

Ruimtelijke onderbouwing

Definitief

Uitbreiding Osdorpergracht

Gemeente Amsterdam

Datum: 23 juli 2021

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Locatie	3
2	HET PROJECT.....	4
2.1	Huidige situatie	4
2.2	Nieuwe situatie	5
3	PLANOLOGISCHE KADER.....	6
3.1	Geldend bestemmingsplan “Osdorpplein e.o.” (2013)	6
3.2	Afwijking van het bestemmingsplan	7
4	BELEIDSKADER	8
4.1	Rijksbeleid	8
4.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	8
4.2	Provinciaal en regionaal beleid	11
4.2.1	Omgevingsvisie NH2050.....	11
4.2.2	Omgevingsverordening Noord-Holland 2020	12
4.3	Regionaal beleid.....	13
4.3.1	Metropoolregio Amsterdam	13
4.4	Gemeentelijk beleid	14
4.4.1	Structuurvisie gemeente Amsterdam	14
4.4.2	Agenda Duurzaamheid.....	15
4.4.4	Watervisie 2040.....	16

5	OMGEVINGSASPECTEN.....	17
5.1	Bodem en Asbest	17
5.2	Archeologie.....	18
5.3	Flora & Fauna.....	19
5.4	Geluid.....	21
5.5	Luchtkwaliteit	22
5.6	Bedrijven- en Milieuzonering.....	23
5.7	Kabels en leidingen	24
5.8	Externe veiligheid.....	24
5.9	Water	25
5.10	Parkeren en verkeer	27
6	UITVOERBAARHEID	28
6.1	Economische uitvoerbaarheid.....	28
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	28
7	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	29
	BIJLAGE I BODEMONDERZOEK	30
	BIJLAGE 2 QUICKSCAN FLORA & FAUNA	31
	BIJLAGE 3 AANVULLEND VLEERMUIZENONDERZOEK	32
	BIJLAGE 4 OPLEGNOTITIE GEOHYDROLOGISCH ONDERZOEK	33
	BIJLAGE 5 AANGEPAST ONTWERP VERBINDINGSGRACHT	34

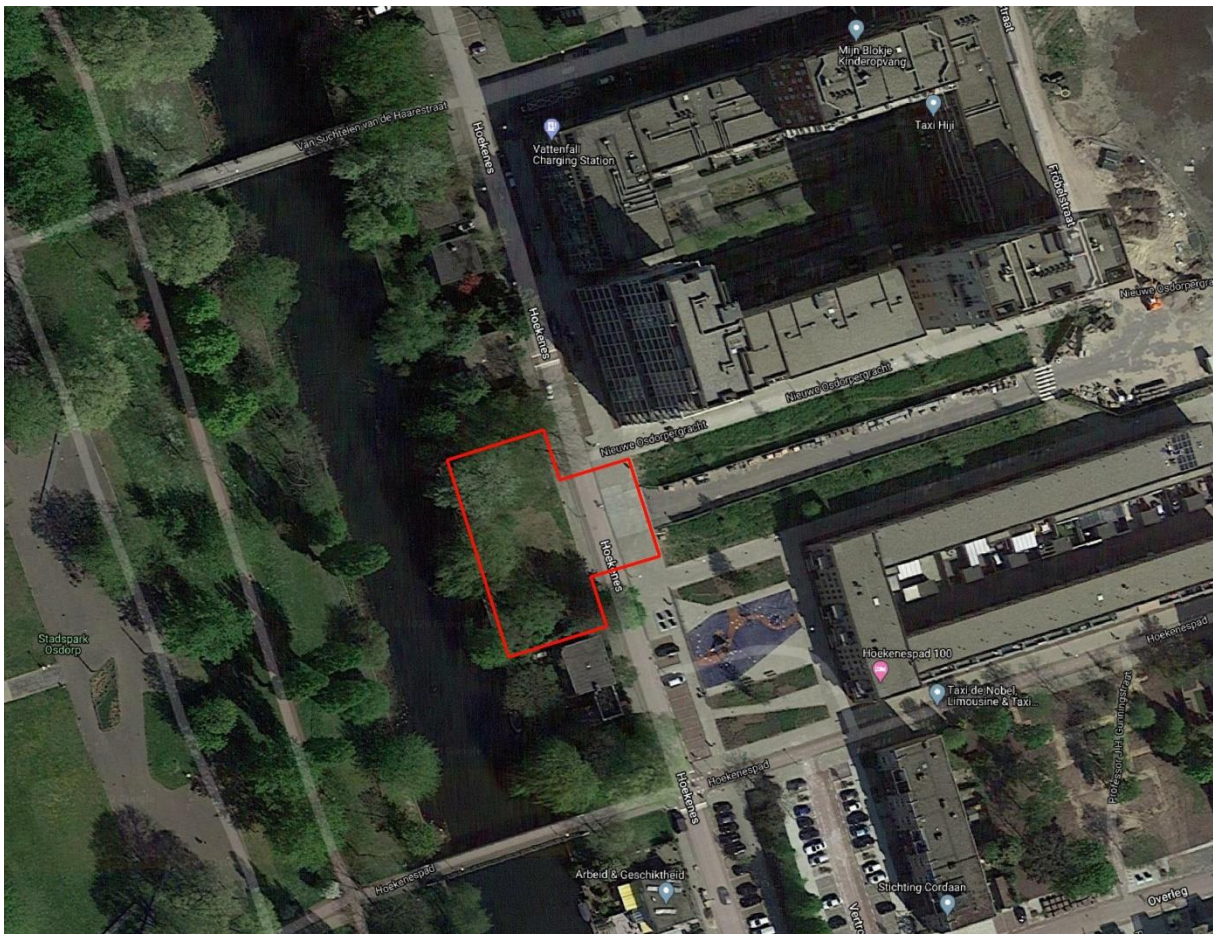
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam is voornemens om de bestaande grond op het perceel Hoekenes 40 in Amsterdam volledig af te graven en een verbindingsgracht te realiseren. Binnen het projectgebied vigeert het bestemmingsplan "Osdorpplein e.o.". De realisatie van een watergang is binnen het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Om de voorgestelde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de omgevingsvergunning om af te wijken van het geldende bestemmingsplan. In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd waarom de beoogde ontwikkeling passend is en dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Locatie

