



Bestemmingsplan Cruquius Deelgebied 3

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1608BPSTD-VG01

Datum print 18 April 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie Cruquiseiland	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Ontwikkeling naar woon-werkgebied	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	26
3.3	Regionaal beleid	28
3.4	Gemeentelijk beleid	30
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	37
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	39
4.1	Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	39
4.2	Milieuzonering bedrijven	40
4.3	Luchtkwaliteit	45
4.4	Geluidhinder	48
4.5	Bodemkwaliteit	52
4.6	Externe veiligheid	56
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	61
5.1	Water	61
5.2	Mobiliteit	65
5.3	Niet gesprongen explosieven (NGE's)	72
5.4	Archeologie en cultuurhistorie	73
5.5	Hoogbouw effect rapportage en windhinder	76
5.6	Flora en fauna en ecologie	81
5.7	Duurzaamheid	85
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	89
6.1	Algemeen	89
6.2	De bestemmingen	89
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	95
7.1	Inleiding	95
7.2	Plangebied	95
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	97
8.1	Voortraject	97

8.2	Inspraak	97
8.3	Vooroverleg	97
8.4	Zienswijzen	98

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voormalige bedrijventerrein op het schiereiland Cruquius in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam neemt een centrale plek in binnen de ring. Het gehele eiland wordt de komende jaren getransformeerd van een industriegebied naar een levendig, modern en duurzaam werk- en woongebied. Het is niet de bedoeling dat het alleen een woonwijk wordt.

Het stadsdeel kiest voor een strategie van uitnodigingsplanologie: het initiatief voor de transformatie ligt bij de markt. Het begin is gemaakt. Amvest en enkele andere ontwikkelaars hebben de laatste jaren gronden en gebouwen aangekocht binnen het Cruquiuswerkgebied. De eerste fase van de transformatie omvat onder andere de bouw van vrije sectorhuur- en koopwoningen in de strook langs het water van de Entrepothaven. Inmiddels is een start gemaakt met de realisering. Deelgebied 2 betreft de ontwikkeling van een gemengd programma op de locatie waar The Harbour Club (THC) op dit moment tijdelijk is gevestigd.

Het Cruquiusgebied omvat de terreinen aan weerszijden van de Cruquiusweg.

Voorliggend bestemmingsplan betreft deelgebied 3. Deze locatie bestaat uit de locaties Binnenbocht, Sigma en een klein deel van kavel 1.5. De plannen voorzien in de realisatie van woningbouw in combinatie met (creatieve) bedrijvigheid.

De ingediende initiatiefdocumenten van Amvest/ Koopmans en het hierover genomen principebesluit van het stadsdeel (juni 2016), zijn de aanleiding om onderhavig bestemmingsplan op te stellen.

