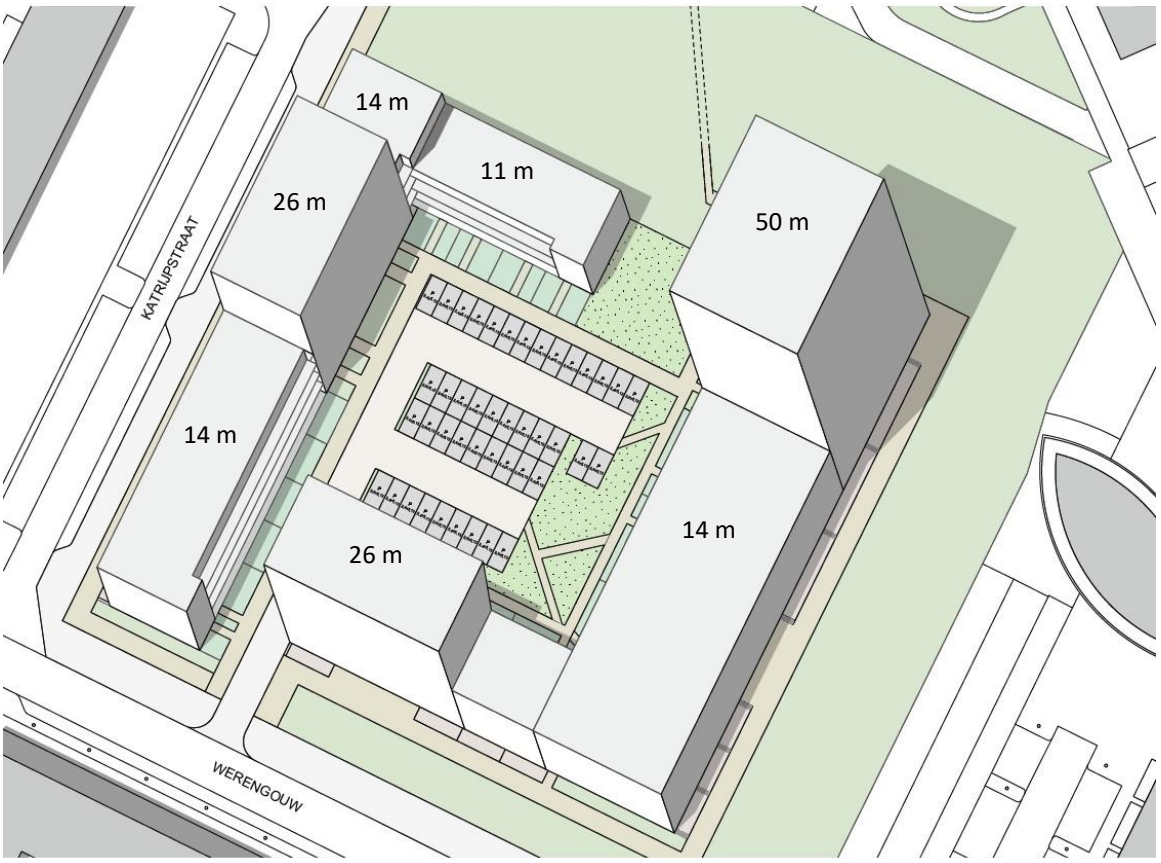
Afbeeldingen: impressies groen binnenhof met parkeerplaatsen

2.2. Programma

Het plan bestaat in totaal uit 257 woningen, waarvan 152 (59%) sociale woningen en 105 (41%) middensegment en/of vrije sector woningen. Het gaat hierbij om 1-5 kamer appartementen, variërend van 25 m^2 GO tot 130 m^2 GO. Het totale BVO van het project bedraagt rond 22.700 m^2.

2.3. Parkeren

Parkeren vindt plaats op het binnenterrein van het bouwblok. Dit blijft openbare ruimte en de gemeente legt dit aan. Het aantal plekken dat gerealiseerd wordt komt overeen met het vigerende parkeerbeleid (ca. 40-50). Daarnaast bevinden zich hier ook groenvoorzieningen en bomen. Hierdoor blijft de uitstraling van het binnenhof groen en worden alleen zoveel parkeerplaatsen mogelijk gemaakt als echt nodig (zie ook paragraaf 4.6).



Afbeelding: parkeerplaatsen binnenterrein (VO april 2021)

Het plan voorziet daarnaast in vijf fietsenstallingen met in totaal ca. 800 stelplaatsen.

3. Beleidskader

3.1. Vigerend bestemmingsplan "Nieuwendam-Noord - Waterlandplein" en afwijkingen

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan "Nieuwendam-Noord - Waterlandplein". Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 12 april 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 5 december 2006.



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan Nieuwendam-Noord - Waterlandplein (2006), projectlocatie rood omrand

In het bestemmingsplan is ruimtelijk en programmatisch de realisatie van het winkelcentrum Waterlandplein in het kader van de vernieuwing van Nieuwendam-Noord mogelijk gemaakt. In de beschrijving van het plan is voor de te ontwikkelen delen een maximum programma winkels, horeca en andere voorzieningen vastgelegd per bestemming. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is naast de woonfunctie ook een breed palet aan stedelijke functies mogelijk zoals detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, horeca en (gebouwde) parkeervoorzieningen.

De onderhavige projectlocatie is bestemd voor Woondoeleinden A (WA), Voorzieningen B (VzB) en Verkeersareaal (Vka).

Woondoeleinden A (WA)
Deze gronden zijn bestemd voor woningen en tuinen. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken. De maximum bouwhoogte bedraagt ter plaatse 26 meter. Woningen mogen slechts aaneengesloten gebouwd worden en moeten voorzien van minimaal één geluidluwe zijde.

Voorzieningen B (VzB)
Ter plaatse vaan de aanduiding 'maatschappelijke voorzieningen' zijn onderwijsvoorzieningen en een kinderdagverblijf met een maximum bruto vloeroppervlak van 2.400 m^2 toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'woningen' zijn woningen toegestaan. Daarnaast zijn hier buitenruimen voor de maatschappelijke voorzieningen, gebouwde parkeervoorzieningen en bevoorradingsfaciliteiten, bergingen en andere bij de bestemming horende nevenruimten toegestaan.

De bouwhoogte bedraagt maximaal 48 meter en aan de binnenkant van het blok 1,5 meter.

Voor woningen geldt een parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Woningen moeten minimaal over één geluidluwe zijde beschikken en onderwijsvoorzieningen zijn slechts toegestaan indien de schoollokalen, met uitzondering van de gymlokalen, niet aan de gevel(s) met een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder worden gesitueerd.