Het projectgebied betreft het perceel Hoekenes 40 te Amsterdam, kadastraal bekend onder gemeente Amsterdam, sectie E, perceelnummer 3718 en (deels) 9453. Afbeelding 1 geeft de ligging van het projectgebied weer.



Afbeelding 1: Globale weergave projectgebied in omgeving

2 Het project

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied is gelegen aan de Hoekenes te Amsterdam. De Osdorperplein wijk is een gemengd gebied en bestaat uit veelal uit hoogbouw van verschillende perioden. Het projectgebied zelf bestaat uit een openbare weg met stoep en openbaar groen. Aan de westzijde grenst het projectgebied aan de bestaande Hoekenesgracht. Beide grachten zullen na realisatie op elkaar zijn aangesloten. Ten noorden en ten zuiden van het gebied bevinden zich bestaande woningen.



Afbeelding 2: Huidige situatie projectgebied (bron: google maps)

3 Planologische kader

3.1 Geldend bestemmingsplan "Osdorpplein e.o." (2013)

Het projectgebied is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan "Osdorpplein e.o.", vastgesteld op 26 juni 2013. Het projectgebied kent de enkelbestemmingen 'Groen -1', 'Tuin', 'Verkeer-1' en 'Wonen-2'. Afbeelding 3 illustreert de bestemming van het projectgebied. De bestemming "Wonen – 2" wordt inmiddels niet meer actief gebruikt, het projectgebied is volledig onbebouwd en doet aan als openbaar groen.



Afbeelding 4 – Globale weergave van het projectgebied en vigerend bestemmingsplan

De op de verbeelding aangewezen gronden voor "Wonen-2" zijn bestemd voor onderwijs, woningen, ruimten ten behoeve van uitoefening van huisgebonden beroepen in alle bouwlagen, short stay in alle bouwlagen, gebouwde parkeervoorzieningen in de eerste bouwlaag, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, (dak)tuinen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

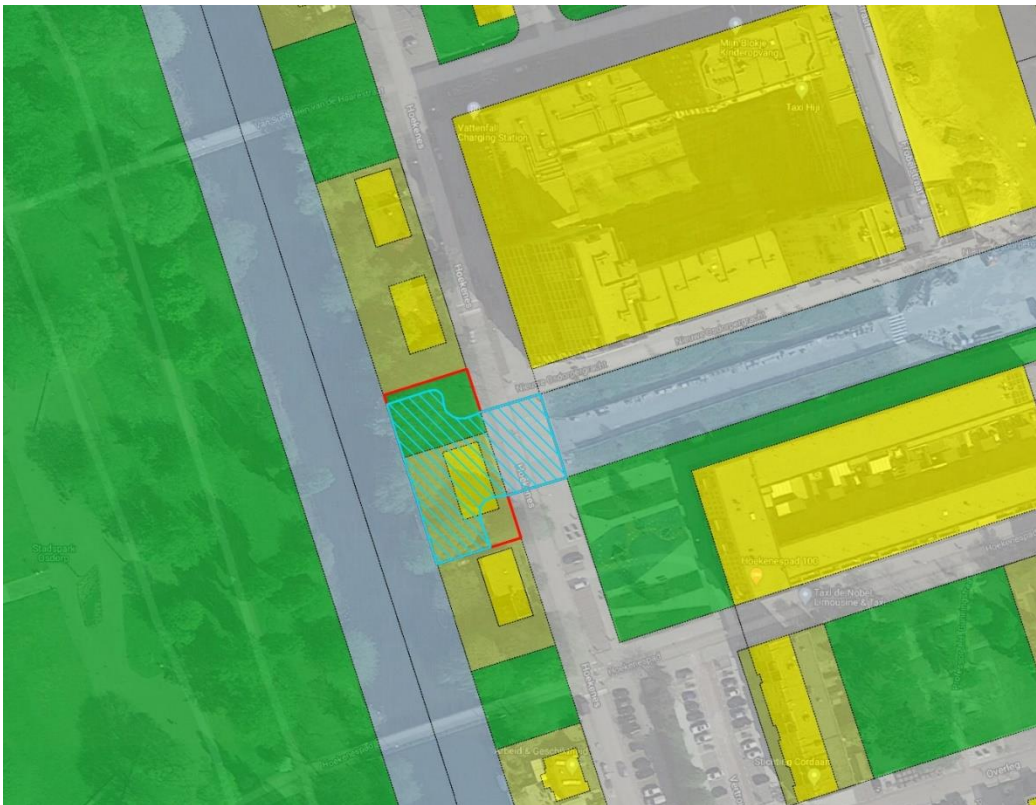
De op de verbeelding aangewezen gronden voor "Verkeer-1" zijn bestemd voor verkeersareaal, ongebouwde parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, afvalinzamelingssystemen, bruggen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