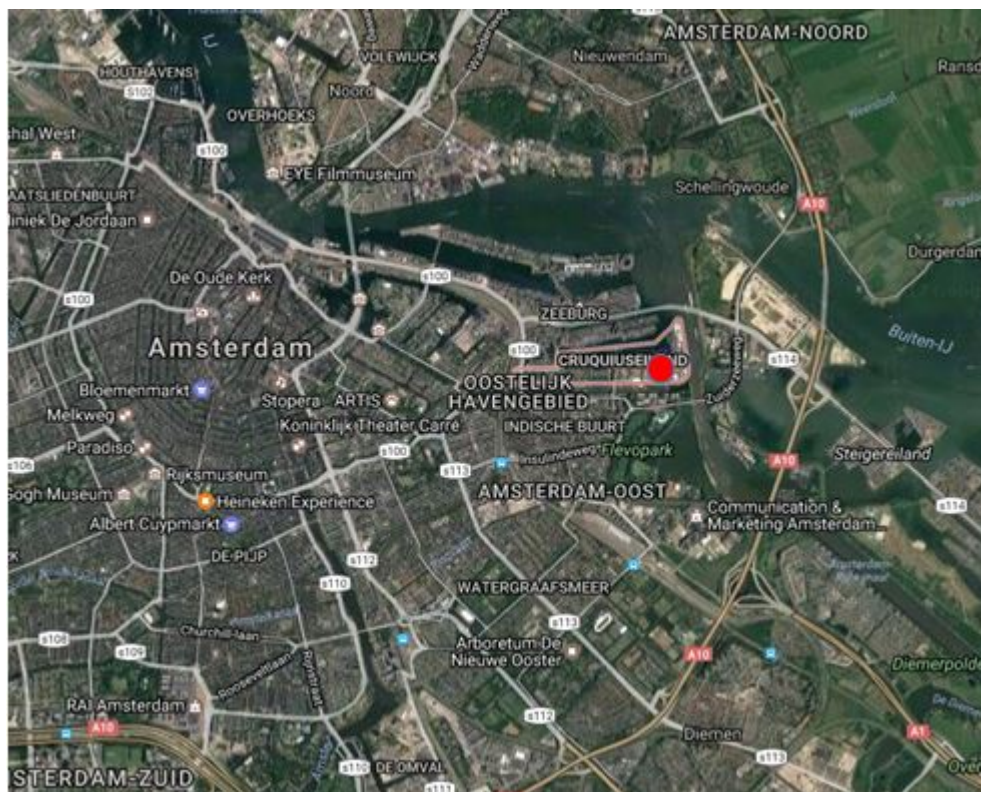
1.2 Doel bestemmingsplan

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is vooral het mogelijk maken van de voorgenomen ontwikkelingen. Daarnaast leidt het bestemmingsplan tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen.

Voor de transformatie van Cruquius, deelgebied 3 is gekozen voor een flexibele aanpak die op maat is. Het opstellen van het bestemmingsplan voor deelgebied 3 past binnen de visie van de gemeente: de gemeente faciliteert en toetst en de markt is inhoudelijk verantwoordelijk. Dit biedt vanuit ruimtelijke ordening nieuwe kansen; geen herstructurering van het gehele eiland in één keer, maar een organische ontwikkeling waardoor de diversiteit van het gebied niet verloren gaat, maar juist versterkt en kwalitatief verbeterd wordt. De gemeente faciliteert bewoners, bedrijven en marktpartijen gedurende een langjarige ontwikkeling op het gebied van ruimtelijke ordening, communicatie en milieuambities met een efficiënte inzet vanuit het stadsdeel. Het bestemmingsplan, het proces van voorbereiding van het bestemmingsplan én de uitwerking tot bouwplan voorziet in deze aanpak.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het noordoostelijk deel van Stadsdeel Oost in het Cruquiuswerkgebied. Op afbeelding 1.1 is de globale ligging van het plangebied in Amsterdam weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied in Amsterdam

In het noorden wordt het plangebied begrensd door de Entrepothaven. Aan de overzijde van het water ligt het eiland Borneo wat inmiddels is getransformeerd van haven/industriegebied naar hoofdzakelijk woningbouw. In het westen ligt deelgebied 1 van het Cruquiuswerkgebied. Nabij de rotonde Cruquiusweg / Zeeburgerweg / Th.K. Lohuizenlaan wordt een hotel gerealiseerd. Daarnaast bevindt zich de herontwikkeling van The Harbour Club in combinatie met woningen. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Nieuwe Vaart / het Lozingskanaal die uitmonden in het Amsterdam Rijnkanaal.

De plangrens sluit aan op de plangrens van het bestemmingsplan Cruquius en bestemmingsplan Cruquius deelgebied 1. Op afbeelding 1.2 is het plangebied en de begrenzing aangegeven.



