

MER Aanmeldnotitie

Herontwikkeling Hoogte Kadijk 145B te Amsterdam

Versie: Definitief
Datum: 22 april 2021

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding.....	4
1.2.	Wettelijk kader	5
1.3.	Naam en adresgegevens initiatiefnemer	7
2.	Kenmerken van het project	8
2.1.	Aanleiding van de activiteit	8
2.2.	De locatie van het project	8
2.3.	Een beschrijving van de activiteit.....	9
2.4.	Functionele behoefte	15
2.5.	Het tijdspad van de activiteit	16
2.6.	Productieproces of wijze van aanleg.....	16
2.7.	Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten	16
3.	Plaats van het project	17
3.1.	Functionele structuur.....	17
3.2.	Beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed.....	17
4.	Kenmerken van het potentiële effect.....	22
4.1.	Verkeer en vervoer.....	22
4.2.	Geluid	26
4.3.	Luchtkwaliteit.....	28
4.4.	Externe veiligheid	28
4.5.	Water.....	28
4.6.	Bodem	29
4.7.	Ecologie	30
4.8.	Archeologie	30
4.9.	Cultuurhistorie	31
4.10.	Duurzaamheid	31
5.	Conclusie.....	32
Bijlagen		
I.	Onderzoek cultuurhistorische ontwikkeling	
II.	Kwaliteitstoets;	
III.	Akoestisch onderzoek;	
IV.	Verkennd bodemonderzoek;	
V.	Ecologische quickscan;	

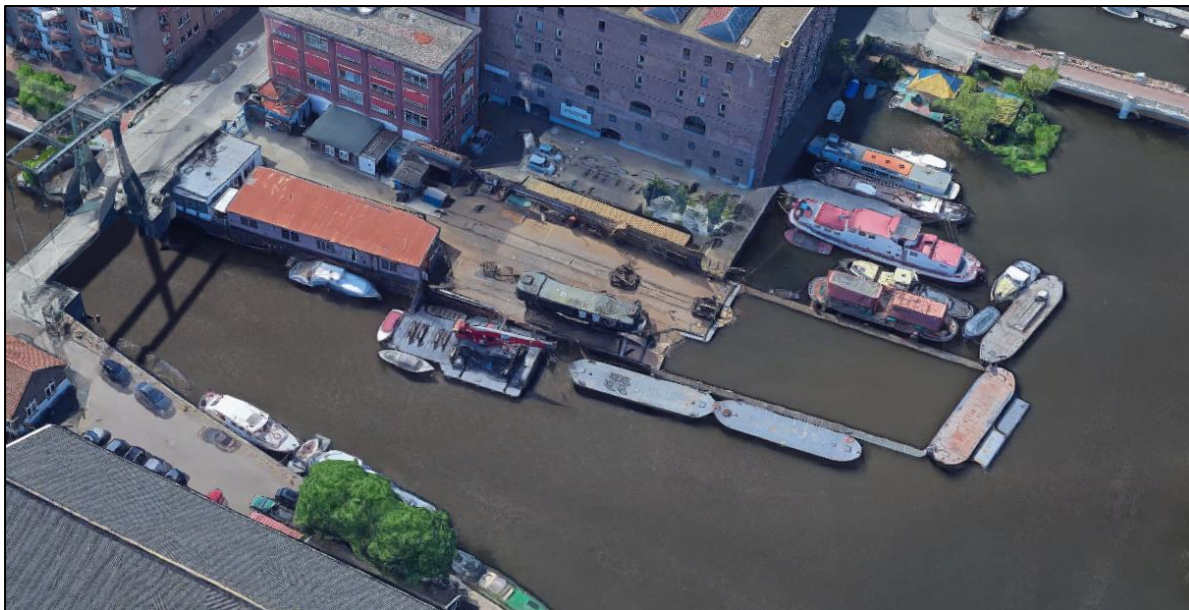
- VI. Memo stikstofdepositie;
- VII. Archeologische quick scan;
- VIII. Archeologisch Programma van Eisen.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het adres Hoogte Kadijk 145B was scheepswerf Koning William gevestigd. Op deze scheepswerf vond onder meer (woon)bootonderhoud en scheepsreparatie plaats. Door de bedrijfsactiviteiten behoorde de scheepswerf tot categorie C als bedoeld in het Activiteitenbesluit. Een dergelijke bedrijfsfunctie wordt niet meer als passend ervaren in een omgeving die voor een groot deel een woonfunctie heeft. De werf was dan ook al tientallen jaren onderwerp van klachten uit de buurt en handhavingprocedures bij verschillende (gemeentelijke en milieu-)instanties. Ook was er sprake van een veiligheidsrisico vanwege de mogelijkheid dat een schip op de hellingbaan losschoot en één van de tegenovergelegen woonboten zou raken. Het gebruik als scheepswerf Koning William is vanwege de voorgenomen herontwikkeling per 2017 beëindigd.

De wens van ontwikkelaar Hoogte Kadijk CV is om het plangebied met behoud van de werffunctie en de werfbeleving te herontwikkelen, zonder overlastgevende functies. Dit wordt bereikt door op een deel van het plangebied een jachthaven met ligplaatsen voor 30 elektrische sloepen en boten te realiseren. Bij deze jachthaven komt een servicecenter/werkplaats (80 m² bvo) met bedrijfswoning voor onderhoud en reparatie van elektrische sloepen, het inbouwen van elektrische binnen- en buitenboordmotoren en het ombouwen van boten met dieselmotoren naar een elektrische aandrijving. Ook zal er verkoop van elektrische binnen- en buitenboordmotoren plaatsvinden. Doordat er niet langer meer sprake zal zijn van een overlastgevende functie, ontstaat er ook ruimte voor het realiseren van woningen om zo bij te dragen aan de grote woningbouwopgave in Amsterdam. In het gebouw van de bedrijfswoning en het servicecenter/werkplaats zijn daarom 4 appartementen op de bovengelegen verdiepingen voorzien, terwijl achter het gebouw ruimte is voor een werfgebouw op palen. Met het werfgebouw wordt voorzien in de behoefte om sociale woningen voor studenten en starters te realiseren en middensegment woningen voor senioren. Het werfgebouw zal 88 woningen voor studenten, starters en senioren bevatten.



Afbeelding: de voormalige scheepswerf, gezien vanuit oostelijke richting (bron: Google Maps)

De beoogde herontwikkeling van Hoogte Kadijk 145B past niet in het geldende bestemmingsplan 'Oostelijke binnenstad'. Om de herontwikkeling te kunnen realiseren is een planologische procedure noodzakelijk. Omdat de voormalige scheepswerf onderdeel uitmaakte van een gezoneerd industrieterrein is daarbij gekozen voor een bestemmingsplanprocedure. Tegelijkertijd is ook een vergunningsaanvraag voor het bouwen ingediend. Omdat Hoogte Kadijk CV de initiatiefnemer is, is een aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017 nodig voor de te doorlopen bestemmingsplanprocedure. Het voorliggende document is de aanmeldnotitie voor het project.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure zijn enkele onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn ook beschreven in de voorliggende aanmeldnotitie.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmings-, uitwerkings- of wijzigingsplan of omgevingsvergunning. In voorliggend geval gaat het om een bestemmingsplan. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling is niet aan te merken als een activiteit in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, de m.e.r.- plichtige activiteiten. De activiteit valt wel onder

categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in de navolgende tabel.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. Het programma dat met de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt blijft onder de drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van de selectiecriteria als bedoeld in de bijlage III van de EEG richtlijn 2011/92/EU. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Amsterdam) kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie ook de navolgende tabel).

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder,

	• risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect, • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer van het project is Hoogte Kadijk CV, Koningslaan 52, 1075 AE Amsterdam.