De op de verbeelding aangewezen gronden voor "Tuin" zijn bestemd voor tuinen, erven en parkeervoorzieningen. Tot slot, de op de verbeelding aangewezen gronden voor "Groen – 1" zijn bestemd voor groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, nutsvoorzieningen, kunstuitingen, speelvoorzieningen, afvalinzamelingssystemen, bruggen en steigers, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, (groene) oevervoorzieningen

3.2 Afwijking van het bestemmingsplan

Zoals in paragraaf 3.1 reeds is benoemd, ligt het projectgebied binnen het vigerende bestemmingsplan "Osdorpplein e.o.". Het projectgebied heeft de enkelbestemmingen 'Groen -1', 'Tuin', 'Verkeer-1' en 'Wonen-2'. In de beoogde situatie bestaat het gebied grotendeels uit water. Dit is alleen in strijd met de bestemming "Tuin", waarbinnen water niet is toegestaan. Afwijken van het geldende bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.

Op grond van art 2.12, lid 1 sub a onder 3 Wabo kan een omgevingsvergunning worden verleend voor projecten in strijd met het bestemmingsplan. Er moet gemotiveerd worden dat de omgevingsvergunningsaanvraag voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. In de volgende hoofdstukken wordt nader onderbouwd dat aan bestaande wet- en regelgeving en aan een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan.



Afbeelding 5 – Gewenst afwijking van vigerend bestemmingsplan, globale weergave

4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. De NOVI moet Nederland voorbereiden op de grote uitdagingen die de komende jaren opgepakt moeten worden. Internationale tot lokale ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering zijn voorbeelden van deze opgaven. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes. Ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed.

Het combineren van al deze opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen, inhoudelijke keuzes kunnen in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. De NOVI moet Nederland houvast bieden om keuzes voor de leefomgeving sneller en beter kunnen maken.

De NOVI wordt opgesteld als voorbereiding op de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. In de NOVI zijn vier landelijke prioriteiten vastgesteld, aan de hand van deze prioriteiten is een toekomstperspectief voor 2050 vastgesteld en brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. De vier prioriteiten zijn:

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

Beoordeling planinitiatief

De NOVI kent, net als de voorheen geldende SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte), een hoog abstractie niveau waardoor er weinig directe opgave op de beoogde ontwikkeling van toepassing zijn. Onderhavig planinitiatief omvat het afgraven van de bestaande grond en de realisatie van een verbindingsgracht op het voormalige perceel Hoekenes 40 in Amsterdam. Na realisatie zal de Hoekenesgracht verbonden zijn met de nieuwe Osdorpergracht. Een kleinschalige ontwikkeling heeft veelal geen relatie tot het Rijksbeleid. Onderhavige ontwikkeling versterkt de hoofddoelen van het Rijk niet, maar vormt ook geen belemmering voor het uitvoeren van het Rijksbeleid in het heden en in de toekomst. Het NOVI vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden, waarvan de geconsolideerde versie op 1 januari 2017 beschikbaar is gesteld. Het Barro stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen die genoemd zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De 14 nationale belangen in de Barro zijn:

1. Rijksvaarwegen;
2. Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Het Barro geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen en beheersverordeningen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Beoordeling planinitiatief

De in het Barro juridisch verankerde nationale belangen hebben geen van allen betrekking op het projectgebied of de ontwikkeling die daar is gepland. Het Barro vormt geen belemmering voor het uitgeven van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een verbingsgracht in Amsterdam Nieuw-West.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de Ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt er een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

In de praktijk werd de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking als lastig ervaren. Daarom is op 1 juli 2017 het Bro gewijzigd, waarmee een nieuwe Laddersystematiek geldt. De derde trede is geschrapt en de eerste twee treden zijn samengevoegd. Hiermee is de 3-trapsstructuur losgelaten. Ook zijn de termen 'actueel' en 'regionaal' geschrapt die waren opgenomen in de voormalige eerste trede. De Ladder voor duurzame verstedelijking bestaat nu uit twee onderdelen. Het tweede lid van artikel 3.1.6. Bro omvat de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze luidt:

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

In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

Beoordeling planinitiatief

Het voorliggende plan ziet op de realisatie van een nieuwe verbindingsgracht. De ontwikkeling van een verbindingsgracht kan op basis van artikel 1.1.1. onder i van het Bro niet aangemerkt worden als een stedelijke ontwikkeling. Conform het Bro is het alleen voor stedelijke ontwikkelingen noodzakelijk om de Ladder voor duurzame verstedelijking te doorlopen. Omdat er bij dit plan geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is een motivering van het plan volgens de Ladder niet nodig.

Voor het overige zijn er in het Bro ook geen bepalingen opgenomen die mogelijk een belemmerende werking hebben voor de gewenste ontwikkeling van de nieuwe verbindingsgracht.

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 is de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. Dit beleidsdocument verving de Provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. In de omgevingsvisie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen zoals klimaatverandering, de overgang naar duurzame energie, verdere verstedelijking, bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, de economische transitie en natuur en biodiversiteit. De omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit.

