

# **Bestemmingsplan Cruquius**

**Stadsdeel Oost  
Gemeente Amsterdam**

**9 april 2013**





## Inhoudsopgave

1.1	<i>Aanleiding</i>	5
1.2	<i>Doel bestemmingsplan</i>	5
1.3	<i>Ligging plangebied en plangrens</i>	5
1.4	<i>Geldende bestemmingsplannen</i>	7
1.5	<i>Leeswijzer</i>	10
	<b>Hoofdstuk 2 Het plangebied</b>	<b>11</b>
2.1	<i>Historie</i>	11
2.2	<i>Beschrijving huidige situatie</i>	13
2.2.1	Algemeen	13
2.2.2	Entrepot-West	14
2.2.3	Veemarktterrein	15
2.2.4	Zeeburgerpad	17
2.2.5	Architectenbuurt	17
2.2.6	Industriegebied Cruquius	19
2.2.7	Woonboten	20
2.3	<i>Uitgangspunten van het bestemmingsplan</i>	21
2.3.1	Algemeen	21
2.3.2	De Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West	21
2.3.3	Cruquius en Zeeburgerpad	22
2.4	<i>Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan</i>	23
2.5	<i>Ontwikkelingen</i>	24
2.5.1	Algemeen	24
2.5.2	Van Lohuizengebied	24
2.5.3	Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad	26
	<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>28</b>
3.1	<i>Rijksbeleid</i>	28
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	28
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	28
3.1.3	Luchthavenindelingsbesluit	28
3.2	<i>Provinciaal beleid</i>	29
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040	29
3.2.2	Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	29
3.2.3	Provinciale Woonvisie 2010- 2020	31
3.3	<i>Regionaal beleid</i>	32
3.3.1	Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam	32
3.3.2	Regionale Woonvisie	32
3.4	<i>Gemeentelijk beleid</i>	33
3.4.1	Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	33
3.4.2	Woonvisie: Wonen in de Metropool	35
3.4.3	Beleidsnotitie short stay (2009)	35
3.4.4	Verordening op het binnenwater 2010	36
3.4.5	Nota passagiersvervoer te water (maart 2007)	36
3.4.6	Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak'	37
3.4.7	Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen (februari 2008)	38
3.4.8	Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)	39
3.4.9	Kantorenstrategie Amsterdam	40
3.5	<i>Stadsdeelbeleid Oost</i>	40
3.5.1	Woonvisie Oost 2011-2015	40
3.5.2	Waterrecreatie Zeeburg (2004, beleidsnotitie)	41
3.5.3	Groenbeleidsplan Zeeburg 1999	41
	Het vastleggen van de groenstructuur	41
3.5.4	Woonbotenbeleid	42
3.5.5	Integraal Onderwijshuisvestingsplan 2011 -2015	42



<b>Hoofdstuk 4 Milieuaspecten</b>	<b>43</b>
4.1 <i>Geluidhinder</i>	43
4.1.1 Wettelijk kader	43
4.1.2 Gemeentelijk kader	45
4.1.3 Plangebied	45
4.1.4 Conclusie	49
4.2 <i>Milieuozonering bedrijven</i>	49
4.2.1 Kader	49
4.2.2 Plangebied	49
4.2.3 Conclusie	49
4.3 <i>Luchtkwaliteit</i>	50
4.3.1 Wettelijk kader	50
4.3.2 Plangebied	51
4.3.3 Conclusie	51
4.4 <i>Bodemkwaliteit</i>	51
4.4.1 Wettelijk kader	51
4.4.2 Plangebied	51
4.4.3 Conclusie	52
4.5 <i>Externe veiligheid</i>	52
4.5.1 Wettelijk kader	52
4.5.2 Plangebied	53
4.5.3 Conclusie	55
<b>Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten</b>	<b>56</b>
5.1 <i>Water</i>	56
5.1.1 Beleid	56
5.1.2 Waterparagraaf	57
5.2 <i>Archeologie en cultuurhistorie</i>	59
5.2.1 Archeologie	59
5.2.2 Cultuurhistorie	61
5.3 <i>Duurzaamheid</i>	62
5.4 <i>Flora en fauna en ecologie</i>	64
5.4.1 Wettelijk kader	64
5.4.2 Plangebied	66
5.4.3 Conclusie	66
<b>Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving</b>	<b>67</b>
6.1 <i>Algemeen</i>	67
6.1.1 Verbeelding	67
6.1.2 Regels	67
6.1.3 Toelichting	67
6.2 <i>De bestemmingen</i>	67
6.2.1 Algemeen	67
6.2.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels	68
6.2.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels	68
6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels	76
<b>Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>78</b>
7.1 <i>Inleiding</i>	78
7.2 <i>Plangebied</i>	78
7.3 <i>Conclusie</i>	78
<b>Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>79</b>
8.1 <i>Voortraject</i>	79
8.2 <i>Inspraak</i>	79
8.3 <i>Vooroverleg</i>	79
8.4 <i>Zienswijzen</i>	79
<b>Bijlagen</b>	<b>80</b>

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen bestemmingsplannen ouder dan tien jaar te worden herzien. Stadsdeel Oost geeft uitvoering aan deze wettelijke bepaling door in stappen haar bestemmingsplannen te vernieuwen. Voor het voorliggende plangebied zijn momenteel meerdere bestemmingsplannen van kracht die ouder zijn dan tien jaar. Naast het feit van de actualisatieplicht heeft het stadsdeel Oost in de loop der jaren op een aantal terreinen nieuw beleid vastgesteld. Dit vormt de basis voor het voorliggende bestemmingsplan, tezamen met de op 27 september 2011 vastgestelde 'Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius' en een uitgevoerde inventarisatie naar de bestaande situatie.

### 1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na:

1. het komen tot uniformiteit in de wijze van bestemmen waarbij tevens wordt voldaan aan de huidige landelijke vereisten ten aanzien van standaardisatie;
2. het verkrijgen van een actueel juridisch-planologisch toetsingskader waarbij geldende bouw- en gebruiksrechten én de bestaande situatie in het plangebied uitgangspunt zijn voor de nieuwe regeling;
3. het komen tot een digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

### 1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het noordoostelijk deel van Stadsdeel Oost. Ten noorden van het plangebied liggen Borneo en Sporenburg, ten zuiden de Indische Buurt en het Fle-vopark. Het Zeeburgereiland ligt ten oosten van het plangebied. Ten westen van het plangebied liggen de Oostelijke Eilanden, die deel uitmaken van stadsdeel Centrum.

Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied in Amsterdam weergegeven.



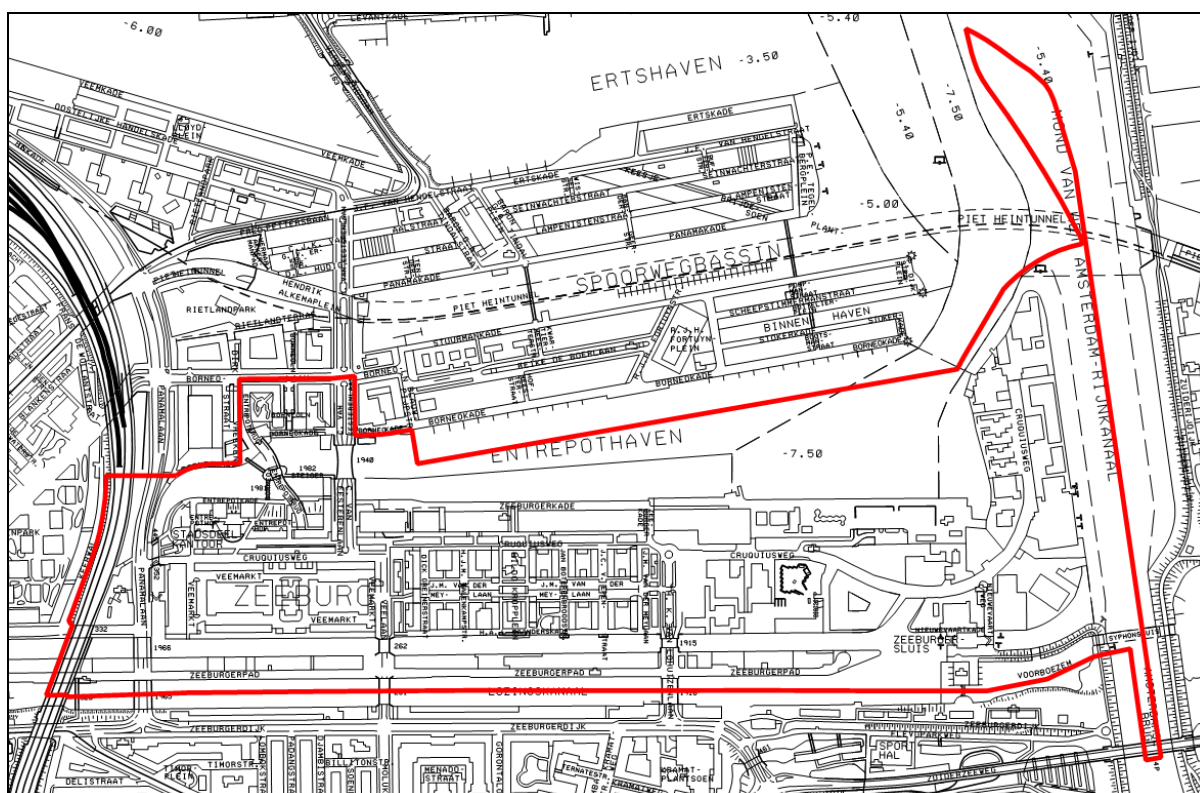
Afbeelding: ligging plangebied Cruquius in Amsterdam (bron <http://maps.google.com/>)

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

- noorden: de Entrepothaven en delen van de Dirk Vreekenstraat / Borneolaan;  
 oosten: het tussen Industrierrein Cruquius en Zeeburgereiland gelegen water, deels het Amsterdam-Rijnkanaal;  
 zuiden: het tussen het Zeeburgerpad en Zeeburgerdijk gelegen water, zijnde het Lozingskanaal;  
 westen: de spoorzone, tevens stadsdeelgrens.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Cruquius' sluit aan op de plangrenzen van de geldende bestemmingsplannen 'Borneo, Sporenburg en Rietlanden' (2007), 'Indische Buurt en Flevopark' (2010) en 'Oostelijke Eilanden' (2010).

De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Cruquius'



## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
1. Cruquius industriegebied	26 maart 1996	19 november 1996 (deels vernietigd RvS 5 maart 1999)
2. Veemarkt	19 oktober 1983	11 december 1984
3. Uitbreidingsplan Industrierterreinen	21 mei 1943	
4. Panamaweg-Zeeburgerpad	1 december 1993	12 april 1994
5. Abattoir- en Entrepoterrein	27 juni 1985	30 september 1986
6. Entrepot-West	25 april 2000	28 november 2000
7. Rietlanden	8 juli 1998	9 februari 1999

Tabel 1.4.1: geldende bestemmingsplannen

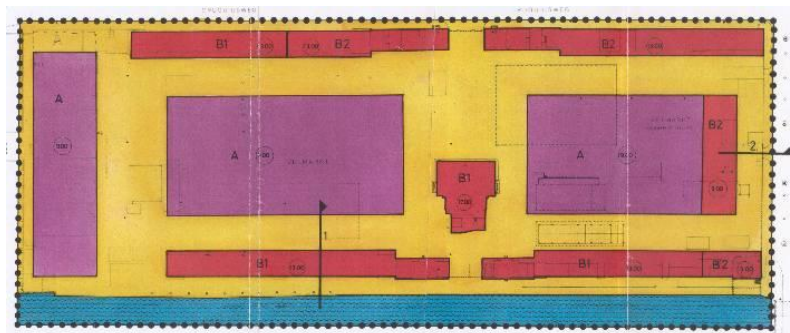
### Ad 1 Cruquius industriegebied

In het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius industriegebied' (1996) is het gebruik als gezoneerd industrierrein toegestaan en zijn globale regels opgenomen ten aanzien van bouwen. Het plan kent drie bestemmingen: 'Bedrijven', 'Verkeersareaal' en 'Water'. In het geldende bestemmingsplan is vastgelegd dat bedrijven tot milieucategorie IV zich mogen vestigen in het gebied. Het geldende bestemmingsplan staat toe dat binnen het plangebied, op één perceel, een 'grote lawaaimaker' als opgenomen in bijlage I onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (voorheen, 2.4 Ivb of A-inrichting) bestaat.

De algemeen geldende bouwhoogte bedraagt 15 meter. Gemeten vanaf de bestemmingsgrens met de bestemmingen Verkeersareaal en Water geldt een bouwhoogte van 10 meter die geleidelijk mag oplopen tot maximaal 15 meter. Grenzend aan de bestemming Water is voor (delen) van de noordelijke en oostelijke kade de aanduiding 'Bedrijfserf' opgenomen, waar een bouwverbod geldt.

### Ad 2 Veemarkt

Het Veemarktterrein ligt in de zuidwestelijke hoek van het Oostelijk Havengebied. Het geldend bestemmingsplan 'Veemarkt' voorziet in de vestiging van (voornamelijk) bedrijven en kantoren. Binnen deze bestemmingen zijn bedrijven van categorie I tot en met IV mogelijk. In totaal zijn 11 dienstwoningen toegestaan. De maximale bouwhoogte binnen de bouwvlakken varieert van 9 tot 13 meter. De bebouwing mag uit maximaal 2 bouwlagen bestaan (m.u.v. bijzondere bouwlagen, zoals kappen). Centraal in het plangebied is voor één bouwvlak een bouwhoogte van 17 meter opgenomen.



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan 'Veemarkt'

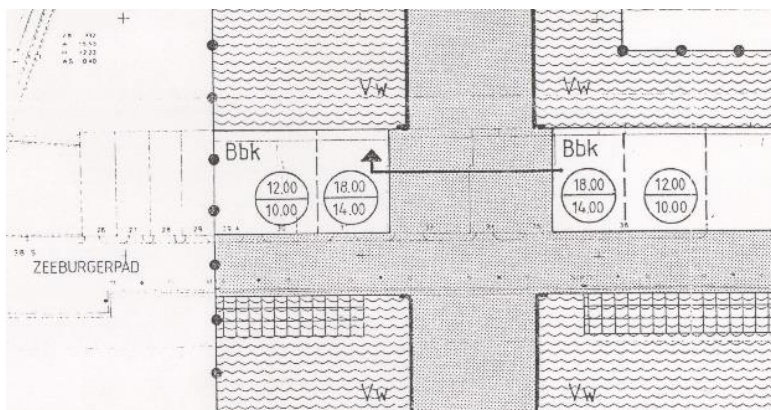
### Ad 3 Uitbreidingsplan Industrierterreinen

Voor een groot deel van het Zeeburgerpad geldt het 'Uitbreidingsplan Industrierterreinen'. Bij verordening door de Burgemeester zijn door middel van het 'Uitbreidingsplan Industrierterreinen' voorschriften vastgesteld op basis van de toen geldende Woningwet. De gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor de uitoefening van bedrijven van handel en nijverheid. Concrete bouwregels ontbreken, zodat de bouwrechten worden bepaald door de Bouwverordening 2003 van de gemeente Amsterdam.

### Ad 4 Panamaweg Zeeburgerpad

Het bestemmingsplan 'Panamaweg Zeeburgerpad' is gericht op de ontwikkeling van kantoren en bedrijven ter plaatse van het kruispunt van de Panamaweg en het Zeeburgerpad. Woonboten zijn toegestaan ten zuiden van het Zeeburgerpad. Deze zijn op de plankaart aangegeven met de aanduiding 'Woonschepen toegestaan'.

Voor de gebouwen gelden maximale bouwhoogten van 12 en 18 meter en een minimale bouwhoogte van 10 tot 14 meter. In het bestemmingsplan is geen maatvoering voor de woonboten opgenomen.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Panamaweg Zeeburgerpad'

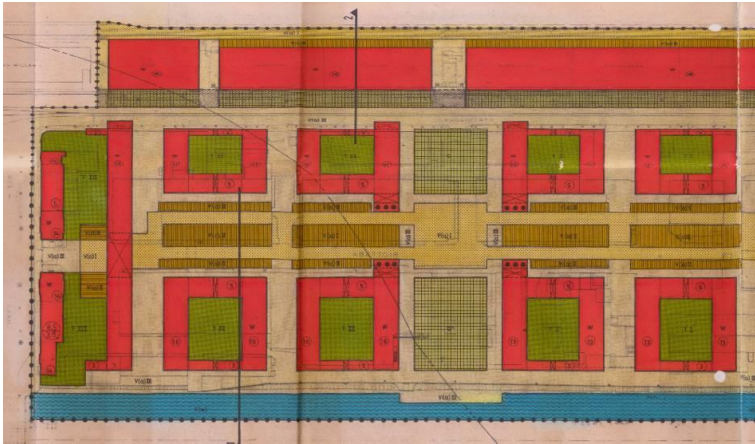
### Ad 5 Abattoir- en Entrepotterrein

Het bestemmingsplan 'Abattoir- en Entrepotterrein' ter plaatse van de Architectenbuurt is opgesteld om te voorzien in de realisatie van sociale woningbouw ter plaatse van het abattoirterrein. Het noordelijk deel bestaat uit langgerekte (voormalige) pakhuizen. Het bestemmingsplan ging bij vaststelling uit van ongeveer 1.050 nieuwe woningen en kleinschalige voorzieningen op enkele locaties. In het bestemmingsplan is slechts op enkele locaties een mogelijkheid tot het vestigen van niet-woonfuncties. Het betreft hier sociaal-culturele en maatschappelijke voorzieningen.

Tijdens de inventarisatie is gebleken dat deze niet-woonfuncties niet aanwezig zijn. In de huidige situatie zijn hier onderdoorgangen aanwezig. In het voorliggende bestemmingsplan zijn de niet-woonfuncties niet opnieuw toegestaan.



De maximale bouwhoogte ter plaatse van de voormalige pakhuizen bedraagt van 28 meter. Voor de destijds nieuw ontwikkelde (hoofd)gebouwen gelden maximale bouwhoogten van 13 tot 16 meter. Ter plaatse van de binnenterreinen gelden maxima van 3 tot 5 meter hoogte.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Abattoir- en Entrepotterrein'

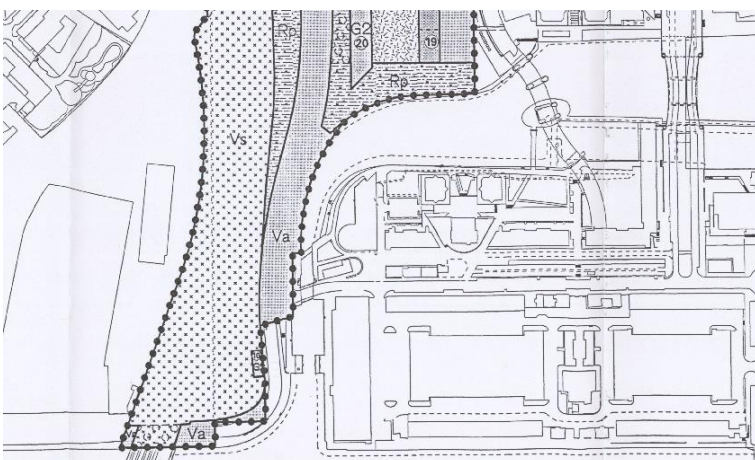
#### Ad 6 Entrepot-West

Het bestemmingsplan 'Entrepot-West' is gericht op het beheer van een overwegende woonbuurt. Verspreid over het plangebied is enige menging van functies, zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en horeca toegestaan.

De maximale bouwhoogten variëren van 9 tot 19 voor de aaneengesloten bebouwing, 30 meter voor 4 woontorens en 60 meter voor de woonflat ter plaatse van de Entrepothaven.