Verkeersareaal (Vka)
Betreffende gronden zijn bestemd voor rijwegen, fiets en voetpaden en andere aan de verkeersfunctie gerelateerde functies. Daarnaast zijn er ook groenvoorzieningen toegestaan.

<u>Afwijkingen bestemmingsplan</u>

Op de volgende punten is het plan in strijd met het vigerende bestemmingsplan:

1. Het realiseren van woningen binnen de bestemmingen 'Verkeersareaal' en 'Voorzieningen B' (buiten de aanduiding 'woningen');
2. De realisatie van een bouwhoogte van maximaal 50 meter ter plaatse waar 48 meter is toegestaan (kan ook via binnenplanse afwijking (artikel 3.2 c);
3. De realisatie van een bouwhoogte van 26 meter ter plaatse waar 15 meter is toegestaan;
4. Het realiseren van minder dan één parkeerplaats per woning op eigen terrein.

3.2. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 juli 2022 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.
Het gaat hierbij om:

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

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

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

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

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot onderwerpen die een nationaal belang hebben. Het gaat hierbij onder meer om Rijksvaarwegen, de ecologische hoofdstructuur en primaire waterkeringen.

3.3. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

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

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkeld. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

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

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We

gaan uit van het principe ‘Lokaal wat kan, regionaal wat moet’, gelet op de diversiteit aan regio’s, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Ten aanzien van detailhandel geeft de Omgevingsverordening alleen regels voor detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Dat is hier niet aan de orde.
Voorts is bepaald dat een ruimtelijk besluit of plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken indien die planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak ABRS 20 april 2016, Amersfoort). Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was (uitspraak ABRS 1 juni 2016, Zundert).

Het onderhavige project voorziet in 257 appartementen is daarom aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening vereist daarom geen regionale afstemming.

In paragraaf 4.11 is de behoefte voor dit project behandeld en aangetoond. De MRA kent een urgente woningbouw- en versnellingsopgave. Naarstig wordt gezocht naar binnenstedelijke locaties waar nog woningen kunnen worden toegevoegd. De onderhavige projectlocatie is een geschikte locatie voor extra woningen omdat deze in het Bestaand Stedelijk Gebied ligt en zeer goed bereikbaar is. Het project voldoet aan de Omgevingsverordening.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet op 1 juli 2022. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project past binnen de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

3.4. Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA-Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht bieden in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden, o.a. als gevolg van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei van het aantal woningen is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is, is de gezamenlijke inzet vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw.

Het voorliggende project heeft betrekking op maximaal 257 woningen. De realisatie van extra woningen ten opzichte van de plancapaciteit draagt bij aan de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen die voor de metropoolregio geldt. De vraag naar woningen is groot.

Regionale afstemming woningbouw

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.

2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

Uit de 'Monitor woningbouw 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2019, blijkt dat er in 2018 ruim 3.000 nieuwbouwwoningen meer gebouwd zijn dan in het jaar ervoor. In 2017 waren dat er namelijk 10.900 en in 2018 waren dat er 14.000. Deze stijging in nieuwbouwproductie voltrok zich geheel in Noord-Holland Zuid, in de metropoolregio en Amsterdam. Ondanks deze stijging is er in alle regio's, afgezien van de Kop van Noord-Holland, nog wel sprake van een inhaalvraag. Dat is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen. Voor Amsterdam geldt een inhaalvraag van 8.600 woningen.

	Huishoudensgroei 2014-2018	Nieuwbouw 2014-2018	Verschil	Inhaalvraag
Kop van Noord-Holland	1.000	1.400	+400	-
West Friesland	2.500	2.200	-300	300
Regio Alkmaar	4.800	3.900	-900	900
IJmond	1.300	1.000	-300	300
Zuid-Kennemerland	2.500	2.300	-200	200
Zaanstad	2.300	1.400	-900	900
Waterland	2.300	2.300	0	-
Amstelland-Meerlanden	6.700	4.300	-2.400	2.400
Amsterdam	26.800	18.200	-8.600	8.600
Gooi en Vechtstreek	3.800	2.700	-1.100	1.100
Noord-Holland Noord	**8.300**	**7.500**	**-800**	**1.200**
Noord-Holland Zuid	**45.700**	**32.200**	**-13.500**	**13.500**
Noord-Holland	**54.000**	**39.700**	**-14.300**	**14.700**

Bron: Prognose 2019

Tabel: Inhaalvraag (aantal woningen) op basis van verschil huishoudensgroei en nieuwbouwproductie 2014-2018

Met de voorliggende ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

3.5. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Centrale doelstelling in de Structuurvisie is het ontwikkelen van de stad Amsterdam als 'kernstad van een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool'.

Nieuwe woningen
In de Structuurvisie is aangegeven dat de gemeente streeft naar het toevoegen van 70.000 woningen voor uiteenlopende doelgroepen met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen in de periode tot 2040.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast.

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Het betekent ook: de woningvoorraad laten groeien met 70.000 woningen tot 2040 en bijbehorende voorzieningen realiseren. Het project voorziet (net als het geldende bestemmingsplan) in een verdere verdichting van de beschikbare onbebouwde ruimte op de Katrijplocatie, o.a. ook met woningen. Dit past binnen de beleidskaders van de Structuurvisie.

'Wonen in de metropool', Woonvisie tot 2020

In 2009 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Woonvisie tot 2020 vastgesteld. In de visie is aangegeven dat de gemeente extra inzet op het beschikbaar komen van woningen voor enkele specifieke doelgroepen zoals de middeninkomens, jongeren en studenten. Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen in de huur als koopsector. Het realiseren van huisvesting in de sociale huursector en het middensegment past binnen dit kader.

Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op

de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Het onderhavige project draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op een hoogwaardig, duurzaam woongebouw, waarmee de woningvoorraad wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop op gebiedsniveau.

Dit project voorziet in rond 59 % sociale woningen en 41% middensegment en/of vrije sector woningen. Er zijn voor dit project aparte afspraken gemaakt met de gemeente ter compensatie van marktwoningen elders rond het Waterlandplein.

Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden. De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector.
In paragraaf 4.5 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. Het voorliggende project bevindt zich in ‘zone 2’ (gemiddeld fietsgebruik).

Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
>75 m² - <100 m²	4	2,7 m²
>100 m² - <125 m²	5	2,7 m²
>125 m²	6	2,7 m²

In paragraaf 4.6 wordt dit nader toegelicht.