De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Daarnaast worden er vijf bewegingen geschetst, die laten zien hoe er wordt omgegaan met deze ontwikkelprincipes. Het betreft onderstaande vijf bewegingen:

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

Beoordeling planinitiatief

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. Dit alles moet samengaan 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. Het onderhavige project wordt daarbij betrokken om leefkwaliteit van het bestaand stedelijk gebied te verbeteren. Het project past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de Omgevingsverordening Noord-Holland. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De Omgevingsverordening NH2020 is vanaf 17 november 2020 in werking getreden. Deze verving alle voorgaande verordeningen die betrekking hadden op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Uit de Omgevingsverordening NH2020 volgt dat het perceel ligt binnen het werkingsgebied MRA landelijk gebied en de regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht.

Beoordeling planinitiatief

In de provinciale omgevingsverordening Noord – Holland 2020 ligt het plangebied binnen het werkingsgebied MRA en de regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht. Er zijn geen regels opgenomen die voorliggende ontwikkeling in de weg staan. Het plan is daarmee uitvoerbaar binnen de provinciale omgevingsverordening.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 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 Raden 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.

Beoordeling planinitiatief

Samenwerking op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt steeds belangrijker. De gemeenten in de MRA gaan werken een regionaal plan uit voor het verbeteren van de waterveiligheid en waterkwaliteit waarin maatregelen staan op het gebied van o.a. calamiteitenvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid en waterkwaliteit. De beoogde ontwikkeling voorziet in een uitbreiding van het stedelijk watermilieu. De waterberging en waterkwaliteit zal met de beoogde ontwikkeling verbeteren, bovendien draagt de toevoeging van water bij aan een duurzaam leef – en woonmilieu. Het beleid van de MRA vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie gemeente Amsterdam

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt de gemeente Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

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, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.

Beoordeling planinitiatief

De gemeente stelt in de structuurvisie dat de stadstransformatie veel vergt van de infrastructuur en openbare ruimte. Daarom is het belangrijk dat tijdens de verdichting van de stad ook wordt gezorgd voor de kwaliteit van de openbare ruimte en water. In de structuurkaart voor het zuiden van Amsterdam, ligt het projectgebied binnen een "wonen en werken" gebied dat voor een kwaliteitsimpuls in het stadsdeelcentrum zou zorgen. Voorliggend planinitiatief speelt in op deze opgave door water toe te voegen en verbindingen te leggen tussen de verschillende waterlichamen in het gebied en zo de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

4.4.2 Agenda Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doet de gemeente in samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstofdioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.
- Circulaire economie

Klimaatbestendigheid

Voor een klimaatbestendige stad is een pakket van samenhangende maatregelen gedefinieerd. Dit zijn maatregelen die meestal zowel ten gunste komen aan de regenbestendigheid, hittebestendigheid en goed zijn voor de flora en fauna. De maatregelen hebben te maken met de aanwezigheid van groen, de mogelijkheid om water vast te houden in tijden van regen en om water te verdampen in tijden van hitte. In de huidige situatie is er een aantal groenvoorzieningen, dat positief werkt voor de klimaatbestendigheid:

- aanwezigheid park;
- aanwezigheid water in omgeving;
- bestaande bomen;
- Voorwaarden en aandachtspunten gebouwen.

Om de klimaatbestendigheid verder te verhogen, gelden de volgende randvoorwaarden voor bouwen. Daarmee hebben deze daken ook een functie voor de natuur. Bovendien kijken de gebruikers van de hogere gebouwen in de omgeving op de mooie intensief groene daken en genieten zo van een mooi uitzicht. Dit past ook bij het natuurinclusief bouwen.

Beoordeling planinitiatief

Met de beoogde ontwikkeling neemt het oppervlaktewater toe. Bovendien zorgt de aantakking op de Hoekenesgracht voor de versterking van de onderlinge samenhang van het watersysteem in Amsterdam – West. De realisatie van extra water draagt bij aan waterberging en zorgt voor een afname van de hittestress. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de klimaatbestendigheid van zowel het projectgebied als de nabij omgeving. De agenda duurzaamheid vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.4.4 Watervisie 2040

Op 14 september 2016 heeft het de gemeenteraad de Watervisie vastgesteld. De Watervisie is een uitvloeisel van Structuurvisie Amsterdam 2040. In de Watervisie is de volgende koers uitgezet:

- Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren;
- Groei door spreiding van recreatie en toerisme;
- Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren.

De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: "Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool".

Beoordeling planinitiatief

In de Watervisie is Osdorpplein onderdeel van de stad grenzend aan het landschap. Voor deze zone worden diverse ambities gesteld. Enkele van de ambities hebben betrekking op het onderhavige projectgebied, zoals de groei van recreatie aan/in stadsplassen (Sloterplas) en het verbeteren van vaarverbindingen naar landschap en regio.

In de openbare ruimte stelt de gemeente voor een vergroting van de beleefbaarheid van water, meer zwemwater en recreatieplekken aan het water, activeren van water en oevers en spreiden van evenementen op en aan het water. Om de druk op het water in de binnenstad op te vangen kunnen nieuwe vaarroutes voor plezier- en passagiersvaart worden aangeboden. Het onderhavige initiatief speelt in op de koers van de Watervisie 2040 van de gemeente Amsterdam.

5 Omgevingsaspecten

5.1 Bodem en Asbest

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen regels stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt zo nodig middels een historisch onderzoek (eventueel aangevuld met een nader bodemonderzoek) bepaald. Het is niet toegestaan om te bouwen op verontreinigde grond. Om erachter te komen of de bodem verontreinigd is, zal een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Op basis van dit vooronderzoek zal een verkennend bodemonderzoek worden opgesteld. De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de gewenste bestemming.