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

De activiteiten van de voormalige scheepswerf waren tientallen jaren onderwerp van klachten uit de buurt en handavingsprocedures bij verschillende (gemeentelijke en milieu-)instanties. Ook was er sprake van een veiligheidsrisico vanwege de mogelijkheid dat een schip op de hellingbaan losschoot en één van de tegenovergelegen woonboten zou raken. Het gebruik als scheepswerf Koning William is vanwege de voorgenomen herontwikkeling per 2017 beëindigd.

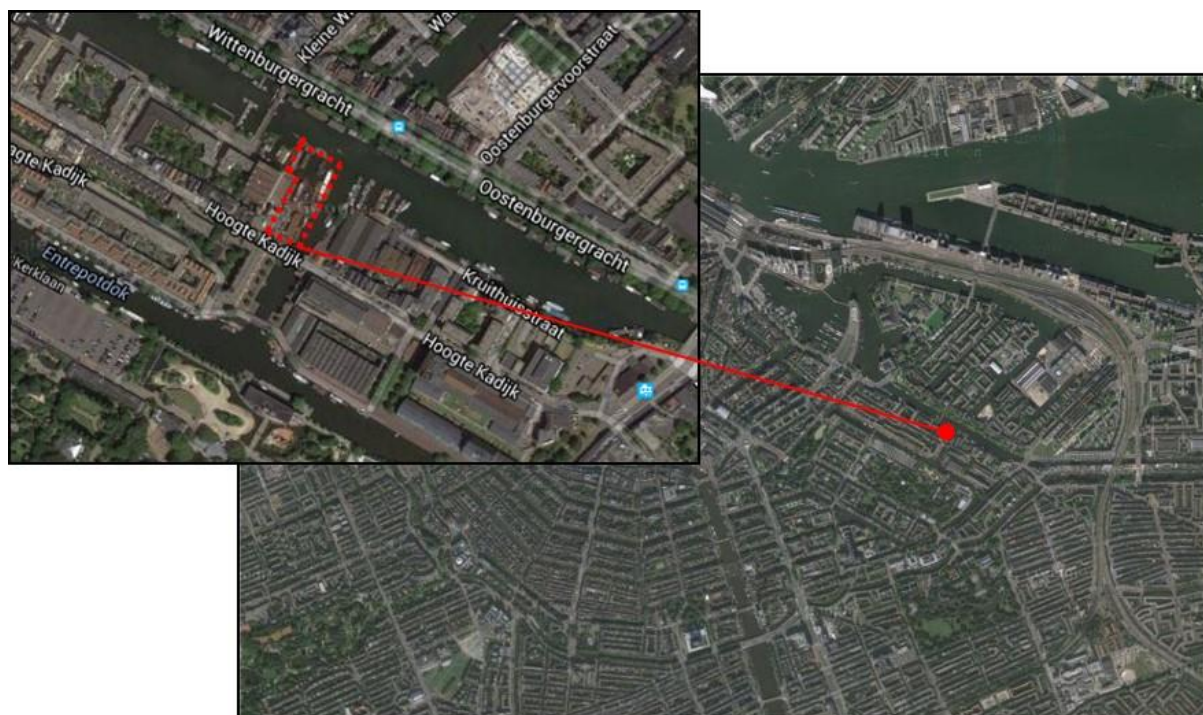
Het terrein van de voormalige scheepswerf wordt, mede vanwege de ligging in een gemengd woonwerkgebied en de omvang, geschikt geacht voor een herontwikkeling met behoud van de werffunctie en de werfbeleving (maar dan zonder overlastgevend functies). Doordat er niet langer meer sprake zal zijn van een overlastgevend functie, ontstaat er ook ruimte voor het realiseren van woningen om zo bij te dragen aan de grote woningbouwopgave in Amsterdam. Er wordt daarbij met name voorzien in de behoefte om sociale woningen voor studenten en starters te realiseren en middensegment woningen voor senioren.

Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zullen de huidige gebouwen op het terrein worden gesloopt. Daarna zal worden gestart met de realisatie van de beoogde nieuwbouw.

2.2. De locatie van het project

Het plangebied bestaat uit het perceel van de voormalige scheepswerf Koning William aan de Hoogte Kadijk 145B, in het oostelijk deel van de binnenstad. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn gelegen binnen de Kadijken en maken onderdeel uit van de noordelijke bebouwingsrand van de Hoogte Kadijk. De Hoogte Kadijk is de centrale corridor van de Kadijken. Het plangebied bevindt zich direct ten noordwesten van de brug bij de Entrepotdoksluis en ten zuidoosten van de Pelikaanbrug (bij de Overhaalsgang).

In de navolgende afbeelding is de ligging in de binnenstad van Amsterdam en de (globale) begrenzing van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: ligging en globale begrenzing plangebied (luchtfoto's <https://maps.google.com/>)

2.3. Een beschrijving van de activiteit

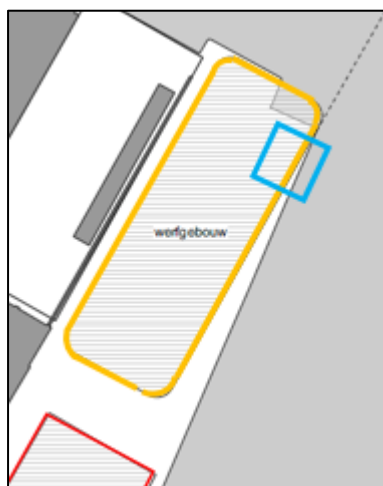
2.3.1. Beëindiging scheepswerf, omzetting naar jachthaven

Het gebruik als scheepswerf is in 2017 beëindigd als gevolg van afspraken tussen de gemeente, de ontwikkelaar (BLVG) en de nieuwe exploitant (Bootservice Amsterdam). De bij de scheepswerf behorende activiteiten vinden daardoor niet langer plaats, zoals het helen van grote stalen schepen en dekschuiten, het dubbelen en het teren van deze schepen en dekschuiten. De twee scheepshellingen en eventueel niet-vergunde steigerpalen ten behoeve van de scheepswerf zullen worden verwijderd. De voor de Kadijken historisch gezien kenmerkende watergebonden bedrijvigheid is echter een belangrijk uitgangspunt voor de beoogde herontwikkeling. Behoud van de werffunctie is daarom van belang maar dan zonder de overlastgevende functies. Dat wordt bereikt door ter plaatse van de voormalige scheepswerf een jachthaven met 30 ligplaatsen voor elektrische sloepen en boten aan te leggen. De ligplaatsen zullen worden verhuurd aan booteigenaren en niet aan passanten. Er vindt geen verhuur van sloepen en boten plaats. De jachthaven met bijbehorende functies is te beschouwen als een hedendaagse vorm van watergebonden bedrijvigheid maar dan zonder overlast voor omwonenden. De aanvraag voor de jachthaven zal in een later stadium worden ingediend.

Bij de jachthaven komt een servicecenter/werkplaats (80 m²) voor reparatie en onderhoud en voor het ombouwen van boten met dieselmotoren naar een elektrische aandrijving dan wel het inbouwen van elektrische binnen- en buitenboordmotoren. Ook zal er verkoop van elektrische binnen- en buitenboordmotoren plaatsvinden. Het ombouwen van diesel naar elektrisch zal circa 15 keer per jaar plaatsvinden.