4. Randvoorwaarden

4.1. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van diverse wegen. Daarom is in oktober 2020 door onderzoeksbureau LBP Sight een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Hierbij is getoetst aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Uit het onderzoek is het volgende gebleken:

Door het verkeer op de IJdoornlaan en Volendammerweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Voor deze wegen zijn vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaren tegen de ontwikkeling van het plan.

Door de weg Werengouw is de geluidbelasting maximaal 59 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 11 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting vanwege de niet gezoneerde wegen (30 km/uur-wegen) is alleen voor het plandeel direct aan de Katrijpstraat verhoogd. De geluidbelasting bedraagt daar maximaal 55 dB zonder toepassing van de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder. Hiermee is sprake van een matig akoestisch klimaat. Voor het overige deel is sprake van een goed akoestisch klimaat. Hiermee is overall sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Vanwege de Werengouw is een hogere waarde nodig. De gemeente Amsterdam wordt gevraagd deze hogere waarde te verlenen voor de woningen. In bijlage III van het akoestisch rapport is op de plattegronden aangegeven welke hogere waarde er nodig is voor welke woning. Aan het verlenen van hogere waarden stelt de gemeente Amsterdam voorwaarden.

Bij de planuitwerking moet worden aangetoond dat ook daadwerkelijk wordt voldaan aan de voorwaarden. Voor de verschillende woningen binnen het plan (met name aan de Werengouw) is daarbij extra aandacht nodig.

Geadviseerd wordt om de geluidwering van de gevels van de woningen (volgens afdeling 3.1 uit het Bouwbesluit) af te stemmen op de samengestelde geluidbelasting vanwege het wegverkeer op alle wegen (30 en 50 km/u-wegen). Op deze manier worden de toekomstige bewoners optimaal beschermd tegen het geluid van buiten en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Vervolgens wordt geadviseerd om de geluidwering van de gevels van de woningen (volgens afdeling 3.1 uit het Bouwbesluit) af te stemmen op de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer (inclusief 30 km/u-wegen). Hiervoor wordt verwezen naar kolom 7 van de tabel in

bijlage IV en/of V van het rapport. Op deze manier worden de bewoners optimaal beschermd tegen de geluidbelasting in de omgeving en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Het project zelf voorziet niet in functies, die tot geluidsoverlast in de omgeving zullen leiden.

4.2. Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen.

Systematiek Bedrijven en milieuzonering
Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten een passende locatie in de nabijheid van gevoelige bestemmingen krijgen, en anderzijds gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft richtafstanden tot gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie. Het betreft richtafstanden die een eerste indicatie geven, er dient derhalve altijd kritisch bekeken te worden of -indien de richtafstand niet overschreden wordt- de specifieke situatie toch aanleiding geeft voor vervolgonderzoek.

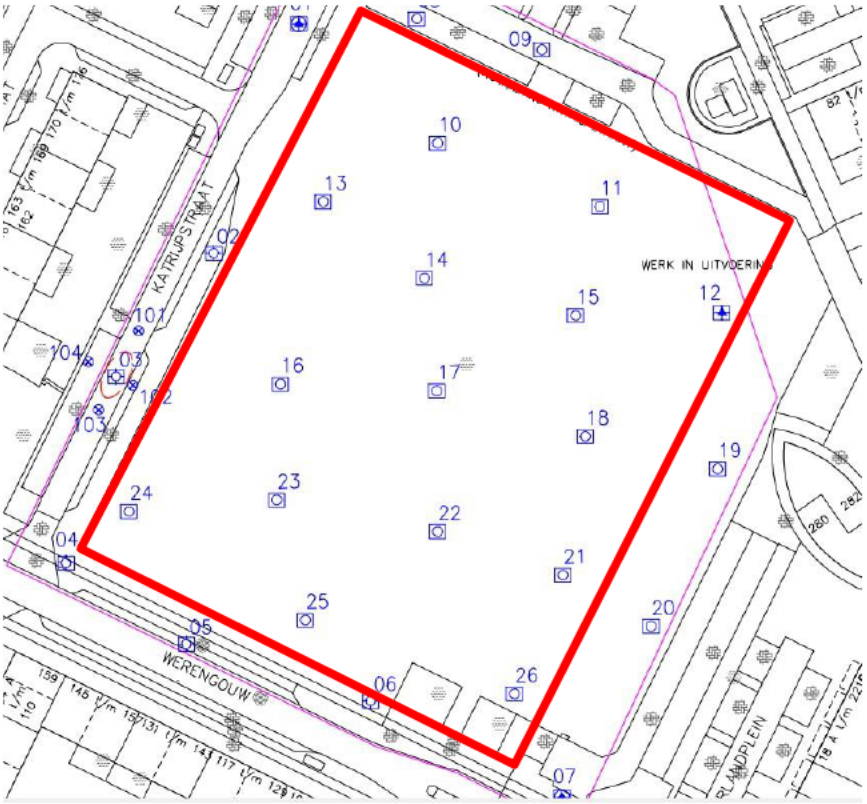
Richtafstanden toegepast op omgeving Kubus-/Katrijplocatie
De locatie bevindt zich in een gemengd stedelijk gebied. In de directe omgeving bevinden zich vooral woningen. Aan het Waterlandplein bevinden zich ook horeca en winkels en andere stedelijk voorzieningen in combinatie met woningen. Ten opzichte van het onderhavige projectlocatie blijkt dat de richtafstanden niet worden overschreden (dat wil zeggen: de indicatieve hindercirkel van de bedrijven overlapt de beoogde woningbouw niet). Er mag derhalve redelijkerwijs verwacht worden dat ter plaatse van de woningen voor wat betreft de nabijgelegen bedrijvigheid sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Evenzo mag redelijkerwijs verwacht worden dat de nabijgelegen bedrijvigheid niet in de bedrijfsvoering belemmerd wordt door de realisatie van woningbouw buiten de indicatieve hindercirkels van de bedrijven en voorzieningen. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.3. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde ‘streefwaarde’ overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet ‘interventiewaarden’ vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is in augustus 2017 door onderzoeksbureau Crux een bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Hieruit is gebleken dat de onderzochte grond tot de maximale onderzoeksdiepte van 4,0 m-mv, uitgezonderd een sterk met nikkel verontreinigde grond ter plaatse van boring 03 (zie volgende afbeelding), ten hoogste licht verontreinigd is met de onderzochte parameters. De locatie van boring 03 bevindt zich echter buiten de projectlocatie.



