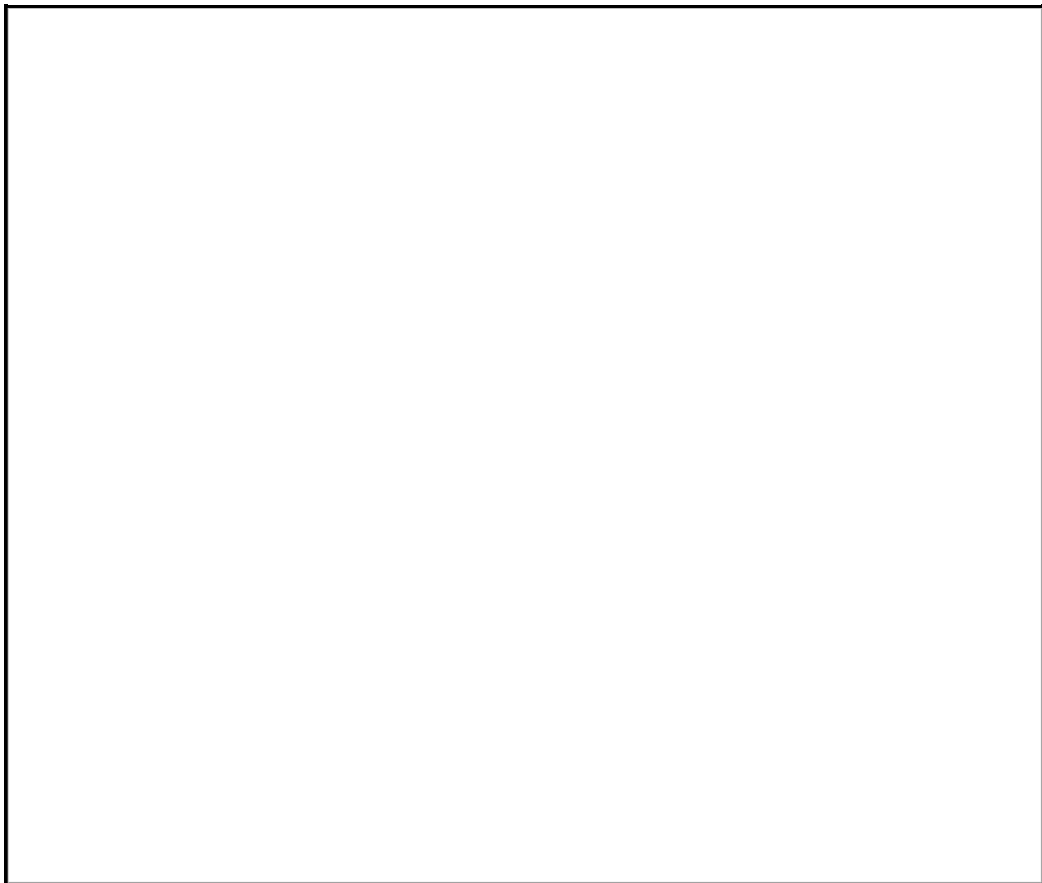


Bestemmingsplan BP Cruquius
Deelgebied 4, Cruquiuswerf



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
BP Cruquius Deelgebied 4, Cruquiuswerf

Colofon

Opdrachtgever	AM
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1703BPSTD-VG02
Datum print	17 September 2018
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	13
Hoofdstuk3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk4	Milieuaspecten	29
4.1	MER en/of m.e.r. beoordeling	29
4.2	Milieuzonering bedrijven	30
4.3	Luchtkwaliteit	34
4.4	Geluidhinder	36
4.5	Bodemkwaliteit	40
4.6	Externe veiligheid	41
Hoofdstuk5	Omgevingsaspecten	45
5.1	Water	45
5.2	Kabels en leidingen	48
5.3	Mobiliteit	48
5.4	Parkeren	49
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	55
5.6	Agenda duurzaamheid	57
5.7	Flora en fauna en ecologie	59
Hoofdstuk6	Juridische toelichting	63
6.1	Algemeen	63
6.2	De bestemmingen	63
Hoofdstuk7	Economische uitvoerbaarheid	67
7.1	Inleiding	67
7.2	Plangebied	67
Hoofdstuk8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
8.1	Voortraject	69
8.2	Inspraak	69
8.3	Vooroverleg	69

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Amsterdam is in het Oostelijk Havengebied in Amsterdam-Oost begonnen met het transformeren van het industriële deel van Cruquiseiland/Cruquiuseiland, in een levendig en duurzaam werk- en woongebied. Hierbij dient het industriële karakter van het gebied behouden te blijven. Het te ontwikkelen gebied op Cruquiseiland ligt in het verlengde van het Veemarktgebied en de Architectenbuurt. Met het vaststellen van het bestemmingsplan 'Cruquius deelgebied 1' in februari 2015 is begonnen met het planologisch faciliteren van de transformatie van het industriegebied naar een werk- en woongebied.

Gebieds- en vastgoedontwikkelaar AM heeft de locatie Cruquiusweg 114 -120 – Nieuwevaartsweg 5, in het zuidoostelijk deel van Cruquiseiland, aangekocht met als doel de locatie te transformeren tot een levendig en duurzaam woon- en werkgebied. Om de beoogde transformatie planologisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan Cruquiuserf opgesteld. Als basis hiervoor heeft het ingediende initiatiefdocument van AM (14 september 2016, Initiatiefdocument), dat op 17 januari 2017 is vastgesteld door het Stadsdeel Oost, gediend.

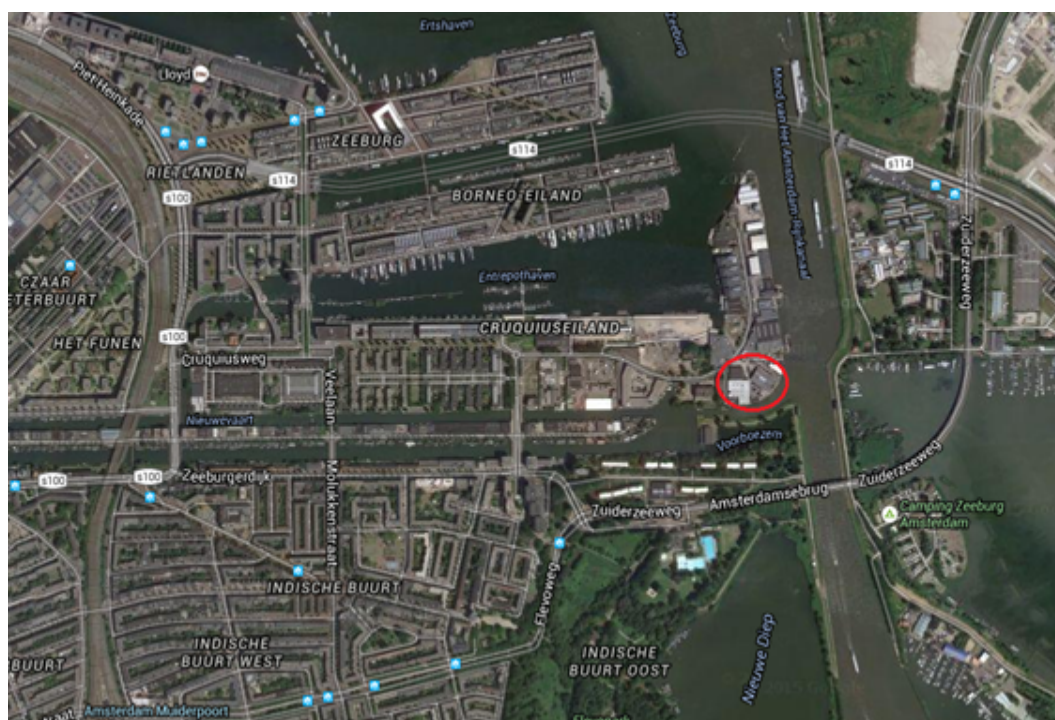
1.2 Doel bestemmingsplan

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 (SVBP2012);
2. het verkrijgen van een actueel juridisch-planologisch toetsingskader waarbij geldende bouw- en gebruiksrechten én de nieuwe situatie in het plangebied uitgangspunt zijn voor de nieuwe regeling;
3. transformatie naar een gemengd woon/werkgebied;
4. het komen tot een digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Cruquiseiland liggend ten oosten van het centrum van Amsterdam in het Oostelijk Havengebied in Amsterdam-Oost is een eiland gelegen tussen de Entreporthaven en de Nieuwe Vaart. Ten noorden van het plangebied liggen Borneo en Sporenburg. Ten zuiden liggen de Indische Buurt en het Flevopark. Het Zeeburgereiland ligt ten oosten van het plangebied. Ten westen van het plangebied liggen de Oostelijke Eilanden, die deel uitmaken van stadsdeel Centrum.



Afbeelding 1.1: ligging plangebied ten opzichte van omgeving

Het oppervlakte van het plangebied beslaat circa 13.000 m² en betreft de kadastrale percelen: 6685, 6751, 6752 en 7677, sectie A behorende tot de kadastrale gemeente Amsterdam. Het plangebied wordt begrensd door: het Amsterdam – Rijnkanaal (oostzijde), de Nieuwevaart (zuidzijde), de Nieuwevaartweg westzijde, de Cruquiusweg (noordwestzijde) en bedrijven (noordoostzijde).



Afbeelding 1.2: luchtfoto plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
Cruquius	9 april 2013	n.v.t.
Cruquius, eerste herziening		

Tabel: geldende bestemmingsplannen

Cruquius

Voor het plangebied geldt het op 9 april 2013 vastgestelde bestemmingsplan Cruquius. Dit plan is conserverend van aard en maakt de voorgestane ontwikkelingen niet mogelijk. Ter plaatse van het projectgebied en de omliggende gronden is de bedrijfsbestemming van toepassing waar bedrijven tot maximaal milieucategorie 4.1 zijn toegestaan, voor zover deze in 'Staat van bedrijfsactiviteiten – bedrijventerrein' van de regels van het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Eerste herziening Cruquius' heeft met ingang van 3 juni 2016 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Het Bestemmingsplan 'Cruquius' wordt herzien aangezien het een onwenselijkheid bevat met betrekking tot de bedrijvigheid die is toegestaan in het plangebied. Abusievelijk is integraal lijst 1 van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' opgenomen als bijlage 1 van het bestemmingsplan (Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein), behorend bij de bestemmingen 'Bedrijf-2' en 'Bedrijf-3' van voornoemd bestemmingsplan. Het verschil tussen beide lijsten is dat de uitgebreide bedrijvenlijst van de VNG-brochure naast reguliere bedrijven ook bedrijven in onder meer de categorieën 'Landbouw en dienstverlening t.b.v. de landbouw', 'Visserij- en visteeltbedrijven', 'Logies-, maaltijden- en drankenverstrekking' en 'Cultuur, sport en recreatie' bevat. Het was en is echter niet de bedoeling om deze bedrijven toe te staan in het plangebied. Het bestemmingsplan 'Eerste herziening Cruquius' ziet op de reparatie van de bedrijvenlijst.

Verder wordt in het plan een kleine technische reparatie van het bestemmingsplan "Cruquius" op de plankaart (verbeelding) meegenomen, te weten een aanduiding in het water voor de ligging van de Piet Heintunnel.

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 en de structuren zoals de bebouwingsstructuur.

2.1 Historie

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 Entreporthaven aan te leggen.

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 het Amsterdam-Rijnkanaal. Aan de zuidelijke kade van de Entreporthaven, de Zeeburgerkade, werden in 1899-1903 de toen zeer moderne pakhuizen Maandag tot en met Zondag gebouwd en daarnaast, 60 jaar later, pakhuis Koning Willem I.

Het gemeentebestuur stelde in 1877 voor om een einde te maken aan de verspreid liggende veemarkten en een nieuw abattoir en veemarkt aan te leggen buiten de stad. Met de bouw hiervan werd aangevangen in 1882. De veemarkt en abattoir werden in 1887 in gebruik genomen. De gebouwen werden ontworpen door de architecten A.C. Boerma en E. Damen. De toegangsgebouwen, 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.

Vanaf de 19de eeuw vormde het Cruquiusgebied de rand van de stad. Het plangebied heeft sindsdien dienst gedaan als rangeerterrein, abattoir, veemarkt, pakhuizenkade en bedrijventerrein. In de huidige situatie is niet veel bedrijvigheid aanwezig. Veel gebouwen staan leeg en worden langzaam maar zeker omgevormd tot een werkwoongebied. Ten noordwesten van het projectgebied is dit planologisch al mogelijk gemaakt.

Recente ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat het Cruquiusgebied een steeds centralere positie binnen de stad inneemt.

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Plangebied

Het Cruquiuswerkgebied is het meest zuidelijke schiereiland van het Oostelijk Havengebied. Het fungeerde voorheen louter als een werkgebied, waar de industriële sfeer nog sterk aanwezig is. Het gebied is langzamerhand aan het transformeren naar een werkwoongebied. Zo is Cruquius gebied 1, gelegen ten noordwesten van het plangebied, reeds getransformeerd naar een gemengd gebied.

Gebruik

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

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:2.1 - 2.4: aanwezige bedrijven en gebouwen industriegebied Cruquiseiland

2.2.2 Omgeving

Op een drietal locaties binnen industriegebied Cruquius zijn de afgelopen jaren nieuwe bedrijfspanden ontwikkeld. Het gaat hier om bedrijvencentrum 'De Nieuwe Vaart' (afbeelding 2.3 linksonder) 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.

Ten noordwesten van het plangebied ligt Cruquius deelgebied 1. Amvest is hier reeds aangevangen met de transformatie naar een werk-woongebied. Het beoogde programma bestaat uit een scala van verschillende functies, van wonen tot wellness en van creatieve bedrijvigheid tot leisure. De Harbour Club is onderdeel van het recent vastgestelde bestemmingsplan Cruquius Deelgebied 2. Deze horeca vestigt zich permanent in combinatie met wonen en bedrijvigheid.

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Algemeen

In 2009 is een strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiuswerkgebied. 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.

Het gebied heeft de potentie om van een weinig dynamisch en verouderd industriegebied één van de meest gewilde en bruisende plekken van Amsterdam te worden. Een plek met een vernieuwde identiteit gevormd door de unieke ligging, sfeer, historie én nieuwe functies. Een mix van werken, wonen en verblijven, gelegen aan het water.