#### Ad 7 Rietlanden

Het westelijk deel van het voorliggende bestemmingsplan valt deels binnen het bestemmingsplan Rietlanden. De spoorzone is bestemd als 'Spoorwegareaal'. Deze gronden zijn aangewezen voor spoorwegen, alsmede al dan niet ondergrondse tramverbindingen met inbegrip van daarbij behorende taluds, waterlopen en groenstroken.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Rietlanden'



## 1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en de plangrens en de geldende bestemmingsplannen. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie, de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich (nog) voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid en stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en flora en fauna). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

## Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen, de monumenten en de structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur.

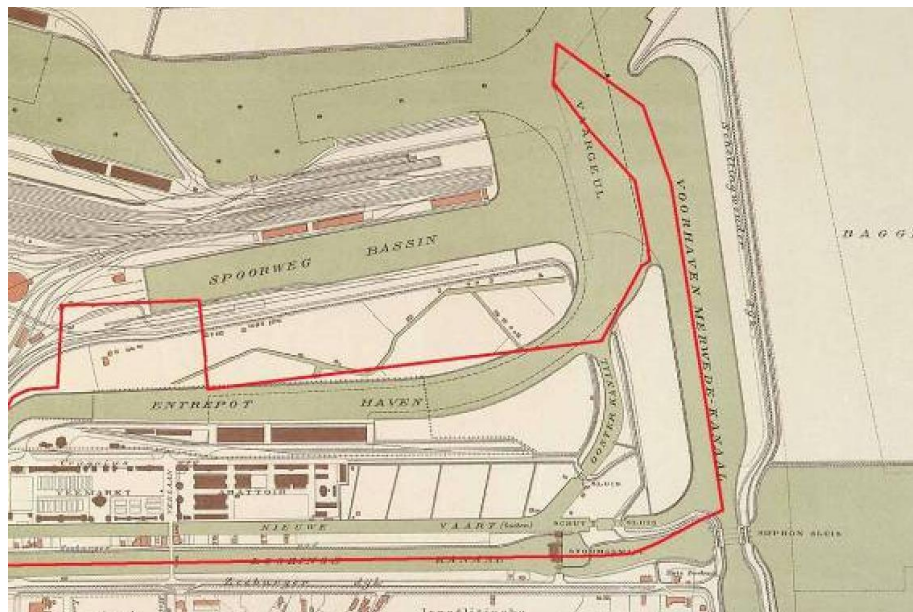
### 2.1 Historie

#### Oostelijk Havengebied

Door de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 werd de Amsterdamse haven bereikbaar voor grote stoomschepen. Dit resulteerde in een uitbreiding van de kades in de haven en het daarop aansluitende spoorweginet. In 1869-1874 werd, ten noorden van het voorliggende plangebied, het Spoorwegbassin gegraven.

Als eerste havenbekken voor grotere schepen wordt het Spoorwegbassin hoofdzakelijk bestemd voor het overladen van steenkool en erts van grote zeeschepen in spoorwegwagons en binnenvaartschepen. Aangezien het bestaande Rijksentrepot aan de Hoogte Kadijk voor de eind 19de-eeuwse zeeschepen niet meer bereikbaar was en het ook niet over een goede spoorverbinding beschikte besloot de gemeente in 1895 ten zuiden van het Spoorwegbassin een nieuwe Entrepothaven aan te leggen.

Op de onderstaande afbeelding is het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan (rood omlijnd) op een uitsnede van een kaart van Publieke Werken uit 1900 weergegeven.



Afbeelding: voorliggend plangebied (rood omlijnd) op een uitsnede van een kaart van Publieke Werken uit 1900

In 1892 was de verbinding met het Europese achterland sterk verbeterd door nieuwe spoorlijnen naar het oostelijk havengebied en door de aanleg van het Merwedekanaal, nu Amsterdam-Rijnkanaal. Aan de zuidelijke kade van de Entrepothaven, de Zeeburgerkade, werden in 1899-1903 de toen zeer moderne pakhuizen Maandag tot en met Zondag gebouwd en daarnaast, 60 jaar later, pakhuys Koning Willem I.

### De Veemarkt en het Abattoir

Veemarkten bevonden zich in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw op verschillende locaties binnen Amsterdam. Om eind aan te maken aan deze verspreiding stelde het gemeentebestuur in 1877 voor een nieuw abattoir en veemarkt aan te leggen buiten de stad. In 1882 werd begonnen met de bouw, in 1887 werd de veemarkt en abattoir in gebruik genomen.

De gebouwen werden ontworpen door de architecten A.C. Boerma en E. Damen. De toegangsbouwen, woningen, kantoren en het afrekenlokaal annex restaurant midden op het Veemarktterrein zijn uitgevoerd in een mengeling van chaletstijl en neorenaissance. De stallen en de bedrijfsgebouwen van het abattoir werden in een soberder stijl uitgevoerd.

Op de onderstaande afbeelding is de in- en uitgang van de Veemarkt, zoals dat er rond 1890 uitzag, weergegeven.



*Afbeelding: in- uitgang van de Veemarkt vanaf het terrein naar het noorden in 1890. Ter plaatse van de Entrepot-haven staat nog een boerderij (foto Jacob Olie 1890, SAA)*

### Latere ontwikkelingen

Het Oostelijk Havengebied kende vanaf de aanleg gedurende 80 jaar een grote bloei, die werd onderbroken door een terugval in de Eerste Wereldoorlog, de crisis begin dertiger jaren en door de stagnatie en verwoesting tijdens de Tweede Wereldoorlog. Na het herstel van de enorme oorlogsschade lieten de vijftiger- en begin zestiger jaren een duidelijke opleving zien.

Verschillende rederijen bouwden nieuwe pakhuizen, kantoren, kantines en passagiersterminals. In 1952 zorgde het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal, geschikt voor grotere en snellere binnenschepen dan het Merwedekanaal, voor een veel betere verbinding met Duitsland.

In de loop van de zestiger jaren echter kon het Oostelijk Havengebied niet meer worden aangepast aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer. Dit havengebied was vooral ingericht voor het overslaan van stukgoed. In het in 1935 in de gemeenteraad aangenomen Algemeen Uitbreidings Plan werd het Oostelijk Havengebied al een historische vergissing genoemd: 'Nergens ter wereld bestaat een havenstad waar zeeschepen eerst voorbij moeten varen om hun lading te lossen, die vervolgens met dekschuiten terug naar de stad wordt vervoerd'. Het plan voorzag dan ook in een uitbreiding van de haven ten westen van het Centraal Station.



Voor het toenemende bulktransport en containervervoer in nog steeds groter wordende schepen was in het Oostelijk Havengebied te weinig kaderuimte en werden de havenbekkens te klein. Daarnaast viel na de dekolonisatie van Indonesië de handel met het oosten vrijwel weg en verloren de rederijen het passagiersvervoer bijna geheel aan de luchtvaart. In de jaren zestig begon de 30 jaar eerder in het Algemeen Uitbreidingsplan voorgestelde uitbreiding van de haven aan de westzijde van de stad met het aanleggen van de Amerika-, de Azië-, de Australië- en de Sonthaven. In de jaren zeventig namen de havenactiviteiten snel af en in 1979 vertrok de KNSM als laatste maatschappij uit het Oostelijk Havengebied.

De Veemarkt en het Abattoir hebben bijna 100 jaar dienst gedaan en verhuisden in 1985 naar een terrein bij de in 1934 voor de detailhandel geopende Centrale Markt aan de Jan van Galenstraat

In 1982 besloot de gemeente definitief het Oostelijk Havengebied in hoofdzaak een woonbestemming te geven en begon de herinrichting van het gebied allereerst op het voormalige Abattoir- en Veemarktterrein, waarbij de 19<sup>de</sup>-eeuwse gebouwen deels werden gerestaureerd en deels werden vervangen door nieuwbouw.

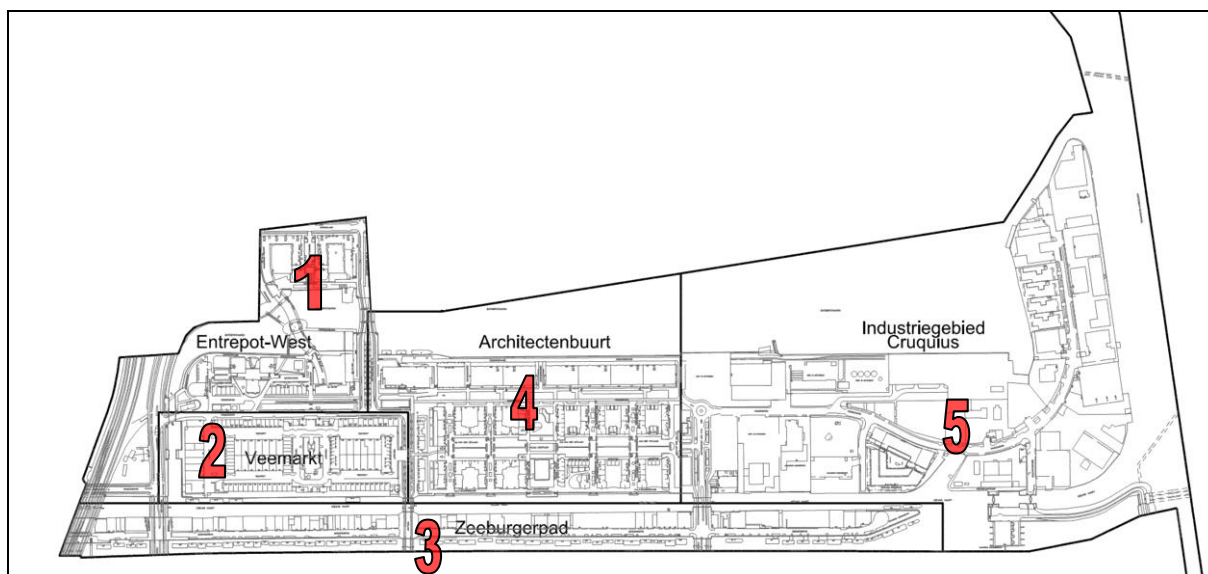
## 2.2 Beschrijving huidige situatie

### 2.2.1 Algemeen

Het voorliggende plangebied kan worden ingedeeld in vijf verschillende deelgebieden met elk eigen functionele kenmerken en stedenbouwkundige opzet. Het betreft de gebieden:

1. Entrepot-West;
2. Veemarkt;
3. Zeeburgerpad;
4. Architectenbuurt;
5. Industriegebied Cruquius.

In de navolgende paragrafen wordt per deelgebied ingegaan op het huidige gebruik en de aanwezige bebouwingskenmerken. Op de onderstaande afbeelding zijn de deelgebieden weergegeven.



Afbeelding: deelgebieden bestemmingsplan 'Cruquius'

## 2.2.2 Entrepot-West

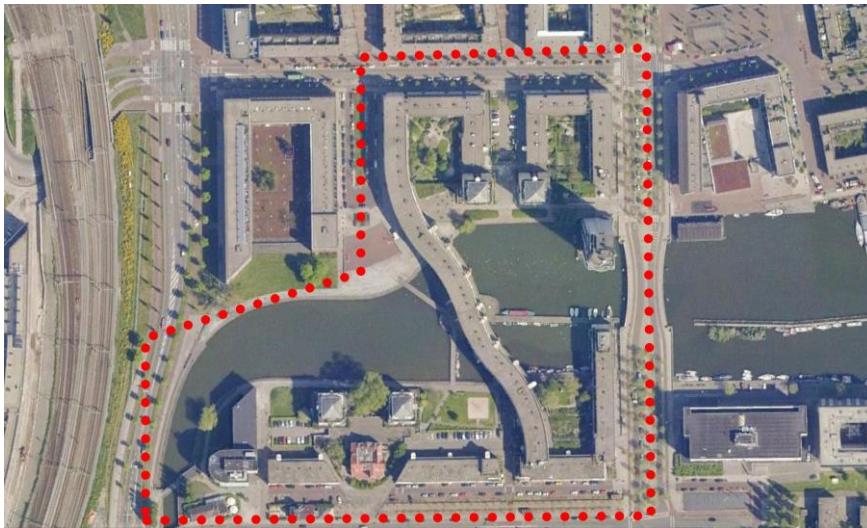
### Gebruik

Het gebied Entrepot-West is grotendeels gerealiseerd in de jaren '90 van de vorige eeuw. Entrepot-West is een overwegende woonbuurt met menging van functies zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en onderwijsvoorzieningen. De niet-woonfuncties zijn voornamelijk gesitueerd in de plint. Langs de Cruquiusweg en in de Entrepothaven bevinden zich horecavoorzieningen. Het gebied is grotendeels openbaar toegankelijk, de afwikkeling van het autoverkeer bevindt zich voornamelijk langs de randen van het woongebied. De binnenhoven zijn veelal in gebruik als gemeenschappelijke tuin. Parkeren is voornamelijk voorzien in ondergrondse parkeergarages, op enkele plaatsen wordt geparkeerd op maaiveld.

Centraal in het gebied ligt de Entrepothaven, voornamelijk wordt gebruikt voor de pleziervaart. Hier liggen verschillende steigers, een kleine buurthaven en twee ligplaatsen voor bedrijfsmatige pleziervaart.

In het zuidelijk deel van Entrepot-West zijn meerdere functies aanwezig. Daar bevinden zich behalve woningen ook het voormalige stadsdeelkantoor, een kinderdagverblijf en een gedeelte van het perron van het voormalige station bij het Veemarkterrein. Dit voormalige perron diende vroeger als laad- en losplek voor de goederen die opgeslagen waren in de voormalige pakhuizen maandag tot en met zondag (zie paragraaf 2.2.5). Op het perron staat een klein opzichterhuisje dat momenteel in gebruik is expositieruimte.

Op de onderstaande afbeelding is het deel van het voorliggende bestemmingsplangebied, gelegen in Entrepot-West weergegeven.



Afbeelding: luchtfoto Entrepot-West



## Bebouwing

Karakteriserend voor Entrepot-West is de slingerbebouwing die de Entrepothaven overspant en daarmee de noord- en zuidoever met elkaar verbindt. Verder is er aaneengesloten U-vormige bebouwing, variërend in 3 tot 6 bouwlagen. Centraal in het gebied bevindt zich een woontoren van 20 verdiepingen, met een bouwhoogte van circa 60 meter.



*Afbeelding: bebouwing ter plaatse van de Entrepothaven*



*Afbeelding: voormalig perron (links) en voormalig stadsdeelkantoor (rechts)*

### **2.2.3 Veemarktterrein**

#### Gebruik

De voormalige Veemarkt is begin jaren '80 van de vorige eeuw herontwikkeld tot een bedrijventerrein. Het terrein bestaat in totaal uit circa 21.500 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte, verdeeld in units vanaf circa 80 m<sup>2</sup>. Het bedrijfsgebruik is divers. Voorts is er een aantal woningen aanwezig in de historische vakwerkhuisen. Het betreffen zelfstandige woningen die sinds 1987 verhuurd worden door een woningbouwcorporatie. Het voormalige kantinegebouw heeft voornamelijk een kantoorfunctie, het zuidelijk deel van dit pand heeft ook een woonfunctie. Het parkeren vindt plaats in de openbare ruimte, veelal haaks op de aanwezige bedrijfsgebouwen.

De westelijke en zuidelijke begrenzing van het Veemarktterrein wordt gevormd door een groenstrook. Ten zuiden van het Veemarktterrein liggen in de Nieuwe Vaart vier woonboten langs de groene zone.



Afbeelding: luchtfoto Veemarktterrein

### Bebouwing

De bebouwingsstructuur van het Veemarktterrein wordt gekenmerkt door een buitenring. Deze wordt begrensd door de omliggende ontsluitingswegen Cruquiusweg en Veelaan. De west- en zuidzijde worden bepaald door de aanwezige waterstructuur. Centraal op het binnenterrein zijn twee aaneengesloten bedrijfsverzamelgebouwen.

De bedrijfspanden variëren in hoogte van 5 tot 9 meter. De hoofdmasa van het voormalige kantinegebouw heeft een bouwhoogte van circa 14 meter. De aanwezige woningen zijn circa 12 meter hoog.



Afbeelding: bedrijfsbebouwing Veemarktterrein



Afbeelding: voormalige kantinegebouw en vakwerkhuis





## 2.2.4 Zeeburgerpad

### Gebruik

Het Zeeburgerpad vormt het zuidelijk deel van het bestemmingsplangebied. Het Zeeburgerpad bestaat voornamelijk uit bedrijfspanden. Op een enkele plaats is een bedrijfswoning aanwezig. Langs de zuidelijke kade, en deels de noordelijke kade van het Zeeburgerpad liggen woonboten. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 2.2.7.



Afbeelding: luchtfoto Zeeburgerpad

### Bebouwing

Het Zeeburgerpad is een langgerekte, smalle strook met voornamelijk bedrijfsmatige bebouwing. De bouwhoogte varieert van 4 tot 10 meter. Op de kruising met de Panamalaan is een hogere bouwhoogte van ca. 18 meter aanwezig.



Afbeelding: bedrijfsverzamelgebouw kruising Panamalaan (links) bedrijfsbebouwing (rechts)

## 2.2.5 Architectenbuurt

### Gebruik

De Architectenbuurt bestaat uit twee stedenbouwkundige eenheden. Aan de noordzijde, langs de Entrepothaven bevinden zich de voormalige pakhuizen van het Gemeentelijk Handelsentrepot (Zondag t/m Zaterdag). Deze pakhuizen zijn verbouwd tot appartementencomplexen. Aan de westzijde van dit bebouwingslint is het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis en het persmuseum gevestigd. Het overige deel van de Architectenbuurt bestaat uit een woonbuurt welke is gerealiseerd in de jaren '80 van de vorige eeuw. Aan de westzijde van deze buurt bevinden zich vier historische vakwerkhuisen. Ten zuiden van de voormalige pakhuizen ligt (een deel) van de Cruquiusweg. Deze is ingericht als brede groenstrook, die tevens een oost- westelijke verbinding vormt voor langzaam verkeer. In de voormalige pakhuizen wordt veelal inpandig geparkeerd. Het zuidelijk deel maakt gebruik van het langgerekte parkeerterrein dat door de gehele wijk is aangelegd. Centraal in de buurt ligt het

Hildo Kropplein dat is ingericht als park met enkele speelvoorzieningen. Ten noorden van de Architectenbuurt bevinden zich in de Entreporthaven diverse drijvende tuinen alsmede een aanlegsteiger voor pleziervaartuigen.



Afbeelding: luchtfoto Architectenbuurt

### Bebouwing

De Architectenbuurt gekenmerkt door een bouwstructuur in overwegend noord-zuidrichting van 13 tot 16 meter hoog, doorsneden door twee oost-westverbindingen. Langs de zuidelijke verbinding staan lagere bouwblokjes van 3 tot 6 meter hoog, langs de noordelijke staan grote gebouwen die het gebied afschermen van de Entreporthaven. Deze hebben een bouwhoogte van circa 22 tot 24 meter.



Afbeelding: bebouwing Architectenbuurt



Afbeelding: drijvende tuinen en aanlegsteiger (links) Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (rechts)



## 2.2.6 Industriegebied Cruquius

### Gebruik

Het industriegebied Cruquius vormt het westelijke deel van het bestemmingsplangebied. Het gebied huisvest een diversiteit aan bedrijven waarvan de omvang en milieucategorie verschillen. Zo is bijvoorbeeld een metselspeciecentrale maar ook een recent ontwikkeld bedrijfsverzamelgebouw in het gebied aanwezig. Een stadsdeelwerf, milieustraat en een autoverhuurbedrijf zijn voorbeelden van ander bedrijfsmatig gebruik. Enkele bedrijfspanden staan leeg.



Afbeelding: luchtfoto industriegebied Cruquius

### Bebouwing

De bebouwing op de verschillende bedrijfsperven heeft veelal geen duidelijke onderlinge samenhang. Bouwvolume en situering van de bebouwing op de kavels lopen uiteen. De bouwhoogten variëren van 4 tot 16 meter.