Afbeelding: overzicht boringen, projectlocatie rood omrand

Asbest

In de tien onderzochte grondmengmonsters is geen asbest aangetoond in een gehalte groter dan de detectielimiet.

Grondwater

Het onderzochte grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met de onderzochte parameters.

Geconcludeerd kan worden dat de kwaliteit van de bodem geen milieuhygiënische belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.4. Archeologie en cultuurhistorie

Gelet op de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2016 een archeologische quickscan gedaan (zie bijlage). Geconcludeerd wordt, dat de projectlocatie een lage

verwachting op de vondst van archeologische waarden heeft. De locatie is daarom vrijgesteld van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen.

Wél geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

In het kader van het bestemmingsplan Nieuwendam-Noord - Waterlandplein is aan de hand van de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland vastgesteld, dat zich in het plangebied geen elementen van cultuurhistorische of bouwkundige waarden bevinden. Nader onderzoek is niet nodig.

4.5. Waterparagraaf

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

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In het kader van herontwikkeling van Nieuwendam-Noord is in 2006 een overeenkomst gesloten tussen het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Amsterdam Noord inzake de compenserende waterberging voor de toename aan verharding in het gebied rond het winkelcentrum Waterlandplein. Onderhavige projectlocatie maakt hiervan onderdeel uit. Het nu voorliggende project voorziet wel in de nieuwbouw van woningen op de nog onbebouwde Katrijplocatie, maar deze mocht al in het huidige bestemmingsplan volledig bebouwd worden. De bebouwing schuift weliswaar op, maar het totaal aantal vierkante meters zal per saldo niet toenemen. Compensatie heeft dus reeds voldoende in het kader van de hiervoor genoemde afspraken plaatsgevonden.

Grondwater

Het plan voorziet niet in ondergrondse bebouwing die van invloed is op het grondwater.

Rainproof

In de Hemelwaterverordening Amsterdam stelt de gemeente randvoorwaarden aangaande duurzaamheid. Duurzame maatregelen zijn van belang voor de ontwikkeling van een toekomstbestendige stadswijk. Voor dit project ligt de focus qua duurzaamheid op de realisatie van

oplossingen voor waterberging op, aan of naast het gebouw. Maatregelen voor waterberging staan beschreven in het programma Rainproof. Rainproof heeft ten doel om de stad water-robuust in te richten zodat er kan worden geanticipeerd op klimaatverandering. Daarmee kan de hogere piekbelasting op het rioolstelsel zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij de ontwerpen van bebouwing (en openbare ruimte) kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regelval zoveel mogelijk worden afgevangen en voorkomen. De groene invulling van het binnenterrein geeft invulling aan het programma Rainproof.

Het project heeft geen relevant invloed op de waterhuishouding.

4.6. Verkeer en parkeren

Autoverkeer

Binnen en direct grenzend aan het plangebied zijn de volgende wegcategorieën aanwezig:

a. Wijkontsluitingswegen: betreft de Volendammerweg en Werengouw grenzend aan het plangebied. Deze hebben een verzamel- en verdeelfunctie tussen de gebiedsontsluitingswegen, zoals de IJdoornlaan en de erftoegangswegen in de verblijfsgebieden. De wijkontsluitingswegen kennen een snelheidsregime van 50 km/uur.

b. Erftoegangswegen: het onderliggende net van wegen die bedoeld zijn voor het toegankelijk maken van woningen, winkels en overige voorzieningen. De verkeerssoorten zijn hier gemengd. Vaak geldt een maximale snelheid van 30 km/u.

Openbaar vervoer

Het Waterlandplein is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Er liggen twee bushaltes naast het plein: Volendammerweg en Waterlandplein. De bussen 33, 37, 245, 291 en 361 stoppen op de halte Volendammerweg en de bussen 30, 32 en 35 stoppen op de halte Waterlandplein.

Langzaam verkeer

Verkeersstromen van langzaam verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer, wat de verkeersveiligheid verbetert. Het plangebied is rondom goed bereikbaar per fiets. De binnenzijde van het plangebied wordt voor het grootste deel ingericht als voetgangersgebied. Auto's en fietsers zijn hier in principe niet toegestaan. De fietspaden rond het gebied sluiten aan op het bestaande fietsnetwerk in Amsterdam Noord en past binnen het beoogde Hoofdnet Fiets. De bereikbaarheid van het winkelcentrum wordt hiermee vanuit de wijde omgeving gegarandeerd.

De locatie heeft altijd voorzien in stedelijke functies, zoals wonen, (tijdelijke) winkelfuncties en conform het geldende bestemmingsplan ook in maatschappelijke voorzieningen. Het project voorziet nu maximaal 257 woningen. Hierdoor zal de verkeersgeneratie niet relevant veranderen. De wegen zullen het verkeer veilig en zonder problemen (blijven) kunnen afwikkelen.

Autoparkeren

De gemeente Amsterdam hanteert parkeernormen om te zorgen voor voldoende parkeercapaciteit maar er zijn mogelijkheden om op specifieke locaties hiervan af te wijken. Initiatiefnemer Stadgenoot heeft de parkeerdruk in de buurt onderzocht en aangetoond dat er voldoende mogelijkheden in de openbare ruimte is op de bestaande parkeerplaatsen om een deel van de parkeerbehoefte op te vangen. Hierdoor kan van de binnenterreinen kwalitatieve en groene verblijfruimten gemaakt worden, waardoor er slechts een beperkt aantal parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor dient van de parkeernormen van de gemeente Amsterdam afgeweken te worden. Dit verzoek is onderbouwd met argumenten die onder meer zijn gebaseerd op de parkeerbehoefte gebaseerd op het rapport 'Nota Parkeernormen Auto van de gemeente Amsterdam' uitgevoerd door Ecorys in januari 2020.

Parkeerdruk in de directe omgeving

Uit het onderzoek is gebleken dat er voldoende vrije ruimte is op straat in de directe omgeving, zelfs in de situatie dat er geen additionele parkeervoorzieningen binnen de projectlocatie gerealiseerd zouden worden (maximale parkeerdruk 70%, onderzoek Ecorys, januari 2020). Daarnaast is er sprake van leegstand in gebouwde parkeervoorzieningen in de omgeving van de Waterlandpleinbuurt.