Afbeelding 1.2 Globale begrenzing plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied geldt het bestemmingsplan Cruquius. Dit plan is vastgesteld op 9 april 2013 en op 11 juni 2014 onherroepelijk geworden. Daarnaast is er een eerste herziening van dit bestemmingsplan opgesteld om de bedrijvenlijst aan te passen (nog in ontwerpfase). In het geldende bestemmingsplan zijn bedrijven in de categorieën 1 t/m 4.1 toegestaan en tevens creatieve functies (zoals ateliers, expositieruimten, architectenbureaus, reclamebureaus en uitgeverijen), ondergeschikte detailhandel en bij de bestemming behorende functies, zoals verkeersareaal, fiets- en voetpaden, erven, nutsvoorzieningen, groen, water, kunstwerken en parkeren. Het bestemmingsplan maakt een bouwhoogte van maximaal 15 meter mogelijk. Het vigerende plan is conserverend van aard en maakt een deel van de voorgestane ontwikkelingen niet mogelijk. Het plangebied ligt tevens op een gezoneerd industrieterrein. Hier is woningbouw nu niet toegestaan.

Om de woningbouw en enkele afwijkende bouwhoogten mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig.

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 en het initiatief opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

In hoofdstuk 2 beschrijven we de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geven we aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3

beschreven.

In hoofdstuk 4 gaan we in op de verschillende milieuaspecten en in hoofdstuk 5 behandelen we de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op de juridische systematiek en een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is opgenomen in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en hoofdstuk 8 bevat de beschrijving van de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de in gang gezette transformatie van industriegebied naar werk-woongebied.

2.1 Historie Cruquiseiland

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 spoorwegnet. 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.

Het plangebied ligt in het Cruquiusgebied in het Oostelijk Havengebied. Een plek binnen de ring van Amsterdam. Het Cruquiusgebied was vroeger onontgonnen rietland ten oosten van het centrum van Amsterdam.

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.

Vanaf de 19de eeuw vormde het Cruquiusgebied de rand van de stad. Het plangebied heeft sindsdien dienst gedaan als bedrijventerrein, met onder andere de Sigma verffabriek en een recyclebedrijf ter plaatse van de Remepa-loods.

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 en omgeving

Het Cruquiuswerkgebied is het meest zuidelijke schiereiland van het Oostelijk Havengebied. Momenteel fungeert het voor een groot deel als een werkgebied en wordt de eerste fase woningbouw ten westen van het plangebied gerealiseerd. De industriële sfeer is nog sterk aanwezig. Het Cruquiuswerkgebied huisvest een diversiteit aan bedrijven waarvan de omvang en milieucategorie verschillen. Zo is er bijvoorbeeld een bedrijfsverzamelgebouw in het gebied aanwezig (De Nieuwe Vaart), maar ook een milieustraat en een autoverhuurbedrijf zijn voorbeelden van bedrijfsmatig gebruik. Daarnaast zijn er verschillende (creatieve) werkplaatsen aanwezig. Langs de Th.K. van Lohuizenlaan bevindt zich een kantoorpand waarbij de eerste twee bouwlagen in gebruik zijn als kinderdagverblijf. Enkele bedrijfspanden staan leeg.

Direct ten westen van het plangebied van dit bestemmingsplan wordt een gemengd programma met een accent op woningbouw gerealiseerd (Cruquius deelgebied 1). Verder grenst het plangebied aan

bestaande bedrijfskavels. De bestaande bebouwing in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zelf is grotendeels buiten gebruik. Deels is het plangebied in gebruik voor tijdelijke bedrijvigheid.



Afbeelding 2.1: Vogelvlucht bestaande locatie en directe omgeving

De bestaande bebouwing op de verschillende bedrijfspercelen heeft veelal geen duidelijke onderlinge samenhang. Bouwvolume en situering van de bebouwing op de kavels lopen uiteen. De bouwhoogten variëren van circa 4 tot circa 16 meter. Het programma aan de westzijde krijgt een bouwhoogte van circa 21 meter. De bouwhoogte in het plangebied zelf varieert op dit moment tussen de 8 meter en 14 meter.