Het servicecenter/werkplaats is ingesteld op boten van maximaal 7 meter lang. De boten zullen gedurende de dagperiode uit het water worden gehesen door middel van een elektrische heftruck die zich op de kade bevindt. De zone waar de boten uit het water worden gehesen komt in het verlengde van de huidige hellingbaan (zie de globale aanduiding in de navolgende afbeelding). Het in- of uithijzen van een boot duurt 10 minuten per keer en zal maximaal één keer per werkdag voorkomen. De bronsterkte van de vorkheftruck bedraagt maximaal 85 dB(A), uitgaande van een niet-elektrische vorkheftruck. Doordat het de bedoeling is om met een elektrische vorkheftruck te gaan werken zal de bronsterkte in de praktijk lager zijn dan 85 dB(A). Een boot wordt na uit het water te zijn gehesen eerst op een bootbok met 4 zwenkwielen geplaatst waardoor de boot goed te manoeuvreren is met de heftruck. Op de werf kan een coating op de boten worden aangebracht door handmatig rollen. Werkzaamheden die geluidshinder kunnen opleveren voor de omgeving, zoals lassen, slijpen en schuren, vinden uitsluitend in de (binnen)werkplaats plaats met gesloten deuren. De boot wordt daarvoor eerst de (binnen)werkplaats ingereden. Door de maximale lengte van 7 meter kunnen de deuren van de (binnen)werkplaats altijd worden gesloten. Bij grotere boten zou dat lastig worden maar dergelijke boten zijn ook niet aan de orde vanwege de afmetingen van de bootbokken en het gewicht dat deze bokken kunnen dragen. Daarnaast zijn grotere boten te zwaar voor de heftruck.

De werkzaamheden in de (binnen)werkplaats leveren geen overlast op voor de omgeving. Dit blijkt ook uit de bestaande situatie aangezien deze werkzaamheden nu ook al worden uitgevoerd en er tot op heden geen meldingen van overlast zijn binnengekomen bij de Omgevingsdienst. Bij in pandige werkzaamheden in de werkplaats zal sprake zijn van een geluidniveau van 75 dB(A) gedurende de dagperiode.



Afbeelding: zone uithijzen boten (zie blauwe vlak)

De jachthaven komt in het water van de Nieuwe Vaart waarbij de grenzen exact overeenkomen met de zone waar de werkvoorraad van de voormalige scheepswerf zich bevond. De positie van de jachthaven is zodanig dat deze de doorstroming van het verbindingswater tussen de Entrepotdoksluis en de Nieuwe Vaart niet zal belemmeren.

De jachthaven krijgt in het water van de Nieuwe Vaart een omvang van circa 1.410m². De 30 ligplaatsen zullen te bereiken zijn via enkele steigers, welke aan steigerpalen zullen worden bevestigd. Alle ligplaatsen krijgen snelopladers voor alle soorten accu's. In de toekomst zal de

jachthaven mogelijk nog iets uitbreiden maar dat is geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Mocht de jachthaven in de toekomst uit gaan breiden dan zal daar een separate planologische procedure voor worden gevoerd.

Over de situering en inrichting van de jachthaven vindt overleg plaats met Waternet. Voor de aanleg van de jachthaven zal uiteindelijk een vergunning bij Waternet worden aangevraagd.

2.3.2. Ruimte voor woningbouw

Als de scheepswerf wordt omgezet naar een jachthaven en er niet langer sprake is van overlastgevende activiteiten ontstaat er ook ruimte om een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in Amsterdam. De gemeente heeft een voorkeur om op deze locatie sociale huurwoningen voor studenten en starters te realiseren en middenhuurwoningen voor senioren zodat dit deel van de binnenstad een meer gemengdere bevolkingssamenstelling krijgt. Het is daarbij ook wenselijk om de werffunctie en de werfbeleving van het plangebied te behouden door het werfterrein van de jachthaven zoveel mogelijk vrij te houden en het zicht vanaf de Hoogte Kadijk op het water van de Nieuwe Vaart te verbeteren. Dit kan worden bereikt door het werfterrein van de jachthaven te overbouwen door een deel van de nieuwbouw op kolommen te realiseren. Op die manier vindt intensivering van de locatie plaats terwijl toch de werffunctie en werfbeleving zoveel mogelijk behouden blijft.

2.3.3. Nieuwbouw

Het karakter van de Entrepotdoksluis en omgeving is een belangrijk uitgangspunt bij de beoogde herontwikkeling van het plangebied. Met name het open karakter van het steeds breder wordende water, vanaf de brug richting Nieuwe Vaart gezien, is van essentieel belang. Door &Prast&Hooft is een studie verricht naar de cultuurhistorische ontwikkeling van het plangebied, de huidige bebouwing en het stedenbouwkundige ensemble (d.d. oktober 2019, zie bijlage). Op basis van de studie is voor de beoogde herontwikkeling van het plangebied uitgegaan van een tweetal volumes: een voorhuis aan de zijde van de Hoogte Kadijk en een langwerpige werfgebouw achter het voorhuis. Deze beide volumes worden gerealiseerd binnen de huidige structuur van inhammen doordat het grootste volume (het werfgebouw) aan de kade wordt gesitueerd en het kleinere volume aan de zijde van de Hoogte Kadijk. Beide volumes zijn loodrecht op de kade en de dijk. Voor de beide volumes is vervolgens een bouwplan opgesteld.



Afbeelding: situatietekening nieuwbouw (bron: &Prast&Hooft)

Het voorhuis is voorzien in de rooilijn van de Hoogte Kadijk en krijgt een breedte van circa 16 meter en een diepte van circa 16 meter. Het gebouw van voorhuis komt op een afstand van circa 5 meter van het bedrijfsverzamelgebouw op het perceel Hoogte Kadijk 143C-145A en zal bestaan uit drie bouwlagen, waarbij de begane grondlaag een bouwhoogte van minimaal 3,5 meter krijgt. De bouwhoogte van het voorhuis bedraagt maximaal 10 meter, gemeten vanaf het straatniveau van de Hoogte Kadijk. Aan weersijden van het voorhuis komt een semi-transparant hekwerk met een hoogte van circa 2 meter. De oostelijke zijgevel van het voorhuis komt iets van de kade te liggen waarbij er een vrije ruimte van minimaal 1,3 meter overblijft.



Afbeelding: gevelaanzicht van de beoogde nieuwbouw van het voorhuis met daarachter het werfgebouw, gezien vanaf de Hoopte Kadijk (bron: studie &Prast&Hooft)

In de begane grondlaag van het voorhuis komt de bedrijfswoning van de jachthaven met daarachter een servicecenter/werkplaats van 80 m² bvo. Het servicecenter/werkplaats zal worden gebruikt voor reparatie en onderhoud van de elektrische sloepen in de jachthaven en voor het ombouwen van boten met dieselmotoren naar een elektrische aandrijving dan wel het inbouwen van elektrische binnen- en buitenboordmotoren. Vanuit het servicecenter zal ook verkoop van elektrische binnen- en buitenboordmotoren plaatsvinden. In het voorhuis komen 4 appartementen in de bovengelegen bouwlagen.

Het werfgebouw komt minimaal 8 meter achter het voorhuis en krijgt een breedte van circa 15 meter en een diepte van circa 42,5 meter. Het werfgebouw zal bestaan uit vijf bouwlagen op kolommen en onder meer een stijgpunt voor de toegang naar de verdiepingen. De omvang van deze kolommen en stijpunten bedraagt maximaal 70 m². De bouwhoogte van het werfgebouw zal circa 20 meter bedragen, gemeten vanaf het straatpeil van de Hoopte Kadijk (dan wel circa 21,5 meter, gemeten vanaf de hoofdtoegang van het werfgebouw op het schuin aflopende maaiveld). De liftopbouw krijgt een bouwhoogte van circa 20,5 meter, gemeten vanaf het straatpeil van de Hoopte Kadijk. Installaties zullen in pandig worden gerealiseerd.

Doordat het werfgebouw op kolommen wordt geplaatst zal er een overbouwde werkplaats van de jachthaven ontstaan. Onder en rondom het werfgebouw wordt ook ruimte geboden voor parkeren door bezoekers van de jachthaven tijdens het vaarseizoen (maximaal 24 parkeerplaatsen) en het stallen van fietsen (140 fietsen). Onder het gebouw kunnen ook boten worden gestald voor kleine werkzaamheden. De vrije hoogte van de overbouwde werkplaats bedraagt minimaal 4,5 meter. In deze overbouwde zone is, behoudens het stijgpunt, de kolommen en een brandtrap, geen bebouwing voorzien.