Afbeelding: bedrijven industriegebied Cruquius

### Recentelijk gerealiseerd

Op drie locaties binnen industriegebied Cruquius zijn de afgelopen jaren nieuwe bedrijfspanden ontwikkeld. Het gaat hier om bedrijventrum 'De Nieuwe Vaart' met een vijftal bedrijfswoningen en een bedrijfsverzamelgebouw ter plaatse van de Cruquiusweg.

Langs de Th.K. van Lohuizenlaan bevindt zich een kantoorpand waarbij de eerste twee bouwlagen in gebruik zijn als kinderdagverblijf.



*Afbeelding: bedrijventrum 'De Nieuwe Vaart'*



*Afbeelding: kantoorpand met kinderdagverblijf (links) en bedrijfsverzamelgebouw (rechts)*

### **2.2.7 Woonboten**

Op een aantal plaatsen binnen het voorliggende bestemmingsplan liggen woonboten. De meeste woonboten bevinden zich in het Lozingskanaal, aan de zuidzijde van de Zeeburgerdijk. In de Nieuwe Vaart zijn in totaal 7 woonboten aanwezig. De Entreporthaven, ten noorden van de Architectenbuurt biedt als wissellocatie plaats aan 3 woonboten.

Ter plaatse van het Lozingskanaal is de kadestreek en de zone tussen wal en woonboot veelal in gebruik ten behoeve van terrassen en bergingen. Op de groenstrook langs de woonboten in de Nieuwe Vaart zijn enkele bergingen aanwezig.



Op de onderstaande afbeelding is globaal aangegeven waar de woonboten, verspreid over het plangebied, aanwezig zijn.



Afbeelding: woonboten verspreid over het plangebied Cruquius

## 2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

### 2.3.1 Algemeen

Op 27 september 2011 is de 'Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius' door de stadsdeelraad vastgesteld. In de keuzenotitie is een aantal beleidsmatige uitgangspunten vastgelegd die van toepassing zijn op het voorliggende bestemmingsplan. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en de in de keuzenotitie voorgestelde regeling beschreven. In de keuzenotitie is het plangebied van bestemmingsplan Cruquius onderverdeeld in twee gebiedseenheden, te weten de 'Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West' en 'Cruquius en Zeeburgerpad'.

### 2.3.2 De Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West

#### Uitgangspunt

Het uitgangspunt voor het voorliggende bestemmingsplan is om de geldende bebouwings- en gebruiksrechten over te nemen om recht te doen aan zowel de bestaande (vergunde) situatie als de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan.

#### Gebruik

De Architectenbuurt en Entrepot-West zijn typische woonbuurten met enkele niet-woonfuncties. Het is niet wenselijk dat er een groei plaats kan vinden van het aantal niet-woonfuncties. Wel is het wenselijk dat niet-woonfuncties onderling uitwisselbaar zijn. Om recht te doen aan de gerealiseerde situatie (beheren) en tevens flexibiliteit te bieden ten aanzien van de aanwezige niet-woonfuncties, zijn alle aanwezige niet-woonfuncties geregeld door middel van een gemengde bestemming waarbinnen verschillende functies zijn toegestaan. De bestaande horecavestigingen zijn specifiek per pand bestemd. Uitbreiding van het aantal vestigingen of verplaatsing is niet toegestaan.

Het Veemarktterrein is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangemerkt als stadsverzorgend bedrijventerrein. Stadsdeel Oost ondersteunt dit uitgangspunt waarbij het terrein een belangrijke functie heeft voor bedrijven waardoor menging met andere functies onwenselijk is. Het percentage aan kantooroppervlak per bedrijfsvestiging dient, om verkantoring te voorkomen, gemaximeerd te worden. In het bestemmingsplan is derhalve een regeling opgenomen dat per bedrijfsvestiging maximaal 20% van het netto vloeroppervlak mag worden gebruikt voor kantoorfuncties. Ter plaatse van het noordelij-



ke deel van het Veemarktterrein is maximaal 50% van het netto vloeroppervlak te gebruiken als kantoorfunctie. Dit is in overeenstemming met de reeds vergunde situatie.

Woningen en andere afwijkende functies, zoals dienstverlening, detailhandel en horeca, worden (afhankelijk van rechten en het feitelijke gebruik) als uitzondering specifiek opgenomen. De op het Veemarktterrein aanwezige woningen hebben een woonbestemming gekregen.

### Bouwen

De gebouwen zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan of het bestemmingsplan daarvoor. Het is wenselijk om de gerealiseerde situatie vast te leggen en de maximale bouwhoogte op te nemen conform de maximaal toegestane hoogtes uit het geldende bestemmingsplan. Hiermee krijgt het voorliggende bestemmingsplan een beheer karakter, zonder nieuwe hoogtebeperkingen op te leggen.

### Water

In het gebied ligt een aantal bedrijfsvaartuigen en ligplaatsen voor woonboten die op basis van bestaande ligplaatsenvergunningen zijn opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

## **2.3.3 Cruquius en Zeeburgerpad**

### Uitgangspunt

In 2009 is een strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad. Dit besluit geeft op basis van de ruimtelijke visie de investeringsrichting aan. Het strategiebesluit is het kader voor de toekomstige transformatie. Dit kader sluit aan bij de visie van de centrale stad zoals vastgelegd in de Structuurvisie 2040 voor Amsterdam. De strategienota wordt, in combinatie met de spelregelkaart fungeert als beleidskader, maar bieden onvoldoende basis om te vertalen in het voorliggende bestemmingsplan. Er zijn geen concreet uitgewerkte bouwplannen. De milieukundige en economische haalbaarheid is weliswaar verkend, maar er zijn geen onderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat de uitvoerbaarheid zeker is.

### Gebruik

Om recht te doen aan de vergunde situatie wordt deze met de bijbehorende hinder- en geluidruimte als uitgangspunt gehanteerd voor het nieuwe bestemmingsplan. Om maximaal in te spelen op de wens tot transformatie is het gewenst om het gezonde industrieterrein zoveel mogelijk te reduceren rond bedrijven waar dit echt nodig is. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.1 Geluidhinder.

In aanvulling op de toegestane bedrijven worden ook creatieve functies mogelijk gemaakt. Dit zijn bedrijven in de sectoren 1) kunsten, 2) media en entertainment en 3) creatieve zakelijke dienstverlening. Net als bij de bedrijven geldt een maximum percentage aan kantoor per vestiging.

### Bebouwing

In het Cruquiuswerkgebied en het Zeeburgerpad is het grondgebruik extensief. De gebouwen staan met de rug naar het water en het gebied is weinig levendig. Omdat het gewenste toekomstbeeld voor dit gebied vanuit de strategienota echter nog onvoldoende concreet is wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de geldende bebouwingsmogelijkheden welke gebaseerd zijn op de vergunde situatie en geldende planologische regelingen.



## Woonboten

In het Lozingskanaal ligt een groot aantal woonboten. Het is wenselijk dat de woonboten conform de ligplaatsvergunningen worden opgenomen in het bestemmingsplan en dat vervanging mogelijk is. Er dient vanuit nautisch belang bij vervanging wel rekening te worden gehouden met het geldende doorvaartprofiel.

Al de in het plangebied aanwezige woonboten zijn vergund met een ligplaatsvergunning en derhalve opgenomen in het bestemmingsplan. Binnen het plangebied ligt geen enkele woonboot binnen het doorvaartprofiel waardoor er geen bevoegdheid is opgenomen bij vrijwillige verplaatsing.

De aanwezige toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders zijn veelal zonder vergunning gerealiseerd. Ten behoeve van de noodzakelijke bereikbaarheid is het gewenst dat dit soort voorzieningen gerealiseerd kunnen worden tussen wal en woonboot.

Hiertoe zijn in het voorliggende bestemmingsplan de volgende uitgangspunten voor woonboten opgenomen:

- de breedte van toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders bedraagt maximaal 12 meter met dien verstande dat deze voorzieningen niet langer mag zijn dan de lengte van de woonboot;
- per woonboot is maximaal één toegangsvoorziening toegestaan;
- tussen de woonboot en de aangrenzende kade mag een berging worden gebouwd met een maximum oppervlakte van 6 m<sup>2</sup> en maximum hoogte van 2,7 meter;
- voor schuttingen langs de kade geldt een maximale bouwhoogte van 1,5 meter.

Het stadsdeel zal in het voorjaar van 2013 per adres een inventarisatie uitvoeren van alle aanwezige bouwwerken en aanhorigheden. Deze worden opgemeten en gefotografeerd. Alles wat op het moment van de inventarisatie aanwezig is en niet voldoet aan de maten genoemd in het bestemmingsplan Cruquius en de ontwerp beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik zal worden gedoogd tot het moment dat er een nieuwe eigenaar komt dan wel dat de bebouwing/aanhorigheden vergroot, verbouwd of vervangen worden. De nieuwe eigenaar dient te voldoen aan de maatvoering zoals gesteld in het bestemmingsplan dan wel de beleidsnotitie. Indien een woonbootbewoner dit nalaat zal hiertegen handhavend opgetreden worden. Dit zal aan de eigenaren per (gedoog)brief worden meegedeeld.

## **2.4 Flexibiliteitbepalingen in bestemmingsplan**

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt van de ontwikkelingen die op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen en welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het opnemen van een ontwikkeling.

### *Optie 1: direct bouw- en gebruiksrecht*

Indien nieuwe plannen concreet zijn, bestuurlijk akkoord zijn en de milieukundige en economische haalbaarheid is aangetoond, kunnen de plannen direct (bij recht) opgenomen worden in het bestemmingsplan. Uit alle benodigde onderzoeken moet blijken dat de ontwikkeling mogelijk is. Het bestemmingsplan biedt dan direct een bouwtitel voor de ontwikkeling.

### *Optie 2: wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht*

Indien de haalbaarheid van een ontwikkeling nog niet is aangetoond, of als nog niet helemaal duidelijk is hoe er ontwikkeld gaat worden, kan er een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsverplichting opgenomen worden in het bestemmingsplan, mits de ontwikkeling bestuurlijk akkoord is. Van belang is dat duidelijke voorwaarden geformuleerd worden, die voldoende rechtszekerheid bieden. Voorwaarden die vastleggen waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen en zodoende het maximum kader van de ontwikkeling vormen.



Indien de mogelijke ontwikkeling na het inwerking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid of de uitwerkingsverplichting. Er moet dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld worden voordat er een bouwtitel aanwezig is. Voor vaststelling van het wijzigingsplan of uitwerkingsplan wordt er nog een juridisch-planologische procedure doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit. Eventuele nadere onderzoeken kunnen bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure worden uitgevoerd.

#### *Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan*

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting aandacht besteed aan de mogelijke ontwikkeling, maar er wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie. Te zijner tijd zal het bouwplan voorafgaand aan de eventuele realisatie van een mogelijke ontwikkeling een eigen procedure moeten doorlopen: een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning.

## **2.5 Ontwikkelingen**

### **2.5.1 Algemeen**

Binnen het plangebied zijn er, op het moment van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, de volgende 'ontwikkelingen' in beeld. De ontwikkelingen worden inhoudelijk besproken per ontwikkeling wordt aangegeven of en hoe deze verwerkt is in dit bestemmingsplan.

### **2.5.2 Van Lohuizengebied**

Ter versterking van de economie, werkgelegenheid, toerisme en (water)recreatie in Oost werkt stadsdeel Oost aan de ontwikkeling van het Van Lohuizengebied. In het "Stedenbouwkundige Programma van Eisen Van Lohuizen" (SPvE) zijn globaal de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de directe omgeving van de Th.K. van Lohuizenlaan beschreven. Het SPvE is vastgesteld door de stadsdeelraad op 18 oktober 2005 en door het college van B en W van de gemeente Amsterdam op 31 januari 2006.

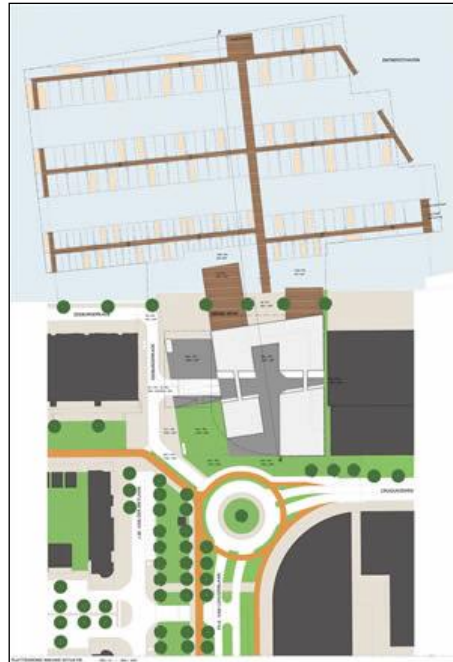
De historische pakhuizen aan de Entreporthaven ten westen van de Th.K. van Lohuizenlaan benadrukken het oorspronkelijke nautische karakter van de Entreporthaven. Het oostelijk deel van het Cruquiseiland wordt gekarakteriseerd door industriële activiteiten. De Th.K. van Lohuizenlaan is een belangrijke toegangsweg naar het gebied en sluit aan op de Cruquiusweg. In 2006 heeft het stadsdeelbestuur een samenwerkingsovereenkomst ondertekend met de ontwikkelaar. Het schetsontwerp van is uitgewerkt in 2007 en 2008. In het schetsontwerp is nader ingegaan op de ontwikkelingen het Kopgebouw en de Jachthaven Entrepot.

#### Het Kopgebouw

Het Kopgebouw is geïntegreerd in het ontwerp van de Jachthaven Entrepot en komt te staan aan het water, bij de rotonde Th.K. van Lohuizenlaan. De bouwlocatie vormt een overgangsgebied tussen wonen en werken en is de entree tot het Cruquius Werkgebied.



Het Kopgebouw biedt ruimte aan onder meer een café, hotel, medisch centrum, jachthavenvoorzieningen, vergader- en conferentiezalen, fitnessruimte, parkeergarage en andere bedrijven. In juni 2009 is de bouwvergunning voor het Kopgebouw verleend.



*Afbeelding: artist impression Kopgebouw (links) plattegrond kopgebouw en Jachthaven Entrepot (rechts)*

### Jachthaven Entrepot

In het centrale deel van de Entreporthaven komt ter hoogte van het Kopgebouw de Jachthaven Entrepot. Het wordt een jachthaven met circa 200 ligplaatsen en voorzieningen voor passanten. Deze jachthaven zal de toeristische aantrekkelijkheid van het Oostelijk Havengebied een nieuwe impuls geven. Daarnaast wil het stadsdeelbestuur tegemoetkomen aan de grote vraag naar ligplaatsen voor recreatievaartuigen. Hiermee wordt ook de oude functie van de Entreporthaven op eigentijdse wijze voortgezet. In november 2010 heeft het dagelijks bestuur de bouwvergunning voor de jachthaven verleend.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de verleende bouwvergunningen voor het Kopgebouw en de jachthaven overgenomen.

### 2.5.3 Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad

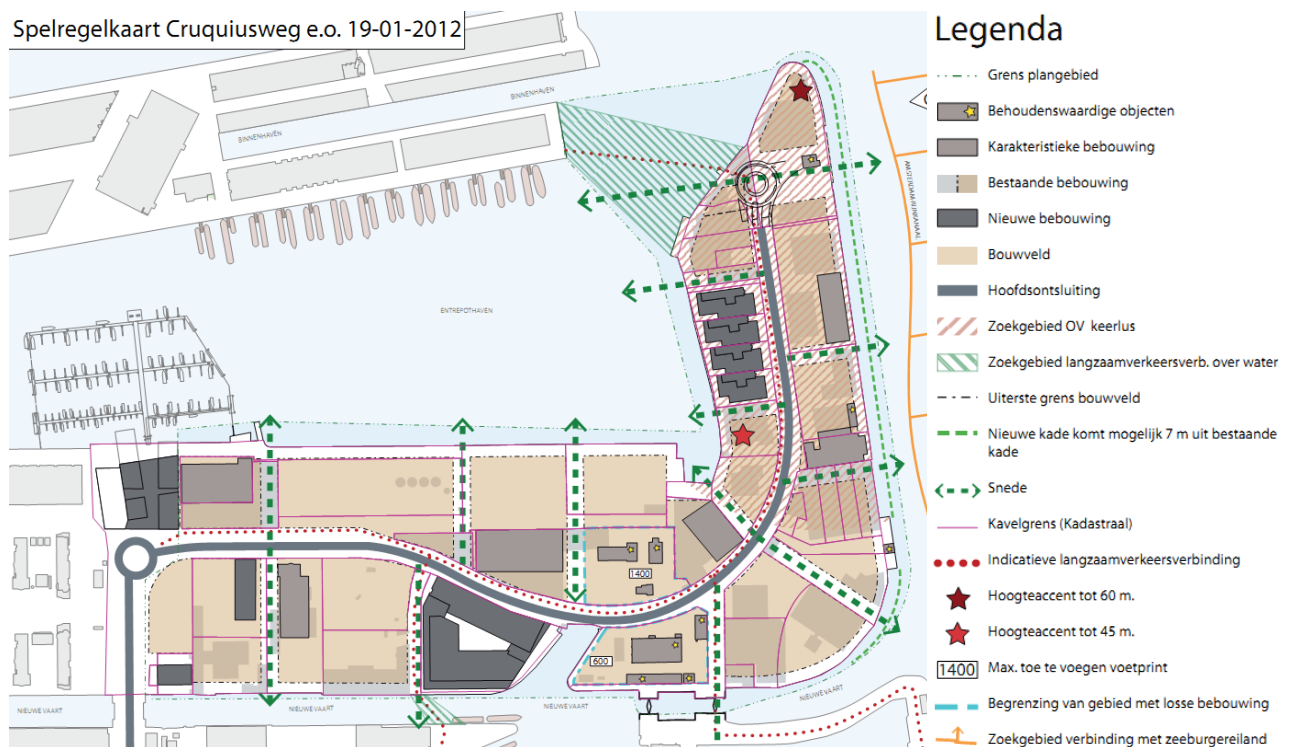
In 2009 is een strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad. Het Cruquiusgebied (de Cruquiusweg en omgeving en het Zeeburgerpad) wordt daarin gezien als een gunstig gelegen woon- en werkgebied. Dit strategiebesluit geeft op basis van de ruimtelijke visie de investeringsrichting aan en is het kader voor de toekomstige transformatie. Dit kader sluit aan bij de visie van de centrale stad zoals vastgelegd in de nieuwe Structuurvisie voor Amsterdam.

Voor het gebied zijn spelregelkaarten en spelregels opgesteld. De spelregels van het Cruquiusgebied (Cruquiusweg en Zeeburgerpad, d.d. 11 november 2011) en de spelregelkaart Zeeburgerpad (11 november 2011) en de spelregelkaart Cruquiusweg (19 januari 2012) zijn op 31 januari 2012 door de Deelraad vastgesteld. De spelregels en spelregelkaarten beschrijven een gewenste ontwikkeling waarbinnen de marktpartijen hun initiatieven kunnen uitvoeren. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en de ontwikkelstrategie. Met de spelregels kan het stadsdeel ontwikkelingen op hoofdlijnen sturen en toetsen.