Parkeerregulering

In de Waterlandpleinbuurt is momenteel geen betaald parkeerregime van kracht en het is niet de verwachting dat betaald parkeren op korte termijn zal worden ingevoerd. Wel geldt er direct rond het Waterlandplein een parkeerduurbeperking van één uur (maandag t/m zaterdag 9:00-18:00 uur). De ervaring leert dat slechts een klein gedeelte van de toekomstige bewoners bereid is om een eigen plek in een dergelijke parkeervoorziening te huren, met name op plekken zonder parkeerregulering. Dan ontbreekt de motivatie om de auto niet gratis op straat te parkeren, zeker wanneer er in de omgeving voldoende ruimte beschikbaar is.

Voorzieningen en bereikbaarheid

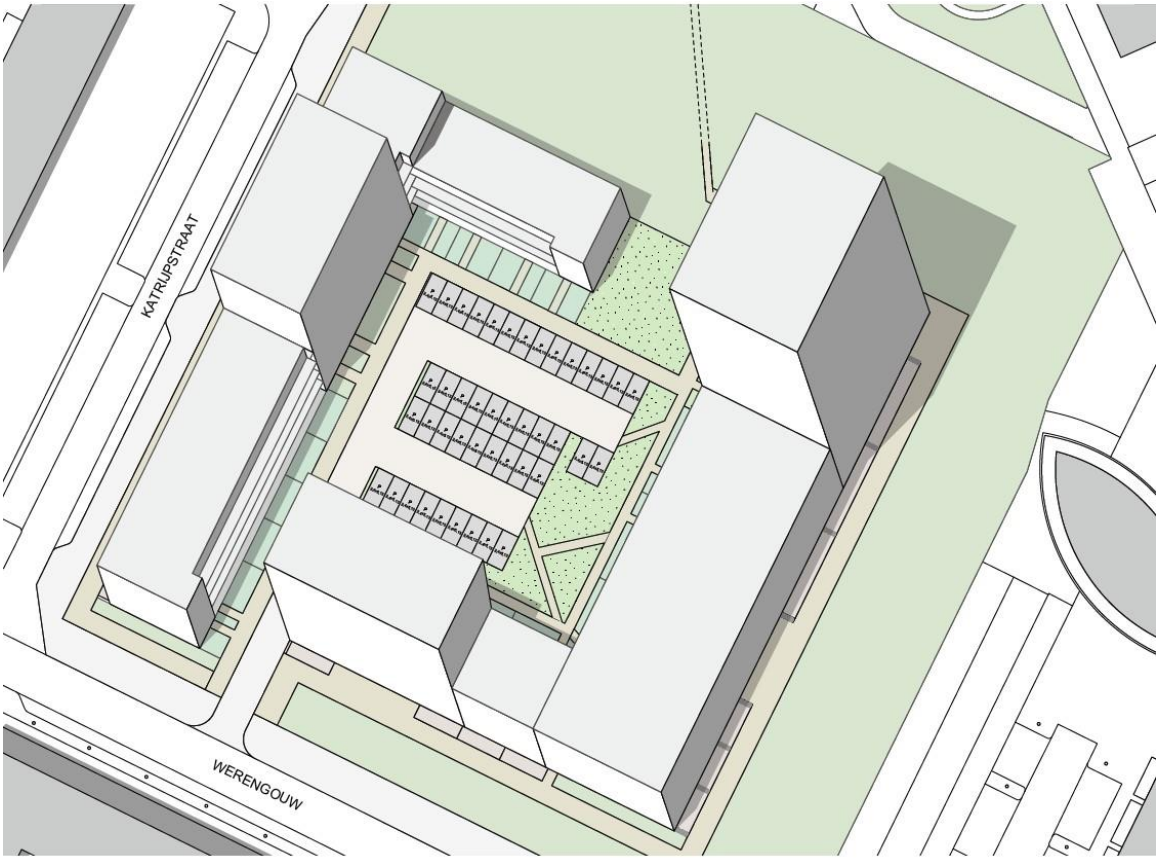
Voorzieningen rond het Waterlandplein bevinden zich op loopafstand. De voorzieningen rond het Buikslotermeerplein bevinden zich op fietsafstand (ca. 1,5 kilometer). De locatie is goed per OV te bereiken, er bevindt zich een bushalte met hoogfrequente lijnen voor de deur. Ook de metrohalte Noord bevindt zich op fietsafstand (ca. 2 kilometer). Autobezit zou hierdoor lager zijn.

Stedenbouw en duurzaamheid

Tussen de Kubus Katrijp en het Waterlandplein loopt een groene zone. Deze zone verbindt de Schellingwouderbreek met het Baanakkerspark. Het binnenhof moet goed aansluiten bij deze groene uitstraling. Het zo groen mogelijk houden (dus geen gebouwde parkeeroplossing of versteend parkeerveld) van beide locaties is gewenst vanwege de urgente

waterbergingsopgave aldaar (bron: Amsterdam Rainproof). Tenslotte zorgt het (onnodig) investeren in een parkeervoorziening voor minder ruimte om te investeren in goede woningen, de kerntaak van corporaties.

Conform de afsprakenbrief met de gemeente Amsterdam en het parkeerbeleid is het nodig om ca. 40-50 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Deze worden nu op het binnenterrein voorzien (zie volgende afbeelding), maar blijft openbaar gebied. Door aanleg van groenvoorzieningen en bomen krijgt het binnenterrein een groene uitstaling.



Afbeelding: binnenterrein met 43 parkeerplaatsen

Fiets- en scooterparkeren
Op grond van het beleid zijn voor de maximaal 257 woningen ca. 800 fietsparkeerplekken nodig. Het voorliggende plan voorziet hier in. Hiermee wordt voldaan aan het beleid en de afsprakenbrief met de gemeente.

4.7. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen” is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als

gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project betreft de bouw van maximaal 257 woningen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)
Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

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

4.8. Externe veiligheid

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

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

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

Volgens de gemeentelijke informatie bevinden zich in het projectgebied geen transportroutes van gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege transportroutes vormt geen belemmering voor het project.
Buisleidingen
Ten aanzien van buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hoofdgasleidingen) kader. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen buisleidingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen vallen. Externe veiligheid vanwege buisleidingen vormt geen belemmering voor het project.

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

4.9. Ecologie en stikstofdepositie

Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Deze bescherming is geregeld in de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling.

In augustus 2018 is door onderzoeksbureau Groenadvies Amsterdam een quickscan ecologie uitgevoerd (zie bijlage 9). Hierbij is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de ontwikkelingen.

Beschermde soorten
Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat zich geen beschermde soorten in het projectgebied bevinden.