Afbeelding: gevelaanzicht van de oostzijde van de beoogde nieuwbouw van het werfgebouw (bron: studie &Prast&Hooft)

Het werfgebouw zal op circa 2 meter afstand ten noordoosten van het bedrijfsverzamelgebouw aan de Hoogte Kadijk 143C-145A komen zodat nog zicht mogelijk blijft tussen de dijk en het water van de Nieuwe Vaart. De afstand tussen het werfgebouw en het pakhuis ten zuidoosten (Hoogte Kadijk 143f) zal circa 19 meter worden, terwijl het werfgebouw op circa 28,5 meter ten westen van de kade van scheepswerf Museum 't Kromhout komt. De positionering en onderlinge afstand van het werfgebouw is zodanig dat sprake is van een ruimtelijke aanvaardbare situatie voor de naastgelegen percelen.

Het werfgebouw is zodanig gepositioneerd dat een deel van de noordoostelijke kop over het water op de hoek van het Entrepotdok en de Nieuwe Vaart hangt, ter plaatse van de hellingbaan van de voormalige scheepswerf. Het werfgebouw blijft binnen de schuine lijn van de lange kademuur van de Entrepotsdoksluis terwijl de hellingbaan op de hoek van de Entrepotsdoksluis en de Nieuwe Vaart behouden blijft.

Het totale bebouwde oppervlak van het werfgebouw en het voorhuis bedraagt circa 880 m². In de nieuwbouw is plek voor:

- een servicecenter/werkplaats van de jachthaven (circa 80 m² bvo), een bedrijfswoning (circa 125 m² gbo), 4 appartementen (waarvan 2 van elk circa 95 gbo en 2 van elk circa 90 m² gbo) en individuele bergingen in het voorhuis;
- 79 studio's voor studenten en starters (van elk circa 22 m² gbo), 9 appartementen voor senioren (waarvan elk circa 45 m² gbo) en bergingen in het werfgebouw.

De nieuwbouw wordt ecoproof gemaakt door de mogelijke toepassing van zonnepanelen, elektrisch koken/verwarmen, aardwarmteinstallatie (bodemplussen), etc. Momenteel wordt beoordeeld in hoeverre deze maatregelen haalbaar zijn maar zeker is dat de woningen gasloos worden.

2.4. Functionele 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 beoogde ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst. Deze is sinds 1 juli 2017 vereenvoudigd.

Bepaald moet worden of er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

“Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Het project heeft betrekking op de herontwikkeling van het terrein van een voormalige scheepswerf naar een jachthaven met bijbehorende bedrijvigheid en met nieuwbouw met 93 woningen (waarvan 1 bedrijfswoning).

2.4.1. Woningbehoefte

De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2016 van de provincie is voor de periode 2016-2020 een totale woningbehoefte van 59.000 woningen aangegeven voor Noord-Holland Noord en MRA. Voor de periode 2020-2030 bedraagt de totale behoefte 111.000 woningen voor de MRA. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

In het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 is binnen de marktregio voor de periode 2017-2027 een actuele woningbehoefte aangegeven van 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. Het plangebied behoort volgens het overzicht op de website www.plan Capaciteit.nl nog niet tot de harde plancapaciteit maar is wel benoemd als een potentiële woningbouwlocatie. De woningen die door middel van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zullen derhalve bijdragen aan het oplossen aan het tekort aan harde plancapaciteit (17.070 woningen).

2.4.2. Behoefte overige functies

De aard en omvang van de jachthaven in het plangebied is met 30 ligplaatsen zodanig dat deze in een gebied als Amsterdam buiten beschouwing kunnen worden gelaten bij het bepalen van de behoefte.

2.4.3. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het toestaan van de beoogde herontwikkeling voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.5. **Het tijdspad van de activiteit**

Zodra de bestemmingsplanprocedure is doorlopen en de omgevingsvergunning voor het bouwen in werking is getreden, zal worden gestart met de verwezenlijking van het project. De bedoeling is om de werkzaamheden in 2022 te starten waarna het project in 2023/2024 zal worden opgeleverd. Na realisatie is het project voor onbepaalde tijd.

2.6. **Productieproces of wijze van aanleg**

De huidige bebouwing wordt gesloopt waarna het terrein geschikt zal worden gemaakt voor de realisatie van de nieuwe bebouwing. Vervolgens zullen de twee nieuwe gebouwen worden gerealiseerd.

Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouw- en sloopafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van bedrijfsafval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.7. **Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten**

De projectlocatie ligt in een hoogstedelijk dynamisch gebied met een hoge mate van menging van diverse functies. Er zijn momenteel in de omgeving geen concrete ruimtelijke projecten in uitvoering of in voorbereiding waarvan de effecten het zeer lokale niveau ontstijgen.

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

3.1. Functionele structuur

Het plangebied bevindt zich aan de Hoogte Kadijk, de centrale as van de Kadijken. De Kadijken is een eiland in de oostelijke binnenstad. In de oostelijke binnenstad overheerst de woonfunctie ten opzichte van de werkfunctie. In de oostelijke binnenstad wonen bijna 12.000 mensen.

Functies die naast wonen voorkomen zijn grote kantoren (vooral langs de Weesperstraat) voorzieningen op het gebied van onderwijs (UvA) en tot voor kort een aantal verpleeghuizen. Daarnaast bevinden zich in de oostelijke binnenstad een aantal grootstedelijke functies op het gebied van cultuur en vrije tijdsbesteding (Artis, De Hollandse Schouwburg, de Hermitage, het Verzetsmuseum en theater Carré). Winkels, hotels, restaurants en cafés zijn in de oostelijke binnenstad relatief weinig aanwezig. De aanwezige horeca en hotels zijn vooral geconcentreerd rondom de Plantage Kerklaan en het Kadikjsplein.

De Kadijkenbuurt heeft momenteel een gemengd karakter van wonen en werken waarbij de woonfunctie overheerst.

De voorgenomen activiteiten ter plaatse van Hoogte Kadijk 145B passen geheel in de omgeving. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.

3.2. Beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed

Het plangebied maakt onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht en het UNESCO-Werelderfgoed.

3.2.1. Beschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht, dit met uitzondering van de Planciusbuurt en delen van de westelijke en oostelijke eilanden. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. De aanwijzing heeft ertoe geleid dat in het ter plaatse van het plangebied geldende bestemmingsplan regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden.

De bestaande bebouwing op Hoogte Kadijk 145B is niet aangewezen als rijksmonument of gemeentelijk monument. Op de Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht Centrum zijn de

bestaande gebouwen wel aangeduid als orde 3. Bouwwerken met een dergelijke aanduiding zijn bouwwerken van vóór 1970, die wat schaal en detaillering betreft, passen in de gevelwand, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Binnen de orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Op basis van een kwaliteitstoets dient daarom bepaald te worden of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Het kwaliteitsniveau van deze genoemde waarden is bepalend of sprake kan zijn van sloop/nieuwbouw.

In het geldende bestemmingsplan zijn mede vanwege de aanwijzing als orde 3 beschermende bouwregels opgenomen met betrekking tot de bestaande bebouwing. De bedoeling is om de als orde 3 aangewezen bestaande gebouwen in het plangebied te slopen. Voor de gebouwen is daarom door de gemeente een kwaliteitstoets uitgevoerd (d.d. 16 januari 2018, zie bijlage). Daaruit blijkt dat sloop van de huidige opstallen op zich te rechtvaardigen is, maar dat het aanbeveling verdient om bij nieuwbouw de stedenbouwkundige waarden van het terrein te behouden. De opstallen dienen namelijk niet als incidentele objecten gezien te worden, maar als onderdeel van het grotere geheel, de scheepswerf. Bebouwing op het terrein van de scheepswerf dient de aanzienlijke aanwezige stedenbouwkundige waarden te respecteren.