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Het doel van het Besluit bodemkwaliteit is duurzaam bodembeheer. Dat wil zeggen: een balans tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu en gebruik van de bodem voor maatschappelijke ontwikkelingen zoals woningbouw of aanleg van wegen. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Beoordeling planinitiatief

In opdracht van de Gemeente Amsterdam heeft CRUX Engineering B.V. een milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de projectlocatie. Het onderzoek is toegevoegd als bijlage 1. Het uitgevoerde onderzoek heeft een brede reikwijdte. Er is onderzoek gedaan naar het asfalt, het funderingsmateriaal, de grond, asbest, PFAS en grondwater.

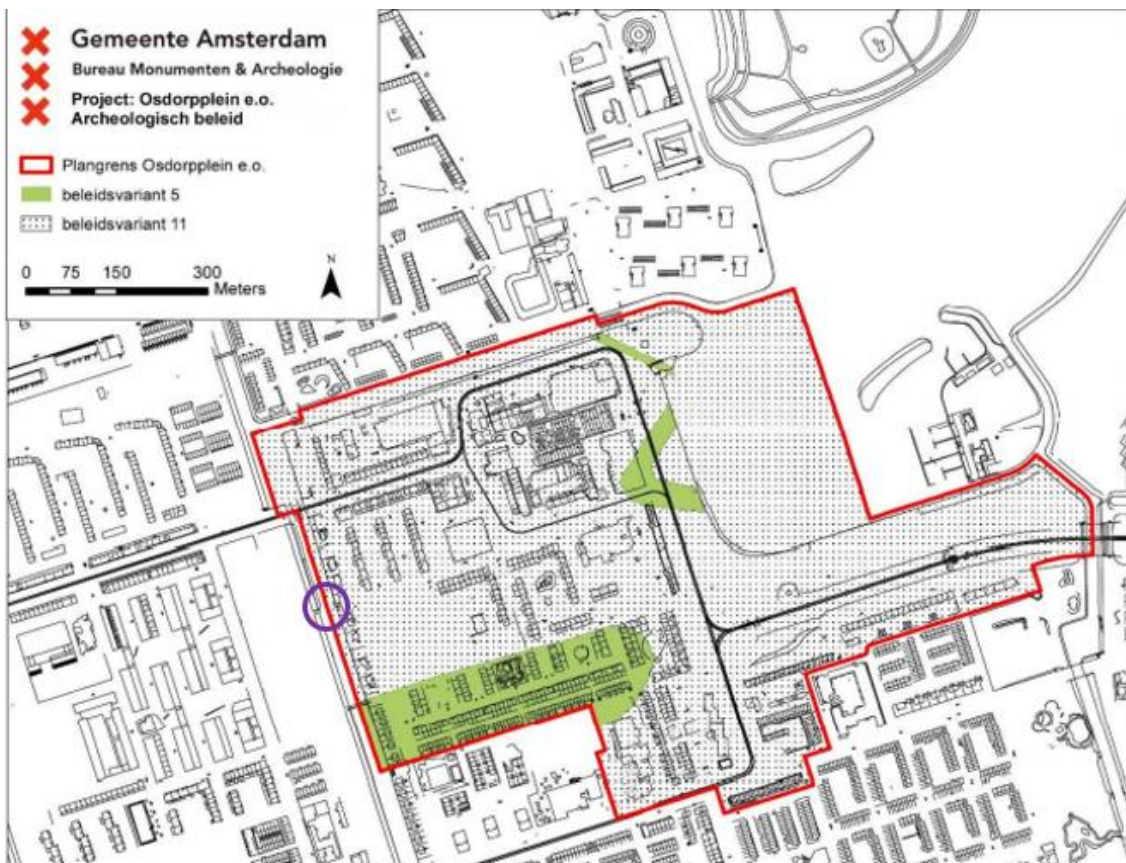
Uit het onderzoek blijkt dat er ter plaatse van het projectgebied geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is er geen bezwaar tegen de voorgenomen werkzaamheden.

5.2 Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is om het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van het ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Aansluitend op dit verdrag is op 1 september 2007 de Wet Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Gemeenten hebben de verantwoordelijkheid gekregen om zorg te dragen voor een goede omgang met archeologische waarden binnen hun grondgebied. Gemeenten moesten binnen 2 jaar nadat deze wet in werking is getreden archeologisch beleid hebben geformuleerd.

Beoordeling planinitiatief

In het kader van het bestemmingsplan 'Osdorpplein e.o' is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit bureauonderzoek is voor het plangebied van Osdorpplein e.o. een archeologische beleidskaart opgesteld. Onderhavig projectgebied heeft de aanduiding 'Beleidsvariant 11 (verwachtingszones B,F,G,H)'. Binnen deze aanduiding geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen vanwege de lage verwachting en waarschijnlijk hoge mate van verstoring. Onderstaande afbeelding 6 geeft de beleidsadvieskaart weer, het projectgebied is met paars kader weergegeven.



Afbeelding 6 Archeologisch beleidskaart gemeente Amsterdam (projectgebied paars omcirkeld)

5.3 Flora & Fauna

Sinds 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming dat de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet heeft vervangen. Daarmee zijn gebiedsbescherming en soortbescherming bij elkaar gebracht in één Nederlandse wet. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren en hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen. Voor een goede ruimtelijke ordening is een verantwoording nodig voor de soortenbescherming en de gebiedsbescherming.