Wel bestaat de kans dat in het broedseizoen vogels tot broeden komen in de grotere bomen. We adviseren daarom om werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten of de beplanting tijdig, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden te verwijderen. De veilige periode daarbij ligt tussen augustus en begin maart.

Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen in het gebied. Wel bestaat de kans dat deze dieren de grotere bomen langs de wegen Werengouw en Katrijpstraat als vliegroute gebruiken. Als deze

bomen in het nieuwe ontwerp gehandhaafd blijven, levert dit geen knelpunt op. Als de bomen echter verwijderd gaan worden dan is nader onderzoek naar het eventuele terreingebruik door vleermuizen gewenst. Uit een bomeninventarisatie is gebleken, dat de bomen langs de Werengouw met uitzondering van één boom behouden blijven. De bomen langs de Katrijpstraat worden voor het grootste deel gekapt, maar het plan voorziet in een nieuwe paden- en beplantingsstructuur waarbij een groot aantal bomen rondom de nieuwbouw wordt herplant. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland
Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van minimaal 3 kilometer van de planlocatie. Het betreft het IJmeer en het aangrenzende Markermeer. Vanwege de aard en de omvang van het project, kunnen effecten op deze gebieden worden uitgesloten. Wél dient een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden om ook een effect hierop uit te kunnen sluiten.

In november 2020 is door onderzoeksbureau LBP SIGHT een onderzoek naar het effect van het project op stikstofdepositie in Natura2000-gebieden Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (3,6 km) onderzocht (zie bijlage). Uit het onderzoek is gebleken, dat zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van de Kubus/Katrijp locatie niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve gevolgen gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouwaanvraag niet aan de orde.

4.10. Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.
De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;

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

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De maximum bouwhoogte conform het LIB vanwege de maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 82 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat uit van een duidelijk lagere bouwhoogte, zodat voldaan wordt aan de regels van het LIB. Het LIB vormt dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.11. Behoefte

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst. Deze is sinds 1 juli 2017 vereenvoudigd.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en teven te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

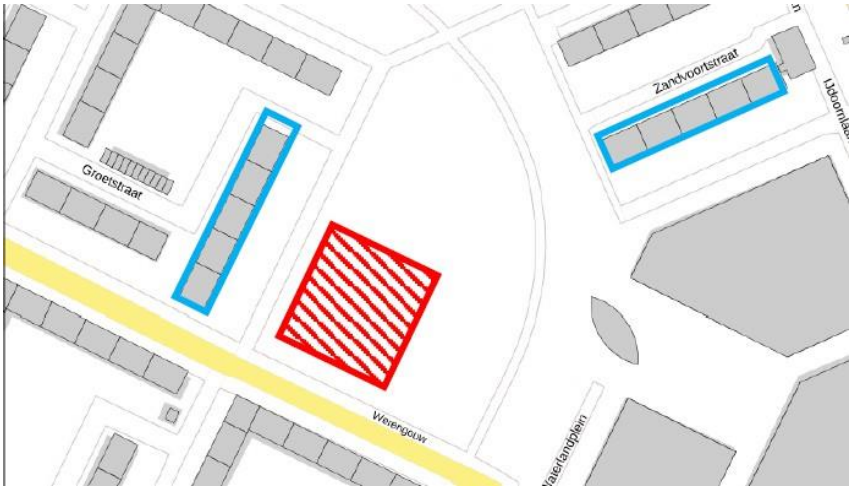
Uit de ‘Monitor betaalbare woningvoorraad 2015’ komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. Ook de ‘Woonvisie tot 2020’ zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen en sociale huurwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

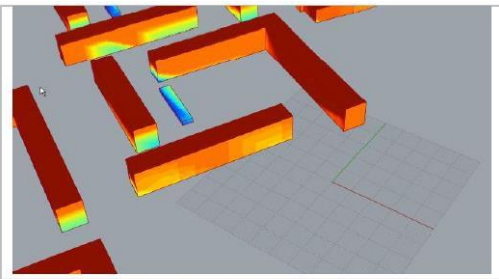
Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.12. Bezonning

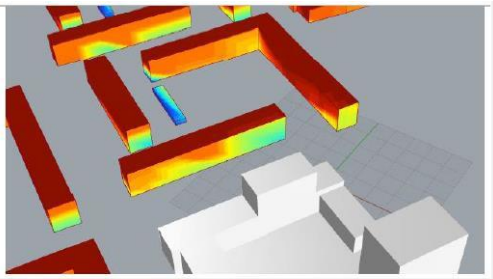
In september 2020 door LBP Sight een bezonningstudie uitgevoerd (zie bijlage). Op basis van de resultaten van het onderzoek kan geconcludeerd worden, als gevolg van de nieuwbouw de bezonning voor een aantal woningen aan de Groetstraat en voor een aantal woningen aan de Zandvoortstraat maximaal 3 uur per dag af zal nemen in de periode tussen 19 februari en 21 oktober. Volgende afbeelding geeft de projectlocatie en bovengenoemde woningblokken weer. Figuren 6 t /m 11 geven de bezonningsduur weer ingezoomd op de Groetstraat en de Zandvoorststraat.



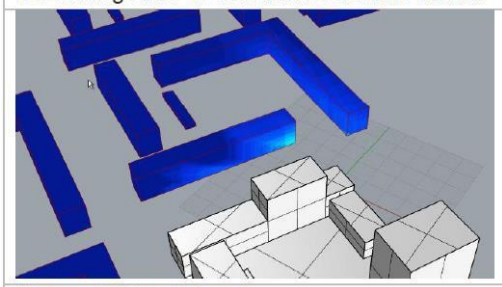
Figuur 6 (Groetstraat) en figuur 9 (Zandvoortstraat) geven de bezonningsduur weer van de situatie zonder toekomstige bebouwing. Figuur 7 (Groetstraat) en figuur 10 (Zandvoortstraat) geven de bezonningsduur weer op de omgeving inclusief de nieuwbouw. Figuur 8 (Groetstraat) en figuur 11 (Zandvoortstraat)geven de afname van de bezonning op de omliggende bebouwing ten gevolge van de nieuwbouw weer.