De vernieuwing van het Cruquiusgebied verloopt anders dan in andere gebieden in Amsterdam. De gemeente maakt geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan. In plaats daarvan geeft ze initiatiefnemers de gelegenheid om hun eigen kennis, kunde en creativiteit te gebruiken om projecten uit te voeren die passen in de gewenste ontwikkeling van het gebied. Dit betekent dat initiatiefnemers ruimte krijgen, maar ook een grotere verantwoordelijkheid hebben ten opzichte van de buurt. Hierdoor zal het gebied zich meer 'organisch' ontwikkelen. Dat betekent tevens dat de ontwikkeling geleidelijk verloopt en zich kan aanpassen aan de wensen en behoeften van haar gebruikers.

In de nieuwe aanpak is veel mogelijk, maar niet alles. De plannen van initiatiefnemers moeten wel passen binnen de voorwaarden die de gemeente heeft opgesteld voor het Cruquiusgebied, de zogenaamde Spelregelkaarten en Spelregels. Hierin zijn de belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten en ambities die de gemeente heeft voor de ontwikkeling van het Cruquiusgebied tot een aantrekkelijk werk- en woongebied opgenomen. De spelregelkaart geeft randvoorwaarden voor ontwikkeling en fungeert als beleidskader.

Voor het plangebied zijn de spelregelkaart 'Cruquiusweg e.o.' (19 januari 2012) en de spelregels 'Cruquiusweg e.o.' (11 november 2011), die op 31 januari 2012 door de Deelraad zijn vastgesteld (Spelregels en spelregelkaart Cruquiusweg), van toepassing. De spelregels en spelregelkaart 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. De spelregels en spelregelkaart zijn opgenomen in bijlage 1 spelregels en spelregelkaart Cruquiusweg.

De spelregelkaart fungeert na de vaststelling samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader. De spelregelkaart gaat ervan 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.

2.3.2 Programma in hoofdlijnen

2.3.2.1 Gemengd woon- en werkgebied

Het plangebied 'Cruquiuswerf' is op basis van de spelregelkaart 'Cruquiusweg e.o.' verdeeld over twee bouwvelden, waarbij één volledig en één gedeeltelijk tot het plangebied behoort. Het voorziene totale bebouwingsprogramma voor Cruquiuswerf bedraagt ca. 39.000 m² aan bruto vloeroppervlakte en valt binnen de bandbreedte die voor het Cruquiusgebied als totaal is gesteld. Voor de functie wonen is ca. 30.000 m² bruto vloeroppervlakte gereserveerd.

AM stelt voor de ontwikkeling het volgende programma voor:

Woningen	m ² gbo	Aantal woningen	Totaal GBO	% (obv aantallen)
<i>Koopwoningen</i>				
Kleine meergezinswoning	<30	49	1.421	16,1%
Meergezinswoning	>30	129	9.485	42,3%
Eengezinswoning	>30	5	640	1,6%
<i>Markthuurloningen*</i>				
Middensegment huurwoningen	55-60	25	1.455	8,2%
Friendswoningen	55-70	25	1.640	8,2%
Meergezinswoning	>30	72	5.950	23,6

*differentiatie totaal huurprogramma naar aantal ca. 35%: 55-60 GBO, 30%: 70-75 GBO, 20%: 80-85 GBO, 15%: 90-95 GBO

Werken	Situering	Categorie	m ² BVO
Werken/commercieel	Plint	Huur/koop	605
Werken/commercieel	Verdieping	Huur/koop	1.925

* Mogelijke functies: Maatschappelijke voorzieningen, Culturele voorzieningen, Leisure, Horeca, Detailhandel, Kantoor/Creatieve bedrijfsruimte, Bedrijfsruimten, Werken aan huis.

Het gedifferentieerde woonprogramma bestaat uit de realisatie van ca. 305 woningen bestaande uit huur- en koopappartementen en koopstudio's. Het definitieve (woon) programma, verdeeld naar aantallen, afmetingen en segmentering in koop en huur zal in de vervolg fase door AM verder uitgewerkt worden en gedurende het verdere (uit) ontwikkelingsproces een definitief karakter gaan krijgen.

In het erfpachtcontract en de samenwerkingsovereenkomst worden afspraken vastgelegd over het duurzaam vastleggen van de betaalbaarheid van de woningen, waarbij in elk geval het uitgangspunt is dat het totaal aantal vierkante meters gbo (4.516m²) kleine (betaalbare) koopwoningen, Friendswoningen en middensegment huurwoningen niet mag afnemen ten opzichte van bovenstaande tabel.

Betaalbare koopwoningen

De betaalbare koopwoningen zijn zodanig van afmeting en afwerking dat de verwachte maximale verkoopprijs voor de 49 kleine koopwoningen (<30 m³ gbo) max. €200.000 is op basis van jaarlijkse canonbetaling. Deze verwachte maximale verkoopprijs wordt vanaf het moment van ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst aangepast op basis van de wijziging van maandprijsindexcijfer volgens CPI, reeks alle huishoudens, vermeerderd met 3 %. In de samenwerkingsovereenkomst worden bepalingen opgenomen om speculatie met deze woningen tegen te gaan.

Betaalbare huurwoningen

Huurprijs voor de 22 Friendswoningen(deelwoningen) van 55-60 m³ gbo wordt vastgelegd op max. € 550,- per vriend en max. € 1100,- per woning (prijsspeil 01-07-2016).

De huurprijs voor de 14 Friendswoningen van 70 m³ gbo wordt vastgelegd op max. € 600,- per vriend en max. €1200,- per woning (prijsspeil 01-07-2016).

De woningen worden verhuurd aan minimaal 2 personen, gezamenlijk op één huurcontract welke door minimaal 2 personen wordt ondertekend. Deze maximale huurprijs wordt jaarlijks aangepast op basis van de wijziging van maandprijsindexcijfer volgens CPI, reeks alle huishoudens, vermeerderd met 2 procent. Wanneer er een huurovereenkomst wordt gesloten met een nieuwe huurder geldt voornoemde maximum met de daarbij bedoelde indexering eveneens. De deelwoningen dienen voor minimaal 15 jaar (vanaf start bouw) in verhuur gehouden te worden.

De huurprijs voor de 25 middensegmenthuurwoningen wordt vastgelegd op max. € 950,- per maand (prijsspeil 01-07-2016) excl. Parkeren. Deze maximale huurprijs wordt jaarlijks aangepast op basis van de wijziging van maandprijsindexcijfer volgens CPI, reeks alle huishoudens, vermeerderd met 2 procent. Wanneer er een huurovereenkomst wordt gesloten met een nieuwe huurder geldt voornoemde maximum met de daarbij bedoelde indexering eveneens. Deze woningen dienen voor minimaal 15 jaar (vanaf startbouw) in verhuur gehouden te worden.

15 jaar verhuur

Na bovengenoemde periodes van 15 jaar kunnen de Friendswoningen en middensegment huurwoningen zonder bijbetaling verkocht worden, dan wel staat het de verhuurder dan vrij om (met inachtneming van de wettelijke bepalingen) hiervoor een hogere huurprijs te vragen dan hiervoor beschreven.

In de visie voor Cruquiuswerf is ca. 2.530 m² bruto vloeroppervlakte bestemd voor (creatieve) bedrijvigheid/commerciële ruimten. Hiermee wordt ruim 75% van de huidige 3351 m² aan bedrijfsruimte teruggebracht in het gebied. De bedrijvigheid zal voornamelijk haar plek krijgen aan de Cruquiusweg en aan de aan te brengen sneden in het plangebied. De ruimtes worden verdeeld over de begane grond en de bovenliggende verdiepingen. Om de bedrijvigheid die het huidige Cruquiusgebied karakteriseert zoveel mogelijk voelbaar te maken wordt het werkprogramma nadrukkelijk gesitueerd aan de Cruquiusweg (de ruggengraat van het Schiereiland). Het woon- en werkprogramma wordt verder met elkaar geïntegreerd door ook in de zichtbare sneden in het gebied bedrijfsruimten op te nemen. In het verkeersluwe binnengebied en aan de kades is, in verband met de bijzonder kwaliteit, hoofdzakelijk gekozen voor het realiseren van het woonprogramma.

De overige ca. 5.500 m² bruto vloeroppervlakte is bestemd voor de realisatie van een ondergrondse parkeergarage, die plaats biedt aan ca. 196 parkeerplaatsen voor de bewoners van de woningen en werknemers van bedrijven.

AM wil op basis van het business model 'I AM YOU', waarbij ontwikkeld wordt op basis van conceptuele kracht, innovatie en co-creatie, in samenspraak met de omwonenden, de gemeente en andere belanghebbenden deze bijzondere plek transformeren tot een gewild en bruisend stuk Amsterdam. Wat

de toekomstige bewoners werkelijk wensen, wordt achterhaald in een dialoog met de klanten. De uiteindelijke differentiatie in het programma bepaalt AM samen met de toekomstige bewoners.

Om de consument centraal te stellen in het ontwikkelingsproces is crowdsourcing een belangrijk onderdeel in het I AM YOU model. Enerzijds om zoveel mogelijk mensen te mobiliseren die aangeven interesse te hebben in de plek. Anderzijds om de consumenten te leren kennen om zo de wensen van deze consumenten te kunnen vertalen naar een project. De crowdsourcing start met een (online) campagne waarin zoveel mogelijk consumenten worden gemobiliseerd die aangeven interesse te hebben in de plek. Deze consumenten worden vervolgens periodiek bevestigd over onder andere de stedenbouwkundige opzet, invulling van de openbare ruimte en woningtypen. Op basis van deze inbreng wordt het plan gedurende het ontwikkelingstraject verder aangescherpt.

2.3.2.2 Bestaande bedrijven

Ter plaatse van het bestemmingsplangebied bevinden zich kantoor- en bedrijfsruimten van Chubb Fire & Security B.V. De locatie kent een bruto afmeting van ca 13.000 m². Chubb Fire & Security B.V. heeft de panden niet meer in gebruik. In de huidige situatie vindt er bewaakt wonen plaats.

2.3.2.3 Bebouwing in de omgeving

Door in te zetten op behoud van karakteristieke bebouwing en nieuwe toevoegingen wordt de identiteit en diversiteit versterkt. De ruige en ongedwongen sfeer zal blijven bestaan.

Het gebied wordt ontsloten door de gekromde Cruquiusweg die de ruggengraat vormt van het schiereiland. Door verplichte snedes dwars op deze weg te maken zal het uitzicht over het water steeds weer verrassend zijn.

De bebouwing in dit gebied vormt straks een stoer front met wisselende hoogtes aan de kades. De kades in het gebied worden toegankelijk voor het publiek.

De oude industriële gebouwen vormen de identiteitsdragers van het gebied. De losse setting van karakteristieke panden zoals de voormalige Sigma fabriek en nieuwe toevoegingen bieden lucht, ruimte en uitzicht.

2.3.3 Flexibiliteitsbepalingen 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: direct bestemmen, via een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsplicht dan wel het niet meenemen van de ontwikkeling in dit bestemmingsplan.

Voor de projecten die binnen het onderhavige plangebied vallen is gekozen voor de mogelijkheid van direct bestemmen. De functies die mogelijk worden gemaakt zijn concreet. Uit de onderzoeken die betrekking hebben op de diverse milieu- en omgevingsaspecten (zie hoofdstuk 4 en 5) en op basis van de economische haalbaarheid kan worden aangetoond dat de gewenste ontwikkelingen direct opgenomen kunnen worden in het bestemmingsplan. Hiervoor is geen wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht nodig.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

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 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. 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 en nationale belangen 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. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Vanuit het Barro geldt dat voor vaarwegen met een CEMT-klasse VI een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijde vanaf de begrenzing van de vaarweg aangehouden dient te worden. Een gedeelte van het plangebied valt binnen deze vrijwaringszone. Conform het Barro geldt hiervoor dat uiteindelijk bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de gronden binnen de begrenzing van de vaarweg of een vrijwaringszone rekening gehouden moet worden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijkswaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijkswaarweg.

In voorliggend bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden door op de verbeelding en in de regels de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' op te nemen. Daarnaast is op de verbeelding (ook buiten de vrijwaringszone) tevens een uiterste bouwgrens opgenomen om ervoor te zorgen dat op de kade direct langs de vaarweg geen gebouwen gerealiseerd kunnen worden.

Binnen het projectgebied wordt tevens een snede gerealiseerd die haaks op de Cruquiusweg staat en die minimaal 16 m breed en vrij van bebouwing is. De snede is toegankelijk voor alle soorten verkeer en zal voorzien worden voor een opstelplaats voor hulpdiensten. Deze snede wordt op de verbeelding met een verkeersbestemming aangeduid.

Ad a) De doorvaart van de scheepvaart wordt in breedte, hoogte en diepte niet belemmert aangezien de plannen niets veranderen aan de vaarweg en de kaden vrij blijven van bebouwing.

Ad b en c) De zichtlijnen en het contact met de bedienings- en begeleidingsobjecten worden eveneens niet beperkt aangezien dit deel van het Amsterdam Rijnkanaal recht is, er geen scheepvaartskruisingen aanwezig zijn en de kaden vrij van bebouwing.

Ad d) In het plan is rekening gehouden met opstelplaatsen voor het blussen van schepen/plasbranden. Deze zijn gepositioneerd aan het einde van de snedes. De brandweer heeft hierover reeds positief geadviseerd.

Ad e) Door de kaden vrij te houden van bebouwing is toegang tot de kaden gegarandeerd om beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan de vaarweg uit te voeren.

Consequenties voor dit plan

Door rekening te houden met het voorkomen van belemmeringen voor de scheepvaart, de kade en de snede vrij te houden van bebouwing en een opstelplaats voor hulpdiensten te realiseren wordt voldaan aan het Barro.

3.1.2.1 *Behoeftte onderzoek ladder duurzame verstedelijking*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Per 1 juli 2017 is de ladder voor duurzame verstedelijking gewijzigd.

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 is per 1 juli 2017 gewijzigd, waarbij een aanpassing heeft plaatsgevonden van lid 2, 3 en 4. Meest relevant in dezen is de wijziging van lid 2 en 3, waarvan de tekst als volgt is komen te luiden:

- lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- lid 3: Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.

Door Mees Ruimte & Milieu is een rapportage opgesteld waarin de regionale behoefte aan de geplande woningen is onderzocht. Het onderzoek is als Onderzoek actuele regionale behoefte opgenomen bij de toelichting van dit bestemmingsplan. Uit het onderzoek worden samengevat de navolgende conclusies getrokken.