Verantwoording soortenbescherming

De toets aan de natuurwetgeving is vaak een getrapte toets. Allereerst wordt meestal een quickscan flora en fauna (natuurtoets) opgesteld. Op basis van de conclusies van de quickscan wordt al dan niet een vervolgonderzoek uitgevoerd (bijvoorbeeld naar de aanwezigheid van vleermuizen of andere beschermde soorten). Wanneer negatieve effecten worden verwacht, kan het plan soms toch onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld door het nemen van maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, uitgevoerd worden. Als negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden, is meestal een ontheffing nodig van de provincie.

Verantwoording gebiedsbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn er natuurgebieden aangewezen die beschermd zijn. Het gaat daarbij om Natura 2000-gebieden. Deze gebieden zijn uitgesplitst in Habitatrictlijngebieden Vogelrichtlijngebieden. Binnen de diverse Natura 2000-gebieden komen een aantal stikstofgevoelige habitattypen voor. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Polder Westzaan ligt op een afstand van circa 9 kilometer.

Vanwege de afstand kunnen effecten als areaalverlies, versnippering, verstoring en verandering van waterhuishouding van het Natura 2000-gebied op voorhand worden uitgesloten.

Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming in acht te worden genomen. Deze zorgplicht houdt in dat eenieder voldoende zorg dient te dragen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden, in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied.

Beoordeling planinitiatief

Op 3 juli 2020 is er door Blom Ecologie B.V. een quickscan Flora en Fauna uitgevoerd. Het rapport is als bijlage 2 toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. Uit de quickscan is gebleken dat de beoogde ontwikkeling leidt niet tot overtreding van gebiedsbescherming en houtopstanden in het kader van de Wnb. Er dienen enkele algemene maatregelen worden getroffen ten aanzien van de Algemene zorgplicht, foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels.

Soortenbescherming

Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar boombewonende vleermuizen. De planlocatie is mogelijk geschikt leefgebied voor algemene zoogdieren, foeragerende vleermuizen, amfibieën, insecten en broedvogels welke niet beschermd zijn (behoudens de Algemene zorgplicht) onder de Wet natuurbescherming.

- Aanvullend vleermuizen onderzoek

Voor het ontwikkelen van de Nieuwe Osdorpergracht te Amsterdam is onderzoek naar boombewonende vleermuizen uitgevoerd op het grasveld gelegen tussen de Hoekenes 38 en 40. Het onderzoek naar de boombewonende vleermuizen is tussen augustus en juli 2021 uitgevoerd.

Tijdens de veldbezoeken zijn twee soorten vleermuizen foeragerend waargenomen op of rondom de planlocatie. De waargenomen soorten zijn: gewone dwergvleermuis en watervleermuis. Er zijn geen vaste rusten/of verblijfplaatsen waargenomen, derhalve is het niet noodzakelijk een ontheffing aan te vragen bij de provincie Noord-Holland. De omgevingsvergunning kan verleend worden zonder verdere voorwaarden voor de vleermuis. Het volledig onderzoek is toegevoegd als bijlage 3.

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Nederland. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake. Een Aeries-berekening, Voortoets en/of 'nee, tenzij'-toets is niet noodzakelijk.

Houtopstanden

Op de planlocatie zijn geen houtopstanden aanwezig waarvoor bij kap een meldingsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming.

Te treffen maatregelen

- Tijdens de werkzaamheden moet voorzichtig worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Algemene zorgplicht).
- Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige.
- Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken) gefaseerd verwijderen. Dit om bodembewonende dieren de kans te bieden in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten.
- Er wordt gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.
- De planlocatie tijdens de werkzaamheden en in de nieuwe situatie bij voorkeur niet verlichten en in de periode april-oktober de werkzaamheden tussen zonsopgang en zonsondergang uitvoeren (buiten schemerperiodes). Mocht verlichting noodzakelijk zijn hierbij een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze toepassen (amberkleurig licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel).
- De werkzaamheden opstarten/uitvoeren buiten het broedseizoen van vogels (medio maart t/m medio juli). Als de werkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd dient voor de aanvang door een ter zake deskundig gecontroleerd te worden of er broedvogels aanwezig zijn. E.e.a. op aanwijzing van deskundige. Als dit niet mogelijk is dienen de potentiële nestlocaties buiten het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden.

Met het op deze manier uitvoeren van de werkzaamheden wordt de Wet natuurbescherming niet overtreden.

5.4 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai opgenomen. Wanneer een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd en deze locatie binnen (één van) de geluidszones van wegverkeer, spoorwegverkeer of industrie valt, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen worden als een geluidsgevoelige bestemming aangemerkt.

Wegverkeer

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden, kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan, de zogenaamde 'hogere waarde'. Tot vaststelling daarvan kan worden besloten, indien uit onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug te brengen onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, niet mogelijk zijn. Voor nieuwe woningen in binnenstedelijke situaties geldt een maximale hogere waarde van 63 dB.

Spoorwegverkeer

Het geluidsniveau ten gevolge van het railverkeer dient op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 55 dB. Indien dit geluidsniveau wordt overschreden, kan ook hiervoor onder voorwaarden een hoger waarde worden vastgesteld van 68 dB.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoneerd industrieterrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde "zware lawaaimakers" als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB niet te boven gaan. De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Beoordeling planinitiatief

De Wet geluidhinder verlangt een akoestisch onderzoek in het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, binnen een zone van een weg, spoorlijn of gezoneerd industrieterrein worden gerealiseerd. De ontwikkeling maakt geen geluidgevoelige of geluidbelasting objecten mogelijk. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het onderhavig initiatief.