3.2.2. UNESCO Werelderfgoed

Op 1 augustus 2010 is de zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit waardevolle culturele en architectonische erfgoed. Met dit erfgoed moet zorgvuldig worden omgegaan.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat is geplaatst. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De buitengrenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht.



Afbeelding: Werelderfgoed grachtengordel Amsterdam, het plangebied is met een rode ovaal aangegeven

Het plangebied ligt in de bufferzone van het UNESCO gebied.

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

De beoogde nieuwbouw dient, net als andere nieuwbouwplannen in het UNESCO gebied, te voldoen aan het huidige welstandsbeleid zodat het nieuwbouwplan in de context van het beschermd stadsgezicht wordt ingepast.

3.2.3. Beoogde herontwikkeling

Bij de herontwikkeling van het plangebied is rekening gehouden met de ligging binnen het beschermd stadsgezicht en de bufferzone van het UNESCO gebied alsmede met de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden als bedoeld in de kwaliteitstoets en de adviezen van MenA en CRK:

- Ligging: Het project heeft betrekking op het wijzigen van de voormalige scheepswerf in een jachthaven met nieuwe bebouwing voor wonen en een werkplaats ten behoeve van de jachthaven. De nieuwe invulling van de locatie houdt rekening met het gemengde karakter

van wonen en werken op het Kadijkseiland. De beoogde nieuwbouw op de locatie zal bestaan uit een laag gebouw aan de zijde van Hoogte Kadijk (voorhuis) en een hoger gebouw aan de zijde van de Nieuwe Vaart (werfgebouw). Deze beide volumes worden gerealiseerd binnen de huidige structuur van inhammen doordat het grootste volume (het werfgebouw) aan de waterzijde wordt gesitueerd met veel vrije ruimte rondom. Doordat bovendien het hogere gebouw over een deel van de kavel wordt gebouwd blijft zichtbaar dat de gehele kavel afloopt richting het water van de Nieuwe Vaart. De nieuwbouw sluit aan op de bebouwingsstructuur van de noordelijke rand van De Kadijken waardoor er geen sprake zal zijn van nadelige gevolgen voor het beschermd stadsgezicht en de bufferzone van het UNESCO gebied.

- Stedenbouwkundige waarden: De bebouwing in het gebied rondom het plangebied is divers van aard. Zo zijn er historische pakhuizen, laagbouw arbeiderswoningen, blokken stadsvernieuwing, en gesloten utilitaire gebouwen. Aan de overzijde van de sluisopening ligt de Kromhoutwerf, welke tot het monumentaal industrieel erfgoed behoort. In het plangebied staat momenteel een rommelige verzameling opstallen, geen van alle met bijzonder architectonische waarde. De bouwkundige staat van de bestaande bebouwing is matig tot slecht.

De bebouwing die als gevolg van de herontwikkeling wordt toegevoegd sluit stedenbouwkundig aan bij de structuur van de Kadijken. De twee nieuwe volumes spelen in op de variatie aan bouwvolumes en de historische parcellering in de Kadijken doordat aan de Hoogte Kadijk een volume met een kleine korrelgrootte is voorzien (voorhuis) en aan de zijde van de Nieuwe Vaart een volume met een grote korrelgrootte (het werfgebouw). Het nieuwe werfgebouw heeft dezelfde schaal als de belendende pakhuizen en krijgt conceptueel gezien een industriële uitstraling, door detaillering en materialisering. Daarnaast zijn er, met name langs de Nieuwe Vaart, diverse gebouwen in de buurt met een vergelijkbare of grotere omvang/hoogte). De omvang/hoogte van het werfgebouw past daarmee in het stedenbouwkundige ensemble. Ook biedt de omvang van het werfgebouw ruimte om voldoende woningen te kunnen realiseren. De beoogde woningaantallen zijn wenselijk vanwege de grote behoefte aan woningen in Amsterdam en om de beoogde herontwikkeling financieel haalbaar te maken.

De korrel van het voorhuis aan de straatzijde is veel kleiner dan van het werfgebouw, waardoor het zich veel meer voegt in het huidige weefsel langs de Hoogte Kadijk. De toe te passen baksteen en de ritmiek van de expressief gedetailleerde gevelindeling passen eveneens goed bij de bestaande bebouwing in de omgeving.

Door het voorhuis los te koppelen van de belending en alzijdig te ontwerpen en door het werfgebouw op te tillen, wordt het vanaf het dijklichaam naar het water toe aflopende terrein veel beter zichtbaar. Het aan de scheepswerfactiviteiten gerelateerde, aflopende achtererf met de hellingbaan en rails blijft zo behouden en herkenbaar. Het historisch ruimtelijk symmetrische beeld van het sluisencomplex wordt hierdoor hersteld terwijl ook de afschuining ten gevolge van de aanleg van de Entrepotdoksluis behouden blijft. De ligging op de hoek van de Nieuwe Vaart en de Entrepotdoksluis, bij de - in haar huidige vorm uit 1903 daterende - brug 80, tegenover de historische scheepswerf 't Kromhout en met doorzichten naar de Nieuwe Vaart en de Oostenburgergracht met Oosterkerk wordt zodoende versterkt.

Tenslotte krijgt ook de connectie met het water en het nautische karakter van het terrein hernieuwde aandacht door het voorhuis los te koppelen en het werfgebouw op te tillen en het onderliggende terrein grotendeels onbebouwd te laten. Er zullen daarbij geen vervuilende en lawaaierige scheepsreparatie-activiteiten meer plaatsvinden, maar wel het onderhoud aan milieuvriendelijke elektrische sloepen. De toekomstige activiteit is te beschouwen als een hedendaagse versie van de voormalige scheepswerf, maar dan zonder overlast voor omwonenden.

De beoogde herontwikkeling heeft daarmee geen nadelige gevolgen voor het beschermd stadsgezicht en het werelderfgoed. Het bouwplan voor de nieuwbouw in het plangebied is op 25 maart 2020 akkoord bevonden door de welstandscommissie (commissie I A).

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de transformatie van een voormalige scheepswerf naar een jachthaven met bijbehorende werkplaats en naar woningbouw. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen op de omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die verderop in dit hoofdstuk staan beschreven.

Het plangebied behelst het terrein van de voormalige scheepswerf aan de Hoogte Kadijk 145B. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In voorliggend geval omvat het studiegebied grofweg de wegen in de omgeving, die zorgen voor de ontsluiting voor auto- en het fietsverkeer. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Verkeer en vervoer

4.1.1. Autoverkeer

De herontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar het plangebied rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, via de Hoogte Kadijk rijden.

Omdat het bestemmingsplan een transformatie van het plangebied mogelijk kan er extra verkeer op de omliggende wegen gaan ontstaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om na te gaan of de bestaande verkeersstructuur het verkeer na herontwikkeling op een goede manier kan afwikkelen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met eventuele concrete plannen in de omgeving. In het navolgende zal een vergelijking worden gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie.

Huidige situatie

Volgens het geldende bestemmingsplan is ter plaatse van het plangebied uitsluitend een scheepswerf toegestaan. Verkeer van en naar een scheepswerf en het parkeren vindt verspreid over de dag plaats.

In CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' is voor arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven als een scheepswerf een kengetal van

5,2 tot 7,0 verkeersbewegingen per 100 m² per etmaal aangegeven. Omdat de huidige bebouwing in het plangebied een bvo heeft van circa 325 m² bedraagt de huidige verkeersgeneratie 17 tot 23 motorbewegingen per etmaal.