Conclusie behoefte aan woningen

De vraag naar en het aanbod van de mogelijke woningtypes is zowel kwantitatief (het totale aantal) als kwalitatief (woonmilieu, type, segment en prijsklassen) in beeld gebracht. De behoefte is vervolgens vastgesteld door de vraag en het aanbod tegen elkaar af te zetten. Binnen de woningmarktregio (Metropoolregio Amsterdam) is sprake van een kwantitatieve regionale behoefte aan 300.000 nieuwe woningen tot 2040 en binnen Amsterdam zelfs aan 32.000 woningen. De 305 woningen die maximaal zijn gepland op de planlocatie passen ruimschoots binnen de kwantitatieve regionale behoefte.

In de woningmarktregio bestaat een regionale behoefte aan circa 33.000 woningen in een buitencentrum woonmilieu. De geplande 305 woningen passen tevens binnen deze geconstateerde kwalitatieve behoefte.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het mogelijk het gehele plangebied te bebouwen met bedrijfsbebouwing. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het plangebied binnen bestaand stedelijk gebied is gelegen. Een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien is hierdoor niet noodzakelijk.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit

De milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

In het Luchthavenindelingbesluit (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 om de luchthaven 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, vogel aantrekkende 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 zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- a. 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;
- b. beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Tussen 24 oktober en 21 november 2016 ligt de ontwerpwijziging van het LIB i.v.m. beperkingen geluid en externe veiligheid ter inzage. Het ontwerpbesluit is te vinden in Stcrt. 2016, nr. 55748. Het betreft twee wijzigingen, waarvoor ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt aangepast.

Ten eerste wordt een afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid in het LIB opgenomen (nu bekend als het '20Ke-gebied'). In dit gebied mogen gemeenten op basis van een eigen integrale afweging omgevingsvergunningen afgeven voor de bouw van nieuwe woningen binnen het bestaand stedelijk gebied. Buiten het bestaand stedelijk gebied blijven nieuwe woningbouwlocaties niet toegestaan.

Ten tweede worden de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met deze wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit mede naar aanleiding van knelpunten bij gemeenten in verband met de lokale leefbaarheid.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van de 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 worden toegestaan, blijven ruim onder de 150 meter vanaf het peil van Schiphol, te weten maximaal 23 meter. De huidige aanwezige bebouwing is niet hoger dan 10 meter. Ook deze bouwprojecten blijven binnen het maximum van 150 meter. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Het LIB vormt op grond van het voornoemde geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De (geactualiseerde) Provinciale Structuurvisie is op 28 september 2015 vastgesteld door Provinciale Staten. 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 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 dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet door de beoogde verdichting in bestaand stedelijk gebied binnen de uitgangspunten van de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is een van de instrumenten vanuit de 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 (PRV) van Noord-Holland op 12 december 2016 herzien. De regels van de PRV vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De PRV schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In Artikel 5a van de verordening is opgenomen dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Artikel 5a sluit hierbij aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. De beoogde ontwikkeling binnen het gebied past binnen de de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Voor onderhavig bestemmingsplan zijn hiermee geen beperkingen opgelegd vanuit de provinciale ruimtelijke verordening.

3.2.3 Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

Met de Watervisie 2021 zoals vastgesteld op 16 november 2015 geeft de provincie Noord-Holland vervolg aan het Provinciaal Waterplan 2010-2015. De Watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie is een strategisch beleidsdocument voor de periode 2016-2021 en beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie. In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Paragraaf Water beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.2.4 Uitvoeringsprogramma Watervisie 2016-2021

Voor de Watervisie is een Uitvoeringsprogramma 2016-2021 opgesteld, waarin staat wat de provincie concreet gaan doen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

3.2.5 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 onder andere starters op de woningmarkt.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk waardoor het plan in lijn is met de Provinciale Woonvisie 2010- 2020.

3.2.6 Monitor woningbouw 2016

De provincie streeft naar het realiseren van voldoende woningen van passende kwaliteit, waarbij volgens de ambities uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 zoveel mogelijk in binnenstedelijk gebied wordt gebouwd. Om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie wordt jaarlijks de monitor woningbouw uitgevoerd. Het belangrijkste doel van de monitor is het inzichtelijk maken van de voortgang bij het bereiken van woningbouwdoelstellingen en afspraken, nu en in de toekomst.

Wanneer naar de ontwikkeling van Stadsregio Amsterdam wordt gekeken wordt in de Monitor woningbouw 2016 geconstateerd dat de groei van de woningvoorraad in de Stadsregio Amsterdam (en met name in gemeente Amsterdam) beduidend lager ligt dan de groei van het aantal huishoudens, de druk op de woningmarkt is opgelopen. De RAP-afspraken en de productie moeten beide voor de komende periode omhoog. Voor de gemeente Amsterdam geldt een woninghoeft van 52.000 woningen tot 2025.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk waardoor het plan voorziet in de woningbehoefte die binnen gemeente Amsterdam bestaat.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B en W op 12 oktober 2010 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 is het plangebied aangegeven als 'binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein', met transformatiemogelijkheden naar een werk-woongebied. In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven.



Afbeelding: uitsnede Totaalvisiekaart Structuurvisie

Werk-woongebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 50% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

Afbeelding: typering woon-werkgebied uit Structuurvisie Amsterdam 2040

Onderhavig bestemmingsplan Cruquiuswerf past binnen de uitgangspunten van de typologie 'werk-woongebied', zoals dat in de gemeentelijke structuurvisie staan beschreven.

3.3.2 Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse woonagenda 2025 is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 19 juli 2017. De Woonagenda heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. De constatering uit de prognose zijn hierbij leidend. De

acties die hierbij horen:

- Met de corporaties en de huurders een nieuwe afspraak maken over het dynamisch evenwicht.
- Lobby om het woningwaarderingstelsel aan te passen ter voorkoming van het wegstromen van de gereguleerde huur én het verkleinen van het gat tussen gereguleerde huur en vrije sector huur.
- Jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen laten bouwen.
- Met de corporaties en de huurders afspreken dat vrije sector huurwoningen tenminste 25 jaar inflatievolgend worden verhuurd in het middensegment, ook na mutatie.
- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Per plangebied wordt bepaald welk programma wordt gerealiseerd.
- Er naar streven dat een significant deel van het middensegment in de nieuwbouw groter wordt dan 70 m².
- Met de corporaties en de huurders een nieuwe afspraak maken over de verkoop en liberalisatie van gereguleerde huurwoningen in de gebieden waar het aandeel gereguleerde huurwoningen lager of gelijk is aan 35%.
- Voor de Strategische Buurtontwikkeling per stadsdeel agenda's op hoofdlijnen vaststellen.

De acties voor 'betaalbare woningen' zijn gericht op de herziening van de woonruimteverdeling, het gericht verhuren van middeldure huurwoningen aan middeninkomens en passend wonen in de huursector:

- Een onderzoek starten naar de vermogenstoets voor de toewijzing van gereguleerde huurwoningen.
- De huidige wijze van het verloten van gereguleerde huurwoningen van corporaties beëindigen.
- Betere slaagkans voor mindervaliden voor een nulredenwoning.
- Introduceren van de mogelijkheid om zorghuisvesting te labelen met een zorglabel en actief stimuleren dat seniorencomplexen en zorghuisvestingslocaties, die daarvoor geschikt zijn, verbreed worden naar complexen met zorg en zelfstandig wonen.
- In overleg met de regiogemeenten over het instellen van regionale bindingseisen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.
- Met de corporaties en de huurders nieuwe afspraken maken over de huisvestingsopgave voor kwetsbare groepen.
- Een onderzoek starten naar de uitvoerbaarheid van een huisvestingsvergunning voor middeldure huur.
- Een onderzoek starten naar een voorrangregeling voor middeldure huur voor woningzoekenden uit de zorg, het onderwijs en de politie.
- Voor grote woningen een bezettingsnorm of algemene voorrang voor gezinnen invoeren.
- Met de corporaties en de huurders bekijken of en op welke wijze flexibel huren en/of woonarrangementen ingezet kunnen worden.

De Woonagenda 2025 legt de volgende acties vast onder de noemer 'goede woningen':

- Besluiten of het Programma Woningkwaliteit een structureel karakter krijgt.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een Amsterdams Registratiesysteem Woningkwaliteit. Een kosten- en batenanalyse is onderdeel van dit onderzoek.
- De mogelijkheden onderzoeken om gericht bestuurlijke boetes aan huisjesmelkers op te leggen en instrumenten zoals beheerovername, onteigening of strafrechtelijke vervolging in te zetten.
- Met de corporaties en de huurders aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw.
- Met de corporaties en huurders aanvullende duurzaamheidsprestaties afspreken voor de bestaande woningen. Hierbij een routekaart op te stellen waarbij de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs leidend zijn.
- Behouden van de structurele middelen voor bewonersondersteuning en belangenbehartiging.

Onderhavig plan draagt bij aan voornoemde doelstellingen aangezien het beoogde programma voorziet in zowel koop- als huur in alle segmenten.

3.3.3 Beleidsnotitie Short Stay

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.

Naar aanleiding van de evaluatie van het Shortstaybeleid in 2013 is er een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd. Voor shortstayvergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie shortstay 2012 van kracht.

Consequenties voor dit plan

Binnen de woonfuncties in het voorliggende bestemmingsplan wordt op basis van het voorgaande beleid geen short stay meer toegelaten.

3.3.4 Hotelstrategie Amsterdam

Op 22 juni 2016 is het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022 herzien. Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in heel de stad alleen ruimte wordt geboden aan nieuwe innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere verspreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam.

Voor Amsterdam geldt voor de gehele stad: nee, tenzij. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven écht iets toevoegen aan de omgeving en de markt wordt een uitzondering gemaakt. Concepten worden getoetst op verbinding met de buurt, kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, houdbaarheid, sociaal ondernemerschap en bijdrage aan vestigingsklimaat voor bedrijven. Het advies van het adviesteam hotelontwikkeling wordt verplicht en bindend daar waar het een negatief advies betreft. De hotelladder wordt uitgebreid met onder andere een duurzaamheidstoets, een toets sociaal ondernemen en een eis om een buurtverslag bij te voegen. Amsterdam gaat door met de reeds lopende ontwikkelingen. Hotelontwikkelaars worden gemotiveerd om in de regio hotels te ontwikkelen.

Consequenties voor dit plan

In het voorliggende bestemmingsplan wordt op basis van het voorgaande beleid geen hotel meer toegelaten.

3.3.5 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 kantooruimte 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 planlocatie valt binnen het segment 'Bedrijventerrein' en is binnen de gebiedstypering van de kantorenstrategie aangeduid als "krimpgebied". Op basis hiervan is terughoudendheid ten aanzien van de realisatie van kantoren op bedrijventerreinen noodzakelijk. Voor de bedrijventerreinen geldt dat de omvang van de totale kantorenvoorraad dient te worden beperkt. Het is wel toegestaan om op de bedrijventerreinen kantooruimte 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 werk-woonmilieu gewenst is.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe zelfstandige grootschalige kantoren mogelijk. Dit uitgangspunt sluit aan op de beleidsuitgangspunten van de Kantorenstrategie.

3.3.6 Detailhandelstrategie Amsterdam

Bij de kwaliteit van het voorzieningenniveau in een internationaal concurrerende regio hoort een ruim en breed palet aan detailhandelsvoorzieningen. De Stadsregio Amsterdam heeft de beschikking over dat brede palet, maar de detailhandel staat onder druk. De crisis heeft de afgelopen jaren de bestedingen flink doen dalen en sterk doorzettende trends als verkoop via internet en schaalvergroting hebben zich zichtbaar laten gelden met een toename van de leegstand en een verandering van de winkelformules en het aanbod.

De schaal waarop consumenten en marktpartijen opereren, noodzaakt tot regionaal beleid, omdat voor hen gemeente- en regiogrenzen weinig betekenen. Het is daarom belangrijk dat deze geactualiseerde versie van het regionale detailhandelsbeleid – net als het beleid uit 2011 – is vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio, op 15 maart 2016, zodat het een beleid van en voor alle 15 gemeenten

van de Stadsregio is.

Fijnmazige detailhandelsstructuur

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis - op aanvaardbare afstand - hun aankopen te kunnen doen. Voor de consument is het aangenaam en efficiënt om een aaneengesloten, compact winkelgebied te hebben met een breed palet aan soorten winkels. Om dergelijke – kansrijke – locaties te behouden zal soms verspreide bewinkeling of een niet goed lopend (deel)centrum moeten worden afgebouwd. De fijnmazigheid komt daarmee wellicht deels onder druk te staan, maar het behoud van een netwerk aan goede en goed bereikbare winkelgebieden in de nabijheid van de consument blijft daarmee wel gewaarborgd. Een dergelijke detailhandelsstructuur impliceert dat afspraken nodig zijn die deze structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging);
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming, zeker op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van foodretail of de verkoop van dagelijkse artikelen op bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- behoud en versterking van – met name kansrijke - winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Nieuw voor oud

Een ander speerpunt is 'nieuw voor oud'. Waar mogelijk dienen gemeenten als voorwaarde voor de (her)ontwikkeling van nieuwe meters te stellen dat elders oude vierkante meters op minder kansrijke locaties uit de markt gehaald worden. Dat is het principe van 'nieuw voor oud'.

Consequenties voor dit plan

In overeenstemming met het beleid zal in voorliggende bestemmingsplan geen grootschalige detailhandel worden toegelaten.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 MER en/of m.e.r. beoordeling

4.1.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

De verplichting een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag in Amsterdam moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Besluit m.e.r., in het bijzonder in de zogenoemde C- en D-lijsten, is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

4.1.2 Beleid, wet- en regelgeving

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994).

Op 28 september 2006 zijn de gewijzigde Wm (hoofdstuk m.e.r.) en het nieuwe Besluit m.e.r. 1994 in werking getreden. Daarmee is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De regelgeving maakt onderscheid tussen:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (voorheen SMB genoemd, nu 'plan-m.e.r.');
- een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor besluiten (een 'project-m.e.r.').

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht m.e.r. een moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen.