#### Spelregelkaart Cruquiuswerkgebied

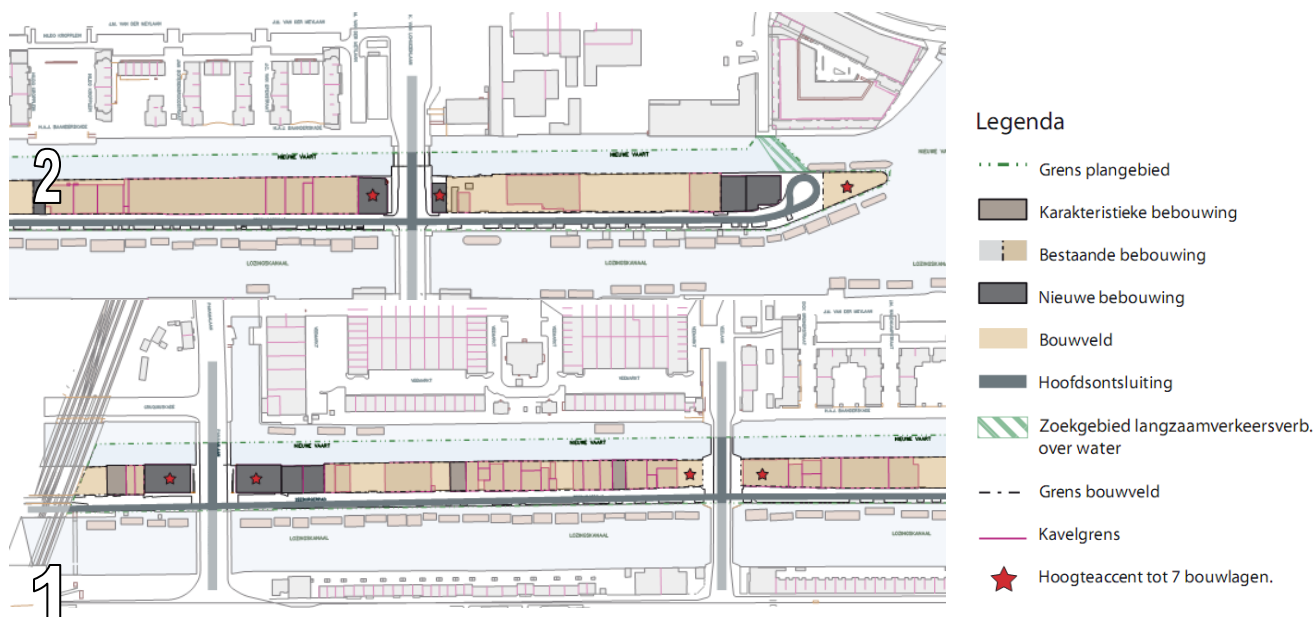
In tegenstelling tot de gebruikelijke aanpak uit het verleden wordt er geen gemeentelijke grondexploitatie, en dus ook geen stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit oude stijl voor het gebied opgesteld. De spelregelkaart fungeert dan na vaststelling door de stadsdeelraad samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader.

De spelregelkaart gaat er van uit dat de nodige voorzieningen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden, maar geeft geen verdere invulling aan functies in het gebied. In de spelregelkaart wordt geen verplicht programma voorgeschreven. Op de begane grondlaag is een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte wenselijk. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect.



Afbeelding: Spelregelkaart Cruquiuswerkgebied (vastgesteld 31-01-2012)





Afbeelding: Spelregelkaart Zeeburgerpad, (1oostzijde, 2 westzijde, vastgesteld 31-01-2011)

#### Consequenties voor dit plan

De spelregelkaart geeft randvoorwaarden voor ontwikkeling en fungeert als beleidskader, maar biedt onvoldoende basis om te vertalen in het voorliggende bestemmingsplan. De milieukundige en economische haalbaarheid van de verschillende functies is weliswaar verkend, maar er zijn geen onderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat de uitvoerbaarheid zeker is. Er zijn voorts geen concreet uitgewerkte bouwplannen.

Ter plaatse van het Zeeburgerpad is in de bestaande situatie veelal bebouwing aanwezig bestaande uit één tot drie bouwlagen. Bij het ontwerp bestemmingsplan is, voor wat betreft de maximale bouwhoogte, aangesloten bij de bestaande bebouwing in het gebied. Om aan te sluiten op de bestaande bebouwingmogelijkheden voortvloeiend uit de Bouwverordening 2003 en het toekomstige wensbeeld zoals opgenomen op de vastgestelde Spelregelkaart Zeeburgerpad is ervoor gekozen uit te gaan van een bouwhoogte van 18 meter. Het Dagelijks Bestuur kan bij een omgevingsvergunning afwijken van deze bouwhoogte door het toestaan van een bouwhoogte van 21 meter.

De raad heeft op 5 juli 2011 ingestemd met een nieuwe vorm van gebiedsaanpak om te komen tot de transformatie van het Cruquiusgebied tot een aantrekkelijk werk- / woongebied. Uitgangspunt bij deze nieuwe experimentele vorm van gebiedsaanpak is dat het stadsdeel alleen regie voert en kaders stelt met betrekking tot voor het stadsdeel essentiële onderwerpen en aspecten waarover zij bevoegd is. De kaders voor de gebiedsontwikkeling zijn vastgelegd in spelregels die op 30 januari 2012 door de stadsdeelraad zijn vastgesteld. Het huidige juridisch/planologisch kader wordt met dit bestemmingsplan geactualiseerd, maar op basis van de huidige functies. Dat betekent dat bij initiatieven van private partijen het stadsdeel per initiatief/kavel in moet stemmen met een aanpassing van het juridisch/planologisch kader. Oftewel initiatiefnemers kunnen een principe verzoek indienen waarna het Dagelijks Bestuur een besluit neemt of zijn aan het verzoek wenst mee te werken.



## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

#### *Consequenties voor dit plan*

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

#### 3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

#### *Consequenties voor dit plan*

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

#### 3.1.3 *Luchthavenindelingsbesluit*

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.



Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zone's rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven ruim onder de 150 meter vanaf peil Schiphol. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

De Provinciale Structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan heeft betrekking op stedelijk gebied en is conserverend van aard. De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente of het stadsdeel. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

### **3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie**

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten op hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op

21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

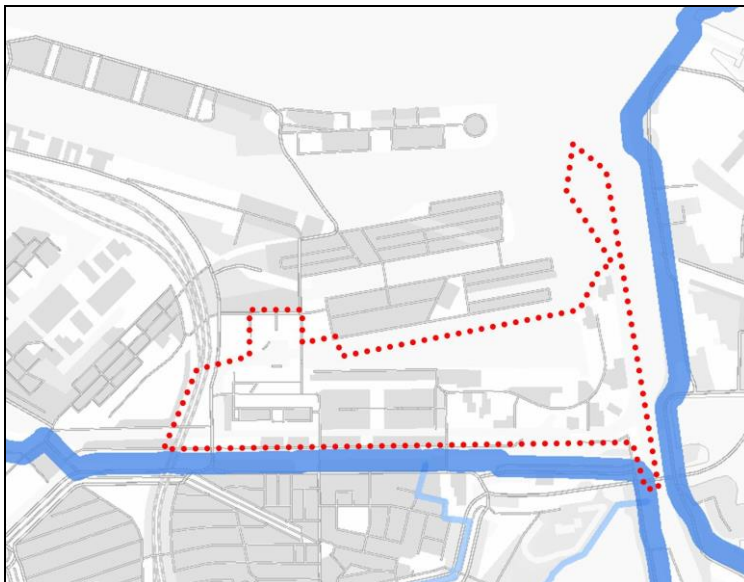
Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) en is gedeeltelijk onderdeel van de 'Blauwe Ruimte'. Vanuit de Prvs gelden regels voor kantoor- en bedrijfsontwikkeling binnen BBG en gebieden die onderdeel zijn van de 'Blauwe Ruimte'.

#### Kantoor- en bedrijfsontwikkeling binnen BBG

Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Gedeputeerde Staten stellen een provinciale planningsopgave vast en jaarlijks een regionale bedrijventerreinmonitor ten behoeve van het opstellen/actualiseren ervan. De toelichting bij bestemmingsplannen dat voorziet in transformatie van bedrijventerrein geeft een verantwoording over de wijze waarop in het verlies aan bedrijfsterrein wordt voorzien zowel wat betreft oppervlakte als beschikbaarheid van voldoende terrein voor specifieke milieubelastende bedrijfsoorten.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan is conserverend van aard en voorziet niet in nieuwe bedrijfsterreinen, kantoorlocaties of de transformatie van een bedrijventerrein.



Afbeelding: de Blauwe Ruimte

#### Blauwe ruimte

Gelet op artikel 29 en kaart 8 is de Zeeburgerdijk, gelegen ten zuiden van het plangebied, aangewezen als primaire waterkering. Voor deze waterkering geldt een algemene vrijwaringszone van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs. In overleg met het Waterschap dient bepaald te worden welke zonering van de vrijwaringszone in het bestemmingsplan opgenomen moet worden.



De Zeeburgerdijk is in beheer bij waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). In overleg met AGV is bepaald dat de leggers van AGV inclusief de specifieke zoneringen voor de vrijwaringszone in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen dienen te worden. Deze zonering is een stuk kleiner dan de benoemde vrijwaringszone van 175 meter in de provinciale verordening.

Op de legger van waterschap AGV is te zien dat een zeer klein deel van het voorliggende plangebied binnen de (buitendijkse) zonering van de primaire waterkering ligt. Binnen deze zone mag een bestemmingsplan alleen nieuwe bebouwing of gebruik toestaan indien er sprake is van niet-omkeerbaar ontwikkelingen naar oordeel van de waterbeheerder, een toekomstige landwaartse versterking van de waterkering niet wordt belemmerd en kan worden meebewogen met het peil van IJssel- en Markermeer en Noordzee.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanwezige primaire waterkering ter plaatse van de Zeeburgerdijk. De bovengenoemde leggers van het waterschap AGV zijn overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. De zonering is aangeduid als 'vrijwaringszone-dijk'. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone-dijk' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van ontwikkelingen die het onderhoud, de instandhouding en/of de versterking van de primaire waterkering kunnen belemmeren.

Ten aanzien van de primaire waterkeringen binnen het plangebied geldt dat het bestemmingsplan ten opzichte van de vigerende planologische regeling geen nieuwe bebouwing in de vrijwaringszones mogelijk maakt aangezien het bestemmingsplan conserverend is. Er is geen sprake van nieuwe bebouwing of nieuw gebruik.

### **3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020**

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers;
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn in voorbereiding in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's).

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft derhalve geen invloed op de bestaande woningmarkt.



### 3.3 Regionaal beleid

#### 3.3.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- Het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- Het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- Het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het RVVP kent ten opzichte van de speerpunten van beleid onder andere de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden;
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend;
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden;
- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk;
- Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur van het plangebied.

#### 3.3.2 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de Woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- Kwantiteit: Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de





Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen);

- Kwaliteit: Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van het bestaande woningareaal.

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam**

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B en W op 12 oktober heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

#### Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

#### Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.



## Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

## Relevante aspecten

In de structuurvisie zijn het werkgebied Cruquius en het Zeeburgerpad aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein met transformatiemogelijkheden (op basis van nog te verrichten onderzoeken) naar resp. werk-woongebied en woon-werkgebied.

Deze bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een (relatief) beperkte milieuruimte (qua geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonerings hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn. Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt in afwachting van de kantorenstrategie vooralsnog tegengegaan. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen mogelijk is. Voor een aantal bedrijventerreinen (waaronder Cruquius en Zeeburgerpad) kan worden onderzocht of op termijn menging met wonen mogelijk is.

Het Veemarktterrein is aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein zonder transformatiemogelijkheden. Onder voorwaarden is wel perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure mogelijk, alsmede kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. In het stedelijk milieu moet ruimte blijven voor de werkplaats van de ambachtsman, voor de loodgieter en voor de apk-garage, maar ook voor bouwbedrijven, afval- en reinigingsdiensten en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes, de stads-verzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. Daarom richten de binnenstedelijke, stadsverzorgende bedrijventerreinen zich in het bijzonder op deze typen bedrijven.

De Panamalaan, de Veelaan en het oostelijk deel van de Cruquiusweg behoren tot het hoofdnet auto. De hoofdnetten zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam binnen de randvoorwaarden van de leefbaarheid. Zij dienen tevens om de onderlinge bereikbaarheid tussen de stadsdelen te garanderen. De hoofdnetten zijn onderdeel van een gestructureerd wegennet, waarbij de hoofdnetten de weggebruiker routes aanbiedt die stadsdeeloverstijgend zijn. Voor de hoofdnetten geldt dat er gestreefd wordt naar netwerken waarbij zowel snelheid, herkenbaarheid als betrouwbaarheid centraal staat.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040 weergegeven.



Afbeelding: uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040

#### *Consequenties voor dit plan*

In de structuurvisie staan diverse toekomstige ontwikkelingen die momenteel nog niet concreet genoeg zijn om in het bestemmingsplan mee te nemen. Het betreft hier het werkgebied Cruquius en het Zeeburgerpad. Voor het overige kan geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de structuurvisie.

### **3.4.2 Woonvisie: Wonen in de Metropool**

Op 30 oktober 2008 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan gaat uit van het bestaande woningareaal en is derhalve in overeenstemming met de Woonvisie: Wonen in de Metropool.

### **3.4.3 Beleidsnotitie short stay (2009)**

Het college van B en W van de gemeente Amsterdam heeft op 12 februari 2009 beleid vastgesteld aangaande short stay. Aanleidingen voor de centrale stad voor op het opstellen van short stay beleid waren:

- Amsterdam Topstad: expats mogelijkheden bieden zich tijdelijk hier te vestigen;
- Er was geen juridisch kader om te kunnen handhaven in geval van overlast en illegale woningonttrekking. Short stay vindt plaats in woningen waarop volgens de regels van bestemmingsplannen veelal de definitie 'wonen' van toepassing is of een specifieke definitie van 'wonen' ontbreekt. Bij de definitie is tot nu toe geen rekening gehouden met het verschijnsel short stay, zodat deze vorm van wonen niet past binnen de bestemming wonen.



Daarnaast biedt het uitvoeren van het short stay beleid een instrument om het teveel onttrekken van woningen te beperken. Met het vaststellen van het beleid kan er gehandhaafd worden.

Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet;
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar;
3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen);
4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay;
5. Voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

#### *Consequenties voor dit plan*

Voor het gebruik van woningen voor de functie van short stay is een vergunning nodig op grond van de Huisvestingswet. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening zijn toetsingscriteria opgenomen die bij de verlening van vergunningen betrokken moeten worden. Binnen de woonbestemmingen is in het voorliggende bestemmingsplan short stay toegelaten.

#### **3.4.4 Verordening op het binnenwater 2010**

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B en W (deze bevoegdheid is gedelegeerd naar het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

#### *Consequenties voor dit plan*

Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten zijn in het bezit van een ligplaatsvergunning.

#### **3.4.5 Nota passagiersvervoer te water (maart 2007)**

Het passagiersvervoer te water is de nummer 1 toeristische attractie van Amsterdam. Onder passagiersvervoer verstaan we in de gemeentelijke regelgeving rondvaartboten, salonboten, lijndienstvaartuigen, watertaxi's, maar ook huurbootjes, gondels of waterfietsen. In 2005 en 2006 zijn de drie belangrijkste onderwerpen met betrekking tot passagiersvervoer in samenhang met elkaar onderzocht en uitgevoerd:

1. de actualisering van het vergunningstelsel voor passagiersvervoer;
2. een uitbreiding van het aantal exploitatievergunningen voor de passagiersvaart en
3. de verbetering van de aanpak van illegaal passagiersvervoer.

De resultaten hiervan vormen tezamen de Nota passagiersvervoer te water 2007. Het gemeentelijk beleid met betrekking tot passagiersvervoer is vastgelegd in verschillende beleidsnota's, vergunningvoorwaarden en in sommige gevallen in brieven aan belanghebbenden. Vanuit het oogpunt van juridische kwaliteitszorg is de versnippering opgeheven door één algemene regeling voor passagiersvaart te schrijven: de Regeling passagiersvervoer te water Amsterdam (RPA 2007). Voorbeelden van bestaande regels en gedragslijnen die in de RPA zijn opgenomen zijn:

- eisen ten aanzien van milieu, de techniek, vaartijden, geluid, voorlichting aan schippers of huurders e.d.;



- de verplichting een verleende vergunning binnen één jaar in gebruik te nemen (vergunningen op de plank bij exploitanten zijn ingetrokken);
- wijziging van de vergunning kan mits aan de geldende regels wordt voldaan en de categorie van het vaartuig waarvoor de vergunning oorspronkelijk is verleend, niet wijzigt;
- bij verkoop van het vergunde vaartuig kan de tenaamstelling van de vergunning onder voorwaarden gewijzigd worden;
- de eisen die aan vergunninghouder en vaartuig worden gesteld kunnen per uitgifteronde verschillen;
- wel is het de bedoeling op termijn de vergunningsvoorwaarden te harmoniseren;
- een exploitatievergunning is -onder bepaalde voorwaarden- niet nodig voor verenigingen en stichtingen;
- een exploitatievergunning is niet nodig voor vaartuigen op doorvaart, die alleen gebruik maken van de hoofdvaarroutes en de speciaal voor hen aangewezen afmeerlocaties;
- de afgifte van een vergunning per vaartuig;
- de wateren die wel en niet ingevaren mogen worden;
- toepasselijke bepalingen voor kleinschalig bedrijfsmatig goederenvervoer.

In artikel 1.4 is geregeld dat het college de vergunning kan intrekken indien voor een vaartuig waarvoor vergunning is verleend, niet binnen één jaar na de dag van afgifte van de vergunning een legale ligplaats voorhanden is. In de Nota is beschreven dat er in 2006 voor is gekozen de exploitatievergunning van de centrale stad afhankelijk te maken van de ligplaatsvergunning van het stadsdeel. Exploitanten die in aanmerking wilden komen voor een nieuwe vergunning moesten al bij het indienen van de aanvraag 'zicht hebben' op een ligplaatsvergunning. Zonder die 'voorlopige ligplaatsgarantie' kon niet worden meegedaan aan de loting. Als men een jaar na verlening van de exploitatievergunning geen ligplaatsvergunning (of een ander bewijs van een legale ligplaats) kan tonen, wordt de exploitatievergunning ingetrokken.

In de Nota wordt hierover geconstateerd dat deze aanpak weliswaar een oplossing biedt voor het probleem van afstemming van de exploitatievergunning op de ligplaatsvergunning, maar dat het er voor ondernemers niet makkelijker op is geworden. Het is beter als de stad en de stadsdelen de coördinatie van de ligplaats- en exploitatievergunningen gezamenlijk voorbereiden, zodat de coördinatie-last niet voornamelijk bij de ondernemers ligt.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het oostelijk deel van de Entreporthaven liggen twee passagiersvaartuigen. Deze zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van de aanduiding 'Specifieke vorm van water - ligplaats passagiersvaartuig'.

#### **3.4.6 Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak'**

De Nota 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen, een gereedschapskist en vraagbaak' is op 10 maart 2006 in de Stuurgroep Wonen op water vastgesteld. Eén van de prioriteiten van deze nota is het opnemen van woonboten in bestemmingsplannen. Overigens bestaat er geen juridische verplichting woonboten op te nemen in bestemmingsplannen. Dit wordt wel wenselijk geacht om voor overheid, woonboot- en walbewoners helderheid te scheppen. Woonboten zonder ligplaatsvergunning liggen illegaal en zullen (desnoods met bestuursdwang) weg moeten. Woonboten met een ligplaatsvergunning die niet in een bestemmingsplan staan, zijn niet illegaal en kunnen dus probleemloos blijven liggen. Ook bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen wordt geadviseerd deze zo snel mogelijk in het bestemmingsplan op te nemen. Het uiterlijk van de woonboot is niet van invloed op de ruimte die de boot daadwerkelijk inneemt en daarom op de rand van 'ruimtelijk relevant', waardoor het opnemen van welstandseisen voor woonboten in bestemmingsplannen in de meeste gevallen niet wordt geadviseerd. Regelgeving rondom de woonboot is opgenomen in de Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB).



### Consequenties voor dit plan

Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten in het bezit van een ligplaatsvergunning. De aanwezige woonboten zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' door middel van de aanduiding 'Ligplaats'.