Toekomstige situatie

Als gevolg van de herontwikkeling zullen er 4 appartementen, 79 studenten- en starterswoningen, 9 seniorenwoningen en een jachthaven met 30 ligplaatsen voor elektrische sloepen, 1 bedrijfswoning en 80 m² bedrijfsruimte (werkplaats voor onderhoud sloepen) worden gerealiseerd. Het verkeer van en naar de toekomstige woningen vindt vooral plaats in de ochtend- en avonduren (spits) en in de weekenden en zal naar verwachting bijna volledig bestaan uit fietsers en voetgangers. Doordat er voor bewoners geen parkeerplaatsen op eigen terrein komen en bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning zal er nauwelijks sprake zijn van autoverkeer vanwege de woningen. Alleen bezoekers van de woningen komen wellicht met de auto. Zij kunnen tegen het geldende uurtarief op straat parkeren maar vanwege de beperkte grootte van de woningen en de hoge parkeertarieven worden er weinig bezoekers voor de woningen verwacht. Verkeer van en naar de jachthaven en de werkplaats vindt verspreid over de dag en in de weekenden plaats. Dit verkeer zal beperkt zijn doordat de jachthaven 30 ligplaatsen bevat. De verwachting is dat de meeste ligplaatsen zullen worden verhuurd aan Amsterdammers die in de buurt wonen en die daarom te voet of met de fiets komen.

In de omgeving is vooralsnog geen sprake van een ander concreet project waar rekening mee dient te worden gehouden. Er zijn wel enkele plannen in voorbereiding maar deze zijn nog niet voldoende uitgewerkt om rekening mee te kunnen houden.

In CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' is voor goedkope huurwoningen een kengetal van 1,2 tot 2,0 verkeersbewegingen per woning aangegeven, voor vrije sectorwoningen een kengetal van 4,5 tot 5,3 verkeersbewegingen per woning en voor arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven een kengetal van 2,2 tot 3,9 verkeersbewegingen per 100 m² per etmaal. Bij 93 woningen (waarvan 79 goedkope huur en 14 vrije sector) en 80 m² bedrijfsruimte komt dat neer op 160 tot 236 motorbewegingen per etmaal. Voor een jachthaven in het centrum van zeer sterk stedelijk gebied is geen kengetal opgenomen. Er is wel een kengetal opgenomen voor een jachthaven in de rest van de bebouwde kom: 26,6 verkeersbewegingen per 100 ligplaatsen. Alhoewel het aantal verkeersbewegingen bij een jachthaven in het centrum van Amsterdam beduidend lager zal zijn dan bij een jachthaven in de rest van de bebouwde kom is vanuit een worst case scenario gerekend met het kengetal voor de rest bebouwde kom. Bij 30 ligplaatsen komt dat neer op 8 verkeersbewegingen per etmaal. Samen met het aantal verkeersbewegingen voor de woningen en bedrijfsruimte komt dat neer op een worst-case benadering van 168 tot 244 motorbewegingen per etmaal.

Conclusie

Gelet op het voorgaande leidt de herontwikkeling tot een theoretische toename van het aantal verkeersbewegingen per dag, namelijk 151 tot 221 ritten. Deze toename heeft over de hele dag gezien nauwelijks tot geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in de Kadijkenbuurt. Aanvullend kan nog worden opgemerkt dat de capaciteit van het omliggende

wegennet zodanig is dat een toename van 151 tot 221 ritten per dag prima kan worden opgevangen op het wegennet. Bovendien is de verwachting dat het daadwerkelijke aantal autobewegingen per etmaal beduidend lager zal zijn. In het centrum van Amsterdam is het autogebruik lager dan in andere binnensteden in Nederland. Omdat er geen parkeergelegenheid op eigen terrein zal zijn, de bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning en Amsterdam een restrictief parkeerbeleid (met hoge parkeertarieven) hanteert zullen er weinig mensen met de auto komen. Ook is het zo dat vanwege de beperkte grootte van de woningen en de hoge parkeertarieven er weinig bezoekers voor de woningen worden verwacht.

Het onderwerp verkeer geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu, de omgeving van het plangebied en de rest van de binnenstad is niet aan de orde.

4.1.2. Parkeren auto

In de Kadijkenbuurt geldt betaald parkeren. Personeel van de scheepswerf parkeerde op eigen terrein terwijl bezoekers van de scheepswerf die eventueel met de auto kwamen in de openbare ruimte parkeerden. In het navolgende wordt ingegaan op het parkeren vanwege de woningen en de niet-woonfuncties.

Wonen

In de Nota Parkeernormen Auto is voor woningen in het centrum van Amsterdam een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. De woningen worden uitgesloten van de mogelijkheid om een parkeervergunning voor parkeren op straat aan te vragen.

Het op eigen terrein realiseren van parkeerplaatsen voor bewoners van de voorliggende herontwikkeling is niet reëel omdat het autobezit bij met name studenten en starters beduidend lager is dan gemiddeld. Bovendien is er slechts zeer beperkt ruimte om permanente parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Weliswaar is er onder het werfgebouw ruimte om maximaal 24 auto's te parkeren maar deze ruimte is uitsluitend bedoeld voor bezoekers van de jachthaven (zie hierna). Bovendien is deze ruimte niet permanent beschikbaar omdat de ruimte onder het werfgebouw buiten het vaarseizoen ook zal worden gebruikt voor het stallen en onderhoud van boten. Er zullen daarom geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de bewoners van het voorgebouw en het werfgebouw. Bewoners van de nieuwbouw zullen conform de Nota Parkeren Auto worden uitgesloten van een parkeervergunning. De woningen zijn klein en de parkeertarieven dermate hoog dat er geen aanzienlijke bezoekersaantallen worden verwacht. Overlast voor de buurt wordt zodoende voorkomen.

Niet-woonfuncties

In de Nota Parkeernormen Auto is voor jachthavens een kencijfer van minimaal 0,5 parkeerplaats per ligplaats aangegeven. Onder het werfgebouw is ruimte om in ieder geval tijdens het vaarseizoen maximaal 24 auto's te stallen van bezoekers van de jachthaven. De maximale capaciteit van 26 parkeerplaatsen komt bij 30 ligplaatsen neer op 0,8 parkeerplaatsen per ligplaats. Er wordt daarmee voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto.

Tijdens minder drukken periodes zal er minder ruimte beschikbaar zijn om te parkeren doordat de ruimte onder het werfgebouw dan ook deels zal worden gebruikt voor het stallen en onderhoud van boten. Dat zal niet tot problemen leiden omdat de parkeerbehoefte buiten het vaarseizoen ook lager zal zijn.

Conclusie

Gelet op het voorgaande leidt het project tot een toename van de parkeerbehoefte vanwege de jachthaven. Onder het werfgebouw is daarom ruimte om tijdens het drukke vaarseizoen maximaal 24 auto's van bezoekers van de jachthaven te parkeren. Hiermee wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto en zal er geen sprake zijn van parkeeroverlast in de buurt.

Voor de woningen worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Bewoners worden conform de Nota Parkeernormen Auto uitgesloten van een parkeervergunning.

De beoogde herontwikkeling voldoet aan de Nota Parkeernormen Auto, zoals is bevestigd door het Team Parkeerbeleid van de afdeling V&OR van de gemeente Amsterdam.

Het onderwerp autoparkeren geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu, de omgeving en de rest van de binnenstad is niet aan de orde.

4.1.3. Parkeren fiets en scooter

Om parkeeroverlast van fietsen en scooters te voorkomen is het van belang om voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen te maken. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn voor niet-woonfuncties diverse parkeernormen opgenomen, terwijl voor de woonfuncties en scooters richtlijnen zijn aangegeven.