In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

4.1.3 Milieueffectrapportage

Gemeente Amsterdam heeft voor de transformatie van Cruquiseiland een milieueffectrapportage-beoordeling uitgevoerd om de milieugevolgen van het complete plan in beeld te brengen. De uitkomsten van deze rapportage zijn als volgt:

In de m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieukundige effecten op de aspecten verkeer, luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid niet spelen. Voor de aspecten milieuhygiënische bodemkwaliteit en natuur geldt dat bij werken volgens protocollen bij de transformatieactiviteiten belangrijke nadelige milieukundige effecten uit te sluiten zijn. Voor het aspect grondwateroverlast geldt dat eerst nog veel veldwerk nodig is om zicht te krijgen of de herontwikkeling (al dan niet in combinatie met klimaatverandering) zal leiden tot grondwateroverlast. Mocht dat het geval zijn er genoeg compenserende maatregelen voorhanden om dat tegen te gaan. De toekomstige geohydrologische situatie (eventueel met grondwaterverlagende maatregelen) staat de uitvoering van de voorgenomen activiteiten niet in de weg. De conclusie is dat de transformatie van het Cruquijsgebied ten aanzien van het aspect grondwateroverlast geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft. Samengevat kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieukundige effecten uit te sluiten zijn. Er hoeft daarom geen m.e.r.-procedure voor de transformatie van het Cruquijsgebied te worden doorlopen.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader en kwalificatie plangebied

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: VNG-brochure) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer. De VNG-brochure vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

De richtafstanden in de VNG-brochure zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies zoals bedrijven of kantoren voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer.

milieucategorie	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

tabel: richtafstanden VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

Kwalificatie plangebied

Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Dit geldt eveneens voor gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen.

Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van wegen, woonfuncties en bedrijvigheid worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Daar is in dit geval sprake van.

4.2.2 Inventarisatie plangebied

4.2.2.1 Aanwezige bedrijven

Nabij het plangebied komen een aantal bedrijven voor. Deze zijn bestemd als 'Bedrijf-3'. Alle aanwezige bedrijven in de omgeving hebben een bedrijfsbestemming of zijn onderdeel van een gemengde bestemming. Dit is afhankelijk van de van toepassing zijnde milieucategorie. De meeste aanwezige bedrijven vallen onder milieucategorieën 1 en 2. Onderstaande tabel omvat de aanwezige bedrijven in het plangebied met een hogere milieucategorie dan 2. De genoemde richtafstand geldt voor omgevingstype 'rustige woonwijk' en is overgenomen uit de VNG-brochure. Daarnaast staat de afstand vermeld voor het type 'gemengd gebied'. In dat geval kan de richtafstand met 1 stap teruggebracht worden. Bij de bestemming 'Bedrijf' behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten in het geldende bestemmingsplan Cruquius worden bedrijven toegelaten met milieucategorie 1, 2, 3 en 4.1. Voor bedrijven met een hogere milieucategorie (cat. 4.1) is een aanduiding opgenomen op de verbeelding van voornoemd bestemmingsplan.

Inrichting	adres	VNG cat.	afstand rustige woonwijk	afstand gemengd gebied
Machine- en motorenfabriek Kleijer	Zeeburgerpad 102	4.1	200 m	100 m
Kapteijn Metaalrecycling	Zeeburgerpad 112-114	3.2	100 m	50 m
Lakfa Verffabriek	Zeeburgerpad 116	3.2	100 m	50 m
Magnus Metaal	Cruquiusweg 152-154	5.2	700 m	500 m
Vecht Metrieur	Cruquiusweg 78	3.2	100 m	50 m
Afvalpunt	Cruquiusweg 90	3.1	50 m	30 m

tabel: aanwezige inrichtingen Cruquiusgebied met bijbehorende richtafstanden inzake VNG-brochure

Het uitgangspunt in dit bestemmingsplan is waar mogelijk te mengen (werkwoongebied). Dat zal echter niet in alle gevallen mogelijk zijn vanwege de afstanden die in acht moeten worden genomen tussen bedrijven en gevoelige functies, zoals wonen. In het onderstaande is voor de bedrijven in bovenstaande tabel bekeken of het mogelijk is voor bovenstaande bedrijven de afstand te verkorten ten opzichte van gevoelige functies. Verder moet rekening worden gehouden met de representatieve planologische mogelijkheden van de bestemming 'Bedrijf-3' in het geldende bestemmingsplan Cruquius. Op basis van deze bestemming zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 4.1. *Machine- en motorenfabriek Kleijer B.V.*

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 102 en betreft een reparatiebedrijf voor scheepsmotoren. In het bestemmingsplan Cruquius is voor deze locatie de bestemming 'Bedrijf-2' met aanduiding milieucategorie 4.2 opgenomen, vanwege het aspect geluid. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 300 meter. Vanwege de ligging in een gemengd gebied kan deze afstand met 1 stap worden teruggebracht naar 200 meter.

Bij nader inzien kan dit bedrijf worden ingedeeld in de categorie 'constructiewerkplaats', p.o. < 2.000 m². De hierbij behorende milieucategorie betreft volgens de VNG-brochure cat. 4.1. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 200 meter vanwege het aspect geluid. De hoofdactiviteiten van de inrichting bestaan uit reparatie activiteiten aan voor het bedrijf aangemeerde schepen (in de open lucht). Tevens worden scheepsmotoren getest door proef te draaien. In de werkplaats worden eveneens werkzaamheden verricht.

Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied kan voornoemde afstand terug worden gebracht met 1 stap: van 200 meter naar 100 meter. Binnen voornoemde afstand zijn geen gevoelige functies mogelijk. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen met de aanduiding cat. 4.1. Het plangebied is meer dan 200 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Kapteijn Metaalrecycling B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 112-114 en betreft een bedrijf in metaalrecycling en de handel in metalen. In het bestemmingsplan Cruquius is voor dit bedrijf geen specifieke milieucategorie opgenomen. Het bedrijf kan ingedeeld worden in de categorie 'overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1.000 m² (categorie 3.2). De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege het

aspect geluid. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan deze afstand met 1 afstandsstep worden teruggebracht naar 50 meter. Deze afstand is tevens in overeenstemming met het huidige milieuspoor: het bedrijf valt sinds 1 januari 2011 onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer (maximaal 50 dB(A) op 50 meter). Kapteijn Metaalrecycling is gevestigd op een gedeelte van het bedrijventerrein dat is aangeduid als een gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het plangebied is op meer dan 50 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Lakfa Verffabriek B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 116 en betreft een verffabriek. Op basis van de VNG brochure kan een dergelijk bedrijf worden ingedeeld in categorie 3.2. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege geluid en geur. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan dit met 1 afstandsstep worden teruggebracht naar 50 meter. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen (ontwerp bestemmingsplan Zeeburgerpad). Het plangebied is op meer dan 50 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Magnus Metaal

Dit bedrijf gevestigd aan de Cruquiusweg 152 is een metaalverwerkingsbedrijf met een bijbehorende categorie 5.2 en richtafstand van 500 meter tot een gemengd gebied. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf-3' opgenomen.

De kortste afstand tussen de bestemmingsgrens van het bedrijf en de projectgebiedsgrens bedraagt ca. 280 meter. Aangezien de milieuvergunning van het bedrijf is ingetrokken is het bedrijf niet meer in gebruik. Hierdoor hoeft in het voorliggende bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met Magnus Metaal en de bijbehorende richtafstanden.

Bedrijven en milieuzonering vormt hiermee geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.2.2.2 Functiemenging

Binnen de gebieden met de bestemming 'Gemengd' kunnen milieubelastende en milieugevoelige functies op vrij korte afstand gesitueerd worden. De richtafstanden die behoren bij bijlage 1 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' zijn echter niet toepasbaar. De bijbehorende Staat van bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging hanteert geen richtafstanden, maar de categorieën A, B en C die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn. Hieronder volgt een beschrijving van de categorieën.

categorie A

Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen - in gebieden met functiemenging - kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

categorie B

Activiteiten die in gebieden met functiemenging kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

categorie C

De activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

In de bestemming 'Gemengd' is een functiemengingslijst opgenomen met de categorieën A en B. Dit zijn hoofdzakelijk ambachtelijke bedrijven. Categorie C is niet opgenomen vanwege de extra verkeersaantrekkende werking.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet milieubeheer maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen.

Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. Deze 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.

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekende mate bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna: besluit NIBM) draagt de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bij, als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet milieubeheer, indien aannemelijk is gemaakt dat, als gevolg van die uitoefening of toepassing, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM10) als stikstofdioxide (NO₂) niet de 3%-grens overschrijdt.

Indien de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt, vindt ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan 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. 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.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke 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 het Besluit 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 het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&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.

4.3.2 Plangebied

Voor de gehele herontwikkeling van Cruquius te Amsterdam is door DPA Cauberg-Huygen B.V. een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, gedateerd op 3 maart 2017 en referentie: 02104-16807-05. Het volledige rapport is als Onderzoek luchtkwaliteit bijgevoegd bij deze toelichting.

Afbakening onderzoeksgebied

In onderhavige situatie wijzigen de lokale verkeersstromen als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de herontwikkeling van het Cruquiusgebied. De invloed op de verkeersstromen is het grootst op de hoofdontsluitingsweg van het plan de Cruquiusweg. Vanaf deze weg verdeelt het verkeer zich via ondermeer de Th.K. van Lohuizenlaan en de Zeeburgerdijk over het verder weggelegen wegennet.

Uit het voorgaande volgt dat door het bepalen van de luchtkwaliteit binnen de grenzen van de herontwikkeling, in de directe omgeving van de herontwikkeling en langs de voornaamste ontsluitingswegen inzicht wordt verkregen in de maximale gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Beschouwde bronnen

Bij het bepalen van de concentraties in het onderzoeksgebied zijn zowel de bijdragen van wegverkeer, scheepvaartverkeer als bedrijfsgebonden emissies betrokken. Door de bijdrage van deze bronnen op te tellen bij de ter plaatse heersende achtergrondconcentraties, wordt inzicht gegeven in de totale concentratie niveaus in het onderzoeksgebied.

Conclusie

Uit de berekeningen volgt dat zelfs bij de gehanteerde worstcase benadering, de grenswaarden voor (zeer) fijn stof en NO₂ niet worden overschreden op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de beoogde ontwikkeling het grootst zijn. Op grond van de voorgenoemde bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling van het Cruquiusgebied.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 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 vooral in 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 ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

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

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

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.4.2 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaaier. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidskaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer.

In het Actieplan Geluid Amsterdam is aangegeven wat Amsterdam doet om geluidsoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het actieplan richt zich vooral op het geluid van het wegverkeer. Wegverkeer veroorzaakt ook de meeste geluidhinder van de in de richtlijn genoemde bronnen, zoals blijkt uit de resultaten van de Geluidskaart. Het Actieplan Geluid is op 29 maart 2016 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich

meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Tevens heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld. Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit.

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.

In de bijlagen bij de toelichting is het (ontwerp) Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder opgenomen, alsmede het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Deze voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid.

4.4.3 Akoestischonderzoek

Het plangebied ligt binnen de geluidzone die rond industrieterrein Cruquius is gelegen. Daarnaast is het gelegen binnen de zone van de Cruquiusweg. De verwachting is dat deze zone komt te vervallen, aangezien wordt overwogen de maximumsnelheid op deze weg te verlagen naar 30 km/uur. LPB Sight heeft in mei een akoestisch onderzoek (Akoestisch onderzoek) uitgevoerd na de geluidsbelasting, afkomstig van industrie- en verkeerslawaaï binnen het plangebied.

4.4.3.1 Geluidbelasting spoorverkeer

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) 600 meter. Het plangebied valt buiten deze zone.

4.4.3.2 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). Op de Cruquiusweg is er sprake van stedelijk gebied met 1-2 rijstroken.

Beschrijving geluidbelasting per weg

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Cruquiusweg bedraagt ten hoogste 59 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder). Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Het gaat hierbij om de drie bouwblokken (A,D en L) die grenzen aan de Cruquiusweg. Voor blok A betreft dit het gehele gebouw op de zuidoosthoek na, blok D de noordwestelijk gevel en blok L de noord gevel. In totaal wordt bij maximaal 102 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden worden. Voor deze woningen dient in verband met het wegverkeer over de Cruquiusweg hogere grenswaarden aangevraagd te worden van ten minste 59 dB. Op de overige blokken wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en hoeft geen hogere grenswaarde verleend te worden.

Het Amsterdams geluidbeleid neemt als uitgangspunt dat een woning moet beschikken over een stille zijde wanneer er hogere waarden vastgesteld worden. Om hieraan te voldoen wordt gedacht aan de realisatie van verhoogde balkonschermen om zo een geluidsluwe gevel te kunnen bewerkstelligen. Op deze wijze wordt voldaan aan het hogere waarde beleid en wordt een goed woon en leefklimaat gerealiseerd.

Indien het verkeersbesluit wordt genomen om de snelheid op de Cruquiusweg te verlagen naar 30 km/uur nadat het besluit hogere waarden van kracht is en de omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteit bouw nog niet is ingediend, is het besluit hogere waarden niet meer van toepassing. Hiermee komen tevens de eisen aangaande geluidsluwe gevels te vervallen. Wel dient in de omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteit bouw nog aangetoond te worden dat voldaan wordt aan het binnenwaardenniveau.

4.4.3.3 Geluidsbelasting vaarwegverkeer

Voor scheepvaartlawaai zijn geen wettelijke normen voor de geluidbelasting vastgesteld. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting echter wel inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten is op te maken dat de geluidbelasting ten hoogste 63 dB(A) etmaal-waarde bedraagt. De geluidbelasting bedraagt in de dagperiode ten hoogste 55 dB(A), in de avondperiode 52 dB(A) en in de nachtperiode ten hoogste 53 dB(A).

Bij de bepaling van de geluidwering zal met deze geluidbelasting rekening worden gehouden. Vooral de lage frequenties (63 Hz tot maximaal 1000 Hz zijn bepalend bij scheepvaart) van de dieselmotoren kunnen hinder veroorzaken. Wanneer bij de bepaling van de geluidwering hier rekening mee wordt gehouden, wordt eventuele hinder voorkomen. Opgemerkt wordt dat de modernere schepen tegenwoordig uitgevoerd worden met motoren die een hoog toerental hebben en zijn de lagere frequenties minder aanwezig. Door het nemen van maatregelen om de laag frequente geluidhinder te voorkomen wordt een goed woon en leefklimaat gerealiseerd.