2.3 Ontwikkeling naar woon-werkgebied

2.3.1 Transformatie Cruquiusgebied

In 2009 is door het Stadsdeel een Strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebepsluit Cruquiusgebied. Het Cruquiusgebied wordt daarin gezien als een gunstig gelegen werk-woongebied. Dit strategiebepsluit geeft op basis van een 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 structuurvisie voor Amsterdam.

Het Cruquiusgebied heeft de potentie om van een weinig dynamisch en verouderd industriegebied tot 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, dat niet alleen beter zichtbaar wordt maar ook gebruikt gaat worden voor recreatie en bedrijvigheid.

2.3.2 Spelregelkaart Cruquius e.o.

Voor het gebied zijn een spelregelkaart en bijbehorende spelregels opgesteld. De spelregels van het Cruquiusgebied (Cruquiusweg e.o. d.d. 11 november 2011) en de spelregelkaart Cruquiusweg (19 januari 2012), zijn op 31 januari 2012 door de Deelraad vastgesteld. De spelregelkaart en spelregels (zie bijlagen 1 en 2) vormen beleidskaders waarbinnen de marktpartijen de vrijheid hebben om hun initiatieven vorm te geven. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en het strategiebepsluit. Met de spelregels kan het stadsdeel ontwikkelingen op hoofdlijnen sturen en toetsen.

In tegenstelling tot de gebruikelijke aanpak uit het verleden, is er geen gemeentelijke grondexploitatie en

dus ook geen stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit oude stijl voor het gebied opgesteld. De spelregelkaart fungeert samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader.



Afbeelding 2.2 Uitsnede spelregelkaart

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. Een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte op de begane grond is wenselijk. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect.

2.3.3 Ruimtelijke invulling plangebied

Door in te zetten op behoud van karakteristieke bebouwing in het gebied én nu voorliggende plangebied en het realiseren van 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 / onbebouwde ruimten dwars op deze weg te maken zal het uitzicht over het water steeds weer verrassend zijn.

De oude industriële gebouwen vormen de identiteitsdragers van het Cruquiuswerkgebied. De losse setting van karakteristieke panden zoals de voormalige Sigmafabriek, Remepa-loods en Huisje Insulinde

en de nieuwe toevoegingen bieden lucht, ruimte en uitzicht.



Afbeelding 2.3 Stedenbouwkundige opzet plangebied en directe omgeving

Door 3 initiatieven te koppelen (Sigma, Binnenbocht en kavel 1.5) wordt een kwalitatief hoogwaardig en goed functionerend hart voor het schiereiland Cruquius gemaakt.

Door de een gezamenlijke ontwikkeling en samenhang in stedenbouwkundige opzet kunnen de kwaliteiten van de behoudenswaardige gebouwen elkaar versterken. Hierdoor is in een ruimere opzet mogelijk rond de karakteristieke gebouwen en een meer intensieve bebouwing in de Binnenbocht (bij het hoogte accent). Ook kan door de koppeling van de initiatieven een gedifferentieerd woningbouwprogramma worden gerealiseerd en voldaan worden aan de wens om substantieel ruimte te bieden aan bedrijvigheid. Een nadere beschrijving van het programma is opgenomen in paragraaf 2.3.6.

2.3.4 Binnenbocht en deel kavel 1.5

De locatie Binnenbocht licht centraal in het Cruquiusgebied en grenst aan kavel 1.5. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een karakteristiek gebouw (Remepa-loods). Deze loods moest vanwege de saneringsopgave afgebroken worden en zal met oude materialen herbouwd worden. De overige gebouwen op de locatie hebben geen bijzondere waarde en verkeren in zeer slechte staat. Deze gebouwen worden gesloopt en maken plaats voor nieuwbouw.