5.5 Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer. Het uitgangspunt bij ruimtelijke planvorming is dat een project niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aanpak zich vooral op de stoffen stikstofdioxide en fijn stof (PM¹⁰ en PM^{2,5}). Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen. De overige stoffen die in bijlage 2 zijn genoemd liggen over het algemeen ver onder de grenswaarden. De grenswaarden van de stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	

Tabel 1 Grenswaarden

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied. Met grof stof wordt rekening gehouden bij de milieuzonering en wordt daarom niet in het kader van luchtkwaliteit meegenomen.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate, leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- Een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- Een project valt in een categorie die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Beoordeling planinitiatief

De beoogde ontwikkeling valt niet exact binnen het besluit niet in betekende mate. Desondanks kan aangenomen worden dat de beperkte ruimtelijke ingreep qua omvang ruim binnen de grenswaarden van het besluit niet in betekende mate valt. De realisatie van een nieuwe verbindinggracht zal derhalve niet bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en is daarom vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Het omgevingsaspect luchtkwaliteit hoeft niet nader onderzocht te worden.

5.6 Bedrijven- en Milieuzonering

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies en milieugevoelige functies, zoals wonen. De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) geeft richtlijnen voor de in acht te nemen afstanden. Deze zijn weergegeven in tabel 2. Deze afstanden worden gemeten tussen de grens van de bestemming die bedrijven/milieubelastende activiteiten toestaat en de uiterste situering van de gevel van woningen. Aan de hand van de VNG-brochure is beoordeeld of bestaande of mogelijk toekomstige bedrijvigheid een negatieve invloed heeft op de functie wonen.

Milieucategorie	Gemengd gebied	Rustige woonwijk
1	0 meter	10 meter
2	10 meter	30 meter
3.1	30 meter	50 meter
3.2	50 meter	100 meter
4.1	100 meter	200 meter
4.2	200 meter	300 meter

Tabel 2 De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering

Beoordeling planinitiatief

Het projectgebied ligt in een gemengd gebied en heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan de bestemmingen 'Groen -1', 'Tuin', 'Verkeer-1' en 'Wonen-2'. In de directe nabijheid van het projectgebied bevinden zich ook de bestemmingen 'Water', 'Groen -1', 'Tuin', 'Verkeer-1' en 'Wonen-3'.

Binnen het projectgebied worden geen bedrijven opgericht die milieuhinder veroorzaken voor aangrenzende objecten. Daarbij worden er binnen het projectgebied ook geen gevoelige objecten gerealiseerd waar eventueel omringende bedrijven hinder van zouden kunnen ondervinden. Het aspect bedrijven- en milieuzonering vormt derhalve geen belemmering voor voorliggend planinitiatief.

5.7 Kabels en leidingen

Het kan voorkomen dat erin of nabij het projectgebied planologische relevante kabels en/of leidingen liggen. Planologisch relevant zijn hoofdnutsvoorzieningen, zoals leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen, aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen of afvalwaterleidingen. Als dergelijke leidingen in of vlakbij het projectgebied voorkomen worden deze als zodanig bestemd.

Beoordeling planinitiatief

In of rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante kabels en leidingen. Deze conclusie kan getrokken worden op basis het vigerende bestemmingsplan 'Osdorpplein e.o.'. Kabels en leidingen vormen daarom geen belemmering voor het beoogde planinitiatief. Voorafgaand aan de graafwerkzaamheden dient middels een Klic – melding inzichtelijk gemaakt te worden of er andere nutsvoorzieningen (internet, telefonie etc.) in de grond aanwezig zijn. De initiatiefnemer dient in dat geval contact op te nemen met de beheerder voorafgaand aan de werkzaamheden.

5.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water;
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden. Dit geldt ook als deze objecten geprojecteerd zijn.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnota's.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (REVI II), zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd.

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) die reeds is vervallen. De nota heeft geen wettelijk bindende werking, maar is niet vrijblijvend. Voor buisleidingen geldt sinds 1 januari 2012 de regeling 'Besluit externe veiligheid buisleidingen'

Beoordeling planinitiatief

Rondom het projectgebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen en met de omgevingsvergunning worden deze ook niet mogelijk gemaakt. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico worden derhalve nergens overschreden. Een nadere toets aan de externe veiligheid is derhalve niet noodzakelijk.

5.9 Water

Bij ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, Waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan.

Het omgevingsaspect water heeft binnen de ruimtelijke ordening vaak een beperkend karakter. Enerzijds moet het ruimtegebruik aansluiten bij het bergen van het water, anderzijds kunnen ontwikkelingen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het water (watervervuiling). Om inzicht te hebben in de effecten van een ontwikkeling op de waterhuishouding is de watertoets van belang.

Watertoets

Sinds 1 november 2003 verplicht het Besluit ruimtelijke ordening een watertoets te verrichten. De watertoets beschrijft het proces waarop de waterbeheerder en de initiatiefnemer van het ruimtelijke plan moeten samenwerken. Het projectgebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De uitvoerende dienst van AGV is Waternet. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterstructuur

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het Osdorpplein. In het bestemmingsplan 'Osdorpplein e.o' is de aanleg van de Osdorpergracht reeds mogelijk gemaakt. De Osdorpergracht is één van de manieren waarop de extra verharding die aan het Osdorpplein is toegevoegd moet worden gecompenseerd. Onderhavig initiatief, de realisatie van een verbindingsgracht, draagt bij aan de integrale waterstructuur van het gehele Osdorpplein gebied.