4.4.3.4 Geluidbelasting industrie

Het project is gelegen binnen de geluidzone rond industrieterrein Cruquius. Voor nieuwe woningen binnen een geluidzone van een industrieterrein geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege industrieterrein Cruquius treedt een geluidbelasting van ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt net voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Aan de zijde van het water wordt ten hoogste 35 dB(A) etmaalwaarde berekend door het industrieterrein. Vanwege het industrielawaai zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van woningen.

4.4.3.5 Cumulatieve geluidbelasting

Voor het aanvragen van ontheffingen (hogere waarden) moeten de gecumuleerde geluid-belastingen in beeld gebracht worden. Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting kunnen burgemeester en wethouders een goede afweging maken. Vanuit het oogpunt van een beoordeling van een goede ruimtelijke ordening is de cumulatieve geluidbelastingen van alle geluidsbronnen (industrieterrein, wegverkeer en het scheepvaartverkeer) in beeld gebracht. Hierbij is de cumulatieve geluidbelasting omgerekend naar wegverkeer conform de rekenregels uit het reken- en meetvoorschrift 2012.

De cumulatieve geluidbelasting op de gevels omgerekend naar wegverkeer is ten hoogste LVL,cum = 64 dB. De gemiddelde gecumuleerde geluidbelasting van alle rekenpunten tezamen bedraagt LVL,cum = 56 dB. De gecumuleerde geluidbelasting blijft hiermee ruimschoots onder de in het Amsterdams geluidbeleid gegeven criteria dat er een onaanvaardbare geluidbelasting optreedt als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. Deze situatie is hier niet aan de orde. Met de te nemen maatregelen om een geluidsluwe gevel te realiseren en laag frequent geluidhinder te voorkomen kan de gecumuleerde geluidbelasting als acceptabel gekwalificeerd worden.

4.4.4 Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is op 6 juli 2017 besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van TAVGA luidt als volgt:

Het Cruquiusgebied transformeert naar een werk- woongebied in verschillende deelgebieden. In de voorliggende deelgebieden zijn de specifieke vragen hoe omgegaan dient te worden met het scheepvaartlawaai en met de Cruquiusweg.

Cruquiusweg

Met het ontwerpbestemmingsplan is tevens het ontwerpbesluit hogere waarden Cruquius deelgebied 4 ter inzage gelegd. De hogere waarden die werden voorgesteld, waren voor wegverkeerslawaai op basis van de Cruquiusweg als 50 km-weg. Op 10 april 2018 is door het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van het stadsdeel Oost (z-18-40395) het besluit genomen tot het instellen van een 30km-regime voor de Cruquiusweg. Door dit besluit zijn voor deze locatie de eisen in het kader van de Wet geluidhinder komen te vervallen.

Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening omdat uit het geluidsonderzoek blijkt dat er sprake is van een afname van de geluidbelasting door afwaardering naar een 30km-weg. Er is tevens een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd (15 februari 2018) waarin nieuwe prognosegegevens zijn opgenomen ten aanzien van het verloop van de verkeersintensiteit over de Cruquiusweg. Hierbij geldt hoe verder men in het plangebied komt hoe minder verkeer er op de Cruquiusweg rijdt. Er wordt bovendien met een aanvullende regel in het bestemmingsplan geborgd dat voor de woningen (waarvoor oorspronkelijk een hogere waarden moest worden vastgesteld) wordt voldaan aan het

binnenwaardenniveau van 33 Db. Dit is in lijn met het advies van het TAVGA op 7 juli 2017.

Scheepvaartlawaaï

Het scheepvaartlawaaï is een bron om rekening mee te houden in verband met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is het verstandig om speciale aandacht te hebben voor laag frequent geluid van de scheepvaart, deze geluiden worden als extra hinderlijk ervaren maar het is moeilijk daarvoor goed te isoleren. Isolatie vanwege scheepvaartverkeer vraagt om bijzondere aandacht. Eisen over geluidsisolatie van de woningen dienen te worden opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

De ontwikkeling vindt plaats op een gezoneerd industrieterrein. Met dit bestemmingsplan wordt voor het plangebied het industrieterrein gedezoneerd. Dit betekent dat het plangebied geen deel meer uitmaakt van het industrieterrein. De geluidszone die om een industrieterrein ligt, komt nu over het plangebied te liggen.

4.4.5 Conclusie voor plangebied

Geluid vormt geen belemmering voor het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

4.5.2 Plangebied

Historische informatie

Uit de resultaten van eerder verrichte bodemonderzoeken blijkt dat binnen het plangebied matige en sterke verontreinigingen aanwezig zijn.

Om de milieuhygiënische bodemkwaliteit geschikt te maken voor het toekomstige gebruik wordt de bodem gesaneerd. De omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft inmiddels kenbaar gemaakt in te stemmen in met de voorgestelde saneringsstrategie. Het raamsaneringsplan is 6 februari 2017 in procedure gebracht.

Conclusie

De bodem ter plaatse van het plangebied wordt gesaneerd om geschikt te maken voor de toekomstige woon- en bedrijfsfunctie. Er zijn geen financiële belemmeringen voor de ontwikkeling vanwege de bodemsanering. In de plannen is rekening gehouden met de kosten voor een deze sanering. Na uitvoering van de saneringsmaatregelen vormt het aspect bodem geen belemmeringen meer voor toekomstig beoogde functies.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 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, het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet en het 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 wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. 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.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

4.6.2 Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen risicobronnen mogelijk die onder het Bevi, de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik of het vuurwerkbesluit vallen.

Het plangebied is enkel gelegen in het invloedsgebied van de transportroute gevaarlijk stoffen over het

Amsterdam-Rijnkanaal.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Sweco in het kader van voorliggend bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd naar vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal (Onderzoek externe veiligheid).

Volgens Besluit externe veiligheid transportroutes (art. 3) dient bij het vaststellen van een besluit de Basisnetafstand in acht te worden genomen. Binnen de Basisnetafstand gelden ruimtelijke beperkingen. Voor het Amsterdam-Rijnkanaal geldt geen Basisnetafstand waardoor dit niet van toepassing is.

Met de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) kan worden bepaald of het groepsrisico mogelijk boven de 10% van de oriëntatiewaarde uitkomt. Langs een vaarweg bevaarbaarheidsklasse 6 wordt 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alleen mogelijk overschreden wanneer binnen 200 meter van de oever aanwezigheidsdichtheden voorkomen groter dan 500/ha en LT2 (toxische vloeistoffen cat. 2) +GT3 (licht ontvlambare gassen) >1000 per jaar.

LT2 en GT3 worden niet vervoerd over het Amsterdam-Rijnkanaal en ook de aanwezigheidsdichtheid zal zeer waarschijnlijk niet boven de 500 personen per hectare zijn. Hierdoor zijn groepsrisicoberekeningen niet noodzakelijk. Volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico waarbij alleen wordt ingegaan op de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van de effecten van een ongeval en op de mogelijkheid van personen om zich in veiligheid te brengen bij een ongeval.

De mogelijkheden van de zelfredzaamheid hangen grotendeels af van het type scenario dat zich afspeelt en de ligging van de risicobron (het Amsterdam-Rijnkanaal) ten opzichte van het plangebied.

Bij het optreden van een ongeval op de vaarweg is er voor mensen die zich binnen het invloedsgebied bevinden de mogelijkheid om zich via de bestaande infrastructuur te verplaatsen en daarmee de afstand tot de risicobron te vergroten. Bij een ongeval kunnen aanwezigen aan de andere zijde dan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal de gebouwen verlaten. Hier zijn nooduitgangen aanwezig.

Vluchten tot buiten het invloedsgebied is bij een ongeval met brandbaar gas of brandbare vloeistoffen de beste optie. Het invloedsgebied is voor brandbare vloeistoffen 35 meter en voor brandbare gassen 90 meter. De hulpverlening dient risicocommunicatie in te zetten ter bevordering van het juiste zelfreddende gedrag. Het moet duidelijk zijn waarheen mensen moeten vluchten om zichzelf in veiligheid te brengen. Dit moet zowel binnen de gebouwen als buiten duidelijk zijn. De gebouwen zelf bieden bescherming tegen warmtestraling. Wanneer aanwezigen binnen het gebouw kunnen vluchten tot buiten het invloedsgebied van bijvoorbeeld een plasbrand (35 meter) kan dat het aantal gewonden en doden beperken.

Daarnaast is het een mogelijkheid dat het bevoegd gezag de burgers, die binnen het invloedsgebied wonen of werkzaam zijn, informeren over de mogelijkheden en onmogelijkheden om zichzelf in veiligheid te brengen bij een eventuele calamiteit.

De mogelijkheden van de hulpverlening hangen grotendeels af van het type scenario dat zich afspeelt en de ligging van de risicobron ten opzichte van het plangebied.

De hulpverlening dient de mogelijkheid te hebben om het rampgebied goed te bereiken. De blusvoorzieningen dienen goed beschikbaar te zijn, daarnaast dienen de juiste blusvoorzieningen beschikbaar te zijn (blussen met water is niet altijd de juiste optie).

Het plangebied is maar via één toegangsweg vanuit het westen te bereiken. Dit is niet bevorderend voor de hulpverlening. De kans op een ongeval is echter klein. De hulpverleningsvoertuigen moeten de

mogelijkheid hebben zich dicht bij het water te kunnen opstellen om effectief te kunnen optreden. Hiertoe wordt aan het einde van de snede, die vrij wordt gehouden van bebouwing, een opstelplaats voor hulpdiensten gerealiseerd. Brandvoorzieningen zijn in de huidige situatie beschikbaar en bereikbaar. Het project beïnvloedt dat niet.

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft ter voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen plannen opgesteld. Deze plannen bevatten uitgangspunten en afspraken over de coördinatie en de wijze van optreden van de gezamenlijke hulpdiensten (brandweer, geneeskundige hulpdiensten, politie en gemeente) en vormt de basis voor het opleidings- en oefenprogramma van de gezamenlijke hulpdiensten. Specifiek voor ongevallen met gevaarlijke stoffen op het water heeft de brandweer procedure plannen opgesteld.

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 2016-2021 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Het NWP 2016-2021 is de opvolger van het NWP 2009-2015 en vervangt dat plan en de partiële herzieningen hiervan. Op basis van de Waterwet is het NWP voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. In dit nieuwe NWP komt een aantal onderwerpen uit het vorige NWP niet terug. Alleen de onderwerpen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als rijksbelang zijn aangemerkt, staan in dit NWP. Gedecentraliseerde onderwerpen komen niet meer aan de orde.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- integraal waterbeheer
- afwenteling voorkomen
- ruimte en water verbinden

In 2014 heeft het Kabinet de nationale deltabeslissingen vastgesteld en via een tussentijdse wijziging van het voornoemde Nationaal waterplan als beleid heeft verankerd.

In de deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. In 2014 heeft de gemeente Amsterdam de intentieverklaring 'Ruimtelijke Adaptatie' ondertekend, voortkomend uit de Deltastrategie. In haar beleid 'Amsterdam Waterbestendig' onderschrijft de gemeente de noodzaak voor klimaatbestendigheid en een robuuste watersysteem, mede in verband met de ambitie om de stad verder te verdichten. Op rijksniveau heeft de Commissie Waterbeheer in de 21ste eeuw, geadviseerd de wateroverlast in een watersysteem aan te pakken door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren. In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben alle partijen deze aanpak onderschreven. Op grond van 'Amsterdam Waterbestendig' gaat Amsterdam de komende decennia werken aan de volgende opgaven:

- bescherming tegen overstroming;
- omgaan met wateroverlast;
- omgaan met watertekort;

- omgaan met temperatuurstijging/hittestress.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie: <https://www.waternet.nl/over-ons/publicaties/>.

GRP 2016-2021

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 2016-2021. Zie <https://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/gemeentelijk-rioleringsplan-amsterdam-2016-2021.pdf>.

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 21ste 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. De gemeentelijke watertaken omvatten zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet o met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit. Tijdige afstemming met de afdeling Assetmanagement Waterketen van Waternet voorkomt eventuele knelpunten in de capaciteit van het afvalwaterstelsel en borgt tijdig passende oplossingen voor aansluiting.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen primaire en/of secundaire waterkeringen aanwezig. Tevens is het niet gelegen binnen de zonering van dergelijke waterkeringen. Ten westen van het plangebied ter hoogte van de Nieuwe Vaartweg is een verholen waterkering gelegen. Afstemming met Waternet (per e-mail) leert dat de parkeerkelder en de tijdelijke damwand buiten de beschermingszone liggen en zonder Waterwet melding/vergunning gebouwd/geplaatst kunnen worden. Een verholen kering heeft namelijk geen buitenbeschermingszone, waardoor het bouwwerk buiten het keurprofiel staat.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² 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 kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. In het kader van het project is eveneens geen sprake van toename van de verharding. In de huidige situatie is de locatie 100% verhard. In de toekomstige situatie neemt de verharding af. Hierdoor kan er meer regenwater afstromen via onverhard terrein waar het wordt opgevangen en vertraagd geloosd. Hiermee draagt het plan bij aan het bufferen van regenwater en is watercompensatie niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, wel zal het regenwater binnen het plangebied worden opgevangen en gebufferd waarmee wordt aangesloten bij de Agenda Duurzaam Amsterdam om de stad regenbestendig te maken. Om Amsterdam regenbestendig te maken, is op initiatief van Waternet het programma Amsterdam Rainproof opgezet. Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om regenbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad regenbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken. Bij invulling van voorliggend plan wordt initiatiefnemer geacht in vroeg stadium van de uitwerking van de plannen in contact te treden met Waternet om mogelijke Rainproof oplossingen voor het plan in kaart te brengen.

Hemelwater

In het Gemeentelijk Riolerings Plan (GRP) 2016-2021 staat het beleid van de gemeente op het gebied van hemelwater beschreven. Amsterdam wil haar goede prestaties op het gebied van hemelwater verder verbeteren. De gemeente houdt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hierop wordt met het programma Rainproof op ingespeeld. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Het gebied BP Cruquius Deelgebied 4, Cruquiuswerf leent zich uitstekend voor afstroming van hemelwater via het maaiveld naar het Amsterdam Rijn Kanaal. Hierdoor is het op eenvoudige wijze mogelijk een klimaat robuuste inrichting te maken. Initiatiefnemer wordt geacht om tijdig afstemming te zoeken met Waternet om Rainproof oplossingen in het ontwerp van het plangebied in te kunnen passen.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw mogen géén materialen gebruikt worden die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

Daarnaast wordt industrie vervangen door woningen waardoor de milieuhinder zal afnemen en de waterkwaliteit zal toenemen. De mogelijkheid bestaat dat zwerfvuil gaat toenemen aangezien het aantal mensen binnen het gebied zal toenemen. Bestrijding hiervan vergt een gedragsverandering. Gemeente wil dit middels een voorlichtingscampagne aanpakken.