### 3.4.7 Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen (februari 2008)

In het kader van het nautische vaarwegbeheer heeft het college in 2003 in de nota 'Dynamisch gebruik van het water in Amsterdam' geconstateerd dat het aantal afgemeerde vaartuigen in de stad toeneemt en dat de vlotte en veilige doorvaart steeds verder in de knel komt. Om mogelijke ongelukken te voorkomen werd de volgende beleidsdoelstelling geformuleerd: 'het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg mogelijk is'. Eén van de maatregelen om deze beleidsdoelstelling te concretiseren is de notitie 'Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam', die het college op 13 april 2004 heeft vastgesteld. In de daarop volgende periode heeft de Dienst Binnenwaterbeheer in overleg met de stadsdelen en Waternet, de doorgaande binnenwateren geclassificeerd op basis van vastgestelde profielen. Na een uitgebreide inspraakprocedure heeft dat geleid tot het Uitwerkingsbesluit, waarmee de regeling rondom de doorvaartprofielen daadwerkelijk kan worden ingevoerd. Per vaarweg wordt aangegeven welke soorten schepen qua lengte, breedte en diepgang van welke vaarweg gebruiken mogen maken.

### Consequenties voor dit plan

Voor het Lozingskanaal is een doorvaartprofiel van 24 meter breedte vastgesteld. Voor de Nieuwe Vaart geldt een doorvaartprofiel van 13 meter. Daaraan wordt binnen het nieuwe bestemmingsplan overal voldaan.



Doorvaartprofielcode	Vaartuig Max.		Doorvaartprofielbreedte	Doorvaartprofiel diepte
	breedte	lengte		
A1	9,50	80	30	3,00 – NAP
A1+	9,50	80	50	3,00 – NAP
A2	7,20	67	24	2,75 – NAP
A2+	7,20	67	50	2,75 – NAP
B	4,25	20	13	2,20 – NAP
C	4,00	18	12	2,20 – NAP
D	3,75	14	11	1,90 – NAP
E	3,75	14	10	1,80 – NAP
E®	3,75	14	10	1,80 – NAP

Afbeelding: doorvaartprofielen in het Oostelijk Havengebied



### 3.4.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
<b>Aanleg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen</li> <li>• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• toetsen ruimtelijke plannen</li> <li>• verder uitwerken grondwaterbeleid</li> </ul>
<b>Beheer: onderzoek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren</li> </ul>
<b>Beheer: reiniging</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regulier onderhoud</li> <li>• onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwateringmiddelen</li> </ul>

In 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat. Om de gestelde doelen te realiseren zijn de volgende acties en stappen nodig per zorgplicht:

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van de drie watertaken. Bij het realiseren van haar doelstellingen is zij echter ook afhankelijk van de medewerking van anderen:

- Perceeleigenaren zoals particulieren, bedrijven en instellingen moeten ervoor zorgen dat hun perceel op de juiste wijze is aangesloten op de riolering (geen afvalwater op het hemelwaterriool) en kunnen hun eigen vervuiling beperken;
- Bij het voorkomen of aanpakken van grondwaterproblemen is de gemeente afhankelijk van vele factoren, zoals de bodemopbouw, de wijze waarop het gebied bouwrijp is gemaakt, de inrichting en het gebruik van de grond, en de ondergrond. Vooral bij particulier terrein (bijvoorbeeld toename verharding, bouw van kelders) heeft de gemeente beperkte invloed. Het beheer van het peil van het oppervlaktewater, de verantwoordelijkheid van het waterschap, is vaak maar van beperkte invloed op het grondwaterniveau.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de in het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' genoemde onderwerpen. In hoofdstuk 5.1 wordt nader ingegaan op het wateraspect.



### 3.4.9 Kantorenstrategie Amsterdam

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Uitgangspunt in de kantorenstrategie is het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande kantorenvoorraad, het aanwijzen van locaties waar kantoren geclusterd zouden moeten worden en op welke locaties transformatie naar ander soort functies het beste kan worden gerealiseerd.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. De verschillende kantorenlocaties zijn daarbij ingedeeld in vier categorieën:

1. Krimpgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo moet krimpen en het accent primair ligt op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop en secundair op herontwikkeling van de bestaande voorraad;
2. Balansgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorroimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop;
3. Beperkte groeigebieden, waar beperkt ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren en herontwikkeling van de bestaande voorraad van belang is;
4. Groeigebieden, waar ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande kantorenvoorraad.

De locatie 'Cruquiusweg/Zeeburgerpad' valt binnen het segment 'Bedrijventerrein' en is binnen de gebiedstypering van de kantorenstrategie aangeduid als "krimpgebied".

Op basis van het onderzoek naar kantoorachtigen is geconcludeerd dat terughoudendheid ten aanzien van de realisatie van kantoren op bedrijventerreinen noodzakelijk is. Voor de bedrijventerreinen geldt dat de omvang van de totale kantorenvoorraad dient te worden beperkt. Het is wel toegestaan om op de bedrijventerreinen kantoorroimte te realiseren die in omvang ondergeschikt is aan de bedrijfsruimte en hier ondersteunend aan is. Voor een aantal van de genoemde bedrijventerreinen in Amsterdam geldt dat transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd woon-/werkmilieu gewenst is.

#### *Consequenties voor dit plan*

Voor de mogelijke transformatie van het Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad zijn nog geen concreet uitgewerkte bouwplannen. De milieukundige en economische haalbaarheid is weliswaar verkend, maar er zijn geen onderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat de uitvoerbaarheid zeker is. Het bestemmingsplan gaat enkel uit van de bestaande kantoorlocaties en sluit derhalve aan op de beleidsuitgangspunten van de Kantorenstrategie.

## 3.5 Stadsdeelbeleid Oost

### 3.5.1 Woonvisie Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het stadsdeel kiest daarmee voor verbetering van de woon- en leefomgeving van mensen met een laag inkomen, wonen met zorg, veilig wonen, samen wonen en gezond wonen. In de woonvisie wordt daarom voor diverse doelgroepen als de primaire doelgroep, de middeninkomens, mensen die zorg nodig hebben en studenten/jongeren aangegeven op welke wijze het stadsdeel zich voor de betreffende doelgroep wil gaan inzetten.

Het voorliggende plangebied is in de Woonvisie oost 2011-2012 onderdeel van het deelgebied Oostelijk Havengebied Het Oostelijk Havengebied was de afgelopen 15 jaar de jonge wijk van Amsterdam.



De wijk verandert echter steeds meer naar een gebied waar vooral ook gevestigde 50+'ers wonen. Het Oostelijk Havengebied zal de komende jaren sterk vergrijzen en het kindertal neemt geleidelijk af.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het bestemmingsplan is het bestaande woningareaal opgenomen. De Woonvisie heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

### **3.5.2 Waterrecreatie Zeeburg (2004, beleidsnotitie)**

De beleidsnotitie heeft ten doel beleid te ontwikkelen over het gebruik van het water in Zeeburg door de waterrecreatie. Dit gebeurt door knelpunten op te lossen en kansen te benutten en daarmee tevens eenduidigheid te creëren over het gebruik van het water door de waterrecreatie. De inzet is een optimale afstemming te bereiken tussen het gebruik van het water, de kades en oevers door pleziervaart enerzijds en door bewoners en overige gebruikers van het water anderzijds. Naast pleziervaart wordt aandacht besteedt aan andere vormen van recreatie op en langs het water, zoals zwemmen.

In de beleidsnotitie wordt het voornemen geschetst om in het Oostelijk Havengebied twee buurtgerichte havens te ontwikkelen in het Spoorwegbassin en in de Entreporthaven. Het (voormalige) stadsdeel wil het water optimaal benutten voor recreatieve doeleinden. De stadshaven in de Entreporthaven is buurtgericht en zal voor een gedeelte een passantenfunctie krijgen.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het stadsdeel beoogt een situatie te realiseren waarin voldoende en goede afmeervoorzieningen aanwezig zijn voor de pleziervaart. Echter, niet alle kades zijn bestemd als ligplaats voor pleziervaartuigen. Veel kades zijn aangewezen als ligplaats voor woonboten en binnenvaartschepen. Aan de overige kades kunnen pleziervaartuigen afmeren, tenzij er gegronde redenen zijn om dit te verbieden, bijvoorbeeld uit nautische of veiligheidsoverwegingen of om een goede afwatering en doorvaart te garanderen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn ligplaatsen ten behoeve van pleziervaartuigen algemeen toegelaten binnen de bestemming 'Water'.

### **3.5.3 Groenbeleidsplan Zeeburg 1999**

In januari 1999 heeft de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Zeeburg het Groenbeleidsplan Zeeburg 1999 vastgesteld. Het beleidsplan heeft de volgende doelstellingen:

Het vastleggen van de groenstructuur

- en het creëren van mogelijkheden om deze in stand te houden en te optimaliseren;
- Ideeën en richtlijnen formuleren voor verbetering van de kwaliteit, het beeld en de structuur van het groen;
- Het groen een duidelijker plaats geven als het gaat om het beheer en de inrichting van de openbare ruimte;
- Het vastleggen van een kader waarbinnen het groenbeheer kan plaats vinden. Hierbij is het streven het beheer af te stemmen op het gewenste beeld, het gebruik en de natuurwaarden.

In het beleidsplan wordt een onderscheid gemaakt in:

- Groenstructuur op stadsdeelniveau (hoofdgroenstructuur);
- Interne groenstructuur van buurten;
- Buurtgroen in de buurten.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van bestaand groen.



### 3.5.4 Woonbotenbeleid

Het stadsdeel werkt aan nieuw woonbotenbeleid. Hierin worden keuzes gemaakt over maatvoering, typen en welke voorzieningen en objecten zijn toegestaan. Deze regels zullen ook gaan gelden voor de woonboten die in het bestemmingsplangebied liggen. In dat kader zullen geen regels worden opgenomen over maatvoering etc.

Bij verkoop, vervanging of verbouwing zal getoetst worden op grond van het nieuwe beleid. Indien de maatvoering uit de ligplaatsvergunning de maatvoering van dit beleid overschrijdt, mogen de woonboten worden vervangen door woonboten conform de maatvoering uit de ligplaatsvergunning. Hierbij geldt dat de maatvoering geldt als maximale maat, maar uitsluitend voor die onderdelen(hoogte, breedte en/of lengte) die de maatvoering van het beleid overschrijden.

#### *Consequenties voor dit plan*

De in het voorliggende plangebied aanwezige (vergunde) woonboten zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van de aanduiding 'ligplaats'. Binnen deze aanduiding is een maximum aantal ligplaatsen, conform de bestaande situatie, vastgelegd.

### 3.5.5 Integraal Onderwijshuisvestingsplan 2011 -2015

Op 12 juli 2011 is het Integraal Huisvestingsplan (IHP) 2011-2015 vastgesteld door de deelraad. Dit plan beschrijft wat het stadsdeel de komende vier jaar gaat doen op het gebied van huisvesting van het basisonderwijs in Oost. Het IHP 2011-2015 van stadsdeel Oost staat voor een integrale, resultaatgerichte en communicatieve aanpak, gericht op de uitvoering:

- integraal, omdat zowel vanuit gebiedsniveau als vanuit het totale stadsdeelniveau de huisvesting van het primair onderwijs is geanalyseerd. Ook hebben we alle relevante beleidskaders nauwlettend gevolgd en hierbij betrokken;
- resultaatgericht, omdat in deze IHP-periode de realisatie en uitvoering centraal staan, waarbij in ieder jaar één of meer projecten van start gaan of afgerond worden;
- communicatief, omdat we alleen in constructief overleg en gezamenlijkheid de beste resultaten kunnen bereiken, waarbij de inzet van de schoolbesturen essentieel is. Constructieve overleggen stellen ons in staat om de juiste keuzes te maken. Keuzes, die ruimte en perspectief bieden en draagvlak hebben.

De nota beschrijft welke scholen worden verbouwd, welke nieuwbouw gaat plaats vinden en welke schoolgebouwen in de periode tot 2015 hun functie als school verliezen.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het voorliggende plangebied ligt langs de Borneokade de 8<sup>o</sup> Montessorischool. In het schooljaar 2008-2009 telde deze Montessorischool 23 groepen. Hiervan waren er dertien gehuisvest in het hoofdgebouw, zes in de tijdelijke huisvesting op het ponton in de Entreporthaven en vier in basisschool De Rietlanden. Met ingang van het schooljaar 2010-2011 is het ponton verwijderd en zijn alle resterende groepen van de 8<sup>o</sup> Montessorischool in basisschool De Rietlanden ondergebracht.





## Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

### 4.1 Geluidhinder

#### 4.1.1 Wettelijk kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag in vooral de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd. Voor de ruimtelijke planontwikkeling is het belangrijk om de aanwezige of toekomstige geluidsbronnen in relatie tot de huidige of toekomstige omgeving goed in kaart te brengen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn begin jaren '80 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Rond of langs deze bronnen van geluid zijn zones ingesteld. Indien geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen, binnen een geluidzone worden geprojecteerd dient onderzoek te worden verricht naar de geluidbelasting op de gevels van deze gebouwen. In de Wgh is vastgelegd welke maximale geluidbelasting (in decibellen) zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift.

#### Wegverkeerslawaai

Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekzone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh. Er is ook akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er een nieuwe weg met een snelheidsregime van 50 km/u wordt aangelegd en de geluidszone van deze weg zodanig wordt dat er binnen de geluidszone geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen. Voor binnenstedelijke wegen geldt een zone van 200 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken en 350 meter voor wegen met meer dan 3 rijstroken, voor buitenstedelijke wegen geldt een zone van 350 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken, 450 meter voor wegen met 3 of 4 rijstroken en 600 meter voor wegen met 5 of meer rijstroken.

#### Railverkeerslawaai

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de zonekaart spoorwegen bedraagt de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Centraal (traject nr.376) 500 meter. Het westelijk deel van het voorliggende bestemmingsplangebied valt binnen deze zonering.

Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.



## Industrielawaai

Het Cruquiuswerkgebied is een gezoneerd bedrijventerrein. In het geldende bestemmingsplan is vastgelegd dat bedrijven tot milieucategorie IV zich mogen vestigen in het gebied. Het geldende bestemmingsplan staat één 'grote lawaaimaker' als opgenomen in bijlage I onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (voorheen, 2.4 Ivb of A-inrichting) toe. Voorts is ook op het adres Zeeburgerpad 102 één 'grote lawaaimaker' gevestigd.

Rond industrieterreinen is het instellen van een geluidzone nodig wanneer in het bestemmingsplan de mogelijkheid wordt geboden tot de vestiging van een 'grote lawaaimaker'. Het industrieterrein zelf maakt geen deel uit van de zone.

De werking van een geluidzone rond een industrieterrein is tweeledig:

1. nieuwe geluidgevoelige gebouwen binnen de zone moeten worden getoetst aan de geluidsnormen;
2. nieuwe milieuvergunningen van bedrijven op het gezoneerde industrieterrein mogen niet leiden tot een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) buiten de zonegrens of een hogere belasting dan de vastgestelde hogere waarden.

## SWUNG

Op 1 juli 2012 is SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) vastgesteld. Binnen SWUNG wordt het Besluit geluidhinder aangepast via wijzigingen in het Invoeringsbesluit Geluidproductieplafonds en het Besluit geluid milieubeheer. In dit laatste besluit is een nadere uitwerking van de plafondsysteematiek opgenomen om langs Rijksinfrastructuur geluidgevoelige gebouwen te beschermen tegen geluidhinder.

De plafondsysteematiek houdt globaal in dat er aan weerszijden van (rijks)wegen en spoorwegen een keten van punten met – maximale – geluidwaarden, zogeheten geluidproductieplafonds, komt te liggen. Deze plafonds leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie van een (rijks)weg of spoorweg. Bij de aanleg of de vervanging van (een deel van) een (rijks)weg of spoorweg moeten ten minste de standaard maatregelen worden getroffen waarmee deze akoestische kwaliteit wordt geborgd.

Met de nieuwe SWUNG wetgeving worden naast o.a. woningen, zieken-, verpleeg- en verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen, woonwagenstandplaatsen en medische kinderdagverblijven ook normale kinderdagverblijven en ligplaatsen voor woonschepen aangemerkt als geluidgevoelig. Een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen is in het Besluit geluidhinder aangewezen als 'geluidgevoelig terrein' als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder

Het gaat daarbij om legale en permanente ligplaatsen. De grenswaarden gelden op de grens van de ligplaats, er gelden geen binnenwaarden voor woonschepen. Ligplaatsen voor woonschepen die bij gemeentelijke verordening (Woonschepenverordening, Havenverordening, Algemene Plaatselijke Verordening) zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidgevoelig terrein. Voor het overhevelen van bestaande ligplaatsen van een verordening naar het bestemmingsplan is overgangsrecht opgenomen.

Het overgangsrecht houdt in dat ligplaatsen in het water die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen tot 1 juli 2022 bij de eerste toepassing van de volgende procedures van rechtswege kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan, zonder dat ze worden getoetst als geluidgevoelig terrein. Dit overgangsrecht is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat ze van het ene juridische instrument (verordening) worden overgeheveld naar het andere (bestemmingsplan).



#### **4.1.2 Gemeentelijk kader**

##### Geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B en W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de indertijd nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit is geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 is gedelegeerd naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

De essentie van het geluidbeleid zoals verwoord in de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Dit beleid wordt in dit bestemmingsplan overgenomen.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Uit te voeren akoestische onderzoeken worden hieraan getoetst.

#### **4.1.3 Plangebied**

##### Wegverkeerslawaaai

Een groot deel van het plangebied is daardoor gelegen in één of meerdere geluidszones van bestaande wegen. In en nabij het plangebied zijn geen nieuwe wegen voorzien met een snelheidsregime van 50 km/u of meer.

Het bestemmingsplan is conserverend en maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk, waardoor akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaai achterwege kan blijven. Wegverkeerslawaaai werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

##### Railverkeerslawaaai

Een deel van het plangebied ligt in de geluidzone van het spoorvak Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen binnen de geluidzone van de spoorweg, waardoor akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaai achterwege kan blijven. Railverkeerslawaaai werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

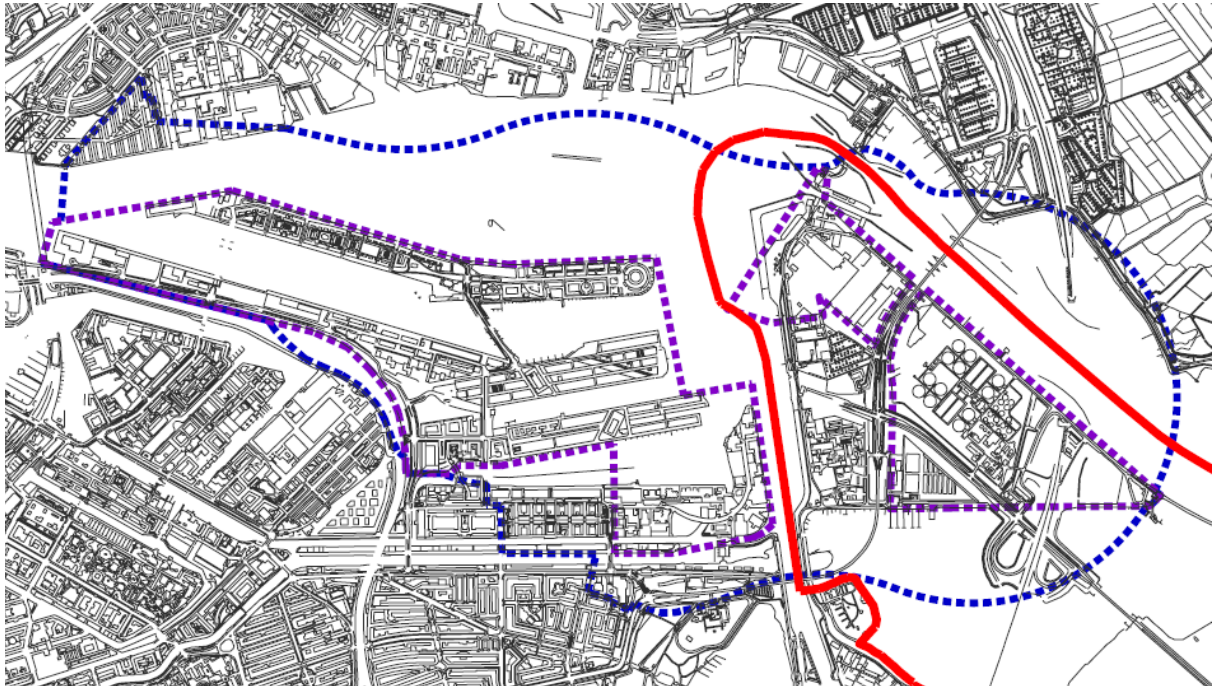
##### Industrielawaaai

Het plangebied ligt in een industriële geluidzone. In de loop van de tijd zijn er diverse besluiten genomen door zowel de Centrale stad als het voormalig stadsdeel Zeeburg die van invloed zijn op het gezoneerde industrieterrein en de industriële zone. In het onderstaande wordt hierop ingegaan.