Afbeelding 2.4 Locatie A, B en C van de Binnenbocht + kavel 1.5 (binnen blauwe lijn)

Voorstel is om de Remepa-loods (gebouw B) te herbouwen op de oorspronkelijke locatie met de oude materialen en rondom zichtbaar te maken door de realisatie van twee 'snedes' (dwarsstraten) aan weerszijden. De Remepa-loods getuigt net als de Sigma fabriek en de gebouwen van de Insulinde oliefabriek van de rijke industriële historie van het gebied en zal na herbestemming een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van het gebied. Door de loods rondom vrij te maken krijgt de kade extra ruimte en wordt het zicht op de Groenplaats Insulinde (kavel 1.5) verbeterd. De dwarsstraat aan de zuidzijde van de Remepa-loods maakt het mogelijk de Groenplaats Insulinde uit te breiden en daarnaast een nieuw gebouw te realiseren (gebouw A).

De Groenplaats Insulinde sluit hierdoor beter aan op het Sigmaterrein en zal net als de Sigmalocatie bestaan uit een ensemble van oud en nieuw. Gebouw A wordt circa 5 lagen hoog, op een half verdiepte parkeerlaag.

De snede ten zuiden van de loods is ten opzichte van de spelregelkaart een extra snede. Deze maakt het mogelijk om ten noorden van de Remepa-loods een woonerf te maken, vrij van autoverkeer en parkeerplekken. De snede aan de zuidzijde wordt 16 meter breed en die aan de noordzijde 9 meter breed.

Ten noorden van de Remepa-loods wordt nieuw gebouw gerealiseerd (gebouw C). De kavel ligt direct aan het water en vormt een beëindiging van de Entrepothaven. De spelregelkaart geeft aan dat hier een hoogteaccent gewenst is. De bebouwing krijgt een ring van 7 lagen hoog, met een hoogteaccent van 15 lagen aan de noordzijde. De bebouwing krijgt een trapsgewijze afbouw naar de Remepa-loods. In de plint worden 3-laagse stadswoningen gerealiseerd met de deur aan de straat. Door de trapsgewijze opbouw vindt een goede aansluiting plaats op de Remepa-loods en krijgt het hoogteaccent een slanke vorm. Aan de wegzijde begeleidt de bebouwing de kromming van de Cruquiusweg. In de plint worden commerciële functies gerealiseerd. De inrit voor de inpandige parkeergarage komt aan de noordzijde van het blok. Aan de noordzijde van deze nieuwbouw wordt conform de spelregelkaart een snede gerealiseerd van 16 meter. Deze snede mag overbouwd worden door een erker met een diepte van

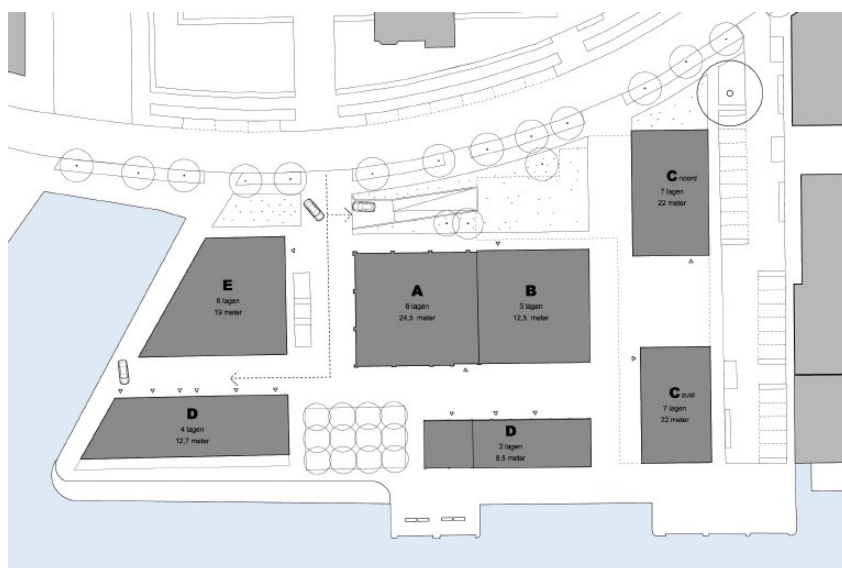
maximaal 2,7m, vanaf de 4de bouwlaag.