Grondwater

Het bestemmingsplan maakt kelders en ondergrondse parkeergarages mogelijk. Met Waternet vindt hierover afstemming plaats.

5.2 Kabels en leidingen

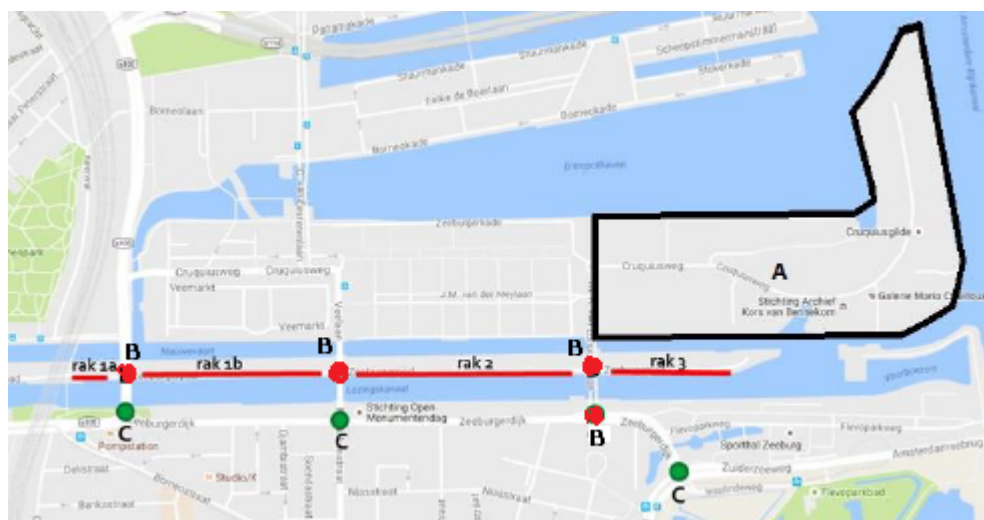
Binnen het bestemmingsplan is een inpandige travo aanwezig deze zal in verband met de plannen in overeenstemming met de eigenaar worden verplaatst.

5.3 Mobiliteit

5.3.1 Verkeer

Om te bepalen of de toekomstige invulling van het plangebied voor problemen gaat zorgen op het gebied van verkeersafwikkeling is het noodzakelijk om te bepalen wat de verkeersgeneratie hiervan is. Voor het gebied is een maximum invulling berekend. Op basis hiervan is een verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeersonderzoek Cruquiusgebied). Door uit te gaan van het maximum, zijn ook ontwikkelingen mogelijk die minder verkeersbewegingen veroorzaken. Het volledige verkeersonderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Het onderzoeksgebied bestaat uit het Cruquiusgebied (B), de vier aanliggende ongeregelde kruispunten: Panamalaan – Zeeburgerpad, Veelaan – Zeeburgerpad, Th.K. van Lohuizenlaan – Zeeburgerpad en Th.K. van Lohuizenlaan – Zeeburgerdijk (B) en de geregelde kruispunten aan de: Zeeburgerdijk – Panamalaan, Zeeburgerdijk – Molukkenstraat en Zeeburgerdijk – Zuiderzeeweg.(C).



Afbeelding 5.1: onderzoeksgebied verkeersonderzoek

Voor de uitvoer van het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het Amsterdamse verkeersmodel (VMA), het op VMA gebaseerde Ritproductiemodel van V&OR en een verkeersregelkundig programma (COCON). Daarnaast is gebruik gemaakt van verkeerstellingen die in februari 2016 zijn uitgevoerd in het kader van het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Zeeburgerpad en een verkeerstelling die in november 2016 is uitgevoerd op het kruispunt Zeeburgerdijk-Zuiderzeeweg.

Daarnaast is het door VMA berekende autobezit in de programmascenario's vergeleken met het aantal geplande nieuwe parkeerplaatsen.

5.3.2 Zichtjaren

De zichtjaren van het verkeersonderzoek zijn 2017 en 2027. In het onderzoek zijn uitgangspunten gehanteerd zoals in het VMA voor scenario Amsterdams Realistisch zijn ingevoerd. Daarnaast zijn ten bate van een realistisch scenario, ruimtelijke ontwikkelingen die zich afspelen in de nabijheid van het Cruquiusgebied en die niet standaard in het VMA-scenario Amsterdams Realistisch zijn opgenomen, aan het scenario toegevoegd. Dit is gedaan voor de juridisch vastgestelde plannen in de nabije omgeving van het studiegebied. Bij de plannen waarover nog geen juridisch vaststaand besluit is genomen, is op basis van de schaal en hardheid van de plannen, besloten om het plan of een deel ervan al dan niet op te nemen. Het plan Cruquiuswerf is hierin meegenomen.

5.3.3 Varianten

In totaal zijn er voor dit onderzoek 4 varianten onderzocht:

- 2017 (huidige situatie)
- 2027 referentie
- 2027 scenario 1
- 2027 scenario 2

Scenario 1 gaat uit van de uitvoering van alle initiatieven die in september 2016 bij de gemeente bekend waren. Scenario 2 gaat uit van scenario 1, aangevuld met de aannahme voor het programma op de nog te ontwikkelen kavels.

5.3.4 Conclusie

Uit de doorrekeningen van de twee geregelde kruispunten waarbij de Zeeburgerdijk kruist met de Panamalaan en met de Molukkenweg, volgt dat de huidige profielen de prognoses voor 2027 nog voldoende kunnen verwerken. De verkeersregelingen blijven voldoen aan de Amsterdamse randvoorwaarden. Voor het kruispunt Zeeburgerdijk met de Zuiderzeeweg geldt dat dit kruispunt alleen regelbaar blijft als er een profielwijziging plaatsvindt.

Uit de toetsing van de vier ongeregelde kruispunten (aan het Zeeburgerpad en op de Th.K.van Lohuizenlaan) volgt dat verkeerslichten hier niet noodzakelijk zijn.

5.4 Parkeren

Tot op heden voorziet de gemeentelijke bouwverordening in stedenbouwkundige regels voor parkeren in geval van de bouw van een gebouw. Met de stedenbouwkundige bepalingen in de gemeentelijke bouwverordening beschikt de gemeente over de mogelijkheid om bij ruimtelijke ontwikkelingen eisen te stellen aan het parkeren. Op 29 november 2014 is de zogenaamde Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Door de inwerkingtreding is een wijziging in de Woningwet van kracht geworden waardoor de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen en daarmee ook één van de instrumenten voor regulering van het ruimtegebruik voor parkeren. Doelstelling is om het instrument 'stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening' te vervangen door een ander instrument, namelijk 'het bestemmingsplan. Concreet houdt dit in dat stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit is met name van belang voor het parkeren.

Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling. In dit

bestemmingsplan is bedoeld om aan te sluiten bij de hiervoor geschetste doelstellingen van de wetswijziging. Dit betekent dat de parkeernormen die voordien gehanteerd werden bij (bouw)plantoetsing aan de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening nu aan de bestemmingsplannen gekoppeld gaan worden.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het tegenwoordig toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels (artikel 3.1.2 lid 2 sub a Bro). Of met andere woorden: het is tegenwoordig mogelijk om aanvragen omgevingsvergunningen te toetsen aan (beleids)regels die niet in het bestemmingsplan zélf zijn opgenomen, maar in een separaat beleidsdocument. Dit betekent dat de werkwijze / het toetsingskader (parkeerbeleid en parkeernormen) bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen vergelijkbaar is met de voorheen gehanteerde werkwijze / toetsingskader met de bouwverordening. Het gevolg van de overheveling van juridische grondslag (van bouwverordening naar bestemmingsplan) is dat, net als nu het geval is, omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten en/of afwijking van het bestemmingsplan, ook na inwerkingtreding van voorliggend parapluplan, dienen te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Vrij vertaald en met andere woorden: "per saldo verandert er niets wat (bouw)plantoetsing betreft". In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene 'voorwaardelijke verplichting' te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor het bouwen van gebouwen.

5.4.1 Beleid Nota Parkeernormen Auto (2017)

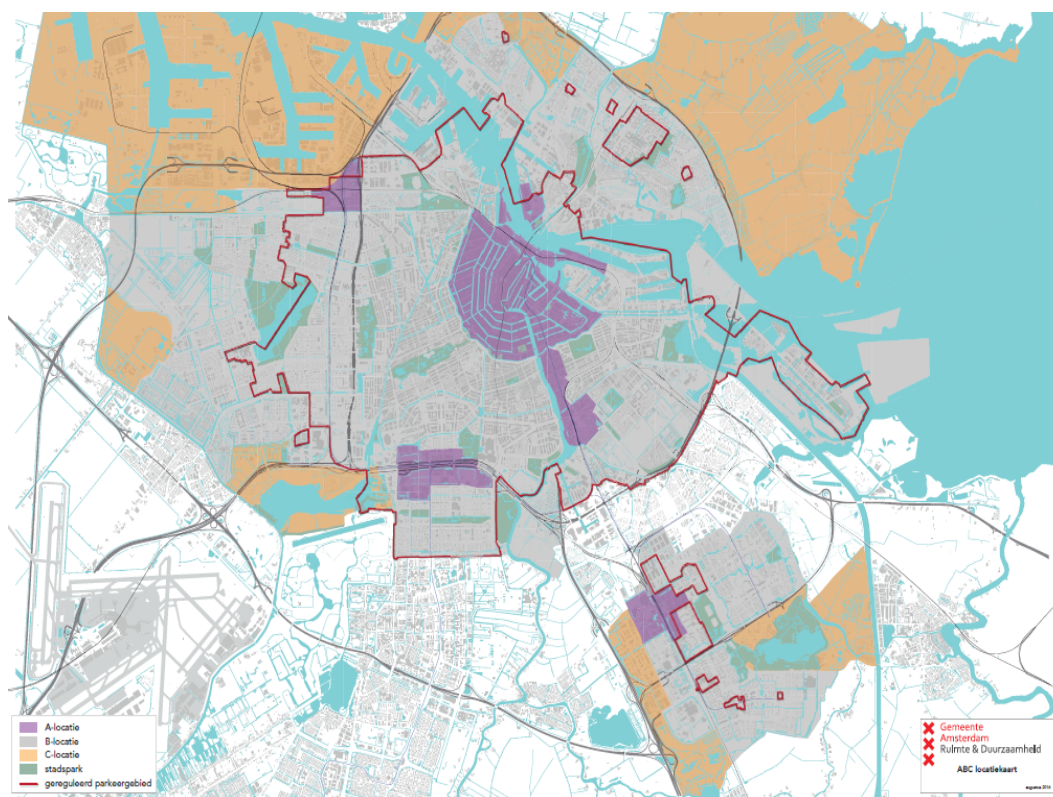
Voor het vaststellen van parkeernormen voor zowel kantoren, voorzieningen als woningen is gekozen voor een driedeling in de stad. Hierbij is de vooral de mate van bereikbaarheid per openbaar vervoer als maatstaf genomen.

De A-locaties (op het kaartje paars) kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Gebieden die dicht bij een intercystation zijn als A-locatie aangemerkt. Ook de binnenstad van Amsterdam en de Wibautas zijn als A-locatie geclassificeerd. In deze gebieden schrijft de gemeente alleen een maximumparkeernorm voor.

De B-locaties (op het kaartje grijs) hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

De C-locaties (op het kaartje oranje) bestaan uit Landelijk Noord, Driemond, het Havengebied en een aantal bedrijventerreinen en sportlocaties. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is minder goed dan in de rest van de stad. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden is maatwerk nodig. Het kan zijn dat de gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

Het plangebied behoort tot de B-locaties.



Afbeelding 5.2: Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A=paars, B=grijs, C=oranje).

5.4.2 Parkeernormen woonfuncties

Hoeveel parkeerplekken er bij nieuwbouwwoningen nodig of gewenst zijn, hangt af van het gebied en van het te realiseren woningtype. Bij grote woningen is een ander autobezit (en dus parkeerbehoefte) te verwachten dan bij bijvoorbeeld studentenwoningen.

De nieuwe parkeernormen geven ontwikkelaars meer vrijheid bij het bepalen hoeveel parkeergelegenheid zij in hun woningbouwproject willen realiseren. De stad is onderverdeeld in drie gebiedstypen, A-, B- en C-locaties, met elk een eigen set parkeernormen voor verschillende woningtypen.

Naast de parkeernorm voor de bewoners geldt per woningeenheid ook een norm voor bezoekers. Per zelfstandige woning dient er 0,1 parkeerplaats beschikbaar te zijn voor bezoekers. Deze parkeerplaatsen kunnen in de openbare ruimte liggen, maar kan ook in een voor bezoekers toegankelijke parkeergarage aanwezig zijn.

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woonfuncties weergegeven. De parkeernormen zijn de normen per woning.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector		
Woningen tot 30 m ² bvo	0,1*	1
Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	0,3	1
Woningen boven 60 m ² bvo	0,6	1
Sociale huur		
Bezoekersparkeren		0,1

Tabel: parkeernormen per woning in B-locaties

* bij projecten met minder dan 100 woningen in dit type wordt geen minimum parkeernorm gesteld.

5.4.3 Parkeernormen niet-wonen functies

Voor niet woonfuncties gelden alleen maximum parkeernormen. Voor kantoren binnen B-locaties is de parkeernorm: maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.

5.4.4 Plangebied

Op basis van het voorlopige programma worden 83 woningen met een bvo tussen 30 m² en 60 m² en 222 woningen met een bvo boven 60 m gerealiseerd. Op basis van de Nota Parkeernormen Auto zijn 189 autoparkeerplaatsen benodigd waarvan 31 bestemd voor bezoekers. De ondergrondse parkeergarage op eigen terrein biedt plaats aan 196 auto's voor bewoners en werknemers van bedrijven.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van bedrijvigheid binnen het plangebied zijn de kencijfers van het CROW voor bedrijfsverzamelgebouwen aangehouden. Voor bedrijfsverzamelgebouwen in een dergelijk gebied geldt een minimale norm van 0,9 parkeerplaats per 100 m² BVO. In het beoogde plan worden in hoofdzaak bedrijven gerealiseerd waardoor bij deze norm wordt aangesloten. Voor de 2.530 m² BVO aan (creatieve) bedrijvigheid dienen (2.530/100 x 0,9) 23 parkeerplaatsen aanwezig te zijn.