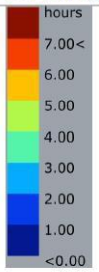
Figuur 6 (Groetstraat)
Bezonningsduur 19 februari bestaande situatie



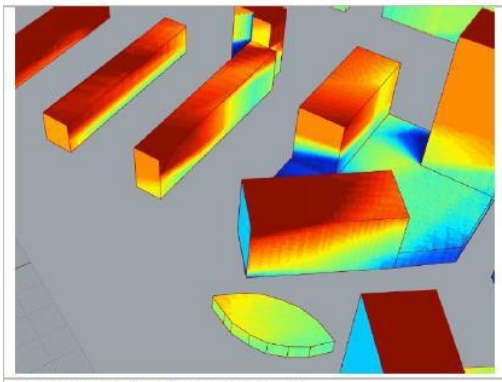
Figuur 7 (Groetstraat)
Bezonningsduur 19 februari nieuwe situatie



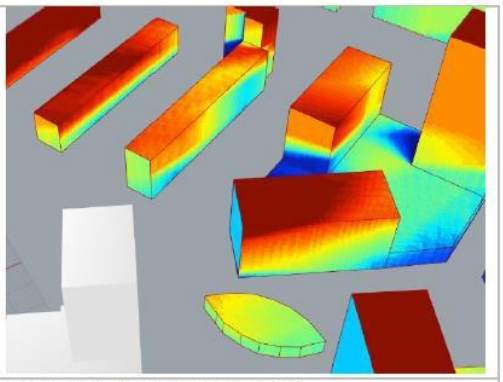
Figuur 8 (Groetstraat)
Afname bezonningsduur 19 februari



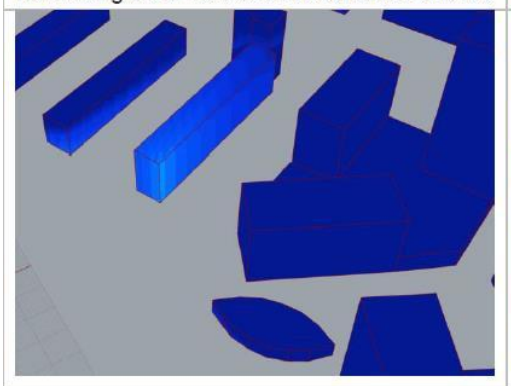
Legenda



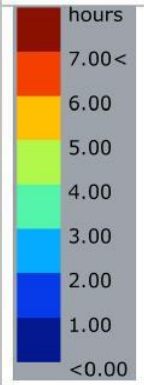
Figuur 9 (Zandvoortstraat)
Bezonningsduur 19 februari bestaande situatie



Figuur 10 (Zandvoortstraat)
Bezonningsduur 19 februari nieuwe situatie



Figuur 11 (Zandvoortstraat)
Afname bezonningsduur 19 februari

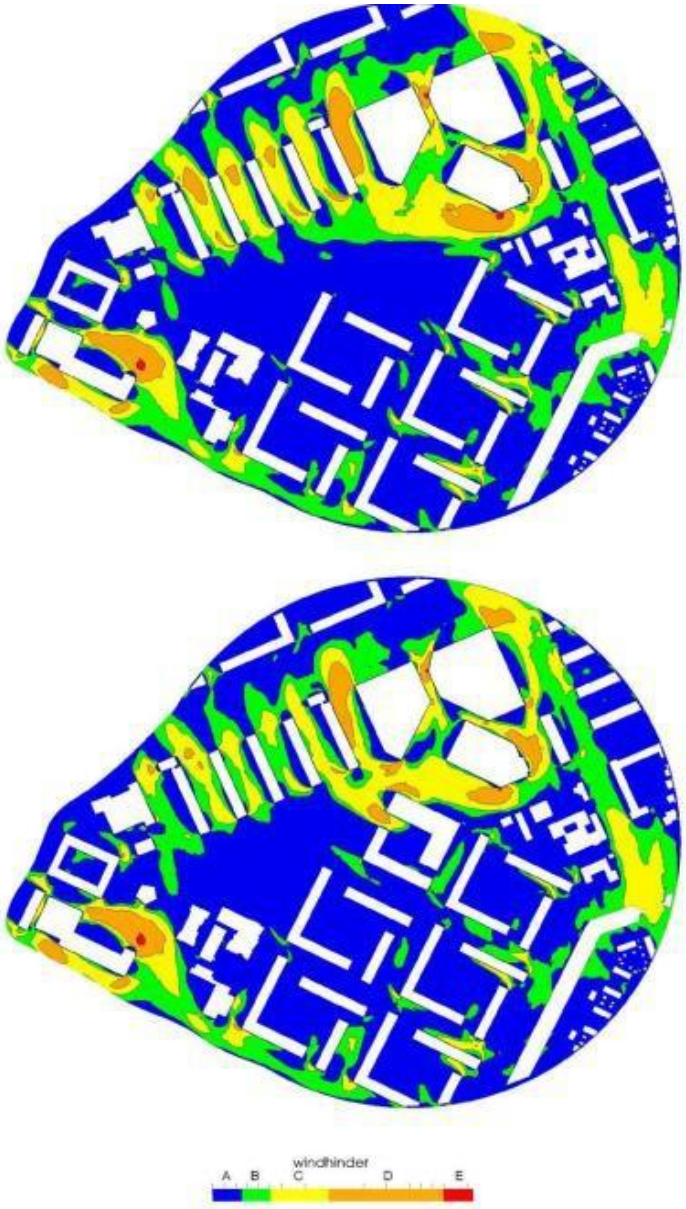


Legenda

Ondanks de toename aan schaduwwerking voldoen deze woningen wél aan de minimale bezonningsduur van 2 uur conform de lichte TNO-norm. Bezonning vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.13. Windhinder

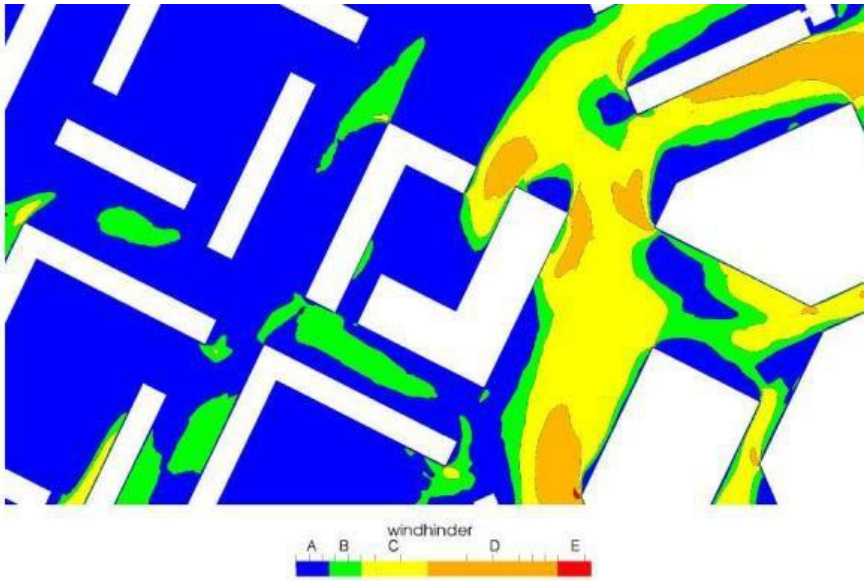
Door onderzoeksbureaus LBP Sight en Actiflow is een windhinderonderzoek onderzoek uitgevoerd. De resultaten laten zien dat er in de ruime omgeving van de bestaande bebouwing, geen aanleiding is om een verslechtering van de windklimaat te veronderstellen als gevolg van de nieuwbouw. Het windklimaat in de omgeving van de bestaande bebouwing zal namelijk slechts marginaal veranderen. Bij de zogenaamde *urban canyons* welke wordt gecreëerd bij de bestaande bebouwing ten Noordoosten van de nieuwbouw vindt een verbetering van het windklimaat plaats.