Afbeelding 2.5 Impressie Binnenbocht vanaf de kade

2.3.5 Sigma

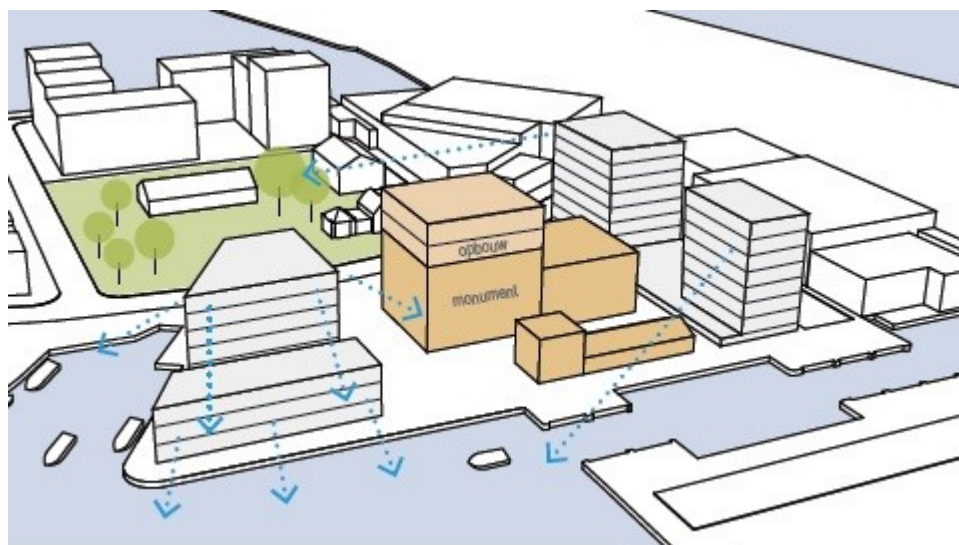
De locatie Sigma ligt ten zuiden van de Groenplaats Insulinde (kavel 1.5). Op de locatie bevindt zich een aantal karakteristieke gebouwen, waaronder de monumentale verffabriek en naastliggende lakmagazijn annex verfmlerij (gebouw A en B). Deze bebouwing wordt behouden en geschikt gemaakt voor creatieve functies en wonen. De andere karakteristieke gebouwen verkeren in het algemeen in slechte technische staat, daarom is in overleg met Bureau Monumenten & Archeologie besloten daarnaast alleen de lakstokerij (op onderstaande afbeelding aangeduid als D) te behouden en te herbestemmen. Aan weerszijden van de bestaande gebouwen worden nieuwe woongebouwen gerealiseerd. Zo ontstaat een losse bebouwing met een evenwichtige verdeling tussen oud en nieuw, met respect voor het monument.



Afbeelding 2.6 Stedenbouwkundig plan Sigma

Door de losse bebouwing ontstaan er zichtlijnen van noord naar zuid en van oost naar west en worden extra doorkijkjes naar het water gecreëerd. De differentiatie in bouwhoogte van de omliggende bebouwing zorgt ervoor dat het monument goed zichtbaar wordt. Door aan de zuidzijde lagere bebouwing te realiseren ontstaat een geleidelijke opbouw. In de lakstokerij en de naastgelegen bebouwing worden daarom lage grondgebonden woningen gerealiseerd.

Op de monumentale verffabriek worden 2 extra etages gebouwd. Dit is historisch verantwoord omdat hier ooit twee extra lagen voorzien waren. Hier worden woningen gerealiseerd. De hoogte komt hiermee op maximaal 24,5 meter.