Op basis van de aanwezigheidscijfers van de CROW kan de parkeervraag en de maatgevende periode worden bepaald. Daarnaast zal er overdag op werkdagen ruimte zijn in de parkeergarages om abonnementen aan te bieden aan werknemers van bedrijven waardoor de parkeerbehoefte verspreid kan worden over de openbare ruimte en de parkeergarage. Hoeveel parkeerbehoefte er daadwerkelijk zal zijn is sterk afhankelijk van branchering.

Aanwezigheidspercentages						
	Werk ochtend	Werk middag	Werk avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	60%	100%	70%
Bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%

Tabel: aanwezigheidspercentages

	Bepalen parkeervraag en maatgevende periode						
	maximaal	Werk ochtend	Werk middag	Werk avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bezoekers	31	3	6	25	19	31	22
Bedrijven	23	23	23	1	0%	0%	0%
Totaal	54	26	29	26	19	31	22

Tabel: parkeervraag maatgevende periode

De maatgevende periode bedraagt de zaterdagavond waarbij in totaal 31 parkeerplaatsen benodigd zijn. In het plangebied zelf worden 17 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. In de directe nabijheid van het plangebied zijn 14 parkeerplaatsen aanwezig. Hierdoor worden in het beoogde plan voldoende parkeerplaatsen voor woningbezoekers en bedrijven gerealiseerd. De 31 parkeerplaatsen liggen in de openbare ruimte en zijn voor iedereen toegankelijk. Wel zal er een fiscaal parkeerregime gelden (betaald parkeren).

Fietsparkeren

Het fietsparkeren wordt opgelost binnen het plangebied. Fietsparkeren voor bewoners gebeurt in een gemeenschappelijke fietsenberging, conform de gelijkwaardige oplossing uit Bouwbrief 2015-130 voor de in het Bouwbesluit 2012 voorgeschreven individuele berging. Voor overige functies en bezoekers van woningen en overige functies worden fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, in de (semi-)openbare ruimte gerealiseerd. Het parkeren in de (semi-)openbare ruimte zal worden uitgevoerd door middel van rekken, nietjes en/of gemarkeerde vakken.

In onderstaande tabel zijn de van toepassing zijnde fietsparkeernormen opgenomen:

Functie	Fietsparkeernorm
horeca (hoge norm (populaire horeca))	20 fpp per 100 m ² bvo
horeca (lage norm (luke segment))	7 fpp per 100 m ² bvo
creatieve functies	2,9 fpp per 100 m ² bvo
bedrijven	2,9 fpp per 100 m ² bvo
detailhandel	4 fpp per 100 m ² bvo
woningen	individuele berging (Bouwbesluit) of 3 fpp per woning in gemeenschappelijke stalling i.c.m. 2,7 m ² berging in woning (gelijkwaardige oplossing Bouwbrief 2015-130)
woningen bezoekers	0,5 fpp per woning

	Bepalen parkeervraag en maatgevende periode						
	maxima al	Werk ochtend	Werk middag	Werk avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bezoekers	31	3	6	25	19	31	22
Bedrijven	23	23	23	1	0%	0%	0%
Totaal	54	26	29	26	19	31	22

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de CROW kencijfers uit de leidraad fietsparkeren. Voor elke functie wordt de bovenkant van de spreiding van de kencijfers gebruikt, met uitzondering van horeca, waar de hoge norm op 20 fietsparkeerplaatsen (fpp) in plaats van 28 per 100 m² is gesteld.

Aandachtspunten ontwerp stallingen: bereikbaarheid, comfort en afmetingen

Het gebruik van een fietsenberging/- stalling is afhankelijk van de bereikbaarheid, de toegankelijkheid en het gebruikscomfort.

Genoeg fietsparkeergelegenheid alleen is niet voldoende, een fietsenstalling moet ook aan minimale kwaliteitseisen voldoen. Denk aan de toegankelijkheid per fiets, toegankelijkheid te voet, de routing binnen de stalling ten opzichte van de bestemming, de afmetingen van de fietsparkeerplekken, de mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen, stabiliteit van de fiets in de voorziening, sociale veiligheid, etc.

Om een minimale kwaliteit van een stalling te bevorderen is er een aantal aanbevelingen:

- De entree van een fietsenstalling ten opzichte van aanvoerroute is rechtstreeks bereikbaar vanaf de rijbaan/het fietspad, waarbij een voetgangersgebied over korte afstand doorsneden mag worden. Situaties waarbij de fietser vóór het bereiken van de ingang moet afstappen en een stuk moet lopen moet voorkomen worden: de fietser stapt meestal niet af en dat kan tot ongewenste situaties leiden.
- De entree van een fietsenstalling is vanaf maaiveld gemakkelijk te vinden: duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De toegang naar een fietsenstalling mag gebruik niet ontmoedigen. Zorg voor een luie hellingshoek van hellingbaan of trap met fietsgoot, een makkelijk te openen toegangsdeur (automatisch, drukknop of chipkaart) en een korte route vanaf maaiveld naar de stalling.
- Vanuit de fietsenstalling kan men eenvoudig, comfortabel en snel bij de bijbehorende functie komen. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling doorlopen naar de bestemming, zonder door de stalling terug te moeten lopen en omgekeerd.
- Zorg voor een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en eventueel (camera)toezicht of bewaking (openbare stallingen), etc. voor een optimale (sociale) veiligheid.

Afmetingen, uitvoering en comfort van fietsparkeerplekken in een stalling gaan hand in hand. Zo zal een te krap ingerichte stalling gebruik ontmoedigen. Dubbellaags fietsparkeren spaart ruimte, maar de bovenlaag is niet geschikt voor elke fietser of fiets: denk hierbij aan fietsers die moeite hebben om de fiets in de bovenste laag te zetten en aan zware (elektrische)fietsen. Daarmee moet rekening gehouden worden bij de inrichting van de berging of stalling.

Algemeen advies met betrekking tot fietsen met afwijkende maten en scooters

Fietsen met een afwijkende maatvoering, zoals fietsen met brede bagagedragers/kratten, brede banden, bakfietsen (lang/breed) en elektrische fietsen komen steeds meer voor. Voor een toekomstbestendige fietsenstalling/-berging moet rekening gehouden worden met deze typen fietsen. Voor elektrische fietsen is een oplaadgelegenheid wellicht niet per se nodig, maar zeker een pré.

Naast fietsen is te overwegen om rekening te houden met scooterparkeren. De scooter heeft op het ogenblik nog een klein aandeel in de modal split (2%), maar het aantal tweewielers in Amsterdam met bromfietskenteken is van 2011 tot 2015 met 15% gestegen tot 56.253. Het is aan te bevelen om de fietsenstalling/-berging zo in te richten dat die ook geschikt is voor (elektrische) scooters. Daarmee kan voorkomen worden dat scooters (langdurig) in de openbare ruimte gestald worden.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Wetgeving

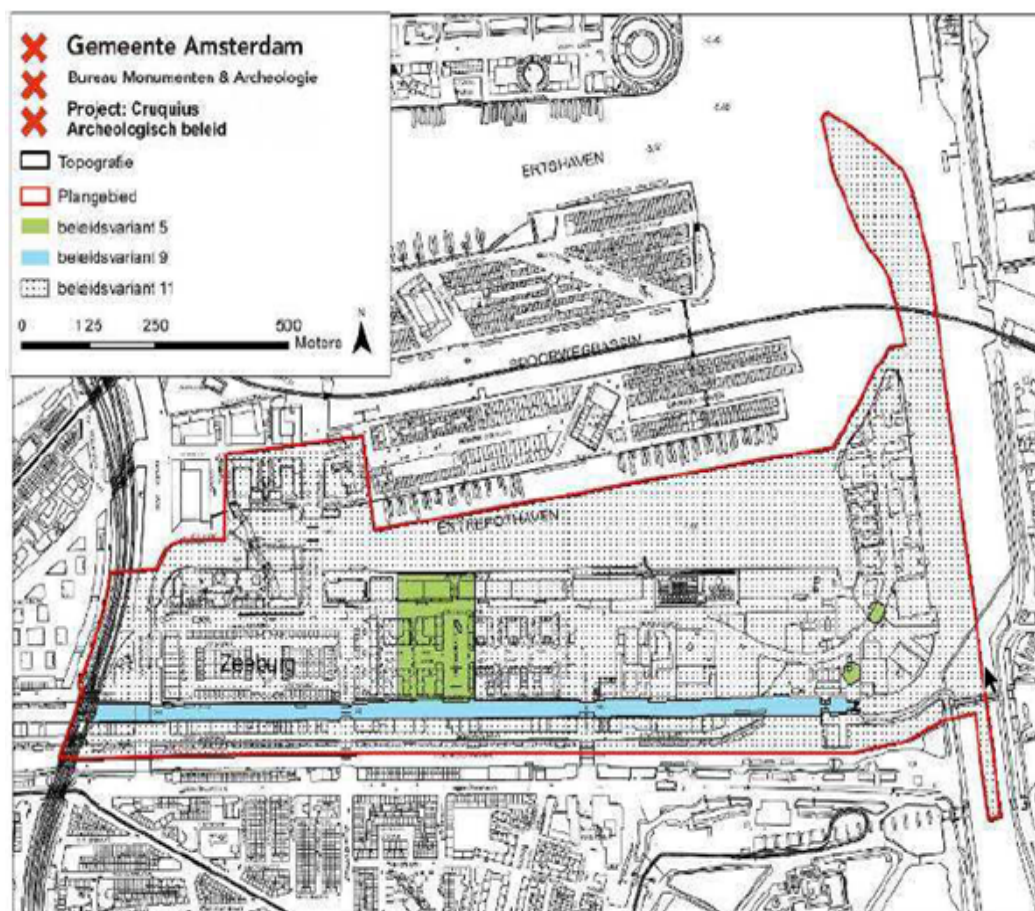
Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. Er waren verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Die wetten en regels zijn nu vastgelegd in 1 wet. De Erfgoedwet geldt sinds 1 juli 2016. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Plangebied

In november 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied van bestemmingsplan 'Cruquius', vastgesteld op 9 april 2013. Dit onderzoek is ook bruikbaar voor de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Het onderzoek (kenmerk: BO 11-055 Amsterdam 2011) is als Archeologisch bureauonderzoek opgenomen bij dit bestemmingsplan. Het bureauonderzoek is te beschouwen als een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied.

Het gebied ter plaatse van het Cruquiuswerkgebied betreft aangeslibd land buiten de zeedijk. De materiele resten kunnen bestaan uit losse vondsten en afval. Daarnaast kunnen sporen voorkomen die verband houden met de verkaveling en afvalstort uit de laatste kwart van de 19de eeuw. De kans op verstoringen van deze resten is groot aangezien het terrein aanzienlijk is opgehoogd en intensief is geëxploiteerd in de 20ste eeuw. Er worden daarom geen archeologische resten meer verwacht.

De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Dit heeft geleid tot een achttal verwachtingszones. Deze verwachtingszones zijn vertaald in een archeologische beleidskaart. In afbeelding 5.3 is de archeologische beleidskaart voor het plangebied weergegeven.



Afbeelding 5.3: archeologische beleidskaart Cruquijsgebied

In het plangebied is gelet op de archeologische beleidskaart beleidsvariant 11 van toepassing. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is.

Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen knelpunten zijn.

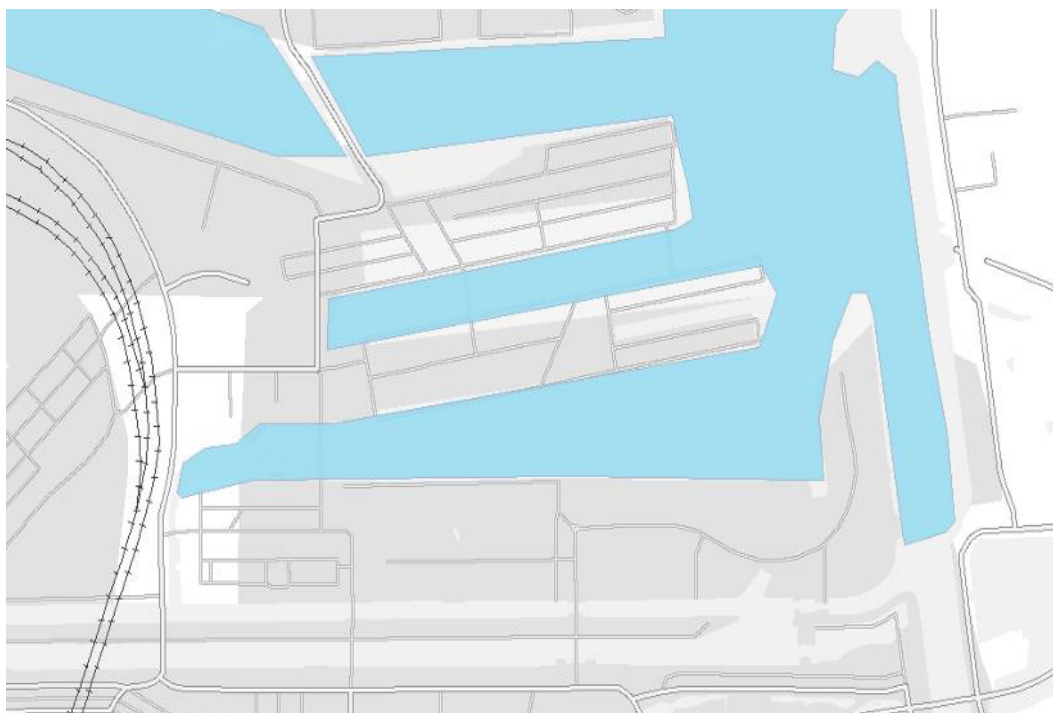
5.5.2 Cultuurhistorie

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'.



Afbeelding: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap en Cultuurhistorie

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 de omgeving van 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.

In het plangebied zijn geen gemeentelijke monumenten aanwezig.