Voor de bewoners van het werfgebouw komen 140 fietsparkeerplaatsen in een gemeenschappelijke fietsenstalling terwijl de woningen in het voorhuis ieder een eigen berging krijgen die kan worden gebruikt voor het stallen van een fiets. Uitgangspunt voor de gemeenschappelijke fietsenstalling is minimaal 1,5 fietsparkeerplaats per studio (1 voor de bewoners en 0,5 voor bezoekers) en 2,5 fietsparkeerplaatsen per seniorenwoning (2 voor de bewoners en 0,5 parkeerplaatsen per bezoeker). De toegepaste normering voor de seniorenwoningen is gelijk aan de richtlijn die in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is opgenomen maar de toegepaste normering bij de studio's is lager dan de richtlijn. Een lager aantal fietsparkeerplaatsen voor de studio's is in dit geval aanvaardbaar omdat er wel wordt voldaan aan de minimale eis uit het Bouwbesluit. Bovendien leert de ervaring binnen vergelijkbare concepten dat de studio's vanwege de beperkte grootte vrijwel uitsluitend door eenpersoonshuishoudens worden bewoond. Deze eenpersoonshuishoudens hebben vaak maar één fiets. En als ze al een tweede fiets hebben betreft het vaak een racefiets die vanwege de diefstalgevoeligheid in de studio komt te staan/hangen. Het toepassen van een normering van 1 fietsparkeerplaats voor bewoners per studio leidt naar verwachting niet tot parkeeroverlast.

Bezoekers en personeel van de jachthaven kunnen hun fiets en/of scooter parkeren op het terrein van de jachthaven. Daar is voldoende ruimte voor beschikbaar.

Conclusie

De beoogde herontwikkeling voldoet aan de Nota Fiets en Scooter, zoals is bevestigd door het Team Parkeerbeleid van de afdeling V&OR van de gemeente Amsterdam.

Het onderwerp fiets- en scooterparkeren geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu, de omgeving van het plangebied en de rest van de binnenstad is niet aan de orde.

4.2. Geluid

4.2.1. Geluid ter plaatse van het plangebied

De beoogde herontwikkeling voorziet in nieuwe geluidsgevoelige functies (woningen). Ten behoeve van deze nieuwe geluidsgevoelige functies is door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek verricht (03966-24716-13, d.d. 14 april 2021, zie bijlage).

Uit het onderzoek blijkt dat het wegverkeer op de Wittenburgergracht/Oostenburgergracht leidt tot een geluidsbelasting van maximaal 53 dB op de gevels van de toekomstige woningen. De geluidsbelastingen op de gevels zijn daarmee hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelastingen (48 dB) maar lager dan de maximale waarde waar ontheffing voor kan worden verleend (63 dB).

De voormalige scheepswerf is verder gelegen binnen de grenzen van het gezoneerde industrieterrein Kadijken Oost. Als gevolg van het bestemmingsplan zal het plangebied niet langer onderdeel uitmaken van het gezoneerde industrieterrein. Het resterende industrieterrein zal na inwerkingtreding van het bestemmingsplan nog bestaan uit museum scheepswerf 't Kromhout. Het plangebied zal in de geluidzone van dat resterende industrieterrein komen te liggen. In het onderzoek is de geluidsbelasting van het resterende industrieterrein (bestaande uit de museum scheepswerf) nader onderzocht, evenals de geluidsbelasting vanwege het nabijgelegen bedrijfspand van Nuon. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende:

- Museum scheepswerf 't Kromhout is alleen gedurende de dagperiode actief. Het gebruik van een slijptol wordt als gevolg van de nieuwe woningen slechts beperkt op een gedeelte van het nabij de werf gelegen water. Deze beperking op een gedeelte van het water wordt aanvaardbaar geacht omdat het gebruik van een slijptol boven water vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet zonder meer mag. Het gebruik van de slijptol wordt niet beperkt op het landgedeelte van de werf. In de maatgevende situatie (tijdens het gebruik van de slijptol aan de waterkant) treden de hoogste langtijdgemiddelde geluidbelasting op ten gevolge van Museum scheepswerf 't Kromhout. Deze bedraagt $L_{A;T}$ 55 dB(A). Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode wordt niet voldaan maar aan de ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt wel voldaan. De hoogst optredende piekniveaus $L_{A;max}$ zijn 69 dB(A) en treden op ten gevolge van het gebruik van de slijptol aan de

zuidwestzijde. Aan de hieraan te stellen norm van 70 dB(A) in de dagperiode wordt voldaan.

- De hoogst optredende langtijdgemiddelde geluidbelasting $L_{A,rLT}$ ten gevolge van Nuon is etmaalwaarde 44 dB(A). Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt voldaan. De hoogst optredende piekniveaus $L_{A,max}$ zijn etmaalwaarde 66 dB(A). Aan de hieraan te stellen norm van etmaalwaarde 70 dB(A) wordt voldaan.

Omdat delen van het plangebied binnen de zone van meer dan één geluidbron liggen, is ook onderzoek gedaan naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Volgens gemeentelijk geluidbeleid is sprake van onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ is op geen van de onderzochte locaties meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (63 dB bij wegverkeerslawaaï). Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting zijn geen extra maatregelen nodig.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat museum scheepswerf 't Kromhout en de bedrijfsvoering op de nabijgelegen Nuon-locatie als gevolg van de nieuwbouw in het plangebied niet onaanvaardbaar worden beperkt in de bedrijfsvoering. Het beperken van de slijptol op een gedeelte van het water leidt niet tot een daadwerkelijke inperking van de werkzaamheden omdat een dergelijk gebruik in de praktijk al niet aan de orde is (vanwege andere milieuhygiënische redenen).

4.2.2. Geluid naar de omgeving

De beoogde herontwikkeling maakt de realisatie van een jachthaven met bijbehorend servicecenter/werkplaats mogelijk. De bedrijfsactiviteiten hebben uitsluitend betrekking op het ombouwen van diesel naar elektrisch, waarbij de boten voor reparatie uit het water worden gehesen door middel van een elektrische heftruck. Het in of uithijzen van een boot duurt 10 minuten per keer en zal maximaal één keer per werkdag voorkomen. Het ombouwen van diesel naar elektrisch gebeurt zal circa 15 keer per jaar plaatsvinden. In het door Cauberg-Huygen uitgevoerde akoestisch onderzoek (03966-24716-13, d.d. 14 april 2021, zie bijlage) is gekeken wat de effecten van deze bedrijfsactiviteiten zijn ter plaatse van woningen. Daaruit blijkt dat de hoogst optredende langtijdgemiddelde geluidbelasting $L_{A,rLT}$ ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten etmaalwaarde 46 dB(A) bedraagt. Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt daarmee voldaan. De hoogst optredende piekniveaus $L_{A,max}$ zijn etmaalwaarde 62 dB(A). Aan de hieraan te stellen norm van etmaalwaarde 70 dB(A) wordt ruim voldaan. De woningen ondervinden zodoende geen relevante hinder van de voorgenomen bedrijfsactiviteiten.

4.2.3. Conclusie

Gelet op het onderzoek van Cauberg-Huygen zijn er vanwege het geluid geen nadelige gevolgen voor het milieu, het woon- en leefklimaat van omliggende woningen en de bedrijfsvoering van

bestaande bedrijven. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Er is daardoor geen MER noodzakelijk.

4.3. Luchtkwaliteit

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

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide. Uit paragraaf 4.1 blijkt dat de beoogde herontwikkeling leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen. Aangezien het project betrekking heeft op 95 woningen, 80 m² servicecenter/werkplaats en een jachthaven van 30 ligplaatsen en de verkeersaantrekkende werking hiervan beduidend minder is dan die van 1.500 woningen, kan geconcludeerd worden dat het project "niet in betekenende mate" is en derhalve geen nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit heeft. Er zijn derhalve geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van het project. Dit geldt zowel voor de projectlocatie als het studiegebied. Er is daarom geen MER noodzakelijk.

4.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek worden gedaan naar individueel en/of groepsrisico.

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Het op meer dan 350 meter gelegen tankstation op de hoek Hoogte Kadijk-Sarphatistraat verkoopt al enige tijd geen LPG meer. Het project ligt ook niet in de nabijheid van een route van gevaarlijke stoffen. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet aan de orde. Er zullen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn als gevolg van het project. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Een MER is derhalve niet nodig.