Afbeelding 2.7 ruimtelijke opbouw Sigma

Na zorgvuldig onderzoek, afweging van modellen en om tegemoet te komen aan verschillende belangen is een op de locatie toegesneden stedenbouwkundig plan ontstaan. Om dit te kunnen realiseren is een

lichte uitbreiding van de footprint voor dit gebied nodig. De spelregelkaart biedt ruimte om bebouwing die op het ene bouwveld overblijft te benutten voor bebouwing op een ander veld. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt. Op kavel 1.5 blijft bebouwingsruimte onbenut. Deze wordt ingezet voor de Sigmalocatie.



Afbeelding 2.8 Impressie Sigma

Op de locatie worden een ondergrondse parkeervoorziening en enkele parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Amvest heeft een risico-analyse uit laten voeren, voor een verdiepte parkeergarage. Uit de risicoanalyse (Risicoanalyse parkeerkelder Sigma te Amsterdam, RAI6503a1, CRUX, 21 december 2016, zie Bijlage 3) blijkt dat de parkeergarage uitvoerbaar is nabij de bestaande nabijgelegen (karakteristieke en monumentale) gebouwen. Op de parkeerbehoefte wordt nader ingegaan in paragraaf 2.3.7 en hoofdstuk 5.

2.3.6 Programma

Binnen het plangebied worden woningen, (creatieve) bedrijven, dienstverlening en kleinschalige detailhandel gerealiseerd. Dit programma wordt hieronder beschreven. De nadere onderbouwing van de behoefte aan deze functies is opgenomen onder paragraaf 3.1.3.

Commercieel programma

Conform de spelregelkaart is het wenselijk om in 50% van de begane grond van de gebouwen commerciële ruimte te realiseren, waarbij uitruil tussen locaties mogelijk is. Door de drie locaties (Sigma, Binnenbocht en kavel 1.5) aan elkaar te koppelen wordt hieraan voldaan.

	m2 bebouwd oppervlakte	50% van het bebouwd oppervlakte	m2 commercieel te realiseren
Sigma	2406	1203	1980
Binnenbocht	3707	1854	685
Kavel 1.5	820	410	1025
	6933	3467	3690

Tabel 2.1: Overzicht commercieel programma Sigma, Binnenbocht en kavel 1.5

Op het Sigmaterrein wordt het gemeentelijk monument (de verffabriek, aangeduid als karakteristiek gebouw) gerestaureerd. Hierin komt creatieve bedrijvigheid (1980 m²). Daarnaast wordt er in gebouw C van de Binnenbocht (ten noorden van de Remepa-loods) commerciële ruimte in de plint gerealiseerd (685 m²). Hierbij wordt gedacht aan (creatieve) bedrijvigheid en maximaal 400m² detailhandel en dienstverlening.

Als blijkt dat binnen deelgebied 1 van het Cruquiusgebied minder detailhandel wordt gerealiseerd dan op basis van het daar geldende bestemmingsplan mogelijk is, dan kan er een herverdeling plaatsvinden van deze vierkante meters. Via een omgevingsvergunning afwijken kan bevoegd gezag dan extra detailhandel in andere gebieden (waaronder deelgebied 3) toestaan.

Het commercieel programma op kavel 1.5 is reeds mogelijk gemaakt in bestemmingsplan Cruquius deelgebied 1. Binnen het voorliggende bestemmingsplan wordt ter plaatste van klein deel van dit kavel woningbouw gerealiseerd.

Woningbouwprogramma

In totaal wordt er in het plangebied 30.740 m² bvo aan woningbouw gerealiseerd. Dit betreft ca. 232 woningen gerealiseerd voor 274 huishoudens met een gedifferentieerd woningbouwprogramma. Naast vrije sector woningen wordt ook ruimte geboden voor betaalbare woningen in het midden- en sociale segment. Voor 128 huishoudens komt er een betaalbare woning in de sociale sector of het middensegment. Dat is 47% van de 274 huishoudens die hier straks een woonplek vinden.