Conclusie

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten. Het aspect cultuurhistorie levert derhalve geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.6 Agenda duurzaamheid

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

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit wordt gedaan we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda

Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

Duurzame energie

- In 2020 wordt per inwoner 20 procent meer duurzame energie opgewekt dan in 2013 door:
 1. Meer zonne-energie en windenergie produceren.
 2. Meer gebruik maken van duurzame warmte.
- In 2020 wordt per inwoner 20 procent minder energie verbruikt dan in 2013 door:
 1. De bestaande woningvoorraad verduurzamen.
 2. Het energieverbruik bij bedrijfsvastgoed en maatschappelijk vastgoed verlagen.
 3. Energieneutrale nieuwbouw stimuleren.

Schone lucht

- De concentratie stikstofdioxide (NO₂) is in 2025 maximaal 30 microgram / m³ op de zwaarst belaste locatie. Dat betekent dat het percentage in 2025 t.o.v. 2015 met 35 procent afneemt.
- De hoogst gemeten concentratie roet (EC) is in 2025 30 procent lager dan in 2015.

Circulaire economie

- In een circulaire economie wordt slim omgegaan met energie, water, grondstoffen en voedsel hierbij wordt ingezet op het stimuleren van innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid.
- Meer grondstoffen en materialen terug te winnen, met als subdoel: 65 procent van huishoudelijk afval scheiden in 2020.

Klimaatbestendige stad

- Actief samenwerken aan een stedelijk gebied dat in de toekomst beter bestand is tegen wateroverlast door extreme regenval, door overstromingen en tegen toename van langere perioden van hitte en droogte. Met andere woorden het is de ambitie om Amsterdam regen- en waterbestendig te maken.

Duurzaamheid in plan

Het ultieme streven is om een gebied te maken dat bestendig is in de tijd. Reductie van CO₂-uitstoot, energiegebruik en milieubelasting speelt hierbij een belangrijke rol. Gebouwen en woningen zijn zo geconstrueerd dat ze nu en in de toekomst wensen van individuele bewoners kunnen inpassen. Dit bevordert niet alleen de levensduur van de gebouwen, maar geeft de bewoners ook de gelegenheid zich de woonomgeving eigen te maken en zich te binden aan de plek. Daarnaast worden de gebouwen dusdanig uitgevoerd dat voldaan wordt aan de wettelijke EPC norm, waardoor ze al zeer duurzaam worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt het projectgebied regenbestendig gemaakt conform het programma Amsterdam Rainproof. Dit betekent dat in een vroeg stadium van het plan initiatiefnemer in contact treedt Waternet.

In de komende periode zal onderzoek worden verricht naar de mogelijkheid om het klimaat van de toekomstige woningen te regelen met behulp van aardwarmte en aardkoelingssysteem. Hierdoor hoeven de woningen niet meer op gas te worden aangesloten wat bij zal dragen aan een schonere lucht in de stad (minder CO₂- en stikstofdioxide uitstoot). Daarnaast zullen de appartementencomplexen met zonnepanelen worden uitgevoerd.

Op buurtniveau speelt 'Bouwen voor biodiversiteit', een particulier initiatief vanuit de overtuiging dat Cruquius zich kan ontwikkelen tot een gebied waarin mens en natuur goed samenleven en dat elk gebouw en iedere ontwikkeling kan bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Bij de inrichting van de openbare ruimte borduren wij voort op de inzichten van dit initiatief. Door de beplanting aan te passen

aan diersoorten, nestkasten voor vogels en vleermuizen te integreren in de gevels, appartementencomplexen te voorzien van groene daken en insectenhôtels op te nemen in de openbare ruimte wordt de biodiversiteit groter en rijker.

5.7 Flora en fauna en ecologie

5.7.1 Kader

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hoofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

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 andere 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:

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

5.7.2 Plangebied

Natura 2000-gebieden

In de nabije omgeving van het Cruquiusgebied ligt op circa 1,5 km het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Op ruim 6 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Op grotere afstand liggen Polder Westzaan (11 km), Botshol (12,5 km), Naardermeer (12 km) en Oostelijke Vechtplassen (13 km). De voorgenomen transformatieactiviteiten/ontwikkelingen hebben geen directe fysieke effecten op de Natura 2000-gebieden. Van zogeheten externe werking is ook geen sprake. De activiteiten hebben geen significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de bovengenoemde Natura 2000 gebieden.

Natuurnetwerk Nederland (voormalige Ecologische Hoofdstructuur)

Het Cruquiusgebied is een volgebouwd stedelijk schiereiland met rondom druk gebruikt oppervlakte water en afgewerkt met voornamelijk hoge verticale kademuren. Het gebied maakt zelf geen deel uit van een ecologische verbingszone. Het gebied wordt door de drukbevaren en voor dieren moeilijk passeerbare Amsterdam-Rijnkanaal gescheiden van de verbingszone aan de overkant per plaatse van de westelijke oeverzone van het Zeeburgereiland.

Beschermde flora en fauna

In juni 2015 heeft Grontmij ter plaatse van het plangebied een risico beoordeling flora en fauna uitgevoerd (Risicobeoordeling flora en fauna). Dit om uit te sluiten dat beschermde soorten en nesten in het plangebied voorkomen, dan wel of sprake is van potentiële vaste verblijfplaatsen of habitat van beschermde flora en fauna in het plangebied. Het plangebied betreft het terrein en gebouwen aan de Cruquiusweg 118 te Amsterdam.

Vleermuizen en vogels

De gebouwen zijn bekleed met ijzeren profielwanden en de (platte) daken bekleed met dakleer. Zodoende is er geen sprake van dakpannen of spouwmuuren waar vleermuizen achter kunnen kruipen. Er zijn tevens geen kieren of scheuren in gebouwen die toegang vormen naar (potentiële) vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen. Een aantal luchtkokers vormen wel een open toegang tot het ventilatiesysteem van het gebouw, maar dergelijke buizen vormen voor vleermuizen geen mogelijkheid om aan vast te hangen.

De ruimtes vormen om dezelfde redenen ook geen mogelijkheid om als vaste verblijfplaats voor jaarrond beschermde vogels te dienen. Alleen in de toegang van een luchtkoker zit een nest van een kraaiachtige. Tijdens het broedseizoen (wat globaal loopt van maart t/m juli) zijn alle vogelnesten beschermd. Als blijkt dat er sprake is van broedsel, dan moet gewacht worden met het verwijderen van het nest totdat het nest niet meer gebruikt wordt door vogels.

Flora

Naast gebouwen bestaat het terrein uit verharding (parkeerplaatsen etc.). Daarom is het gehele terrein onderzocht op beschermde flora. Er zijn geen beschermde planten (muurflora zoals gele helmblom of tongvaren) aangetroffen. Het veldbezoek is uitgevoerd binnen de bloeiperiode van de meeste beschermde planten.

Conclusie

Binnen het plangebied is geen sprake van (potentiële) vaste verblijfplaatsen van beschermde tabel 2/3 Wet natuurbescherming, zoogdieren (zoals vleermuizen) in gebouwen. Tevens is geen beschermde flora aanwezig op het terrein. Zodoende zijn er geen risico's met betrekking tot flora en fauna te verwachten. Er zijn verder geen waarnemingen bekend van overige beschermde diersoorten (zoals libellen of ongewervelden, amfibieën en reptielen) van tabel 2 of 3 van de Wet natuurbescherming en is ook geen geschikt habitat aangetroffen van overige beschermde soorten. In dit kader zijn dan ook geen negatieve

effecten voorzien en hoeven geen vervolgpcedures in gang te worden gezet.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

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.

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. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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

Toelichting

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

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van 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 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 Bestemmingsregels

Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. maatschappelijke voorzieningen;
- c. horeca van categorie I (horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon);
- d. dienstverlening;
- e. bedrijven, zoals opgenomen in de bij deze regels opgenomen Functiemengingslijst
- f. creatieve functies, zoals bedoeld in de bij deze regels opgenomen lijst met Creatieve functies;
- g. aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven;
- h. verkeers- en verblijfsgebied;
- i. parkeren.

met de daarbij behorende:

- j. tuinen- en erven;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. wegen, fiets- en/of voetpaden;
- m. gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen en in- en uitritten;
- n. laad- en losvoorzieningen;
- o. terrassen;
- p. groen;
- q. water en waterhuishoudkundige voorzieningen

Voor het bouwen van geluidsgevoelige gebouwen binnen de bestemming 'Gemengd' geldt dat 'woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die zijn gelegen aan het Amsterdam-Rijnkanaal dienen eventueel geluidsisolerende maatregelen te treffen om scheepvaartlawaai tegen te gaan zodat wordt voldaan aan het binnenwaardenniveau.' Daarnaast geldt dat 'woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die zijn gelegen aan de Cruquiusweg dienen eventueel geluidsisolerende maatregelen te treffen om wegverkeerslawaai tegen te gaan zodat wordt voldaan aan het binnenwaardenniveau.'

Achtergrond van deze regeling is dat er wel een hogere geluidsbelasting is dan de 48 Db(A) op de woningen. Dit wordt veroorzaakt door wegverkeerslawaai (op een aantal woningen aan de Cruquiusweg 59 Db (A) en scheepvaartlawaai (63 Db (A) op woningen aan het Amsterdam Rijnkanaal. Er is geen wettelijke grondslag om voor de woningen hogere waarden te verlenen, daarmee vervalt tevens de verplichting van een 'stille zijde'. Met de bovengenoemde regeling wordt geborgd dat er aan de woningen voldoende maatregelen worden genomen om een aanvaardbaar woon-en leefklimaat te realiseren. Hierdoor is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Verder zijn er een aantal bouwregels opgenomen voor gebouwen. De bouwhoogte mag binnen 'Gemengd' maximaal 21,5 meter bedragen en het aantal bouwlagen maximaal 7. In afwijking van de bouwregels mag aan het plangebied hoogteaccenten worden toegevoegd. Dit geldt maximaal 4 gebouwen waarbij de bouwhoogte kan worden verhoogd naar 23,5 meter. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit en woonkwaliteit kan het wenselijk zijn een verhoogde verdiepingsvloer te realiseren. Hierbij is een hogere bouwhoogte dan 21 meter nodig. De eventuele hoger bouwhoogte van 23,5 meter mag alleen worden toegestaan wanneer dit stedenbouwkundig inpasbaar is.

In de specifieke gebruiksregels is opgenomen wat het maximale programma is dat aan vierkante meters bvo binnen 'Gemengd' mag worden gerealiseerd.. In sommige gevallen is per functie nog een inperking gemaakt wat het maximum bruto vloeroppervlak per vestiging is. Vanuit de spelregels wordt voorgeschreven dat een verdeling van 50% wonen en 50% werken op de begane grond wenselijk is. In de regels is opgenomen dat in minimaal 50% van de eerste bouwlaag bedrijvigheid moet worden gerealiseerd en dat er minimaal 2.530 m² aan bedrijvigheid moet worden gerealiseerd. Hierdoor wordt geborgd dat er een werk-woongebied wordt gerealiseerd.

Verkeer

De gronden in het plangebied met de bestemming 'Verkeer'. mogen gebruikt worden voor wegen, straten, pleinen, fiets- en/of voetpaden. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, terrassen en laad- en losvoorzieningen toegestaan. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan aangezien hier een snede is voorzien voor zicht op het water vanaf de Cruquiusweg en de kade vrij gehouden dient te worden van bebouwing.

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.

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 algemene bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In dit artikel 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 geld-wisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Algemene aanduidingsregels

Binnen de algemene aanduidingsregels is een gebiedsaanduiding opgenomen vanwege het gezoneerde industriegebied Cruquius in de omgeving van het plangebied. De gebiedsaanduiding 'geluidzone – industriegebied Cruquius' geldt voor het gehele plangebied. Binnen deze zone zijn geluidsgevoelige objecten uitsluitend toegestaan, mits wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder.

Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan voor planologisch ondergeschikte gevallen een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. Dit betreft afwijkingen van ondergeschikte aard, waarbij aan de voorwaarden als genoemd in dit artikel moet worden voldaan, hetgeen wordt beoordeeld in het kader van

een aanvraag om omgevingsvergunning.

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 voor gehandicapten. Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de regels in 'Waterstaat - Waterkering', in de tweede plaats de regels voor 'Waarde - Archeologie' en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

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 gemeentebestuur 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.

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

Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkelingen is dat deze voor de gemeente budgetneutraal worden ontwikkeld. Op grond van artikel 6.12, lid 1, Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12, lid 4, Wro is de gemeenteraad verplicht om de kosten te verhalen en een exploitatieplan vast te stellen gelijktijdig met het besluit (het wijzigingsplan) waarop het exploitatieplan betrekking heeft.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Met de ontwikkelende eigenaar van de gronden is een anterieure overeenkomst gesloten (zoals is bepaald in artikel 6.24 Wro), zodat de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan niet geldt. In deze anterieure overeenkomst zijn afspraken over het verhaal van kosten op afdoende wijze vastgelegd. Het kostenverhaal is anderszins verzekerd.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

8.2 Inspraak

Er heeft op grond van de Algemene inspraakverordening geen inspraak plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van deze verordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Wel is het conceptbestemmingsplan ter inzage voorgelegd. Op 6 april 2016 is een inloopmiddag/avond georganiseerd voor de bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de gronden in het plangebied. Het conceptbestemmingsplan met bijbehorende bijlagen konden worden ingezien. Tevens was er gelegenheid tot het stellen van vragen dan wel het plaatsen van opmerkingen. Alle reacties zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

8.3 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Rijkswaterstaat

Alle adressanten hebben gereageerd. De reacties hadden over het algemeen betrekking op het aanpassen van de toelichting i.v.m. met nieuw vigerend beleid. Deze opmerkingen zijn overgenomen in de toelichting. Rijkswaterstaat gaf aan dat het plan niet afdoende rekening houdt met de in het Barro opgenomen vrijwaringszone. Door deze zone in zowel de regels als verbeelding alsnog op te nemen is de vrijwaringszone afdoende geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is onderbouwd waarom binnen deze zone gebouwd kan worden. In Vooroverlegreacties zijn de reacties van de overlegpartners opgenomen. Het advies van brandweer Amsterdam-Amstelland is als bijlage bij het onderzoek externe veiligheid opgenomen.

8.4 Zienswijzen

Van 1 maart tot en met 12 april 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze. In bijlage 12 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