Afbeeldingen: overzichtsbeeld met windhinder op voetgangersniveau

Tussen deze gebouwen bestaat in de bestaande situatie namelijk hoofdzakelijk klasse C tot D. Na plaatsing van de nieuwbouw wordt dit hoofdzakelijk klasse B en C. Dit effect is te zien in de Kennemerduinstraat, Bakkumstraat, Overveenstraat en de Zandvoortstraat. Er is geen aanleiding

om ter plaatse van de bushaltes van IJdoornlaan een significante invloed van de nieuwbouw te veronderstellen.



Afbeelding: windhinder t.p.v. noordoostelijke doorgang nieuwbouwblokken

In de meer directe omgeving van de nieuwbouw zal ter plaatse van de bushaltes van de Werengouw aan de Zuidwestzijde van de nieuwbouw een verandering plaatsvinden van hoofdzakelijk klasse A naar klasse B. Bij de Zuidoostzijde van de nieuwbouw vind een verandering plaats. In dit gebied zijn de zones met klasse D en E kleiner geworden. In deze zone bestaat zodoende aanleiding om een verbetering van het windklimaat te veronderstellen als gevolg van de nieuwbouw. Er blijft in dit gebied echter sprake van een matig windklimaat voor een *doorloopactiviteit*. Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.14. Duurzaamheid

De nieuwbouw wordt niet aangesloten op het gasnet. Gasloos bouwen is het uitgangspunt. Daarnaast voorziet het project in een groen binnenterrein en zal voldaan worden aan de gestelde energie eisen

4.15. Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke

gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

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

Het project voorziet in de realisatie van maximaal 257 woningen. Gezien de aard en omvang van het project is er sprake van een stedelijke ontwikkelingsproject. Er is daarom ook een MER Aanmeldnotitie opgesteld (zie bijlage). Hieruit is gebleken dat het project geen aanleiding geeft tot het uitvoeren van een MER. Hierover zal de gemeente een beslissing moeten nemen.

5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

5.1. Eigendomsverhoudingen

De gronden waar het project plaats zal vinden zijn uitgegeven in erfpacht. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. 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. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan. De eventueel door de gemeente te verhalen kosten worden via de erfpachtaanbieding worden verhaald.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gebouwd voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Hier zijn voldoende financiële middelen voor beschikbaar.

5.3. Planschade

Voor de voorliggende ontwikkeling is ook een planschaderisico uitgevoerd. Hieruit is gebleken, dat er door de nieuwe woningen voor een aantal objecten in de omgeving planschade kan ontstaat. Afgesproken is dat eventuele claims door Stadgenoot worden gedekt. Dat is ook in een planschadeverhaalsovereenkomst met de gemeente Amsterdam vastgelegd. De verwachting is dat eventuele planschade val onder het normaal maatschappelijke risico, waardoor een eventuele planschadevergoeding nihil is.

6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

6.1. Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen nieuwbouw van woningen op de Kubus-/Katrijplocatie aan het Waterlandplein. Initiatiefnemer Stadgenoot is hier van plan om in totaal maximaal 257 appartementen in de sociale huursector te realiseren, en 105 marktwoningen in de vrije sector huur en/of koop. De beoogde ontwikkeling past echter niet volledig in het geldende bestemmingsplan, zodat een omgevingsvergunning alleen in afwijking van het bestemmingsplan verkregen kan worden. De afwijkingen zijn uitsluitend vergunbaar met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo.

6.2. Afwijkingen van het bestemmingsplan

Op de volgende punten is het plan in strijd met het vigerende bestemmingsplan:

1. Het realiseren van woningen binnen de bestemmingen ‘Verkeersareaal’ en ‘Voorzieningen B’ (buiten de aanduiding ‘woningen’);
2. De realisatie van een bouwhoogte van maximaal 50 meter ter plaatse waar 48 meter is toegestaan (kan ook via binnenplanse afwijking (artikel 3.2 c);
3. De realisatie van een bouwhoogte van 26 meter ter plaatse waar 15 meter is toegestaan;
4. Het realiseren van minder dan één parkeerplaats per woning op eigen terrein.

Woningen zijn binnen de bestemming Voorzieningen B in principe reeds toegestaan (binnen aanduiding ‘wonen’). De afwijking om ook buiten deze bestemming woningen toe te staan is dan ook acceptabel en heeft verder geen relevante impact op de omgeving.

De bouwhoogteoverschrijding aan het Waterlandplein is met 1 meter gering en in principe ook al met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid te realiseren. De overschrijding van de bouwhoogte met 15 meter is niet binnenplans te realiseren. De overschrijding is groter, maar goed inpasbaar in het gebied, dat gekenmerkt wordt door diverse bouwhoogtes. Er zijn geen relevante nadelen voor de omgeving.

Er wordt afgeweken van de parkeernorm uit het bestemmingsplan, maar onderzoek heeft aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Door de locatiekenmerken (nabij voorziening, goede bereikbaarheid per OV) wordt ook een lager autobezit verwacht, zodat van de normen afgeweken kan worden.

De afwijkingen hebben geen relevant nadelig effect op de omgeving en zijn daarom ook aanvaardbaar.

6.3. Milieu- en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden.

6.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden. Het voornemen is past binnen het beleid.

6.5. Conclusie

Het initiatief is wenselijk en past binnen het beleid van alle overheden. De afwijkingen hebben geen negatief effect op de omgeving en het milieu en zijn aanvaardbaar.