4.5. Water

4.5.1. Oppervlaktewater

Het zich op het land bevindende deel van het perceel is momenteel geheel verhard en/of bebouwd. De beoogde herontwikkeling leidt niet tot een uitbreiding van het verharde oppervlak. Wel zal de huidige hellingbaan overbouwd worden maar dit gaat niet ten koste van het wateroppervlak (aangezien er een vrije hoogte komt tussen het water en de onderkant van het overbouwde deel van het werfgebouw). Watercompensatie is daarom niet aan de orde.

4.5.2. Waterkering

De Hoogte Kadijk is een waterkering. De waterkerende functie mag niet worden verminderd of tenietgedaan. Werkzaamheden in en om deze kering zijn alleen mogelijk na het toestaan van een afwijking. Bovendien geldt dat alle activiteiten getoetst moeten worden aan de keur en beleidsregels van AGV.

4.5.3. Grondwater

Het bestemmingsplan maakt in beginsel geen ondergronds bouwen mogelijk. Eventuele ondergrondse bebouwing is alleen toegestaan na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. In de afwijkingsbevoegdheid is vastgelegd dat, alvorens toepassing aan de afwijkingsbevoegdheid kan worden gegeven, eerst uitgebreid onderzoek wordt gedaan naar de effecten van de bouw op de stand, de kwaliteit en de stroming van het grondwater (geohydrologisch onderzoek). In de omgeving van de nieuwbouw mag de grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren. Ook voor de definitieve nieuwe situatie dient dit door onderzoek inzichtelijk te worden gemaakt. De geohydrologische onderzoeken moeten ter toetsing aan Waternet worden voorgelegd.

4.5.4. Conclusie

Gelet op het voormelde zijn negatieve effecten op de waterkering en het oppervlakte- en grondwater niet aan de orde. Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding daarom geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor de projectlocatie als het studiegebied. Er is op dit onderwerp dan ook geen MER noodzakelijk.

4.6. **Bodem**

De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik als gevolg van een ruimtelijk plan. Door Grondslag is daarom een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer 24981, d.d. 27 mei 2016, zie bijlage). Uit het bodemonderzoek blijkt dat tot een maximale diepte van 2,5 tot 3,0 meter onder maaiveld sterke verhogingen aan barium, koper, lood, nikkel, zink, minerale olie en/of PAK worden aangetoond. De omvang van de verontreiniging wordt geschat op circa 3.500 m³. Ter plaatse van het gehele perceel is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond). Derhalve is het perceel niet zomaar geschikt voor woningbouw. Om het perceel geschikt te maken voor woningbouw dienen sanerende maatregelen te worden genomen. Hiervoor wordt een saneringsplan voorbereid.

De sanering is momenteel in voorbereiding. Na sanering zal de bodem geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Er zullen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Een MER is derhalve niet nodig.

4.7. Ecologie

Voor de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. In en rondom de binnenstad van Amsterdam zijn geen natuurgebieden aanwezig maar bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal wel rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten in het plangebied zelf en eventuele stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

4.7.1. Soortenbescherming

Door ecologisch adviesbureau Els & Linde is een quick scan flora en fauna uitgevoerd (projectnummer 21.110, d.d. 31 maart 2021, zie bijlage). Daaruit blijkt dat de aanwezigheid van vleermuizen en vogels is uitgesloten doordat de te slopen gebouwen in het plangebied voor deze soorten niet geschikt zijn of geen geschikte invliegopeningen bevatten. Ook beschermde planten en andere beschermde soorten zijn niet aangetroffen of te verwachten. De herontwikkeling heeft daarom geen gevolgen voor beschermde flora en fauna en voldoet aan de Wet natuurbescherming. Wel dient er tijdens de diverse werkzaamheden rekening te worden gehouden met mogelijk aanwezige broedvogels (start buiten het broedseizoen) en mogelijke invliegopeningen van de gevel van het naastgelegen gebouw (openingen vrij houden en stootvoegen niet verlichten).

4.7.2. Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied en ligt ook niet in de nabijheid van een beschermd natuurgebied. Vanwege de jurisprudentie met betrekking tot het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het echter wel noodzakelijk om te kijken of de beoogde herontwikkeling kan leiden tot stikstofdepositie ter plaatse van één of meerdere Natura 2000-gebieden. Door Els & Linde is beoordeeld of hier sprake van is (d.d. 9 maart 2021, zie bijlage). Uit het memo en de bijbehorende berekening blijkt dat de beoogde herontwikkeling niet tot stikstofdepositie leidt bij een Natura 2000-gebied. De beoogde herontwikkeling voldoet daarmee aan de Wet natuurbescherming.

4.7.3. Conclusie

Er worden op basis van de uitgevoerde onderzoeken geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Een MER is vanwege ecologie niet noodzakelijk.

4.8. Archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam heeft in het kader van het geldende bestemmingsplan een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de oostelijke binnenstad. Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied van de Hoogte Kadijk 145B een hoge archeologische verwachting geldt vanwege resten van bewoning en ambacht vanaf de 17de eeuw. Een archeologisch rapport is nodig indien er sprake is van bodemverstoringe werkzaamheden met een oppervlak van minimaal 100 m² en die dieper dan 0,5 meter onder

maaiveld. Gelet op de omvang van de nieuwbouw (circa 390 m²) en de diepte van de graafwerkzaamheden (tot 1,7 onder maaiveld) is een archeologisch rapport noodzakelijk. De afdeling Monumenten en Archeologie van de gemeente heeft daarom een archeologische waardestelling opgesteld aan de hand van een quick scan van het beoogde bouwplan (rapportnummer QS18-068, d.d. 17 april 2018, zie bijlage). Daaruit blijkt dat het project niet is uitgezonderd van archeologisch veldonderzoek. Het verplichte veldonderzoek wordt geïntegreerd in de civieltechnische uitvoering, in de vorm van een archeologische begeleiding. Daarvoor dient als eerst een Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld waarin de uitgangspunten van het veldonderzoek worden gespecificeerd. Op basis van dit PvE, dat voorafgaande aan de bodemingreep beschikbaar dient te zijn, wordt een praktisch werkplan en kostenraming uitgewerkt. De afdeling Monumenten en Archeologie heeft het PvE in 2018 opgesteld in opdracht van de initiatiefnemer (zie bijlage). Door het PvE en de daaruit volgende stappen (werkplan en kostenraming) is het archeologisch belang in voldoende mate gewaarborgd. Archeologie vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde transformatie. Een MER is vanwege archeologie niet nodig.

4.9. Cultuurhistorie

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het aangewezen beschermde stadsgezicht en binnen het gebied dat aangewezen is tot UNESCO werelderfgoed. De gebouwen in het plangebied zijn niet aangewezen als monument.

In subparagraaf 3.2.3 is al uitgebreid ingegaan op cultuurhistorie. Daaruit blijkt dat het project geen nadelige gevolgen voor het beschermd stadsgezicht of het UNESCO Werelderfgoed heeft aangezien het project ruimtelijk aanvaardbaar is. Een MER is voor dit aspect dan ook niet noodzakelijk.

4.10. Duurzaamheid

De te slopen bebouwing voldoet niet aan de moderne duurzaamheidseisen. De nieuwbouw wordt ecoproof gemaakt door de mogelijke toepassing van zonnepanelen, elektrisch koken/verwarmen, aardwarmteinstallatie (bodemplussen), etc. Momenteel wordt beoordeeld in hoeverre deze maatregelen haalbaar zijn maar zeker is dat de woningen gasloos worden. Het project zal een positief effect hebben op de duurzaamheid van het gebouw en hierdoor ook een positief effect op het milieu. In het plan is verder rekening gehouden met vergroening door onder meer een sedumdak.

Een MER is niet noodzakelijk.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de beoogde herontwikkeling van Hoogte Kadijk 145B geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied (de binnenstad). Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.