Grondwater

Het project voorziet het graven voor uitbreiding van een gracht. Geohydrologisch onderzoek is nodig om de ondergrondse waterstroming in kaart te brengen. Bij de beoordeling van het planinitiatief zal het uitgevoerde onderzoek nader toegelicht worden.

Beoordeling planinitiatief

In juli 2006 heeft Tauw een onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige grondwatersituatie ter plaatse van het plangebied Centrum Amsterdam Nieuw West (CANW) te Osdorp. Onderhavig plangebied maakte onderdeel uit van het onderzoeksgebied. Het doel van het onderzoek was het in kaart brengen van de huidige en toekomstige grondwatersituatie. Hierbij is gebruik gemaakt van een grondwatermodel waarmee grondwaterstroming wordt gesimuleerd.

Om de eventuele gevolgen van de beoogde aanpassing aan de Osdorpergracht in kaart te brengen heeft Tauw gecontroleerd of de uitgangspunten van het rapport nog geldig zijn. In de toekomstige situatie komt de Osdorpergracht in verbinding te staan met het omringde oppervlaktewater. Uit een verificatie door Tauw blijkt dat de uitgangspunten gebruikt in de modelstudie in 2006 nog steeds geldig zijn voor de nieuwe situatie. De oplegnotitie van Tauw is toegevoegd als bijlage 3.

De conclusie blijft daardoor ongewijzigd: een watergang met geheel waterdoorlatende oevers voldoet aan de grondwaternorm voor stedelijk gebied voor kruipruimteloos bouwen. Het aspect vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.10 Parkeren en verkeer

De reikwijdte van het begrip 'goede ruimtelijke ordening' bestrijkt ook het goed omgaan met verkeer en parkeren. Ten aanzien van verkeer is het van belang dat de nieuwe functie aantoonbaar geen onevenredige verkeersaantrekkende werking heeft en dat er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. Daarnaast dienen er voldoende parkeerplaatsen voor de beoogde functie aanwezig te zijn. In het projectgebied is de parkeernota "Nota Parkeernormen Auto 2017" van toepassing. Nieuwe ontwikkelingen dienen aan de parkeernormen van de parkeernormennota te voldoen.

Beoordeling planinitiatief

Bij de beoogde ontwikkeling er is geen sprake van een nieuwe verkeersaantrekkende werking. Daarom er is ook geen toename in de parkeerbehoefte in het projectgebied. Na afronding van de werkzaamheden zal de huidige doorgaande weg worden hersteld middels een brugverbinding. De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daarnaast is tevens de Grondexploitatiewet van toepassing als een plan voorziet in het juridisch-planologisch faciliteren van bouwplannen, zoals bepaald in het Bro. Onderhavig plan voorziet niet in de ontwikkeling van een plan, zoals opgenomen in het Bro. Dit betekent dat er voor dit plan ook geen exploitatieplan vastgesteld moet worden.

De gemeente Amsterdam is zelf initiatiefnemer van de beoogde ontwikkeling, die een maatschappelijk karakter heeft en de woon – leef – en waterkwaliteit binnen de gemeente moet verbeteren. De gemeente Amsterdam heeft de kosten voor de voorbereiding en uitvoering van de ontwikkeling opgenomen in de begroting.

Op basis van het voorgaande kan gesteld worden dat het uitwerkingsplan economisch uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing. Dit houdt in dat de concept omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing wordt toegezonden aan de relevante vooroverleg partners.

Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning(en) is samen met de ruimtelijke onderbouwing voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Tijdens deze periode zijn er géén zienswijzen ingediend bij de gemeente Amsterdam, derhalve is het opstellen van een Nota Zienswijzen ook niet noodzakelijk.

Ambtshalve wijzigingen

Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvergunning is het ontwerp van de verbindingsgracht gewijzigd. Door de aanpassing is het ruimtebeslag van de verbindingsgracht aan de zuidzijde verkleind, hiermee is de afstand ten opzichte van de naastgelegen woning vergroot. Door de aanpassing is de verbindingsgracht aan de zuidzijde met circa 5,3 meter verkleind. Omdat sprake is van een verkleining ten opzichte van het ontwerp kan worden aangenomen dat de ontwikkeling nog steeds voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De omgevingsvergunning kan dan ook verleend worden door de gemeente Amsterdam zonder dat daarmee de belangen van derde geschaad wordt. In bijlage 5 is het aangepaste ontwerp van de verbindingsgracht opgenomen.

7 Samenvatting en conclusie

Met de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De realisatie van een verbindingsgracht op het voormalige perceel Hoekenes 40 in Amsterdam past binnen de geldende beleidskaders van de provincie Noord – Holland en de gemeente Amsterdam. Bovendien is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling voorziet in een groene en waterrijke verbinding voor de wijk.

In hoofdstuk 4 is onderbouwd dat de het afgraven van de bestaande grond en de realisatie van een verbindingsgracht past binnen de bestaande wet- en regelgeving voor de omgevingsaspecten. Op basis van bureau- en veldonderzoek kan geconcludeerd worden dat de omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de voorstelde ontwikkeling. Met het aanvullende vleermuizenonderzoek is tevens aangetoond dat de omgevingsvergunning niet in strijd is met de Wet Natuurbescherming.

Bijlage I Bodemonderzoek

Bijlage 2 Quickscan Flora & Fauna

Bijlage 3 Aanvullend vleermuizenonderzoek

Bijlage 4 Oplegnotitie geohydrologisch onderzoek

Bijlage 5 aangepast ontwerp verbindinggracht