##### *Zone-besluit 1986*

Op 20 augustus 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het Zonebesluit Categorie A-inrichtingen Oostelijk Havengebied-Zeeburg vastgesteld. Het zonebesluit voorziet in één geluidzone rondom meerdere industrieterreinen. Ten tijde van de vaststelling van het zonebesluit was in het Oostelijk Havengebied industrie aanwezig, maar werd al gewerkt aan het beëindigen van bedrijfsactiviteiten en de ontwikkeling van woningbouwplannen.

De navolgende afbeelding geeft de begrenzing van de industrieterreinen (paarse onderbroken lijn) en de geluidzone (blauwe onderbroken lijn) weer. Het industrieterrein Cruquius is gelegen in het zuidelijke deel van het industrieterrein. De rode lijn geeft de grens weer van het grootstedelijk gebied (Zeeburgereiland – IJburg).



#### *Zone-besluit 2010*

De gemeenteraad van Amsterdam heeft bij besluit van 7 juli 2010, nummer 118/283, het bestemmingsplan Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg, ten oosten van Cruquius, vastgesteld. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk geworden op 3 sept. 2010, met kenmerk: NL.IMRO.0363.G0902BPGST-OH01. Door dit besluit heeft het Zeeburgereiland geen gezoneerd terrein meer en is over een deel van dit eiland een geluidzone vastgelegd afkomstig van het gezoneerd terrein Cruquius. De beperkte doorwerking van dit bestemmingsplan Oostelijk Havengebied tot het Zeeburgereiland was het gevolg van het feit dat de gemeenteraad alleen voor dit gebied bevoegd was om de zone vast te stellen.

Dit facetbestemmingsplan is destijds vastgesteld omdat het Oostelijk Havengebied in de loop van de jaren is getransformeerd tot woongebied en omdat ook voor het Zeeburgereiland plannen bestaan voor een woongebied. De aanwijzing van het gezoneerde industrieterrein en de oorspronkelijke zone Oostelijk Havengebied-Zeeburg zijn met dit besluit geactualiseerd. Voor het voormalige terrein van de rioolwaterzuiveringsinrichting is inmiddels een op woningbouw gericht bestemmingsplan vastgesteld (bestemmingsplan RI-Oost). De dezonering heeft ook betrekking op bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark uit 2010.

Momenteel zijn er in het werkgebied Cruquius nog maar twee "A-inrichtingen" aanwezig. Dit zijn Albeton (Algemene Beton Maatschappij BV op adres Cruquiusweg 71) en Kleijer (Firma Kleijer Scheepsmotoren op adres Zeeburgerpad 102). De wet verplicht de gemeente om de terreinen waarop "A-inrichtingen" liggen, aan te wijzen als gezoneerd industrieterrein. De geluidzone kan beperkt worden tot het gebied rondom het Cruquius werkgebied.





### *Omvang van gezoneerd industrieterrein op grond van geldende bestemmingsplannen*

Door het vaststellen van het bestemmingsplan 'Cruquius' in 1996 is de mogelijkheid tot vestiging van een grote lawaaimaker beperkt tot uitsluitend het bedrijfsperceel van Albeton. Bij de bestemmingsplanvaststelling is niet expliciet geregeld wat de grens is van het gezoneerde industrieterrein. Evenmin is op de kaart of in de plantoelichting van het bestemmingsplan aangegeven wat de grens van de geluidzone is. Er moet daarom van worden uitgegaan dat met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Cruquius' in 1996 het industrieterrein niet is veranderd ten opzichte van de vaststelling van de zone in 1986. Dit houdt in dat het gehele werkgebied Cruquius formeel nog ligt op een groter (gezoneerd) industrieterrein.

Zoals eerder gezegd, is Kleijer op Zeeburgerpad 102, ook een A-inrichting. Dit bedrijf valt binnen bestemmingsplan UP industrieterreinen, voorschriften ingevolge artikel 43 Woningwet van 21 mei 1943.

De facetherziening van de geluidzone van 2010 heeft geen betrekking op de gronden van stadsdeel Oost. Daardoor wordt de omvang van het gezoneerde industrieterrein buiten het bestemmingsplan 'Cruquius' uit 1996 nog bepaald door het zonebesluit uit 1986 en is het Zeeburgerpad voor het grootste deel (met uitzondering van een deel dicht bij het spoor) aangemerkt als gezoneerd industrieterrein.

Op het Zeeburgerpad is verder het bedrijf Kapteijn Metaal Recycling BV gevestigd. Dit bedrijf is geen "A-inrichting", maar op dit bedrijf zijn wel aanzienlijke geluidbronnen aanwezig. Om deze reden heeft het gezoneerd terrein een dusdanige afmeting gekregen dat dit bedrijf op het gezoneerd terrein gevestigd blijft.

### *Actualisatie omvang industrieterrein Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad*

Het zonebeheer is een specifieke gemeentelijke taak. In artikel 163 van de Wet geluidhinder is opgenomen dat "Burgemeesters en wethouder van de gemeente waarin een industrieterrein geheel of gedeeltelijk is gelegen ervoor zorgen dat er voldoende informatie beschikbaar is over de geluidruimte binnen de zone". Het zonebeheer van de geluidzone Oostelijk Havengebied – Zeeburg wordt in opdracht van het stadsdeel Oost uitgevoerd door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht.

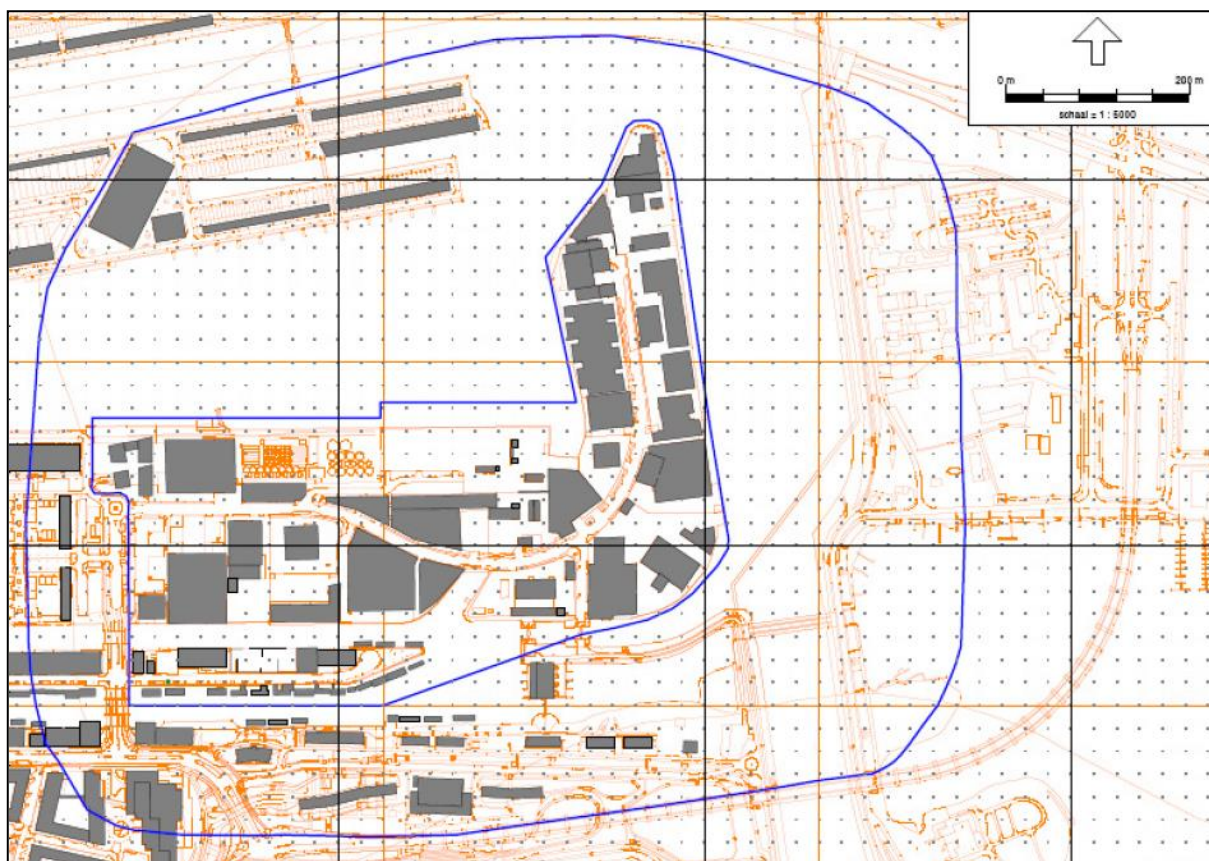
Om een einde te maken aan de ongewenste situatie van een onbegrensd industrieterrein en een daaromheen gelegen zone die bestaat uit meerdere op niet elkaar aansluitende zones, heeft de Dienst Milieu en Bouwtoezicht een nieuw zonemodel opgesteld met een industrieterrein waarvan de grens om het Cruquiuswerkgebied ligt, incl. het oostelijk deel van het Zeeburgerpad (d.w.z. ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan). Rondom het industrieterrein is een nieuwe zone geprojecteerd, uitgaande van de bestaande hogere waarden op gevoelige bestemmingen rondom het Cruquiuswerkgebied.

Voor het berekenen van de geluidsbelasting op de gevel is uitgegaan van een worst-case scenario door de belasting te berekenen op 25 meter hoogte. De 'Actualisatie geluidzone Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad' is als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

Op de afbeelding op de volgende bladzijde is een plattegrond van het zonemodel weergegeven, met een weergave van de berekende geluidsbelastingen.

Met het vaststellen van dit bestemmingsplan Cruquius conform het nieuwe zonemodel van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, wordt het gezoneerde industrieterrein ingekrompen en kunnen daarna o.a. voorliggend bestemmingsplan de zonegrenzen worden aangepast. De gezoneerde terreinen die zijn vastgelegd zijn in het besluit van 1986 (de paars omliggende gebieden in de figuur op blz. 46), zullen met het onderhavige plan aangepast worden voor zover deze zijn gelegen binnen het plangebied.





Afbeelding: Zonemodel Dienst Milieu en Bouwtoezicht

#### Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Cruquius

In de toekomst is het gewenst om het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein "Cruquius" zoveel mogelijk te reduceren rond bedrijven waar dit echt nodig is. Of en in hoeverre de omvang van het industrieterrein gereduceerd kan worden hangt onder andere af van de aanwezigheid van en de geluidbelasting ter plaatse van functies die in geval van de dezonering als geluidgevoelig dienen te worden aangemerkt. Hiertoe zijn 7 bestaande / vergunde bedrijfswoningen onderzocht.

De bedrijfswoningen bevinden zich in deelgebied Cruquius, het gebied ten oosten van Th.K. van Lohuizenlaan. Momenteel liggen de woningen binnen de grenzen van het industrieterrein en dus ook buiten de geluidzone, maar bij dezonering buiten deze grenzen komen te liggen en mogelijk binnen de geluidzone. Het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek is het akoestisch rekenmodel, dat is opgesteld door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht. Dit geluidsmodel gaat uit van dezonering van twee industrieterreinen. Het onderzoek omvat het berekenen van de geluidbelastingen, de toetsing van de geluidbelastingen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder, het gemeentelijk geluidbeleid en het benoemen van de aan te vragen hogere waarden. In het onderzoek is conform de in de wet gestelde overgangsbepalingen gekozen voor de Wet geluidhinder van voor 1 juli 2012, en dus voor het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De geluidbelasting ten gevolge van industriewelawaai bedraagt maximaal 63 dB(A), ter plaatse van het bedrijfsverzamelgebouw 'De Nieuwe Vaart'. Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt in geringe mate voldaan, de maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A), geldend voor bestaande woningen, wordt op sommige plaatsen overschreden.

Bij deze woningen dienen, om de bestemming wonen toch mogelijk te maken, voor de betreffende gevels dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast. Omdat het in de on-



derhavige situatie om bestaande woningen gaat, zijn dove gevels en gebouwgebonden schermen zeer gebruiksonvriendelijk en daarom niet wenselijk. Deze maatregelen zullen naar verwachting niet worden voorgeschreven. Op basis van de nu bestaande situatie zal bij het verkleinen van het industrieterrein niet mogelijk zijn om de bouwkundige aanpassingen, en daarmee de bestemming wonen, op de bestaande bedrijfswoningen mogelijk te maken.

#### **4.1.4 Conclusie**

De afgelopen jaren is door de ontwikkelingen in het Oostelijk Havengebied de industriële bedrijvigheid verminderd. De bedrijvigheid concentreert zich vooral op het Cruquiuswerkgebied inclusief de strook aan het Zeeburgerpad. Het gebied wordt qua industriële geluidsbelasting gedomineerd door de bedrijven Albeton, Kapteijn en in mindere mate door Kleijer. Voorts moet bedacht worden dat het industrieterrein in de loop der jaren al is verkleind. Zeeburgereiland maakt sinds het bestemmingsplan 'Facet-herziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg' geen deel meer uit van het industrieterrein. Ook de vaststelling van het bestemmingsplan 'Borneo, Sporenburg en Rietlanden' leidde al tot verkleining van het industrieterrein, alsook de vaststelling van de bestemmingsplannen 'Java-eiland', 'KNSM-eiland', 'Kop Oostelijke Handelskade', 'Oostelijke Handelskade' en 'Rietlanden' verkleinden het industrieterrein al. Deze uitgangspunten zijn de basis voor het vaststellen van de grens van het nieuwe gezoneerde industrieterrein in dit bestemmingsplan.

## **4.2 Milieuzonering bedrijven**

### **4.2.1 Kader**

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

Deze afstanden in *B&M* zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van een spoorlijn en drukke wegen worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar), zoals besproken in voorgaande en volgende hoofdstukken, is echter niet toelaatbaar.

De betreffende VNG-publicatie vormt *geen* wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

### **4.2.2 Plangebied**

In het voorliggende plangebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Alle aanwezige bedrijven hebben een bedrijfsbestemming, of zijn onderdeel van een gemengde bestemming.

### **4.2.3 Conclusie**

Bedrijfsactiviteiten zijn gecategoriseerd naar milieucategorie op basis van de mogelijke hinder en overlast die zij kunnen veroorzaken. Hiervoor is een specifieke regeling opgenomen in de planregels.



## 4.3 Luchtkwaliteit

### 4.3.1 Wettelijk kader

#### Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

#### Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt 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. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

#### Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (en de voorganger daarvan: het Besluit luchtkwaliteit 2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van de Wet luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren.



Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van de Wet luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn: Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal; Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto; Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

#### Besluit gevoelige bestemmingen

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

#### Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B en W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen. Vanwege de wenselijkheid om in Amsterdam vanuit hetzelfde beleidskader te handelen, wordt de richtlijn betrokken bij het beoordelen van nieuwe situaties in Oost.

#### **4.3.2 Plangebied**

Het bestemmingsplan is puur op beheer gericht en staat geen nieuwe ontwikkelingen toe die kunnen leiden tot (verdere) overschrijding van normen. Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met de Wet milieubeheer. Gezien het conserverende karakter van dit bestemmingsplan en de huidige situatie van het plangebied is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren. Middels actieplannen wordt op rijksniveau en provinciaal niveau gewerkt aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

#### **4.3.3 Conclusie**

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

### **4.4 Bodemkwaliteit**

#### **4.4.1 Wettelijk kader**

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie.

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

#### **4.4.2 Plangebied**





Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk welke voorzien in bodemroerende activiteiten.

#### **4.4.3 Conclusie**

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van bodem.

### **4.5 Externe veiligheid**

#### **4.5.1 Wettelijk kader**

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en Besluit Buisleidingen en Externe Veiligheid. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

##### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

##### *Groepsrisico*

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp.

Het groepsrisico kan niet in contouren worden vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).

Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Voor inrichtingen/bedrijven is de externe veiligheidsregelgeving vastgelegd in:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (2004) en de daarbij behorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (laatst gewijzigd 2009).



Het externe veiligheidsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen is o.a. vastgelegd in:

- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (weg, spoor en water) (2004, wijziging 2008, wijziging 2009);
- Besluit externe veiligheid Buisleidingen, 2011;
- Concept Besluit Transport en Externe Veiligheid (nog niet in werking).

#### **4.5.2 Plangebied**

##### Risicovolle bedrijven

Volgens de risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) is er in het plangebied één risicovol bedrijven aanwezig. Het gaat hier om een metaal verwerkingsbedrijf met (Metaal Magnus International B.V., opslag gevaarlijke stoffen) ter plaatse van de Cruquiusweg 152. In deze paragraaf wordt ingegaan op:

1. Plaatsgebonden risico;
2. Groepsrisico.

##### *Ad 1 Plaatsgebonden risico risicovolle bedrijven*

De contour voor het plaatsgebonden risico  $PR10^{-6}$  ligt op het eigen terrein, dus er zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig of bestemd. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het PR.

##### *Ad 2 Groepsrisico risicovolle bedrijven*

Volgens het BEVI (Besluit externe veiligheid inrichtingen) dient de verantwoording van het Groepsrisico uit drie delen te bestaan. Het gaat hierbij om de hoogte van het GR en de bijdrage van het bestemmingsplan aan het GR (art. 13 a. en b.), de beschrijving van eventuele maatregelen om het GR te beperken (art. 13 c. tot en met g.) en de mogelijkheden voor bestrijding en zelfredzaamheid (art. 13 h. en i.).

##### *Hoogte GR en bijdrage van bestemmingsplan aan GR*

Binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico GR liggen enkele bedrijven. De bedrijven ten zuiden van Metaal Magnus zijn bepalend voor de hoogte van het groepsrisico. In de andere richtingen ligt het invloedsgebied van Metaal Magnus voor een groot deel over open water.

De geldende QRA (kwantitatieve risicoanalyse) voor de milieuvergunning van Metaal Magnus is van 27 juni 2007, Rapportnummer VEI 229-2. In deze QRA is uitgegaan van een hoge personendichtheid (150 personen per hectare) voor de bedrijven ten zuiden van Metaal Magnus. Tevens is van een hoge dichtheid (600 personen per hectare) uitgegaan voor de woongebieden rondom Metaal Magnus. Het geïnterpreteerde gebied dat voor de berekeningen in kaart is gebracht is groter dan het invloedsgebied voor het groepsrisico. Uit de berekeningen is gebleken dat er geen groepsrisico is, daar het maximum aantal slachtoffers in het invloedsgebied lager is dan 10 personen.

In 2008 is de voorgeschreven rekenmethodiek voor PGS-15 opslagloodsen zoals Metaal Magnus gewijzigd, waardoor de hoogte van het groepsrisico kan zijn veranderd. Voor de volledigheid is ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan een verkennende berekening gemaakt met de nieuwe rekenmethodiek. Daarbij is als "worst case situatie" uitgegaan van een dubbel aantal personen per hectare (300) voor alle bedrijven in de omgeving en een dubbel aantal personen in de woningen. Dit is een onrealistisch hoog aantal. Het doel hiervan is het bepalen van het effect van de verhoging op het groepsrisico. De conclusie van deze berekeningen is dat er ook bij een dubbel aantal personen in de omgeving van het bedrijf geen groepsrisico is, daar het maximum aantal slachtoffers binnen het invloedsgebied lager is dan 10 personen. Het GR is dus nihil en wordt niet beïnvloed door de ontwikkelingen.



### *Beschrijving van eventuele maatregelen om GR te beperken*

Zoals uit de vorige paragraaf blijkt is het GR nihil, waardoor er geen maatregelen behoeven te worden getroffen om het GR te beperken.

### *Mogelijkheden voor bestrijding en zelfredzaamheid*

Een advies van de brandweer is verplicht op grond van het BEVI en ook belangrijk vanwege de slechte ontsluitingsmogelijkheden en zelfredzaamheid in het geval van een calamiteit. In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zal Brandweer Amsterdam-Amstelland om een advies worden gevraagd.

### Buisleidingen

Door de Gasunie is het bestemmingsplan getoetst aan het vigerende beleid met betrekking tot externe veiligheid voor aardgastransportleidingen, zijnde het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing wordt geconcludeerd dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van buisleidingen is derhalve niet aan de orde.

### Transport gevaarlijke stoffen

#### *Vervoer over de weg*

Het plangebied is geen aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen. Een gedeelte van de Cruquiusweg is toegewezen route voor het aan en afleveren van gevaarlijke stoffen voor het Cruquiuserwkegebied. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt buiten het invloedsgebied (200 meter) van aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen.

#### *Vervoer over het spoor*

Het plangebied van bestemmingsplan Cruquius is gelegen aan het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht. Op dit moment vindt er nauwelijks tot geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over dit traject. Het spoortraject is onderdeel van het op bestuurlijk niveau geaccordeerde Basisnet Spoor. Met het Basisnet spoor worden aan de vervoerszijde risico's vastgelegd in een vaste, niet veranderlijke (vervoer-) gebruikersruimte. In deze gebruikersruimte wordt voor dit traject, conform het bestuurlijk geaccordeerde Basisnet Spoor, uitgegaan van risicoarm samengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het risicovollere "warme BLEVE scenario" (een grote explosie met brandbaar gas) kan worden uitgesloten.

Voor het traject Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht zijn juli 2011 externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd (Externe veiligheid spoor, bestemmingsplan water, AVIV, juli 2011). Daaruit volgen onderstaande conclusies. Deze berekeningen zijn gebaseerd op vervoersaantallen die ook mogelijk zijn nadat het Basisnet Spoor is opgenomen in regelgeving,

#### *Ad 1 Plaatsgebonden risico vervoer over het spoor*

Het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor is lager dan  $10^{-6}$  per jaar. Het plan voldoet aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

#### *Ad 2 Groepsrisico vervoer over het spoor*

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico op het traject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht is ter hoogte van het Centraal Station en bedraagt circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Ter hoogte van het plangebied van bestemmingsplan Cruquius is het groepsrisico lager.



De circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" geeft aan dat een verantwoording van het groepsrisico (GR) is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per spoor is daarom niet nodig.

#### *Vervoer over het water*

Een klein deel van het Amsterdam-Rijnkanaal is gelegen in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Via het kanaal worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het onderstaande wordt ingegaan op:

1. Plaatsgebonden risico vervoer over water;
2. Groepsrisico vervoer over water.

#### *Ad 1 Plaatsgebonden risico vervoer over water*

Langs en binnen het plangebied loopt het Amsterdam Rijnkanaal. Het Amsterdam Rijnkanaal is onderdeel van het Basisnet Water. In het kader van het Basisnet Water is berekend dat de risico's van transport over het water laag zijn. In de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" is opgenomen dat het plaatsgebonden risico op de oever van deze transportroute niet hoger is dan  $10^{-6}$  per jaar. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

#### *Ad2 Groepsrisico vervoer over water*

Wat betreft het groepsrisico staat in het rapport "Definitief ontwerp basisnet water, januari 2008" het volgende: "Bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1.500 pers/ha dubbelzijdig en 2.250 pers/ha enkelzijdig is een berekening van het groepsrisico GR echter niet verplicht. Proefberekeningen hebben aangetoond dat in die gevallen het GR beneden 0,1 x de oriënterende waarde ligt."

Dit is ook het geval voor het bestemmingsplan Cruquius, omdat de dichtheden lager zijn dan de bovengenoemde getallen.

De circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" geeft aan dat een verantwoording groepsrisico is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per water is daarom niet nodig.

### **4.5.3 Conclusie**

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid.





## Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

### 5.1 Water

#### 5.1.1 Beleid

##### Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

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

##### Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde nota waterhuishouding het geval was. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

##### *Waterbeheerplan*

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

##### *Breed water*

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015.



## Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

### 5.1.2 Waterparagraaf

#### Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). 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. Rijkswaterstaat is de waterbeheerders van het Amsterdam-Rijnkanaal.

#### Waterkeringen

Volgens de keurkaart AGV bevindt zich binnen en in de directe omgeving van het plangebied een aantal waterkeringen. De Zeeburgerdijk is aangewezen als primaire waterkering. Het grootste deel van de Cruquiusweg is aangewezen als secundaire (directe) waterkering met verholen kering. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. In het kader van het bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering.

In het voorliggende bestemmingsplan is de door Waternet beschikbaar gestelde tekening met de waterkeringen verwerkt in de verbeelding. De primaire waterkeringen en verholen waterkering zijn opgenomen als dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

De twee binnen het plangebied aanwezige sluisen zijn aangewezen als 'Schut- en/of Spuisluis'. Het gemaal ten zuiden van het industrieterrein Cruquius is aangegeven als een 'Boezemgemaal'.



Afbeelding: uitsnede keurkaart AGV

### Waterberging

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m<sup>2</sup> of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. In het plangebied wordt geen demping van oppervlaktewater toegestaan. Er is eveneens geen sprake van een toename van verharding.

### Wateropgave

Voor het plangebied geldt geen wateropgave.

### Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

### Riolering, hemelwaterafvoer

In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

### Woonboten

In het voorliggende plangebied zijn diverse woonboten aanwezig. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006 en de Keur. De belangrijkste punten uit het beleid zijn:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers, drijvende terrassen en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht;



- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten zijn legaal en in bezit van een ligplaatsvergunning. De aanwezige woonboten zijn opgenomen binnen de bestemming 'Water' doormiddel van de aanduiding 'ligplaats'. Binnen deze aanduiding is tevens opgenomen wat het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten is.

Per woonboot geldt een totale maximale breedte van toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders van 12 meter, met dien verstande dat de toegangsvoorziening, terrassen, vloten en vlonders niet breder mag zijn dan de lengte van de woonboot. Tussen de woonboot en de aangrenzende Kade mag een berging worden gebouwd met een maximum oppervlakte van 6 m<sup>2</sup> en maximum hoogte van 2,7 meter. Langs de kade geldt een maximale bouwhoogte voor schuttingen van 1,5 m

### Grondwater

Er worden geen nieuwe kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

### Conclusie

In het bestemmingsplan is voldoende rekening gehouden met water. Er zijn geen knelpunten ten aanzien van water.

## **5.2 Archeologie en cultuurhistorie**

### **5.2.1 Archeologie**

#### Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

#### Plangebied

In november 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Het onderzoek (kenmerk: BO 11-055 Amsterdam 2011) is als bijlage opgenomen bij het voorliggende bestemmingsplan.

Het bureauonderzoek is te beschouwen als een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Uit het bureauonderzoek blijkt dat ter plaatse van de Nieuwe Vaart in het water gegooid of gevallen losse voorwerpen te verwachten zijn die verband houden met scheepvaart of andere activiteiten op de wal. Losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans.



Ter plaatse van het Cruquius- en Borneoeiland zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de zomerdijk rond het buitendijkse land, met landgebruik vanaf de 12<sup>de</sup> eeuw en met het gebruik als molenwerf van de 17<sup>de</sup> tot eind 19<sup>de</sup> eeuw. De archeologische sporen van landgebruik en losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans.

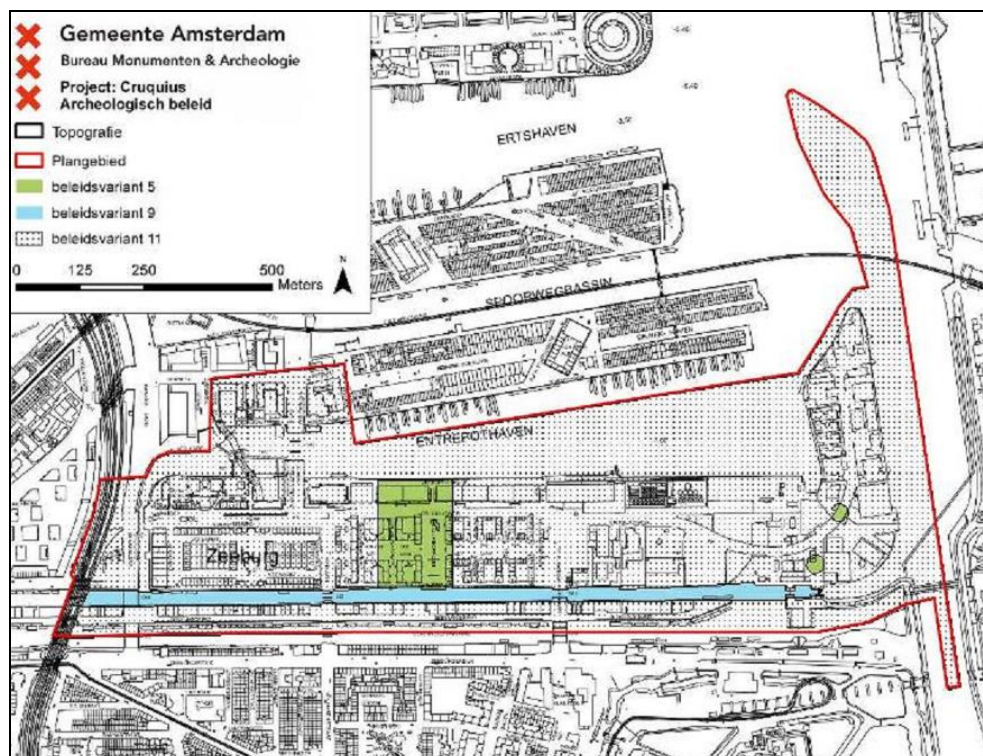
De sporen van de molenwerven hebben een sterkere onderlinge samenhang en een hogere dichtheid, waardoor de archeologische verwachting hoger is. Het betreft hier de houtzaagmolens en de watermolens.

**Houtzaagmolens:** De materiële neerslag betreft sporen van het gebruik als molenwerf van eind 17<sup>de</sup> tot eind 19<sup>de</sup> eeuw. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid;

**Watermolens:** De materiële neerslag betreft sporen van de twee 17<sup>de</sup>-eeuwse watermolens die in 1759 naar de stad zijn verplaatst. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid.

Bij de aanleg van de Entrepothaven en het Lozingskanaal is de oorspronkelijke bodem weggegraven. De archeologische verwachting is daarom negatief. Ter plaatse van het open deel van het IJ kunnen resten worden verwacht die verband houden met scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepswrakken en voorwerpen die in het water gevallen zijn. In principe hebben dergelijke resten een wijde verspreiding. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Daarnaast is dit deel van de haven tot 10,5 m uitgediept, waardoor de oorspronkelijke IJ-bodem is verdwenen. De archeologische verwachting is daarom negatief.

De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen, wat heeft geleid in een achttal verwachtingszones. Deze verwachtingszones zijn vertaald in een archeologische beleidskaart. Hierna is de archeologische beleidskaart voor bestemmingsplan Cruquius weergegeven.



Afbeelding: archeologische beleidskaart Cruquius

In het plangebied is gelet op de beleidskaart een viertal beleidsvarianten van toepassing:



**Beleidsvariant 5:**

Deze variant is van toepassing op een deel van de Architectenbuurt (hotzaagmolens). En op twee locaties ter plaatse van het industrieterrein Cruquius (watermolens). In dit gebied, met een hoge archeologische verwachting, geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> of minder dan 3,50 meter onder maaiveld;



**Beleidsvariant 9:**

Deze variant is van toepassing op de Nieuwe Vaart In deze gebieden met een lage archeologische verwachting geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij waterbodemingrepen kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>;



**Beleidsvariant 11:**

Deze variant is van toepassing de rest van het plangebied. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is.

### Conclusie

In het plangebied gelden verschillende archeologische verwachtingszones. Ter bescherming van eventuele archeologisch erfgoed zijn beschermde regels opgenomen in het bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen knelpunten zijn.

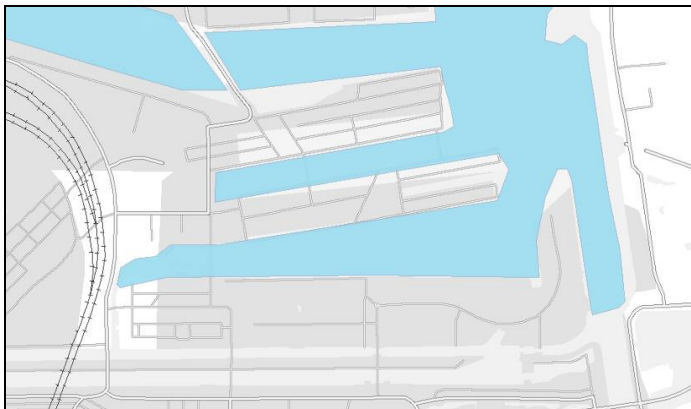
## **5.2.2 Cultuurhistorie**

### Beleid

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

### Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'. De Entrepothaven en een deel van het Amsterdam-Rijnkanaal is aangewezen als historische structuur: industrieel erfgoed 'Noordzeekanaal gebied'.



Afbeelding: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie



### Cultuurhistorische verkenning.

Voor het voorliggende plangebied heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Dit onderzoek 'Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg e.o.' (C 12-046 Amsterdam 2012) is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan.

In de Cultuurhistorische verkenning is aangegeven dat het plangebied een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble vormt, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden. De rommelige bedrijvigheid in het oostelijk deel van het plangebied en langs het Zeeburgerpad vormt een karakteristiek gegeven. Andere Oostelijke Haveneilanden zijn getransformeerd tot vrijwel monofunctionele woongebieden met in wezen eenvoudige architectuur. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801.

In het plangebied zijn een aantal gemeentelijke monumenten aanwezig. Het betreft hier diverse gebouwen ter plaatse van het Veemakterrein. En de bebouwing ter plaatse van de Cruquiusweg 102. Er is bewust niet gekozen om monumenten en waardevolle elementen niet op te nemen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Bescherming vindt plaats op basis van de Monumentenwet en de gemeentelijke monumentenverordening.

### Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn. Ter plaatse van de in het plangebied aanwezige gemeentelijke monumenten wordt uitgegaan van de bestaande rooilijnen, goot- en bouwhoogtes.

## **5.3 Duurzaamheid**

De Gemeenteraad heeft bij de behandeling van de Begroting 2008 in december 2007 een motie van de raadsleden Van Doorninck en Van Pinxteren (GroenLinks) aangenomen, waarin wordt gevraagd:

- het College op te dragen een ambitie vast te stellen voor de gewenste duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam;
- een procedure te ontwikkelen waarbij de uitwerking van die duurzaamheidsambitie door geïnteresseerde partijen medebepalend is voor de gunning van bouwenvelopen aan die partijen.

Het college zegt toe begin 2008 met een notitie te komen over de milieumambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om deze te implementeren middels de gunning van bouwenvelopen.

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen.



## Nieuwbouw

Het voorstel is om voor de nieuwbouw de volgende ambities te formuleren:

- vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- in de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

### *Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen*

Wat betreft de te nemen maatregelen is het van belang een onderscheid te maken in gebiedsgebonden en gebouwgebonden maatregelen. Voor beide is van belang dat de treden van de Trias Energetica worden doorlopen. Dit houdt in dat bij de keuze van maatregelen drie stappen worden gevolgd:

1. het energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
2. de benodigde energie zoveel mogelijk wordt ingevuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd.

## Stadsdeel Oost

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO<sub>2</sub> uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost-Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost-Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's *Lucht, Klimaat, Groen* en *Water* activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken;
- buitengevelisolatie;
- zonnecollectoren en zonnepanelen;
- windmolens;
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Per maatregel wordt aangegeven of en hoe het voorliggende bestemmingsplan dit mogelijk maakt.

## Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Vooral in de Watergraafsmeer zijn groene daken van belang omdat het hemelwater daar moeilijker weg kan. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkingmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken ten behoeve van het groene dak gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is daarom niet wenselijk om deze 'dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken.





### Buitengevelisolatie

DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwvlak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen in bestemmingsplannen dusdanig te formuleren zodat buitengevelisolatie bij recht mogelijk is.

### Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Van belang is dat per aanvraag een afweging plaats vindt. In het bestemmingsplan zijn deze voorzieningen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Bij een aanvraag kan het stadsdeel per geval een afweging maken.

### Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt tot maximaal 5 meter hoog.

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien zo'n windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

### Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeersbestemming zijn. Binnen de verkeersbestemmingen is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen passen binnen deze bepalingen.

## **5.4 Flora en fauna en ecologie**

### **5.4.1 Wettelijk kader**

#### Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeld-



zame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

### Natura 2000

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstoring effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringtoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

### Flora- en faunawet

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (Amvb artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn, de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de Amvb artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

### Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te

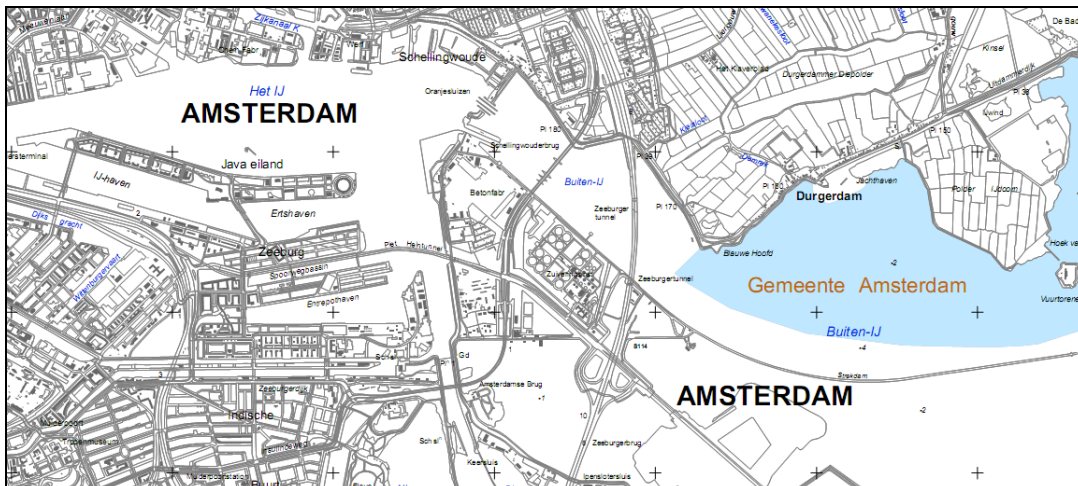
onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- 1 de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- 2 het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

#### 5.4.2 Plangebied

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Het plangebied ligt op circa 2 km van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.



Afbeelding: uitsnede Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (deelkaart 10)

#### 5.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op ecologische waarden of flora en fauna.



## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

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

#### 6.1.1 Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

#### 6.1.2 Regels

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

#### 6.1.3 Toelichting

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

Door flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks bindende werking ten aanzien van burgers.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht wat de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

### 6.2 De bestemmingen

#### 6.2.1 Algemeen

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

In dit hoofdstuk wordt elk artikel van de planregels kort toegelicht.





## **6.2.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels**

### Artikel 1 Begrippen

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

### Artikel 2 Wijze van meten

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

## **6.2.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**

### Artikel 3 Bedrijf - 1

Bedrijven ter plaatse van het Veemarktterrein zijn bestemd als 'Bedrijf - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor bedrijven die vallen in categorie A t/m C zoals bedoeld in de bij de regels behorende bijlage 'Bedrijvenlijst - Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Kantoorfuncties zijn per bedrijfsvestiging voor maximaal 20% van het netto-vloeroppervlak toegestaan. Voor het noordelijke deel geldt een maximum netto-vloeroppervlak van 50% voor kantoorfuncties.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bebouwing mag uit maximaal twee bouwlagen (exclusief bijzondere bouwlagen) bestaan. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

### Artikel 4 Bedrijf - 2

Bedrijven langs het Zeeburgerpad zijn bestemd als 'Bedrijf - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor bedrijven vallen in milieucategorie 1, 2 en 3 zoals bedoeld in de bij de regels behorende bijlage 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein'. Ter plaatse van het Zeeburgerpad 102 is een bedrijf in milieucategorie 4.2, zijnde een machine- en apparatenfabriek toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'Bedrijfswoning' is een bedrijfswoning toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'wonen' is een woning op de begane grond toegestaan.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.



### Artikel 5 Bedrijf - 3

Bedrijven ter plaatse van het industrie- werkgebied Cruquius zijn bestemd als 'Bedrijf - 3'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor bedrijven vallen in milieucategorie 1, 2, 3 en 4.1 zoals bedoeld in de bij de regels behorende bijlage 'Staat van bedrijfsactiviteiten – bedrijventerrein'. Ter plaatse van de Cruquiusweg 71 is een bedrijf in milieucategorie 5.1, zijnde een cementfabriek. Ter plaatse van de Cruquiusweg 152-154 is een bedrijf in milieucategorie 5.2, zijnde een metaal verwerkingsbedrijf. Tevens zijn kantoren (maximaal 40% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak), creatieve functies en ondergeschikte detailhandel (maximaal 10% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak) toegestaan. De aanwezige vergunde bedrijfswoningen zijn met de aanduiding 'bedrijfswoning' op de verbeelding weergegeven.

Tevens zijn verkeersareaal, erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Het maximum bebouwingspercentage is tevens op de verbeelding is aangegeven. Voor silo's en andere opslagvoorzieningen van geldt een maximale bouwhoogte van 25 meter. Langs de kade geldt ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - geen gebouwen' dat er geen bebouwing mag worden opgericht, met uitzondering van kranen en andere haveninstallaties welke bedoeld zijn voor laden en lossen of overslag van goederen en materialen vanaf of naar vrachtschepen. Voor de genoemde kranen en andere haveninstallaties geldt een maximum bouwhoogte van 40 meter. Uitsluitend bestaande kelders en souterrains zijn toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

### Artikel 6 Bedrijf - Nutsvoorziening

Ter plaatse van het 'Boezemgemaal' geldt de bestemming 'Bedrijf – nutsvoorziening'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging, waaronder mede begrepen een gemaal met bijbehorende voorzieningen.

Tevens zijn verkeersareaal, erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding.

Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter, voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

### Artikel 7 Cultuur en ontspanning

Het opzichterhuisje bij het voormalige station bij het Veemarkterrein is bestemd als 'Cultuur en ontspanning'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming expositieruimten. Tevens zijn daarbij behorende voorzieningen toegestaan.



In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd en de maximale bouwhoogte van 3 meter mag niet worden overschreden. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

#### Artikel 8 Gemengd - 1

Langs de westzijde van de C. van Eesterenlaan en ter plaatse van de Panamalaan 11-13 geldt de bestemming 'Gemengd - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming voor wat betreft de eerste bouwlaag gebruikt worden voor maatschappelijke dienstverlening, niet zijnde geluidsgevoelige gebouwen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, dienstverlening, kantoren, bedrijven en ondergeschikte horeca. Wonen is toegestaan in de tweede bouwlaag en hoger. Ter plaatse van de Panamalaan 11-13 zijn alle functies, inclusief wonen, toegestaan in alle bouwlagen.

Voor wonen zijn tevens bijbehorende aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven alsmede short-stay en een bed & breakfast toegestaan. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan. Voor de aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven geldt dat maximaal 40% van het grondvloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m<sup>2</sup> ten behoeve van deze functies gebruikt mag worden. Bovenstaande is van toepassing op alle bestemmingen waar wonen is toegestaan.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

#### Artikel 9 Gemengd - 2

Voor verschillende locaties binnen het plangebied geldt de bestemming 'Gemengd - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor maatschappelijke dienstverlening (niet zijnde geluidsgevoelige gebouwen en terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder), dienstverlening, kantoren, bedrijven en ondergeschikte horeca (maximaal 10% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak).

Ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan geldt voor een groot deel de bestemming 'Gemengd - 2'. Voor het zuidelijk deel zijn hier geluidsgevoelige gebouwen en terreinen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geluidsgevoelige gebouwen toegestaan'. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca van categorie III of IV' is een horecavoorziening van categorie III of IV met een maximum vloeroppervlakte van 200 m<sup>2</sup> per vestiging toegestaan.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter, voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.



### Artikel 10 Gemengd - 3

De bestemming 'Gemengd - 3' is van toepassing op het voormalige kantinegebouw ter plaatse van het Veemarktterrein. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor zakelijke dienstverlening, kantoren, ondergeschikte horeca (maximaal 10% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak) en maximaal 5 woningen. Voor aanvullende bepalingen voor wonen zie beschrijving onder artikel 8 'Gemengd - 1'.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

### Artikel 11 Gemengd - 4

De bestemming 'Gemengd - 4' is van toepassing op het Kopgebouw. De bepalingen zijn gebaseerd op de verleende bouwvergunning.

Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor zakelijke dienstverlening, bedrijven en creatieve functies (met bijbehorende kantoren), horeca V, extended-stay, ondergeschikte horeca (maximaal 10% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak), één bedrijfswoning, detailhandel (maximum netto-vloeroppervlak van 133 m<sup>2</sup>) en parkeervoorzieningen. Onder extended-stay wordt het bedrijfsmatig aanbieden van logies voor kortstondig verblijf van tenminste 1 week tot maximaal 6 maanden bedoeld.

Tevens zijn tuinen en erven, nutsvoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, groen, terrassen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. De maximale bouwhoogte voor ondergrondse parkeervoorzieningen bedraagt 1 bouwlaag. Voor erfafscheidingen geldt een hoogte van maximaal 2 meter. Voor het bouwen van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Aangezien het Kopgebouw bijzonder architectonisch wordt vormgegeven zijn er in de regels enkele aanvullende bouwbeoordelingen opgenomen. Gebouwen mogen uitkragen buiten het bouwvlak ten behoeve van schuine gevels, met een maximum overschrijding van de bouwgrans van 5 meter, tevens mogen buiten het bouwvlak ten behoeve van verbindingen tussen gebouwdelen vanaf een hoogte van 4 meter vanaf peil loopbruggen en vergelijkbare verkeersruimten worden gebouwd.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang 6' mag tot een bepaald vloerniveau (zesde bouwlaag) geen bebouwing worden opgericht behoudens de voor de hoger opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies, mits minimaal 80% van de breedte van de betreffende aanduiding vrij blijft van ondersteuningsconstructies.





### Artikel 12 Groen

De diverse groenvoorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor groen, fiets- en/of voetpaden, speelvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden en oevervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Groen' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 m.

### Artikel 13 Horeca

De aanwezige horecavoorzieningen in het zuidelijk deel van Entrepot-West zijn bestemd als 'Horeca'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden horeca van categorie II en IV.

Tevens zijn terrassen, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

### Artikel 14 Maatschappelijk

De aanwezige maatschappelijke voorzieningen zijn bestemd als 'Maatschappelijk'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor maatschappelijke dienstverlening, kinderdagverblijven en/of buitenschoolse opvang en ondergeschikte horeca (maximaal 10% van het gerealiseerde netto-vloeroppervlak).

Tevens zijn speelvoorzieningen, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte 12 meter voor lichtmasten, 2 meter voor erfafscheidingen, 6 meter voor speelvoorzieningen en 3 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### Artikel 15 Tuin

De in het plangebied aanwezige tuinen zijn bestemd als 'Tuin'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor tuinen, met inbegrip van bijbehorende voetpaden alsmede het gebruik conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeren' is parkeren in het souterrain en/of de kelder toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Tuin' zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.



### Artikel 16 Verkeer - 1

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, (ongebouwde) parkeervoorzieningen en in- en uitritten. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' zijn bruggen toegestaan.

Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer-1' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

### Artikel 17 Verkeer - 2

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied is deel bestemd als 'Verkeer - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor pleinen, fiets- en/of voetpaden. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' is parkeren, met bijbehorende in- en uitritten, in het souterrain en/of de kelder toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' en 'steigers' zijn respectievelijk bruggen en steigers toegestaan.

Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - 2' zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

### Artikel 18 Verkeer – Railverkeer

De westelijk gelegen spoorzone is bestemd als 'Verkeer - railverkeer'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor spoorwegen en railverkeer.

Tevens zijn geluidswerende voorzieningen, wegen, nutsvoorzieningen, bermen en taluds, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - railverkeer' mag het grondoppervlak voor maximaal 300 m<sup>2</sup>, met een maximale bouwhoogte van 3 meter, worden bebouwd.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering, voorzieningen voor het railverkeer en verkeersregulering van 12 meter. Voor objecten van beeldende kunst geldt een maximale hoogte van 4 meter. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter.

Het dagelijks bestuur kan bij een omgevingsvergunning afwijken van ten behoeve van geluidswerende voorzieningen tot een maximale bouwhoogte van 8 meter.

### Artikel 19 Water

Het in het plangebied aanwezige water is bestemd als 'Water'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor water, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging, extensief recreatief medegebruik, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en wissellocaties.



Voor aanvullende bepalingen voor aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven, short-stay en bed & breakfast zie beschrijving onder artikel 8 'Gemengd - 1'.

De jachthaven, steigers, sluizen en ligplaatsen voor passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en woonboten zijn door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonschepen is aangegeven middels de aanduiding 'maximum aantal ligplaatsen voor woonboten'. Voor de jachthaven geldt een maximum aantal ligplaatsen van 200.

Voor alle boten geldt dat er maximaal één toegangsvoorziening is toegestaan. De breedte van o.a. toegangsvoorzieningen voor bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen bedragen maximaal 2 meter. De breedte van toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders voor woonboten (met uitzondering van de wissellocaties) bedraagt gezamenlijk maximaal 12 meter, met dien verstande dat deze niet breder mag zijn dan de lengte van de woonboot. Voor woonboten geldt een maximale bouwhoogte voor schuttingen langs de kade van 1,5 meter. Woonboten (met uitzondering van de wissellocaties) mogen tussen de woonboot en de aangrenzende kade een berging bouwen met een maximum oppervlakte van 6 m<sup>2</sup> en maximum hoogte van 2,7 meter.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1 meter voor steigers en 2 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### Artikel 20 Wonen

Een groot gedeelte van de bestaande woningen in het plangebied zijn bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven short-stay en een bed & breakfast. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder short stay wordt verstaan. Voor de aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven geldt dat maximaal 30% van het grondvloeroppervlak van de woning met een maximum van 50 m<sup>2</sup> ten behoeve van deze functies gebruikt mag worden. Voor een bed & breakfast geldt dat maximaal 50% van het grondvloer-oppervlak van de woning met een maximum van 75 m<sup>2</sup> ten behoeve van deze functies gebruikt mag worden.

In de Entrepothaven is er plaats van de aanduiding 'horeca van categorie IV' horeca van categorie IV toegestaan in de eerste bouwlaag. Ten zuiden van de Zeeburgerkade is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - tuindak' parkeren op maaiveld toegestaan. Op het hier bovengelegen dak zijn terrassen/tuinen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' is een parkeergarage toegestaan in het souterrain en/of de kelder.

Tevens zijn in- en uitritten, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains toegestaan. De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - tuindek' bedraagt maximaal 4 meter, voor overige bouwwerken, geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

De binnen het plangebied aanwezige onderdoorgangen zijn aangegeven met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang 1' en 'specifieke bouwaanduiding - onderdoorgang 2'. Hier mag tot een bepaald vloerniveau (tweede/derde bouwlaag) geen bebouwing worden opgericht behoudens de voor de hoger opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies, mits minimaal 80% van de breedte van de betreffende aanduiding vrij blijft van ondersteuningsconstructies.



#### Artikel 21 Waarde - Archeologie - 1 (dubbelbestemming)

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek zijn binnen het plangebied van bestemmingsplan Cruquius materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de zomerdijk rond het buitendijkse land, met landgebruik vanaf de 12<sup>de</sup> eeuw en met het gebruik als molenwerf van de 17<sup>de</sup> tot eind 19<sup>de</sup> eeuw. De sporen van de molenwerven hebben een sterkere onderlinge samenhang en een hogere dichtheid, waardoor de archeologische verwachting hoger is. Het betreft hier de houtzaagmolens en de watermolens. In het voorliggende bestemmingsplan zijn deze verwachtingszones op de verbeelding weergegeven. In de planregels zijn bepalingen opgenomen waaraan een aanvrager van een omgevingsvergunning moet voldoen om de archeologische waarde van het terrein inzichtelijk te c.q. te beschermen.

Vanwege de hoge verwachting geldt dat bij bodemingrepen dieper dan 3,5 m of indien het water betreft dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 500 m<sup>2</sup> meter een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Deze archeologische verwachting is uitgewerkt in de bestemming dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie-1' (dubbelbestemming).

De gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie-1' (dubbelbestemming) zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

Daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 22 'Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)' in de tweede plaats de bepalingen van artikel 20 'Waarde - Archeologie – 1' (dubbelbestemming) en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

Ingevolge lid 4 is het Dagelijks Bestuur bevoegd, ter bescherming van archeologische waarden, nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn.

Lid 6 voorziet in een wijzigingsregels. Als uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn is het Dagelijks Bestuur bevoegd de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' (dubbelbestemming) geheel of gedeeltelijk kan schrappen.

#### Artikel 22 Waarde - Archeologie - 2 (dubbelbestemming)

De bestemming Waarde - Archeologie - 2 (dubbelbestemming) is van toepassing op de Nieuwe Vaart I vanwege de lage verwachting geldt dat bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 10.000 m<sup>2</sup> een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Deze lage archeologische verwachting is uitgewerkt in de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' (dubbelbestemming). Inhoudelijk is deze bestemming grotendeel gelijk aan artikel 20.

#### Artikel 23 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De voor 'Waterstaat - Waterkering' (dubbelbestemming) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkeringen, waterstaatkundige voorzieningen, het onderhoud en instandhouding van dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering, watersystemen als fysiek systeem van waterlopen en andere met de waterhuishouding samenhangende voorzieningen.





Binnen de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de bestemming en de aldaar genoemde medebestemming, met dien verstande dat het Dagelijks Bestuur advies inwint bij de beheerder alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, waarbij de beheerder (Waternet) in de gelegenheid wordt gesteld om binnen 4 weken advies uit te brengen aan het Dagelijks Bestuur.

#### **6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels**

##### Artikel 24 Anti-dubbeltelbepaling

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

##### Artikel 25 Algemene bouwregel

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan. Ook zijn in dit artikel bepalingen algemene bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

##### Artikel 26 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 26.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

In 26.2.1 zijn voor de bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2', 'Gemengd - 4', 'Water', 'Wonen' en 'Bedrijf - 1' t/m 'Bedrijf - 3' de toegelaten bedrijfscategorieën opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar de bij de regels behorende bijlagen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging' en 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein'.

##### Artikel 27 Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' zijn de gronden aangewezen als een industrieterrein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrieterrein Cruquius op geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen of geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen. Tevens is bepaald dat geluidsgevoelige gebouwen en terreinen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrieterreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

In dit artikel zijn ook regels opgenomen voor de bescherming van de aanwezige primaire waterkering. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van ontwikkelingen die het onderhoud, de instandhouding en/of de versterking van de primaire waterkering kunnen belemmeren.



### Artikel 28 Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels.

### Artikel 29 Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. In lid 1 zijn enkele onderwerpen opgenomen waarop de aanvullende werking bouwverordening van toepassing is. Het betreft hier onder andere de bereikbaarheid van gebouwen gehandicapt.

Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden in de eerste plaats de regels in artikel 35 'Waterstaat - Waterkering', in de tweede plaats de regels in artikel 29 'Waarde - Archeologie - 1' en artikel 30 'Waarde - Archeologie - 2' en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

### Artikel 30 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

### Artikel 31 Slotregel

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



## Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

### 7.1 Inleiding

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

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

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

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

### 7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor het stadsdeel, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

### 7.3 Conclusie

Voor het stadsdeel zijn aan het opstellen en de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.



## Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Voortraject

Voorafgaand aan de start van het bestemmingsplan heeft de stadsdeelraad op 27 september 2011 een keuzenotitie vastgesteld voor bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius. Het doel van deze keuzenotitie was om in een vroeg stadium uitgangspunten vast te stellen en beleidskeuzes te maken voor het nieuwe bestemmingsplan. De keuzenotitie vormt daarmee een kader voor het nieuwe bestemmingsplan.

### 8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak hoeft te worden verleend op bestemmingsplannen.

Wel zal het ontwerp bestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een informatieavond georganiseerd.

### 8.3 Vooroverleg

Het plan wordt, nadat het Dagelijks Bestuur ermee heeft ingestemd, in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

1. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Rijkswaterstaat;
4. Gemeente Amsterdam:
  - Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
  - Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
5. Stadsdeel centrum;
6. Kamer van Koophandel;
7. Waternet;
8. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
9. Inspectie Leefomgeving en Transport;
10. Pro Rail;
11. KPN Telecom;
12. N.V. Nederlandse Gasunie;
13. Liander.

Vijf instanties hebben gereageerd. In bijlage 1 'Nota van beantwoording' 30 juli 2012 zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverlegreactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

### 8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Cruquius heeft met ingang van 20 september 2012 voor een periode van 6 weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Ook de instanties die bij het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening zijn betrokken zijn in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. In bijlage 3 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.





## Bijlagen

1. *Keuzenotitie Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord & Cruquius (Vastgesteld door stadsdeelraad op 27 september 2011)*
2. *Nota van beantwoording 'Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, (Bestemmingsplan Cruquius Stadsdeel Oost, 23 juli 2012)*
3. *Nota van beantwoording zienswijzen (Bestemmingsplan Cruquius Stadsdeel Oost, 18 februari 2013)*
4. *Nota van wijzigingen (Bestemmingsplan Cruquius Stadsdeel Oost, 18 februari 2013)*
5. *Archeologisch bureauonderzoek plangebied Cruquius (Bureau Monumenten & Archeologie, november 2011, kenmerk: BO 11-055 Amsterdam 2011)*
6. *Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Cruquius (Cauberg-Huygen, 16 juli 2012, Referentie 20120406-03)*
7. *Actualisatie geluidzone Oostelijk havengebied – Zeeburg, Akoestisch onderzoek behorende bij het facet bestemmingsplan (dienst Milieu en Bouwtoezicht, oktober 2009, kenmerk Zd-2576)*
8. *Actualisatie geluidzone Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad (dienst Milieu en Bouwtoezicht, 17 juli 2012, Kenmerk DMB 1276)*
9. *Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg e.o.' (Bureau Monumenten & Archeologie, C 12-046 Amsterdam 2012)*