Er komen 42 woningen voor in totaal 84 woningdelers. Deze woningen hebben een gezamenlijke woonkamer en keuken en twee afzonderlijke slaap- en badkamers. Het concept biedt betaalbare huur en faciliteert de steeds groter wordende groep jonge mensen die de stap van een studentenkamer naar een volwaardige woonruimte willen maken.

Daarnaast komen er 19 sociale koop- en huurwoningen. Dit zijn betaalbare en toegankelijke woningen voor mensen met een smalle beurs. Verder voorziet het plan in 25 huurwoningen in het middensegment (huur tot € 950,- per maand, prijspeil 2015).

De overige woningen betreffen 146 koop- en huurwoningen in de vrije sector. Naar verwachting is de verhouding koop:huur circa 2:1.

Er komen voornamelijk appartementen en circa 21 grondgebonden woningen.

De verdeling van de woningen over het Sigmaterrein en de Binnenbocht is als volgt:

Op het Sigmaterrein worden in totaal 79 woningen gerealiseerd, zowel gestapeld als grondgebonden:

- 25 woningen in het middensegment vrije sector huur (32% van het programma met een huur tot €

950 /mnd prijspeil 2015)

- 18 huurwoningen voor woningdelers (23% van het programma).
- De overige 36 woningen (waarvan 10 grondgebonden) worden gerealiseerd in de koopsector.

De Sigma-locatie biedt daarmee straks betaalbare woonruimte voor 61 huishoudens. Er komen verder 36 woningen in de vrije sector.

In de Binnenbocht worden in totaal 153 woningen gerealiseerd, zowel gestapeld als grondgebonden:

- 8 grondgebonden koopwoningen (Remepa-loods, 5%);
- 24 huurwoningen voor woningdelers (16%);
- 19 Sociale huur/ sociale koop appartementen (12%) ;
- 42 vrije sector huur appartementen (29%);
- 49 koopwoningen (31%);
- 11 koop stadswoningen (7%);

De Binnenbocht maakt het mogelijk dat 67 huishoudens een betaalbare woning vinden in de sociale sector en het middensegment. Dat is 38% van het totaal aantal van 177 huishoudens.

In de Remepa-loods wordt een bijzondere woonvorm ondergebracht. De hier voorziene loftwoningen bieden de bewoners ruimte om op individuele wijze creatief om te springen met werken aan huis.

2.3.7 Parkeren

De parkeerbehoefte voor de te realiseren functies wordt grotendeels op eigen terrein opgelost. Bij de Binnenbocht wordt het parkeren opgelost binnen de nieuw te bouwen gebouwen ten noorden en zuiden van de Remepa-loods en in de Remepa-loods. Deze parkeervoorzieningen worden in gebouw A half ondergronds gerealiseerd en in gebouw C op de onderste 3 lagen (binnengebied). Op basis van het parkeerbeleid van Amsterdam moeten er minimaal 94 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in de Binnenbocht. In de plannen is voorzien in 128 parkeerplaatsen, daarmee wordt voldaan aan de parkeereis. De entree van de parkeergarage bij gebouw A is net niet helemaal op eigen terrein op te lossen, maar ruimtelijk is deze goed inpasbaar.

Op de Sigma locatie is er volgens het Amsterdamse parkeerbeleid een parkeerbehoefte van 59 parkeerplaatsen voor zowel de woningen als bedrijven (zonder dubbelgebruik). Bij de blokken E en F worden eigen parkeerplaatsen gerealiseerd (13 parkeerplaatsen). Als er uitgegaan wordt van dubbelgebruik, is er voor overige blokken een parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen. Er wordt hier een parkeergarage gerealiseerd van 39 parkeerplaatsen. Daarmee wordt voldaan aan de parkeereis.

Een nadere toelichting op de parkeerbalans is opgenomen in paragraaf 5.2.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleid beschreven op Rijks- Provinciaal, regionaal, gemeentelijk en stadsdeelniveau.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

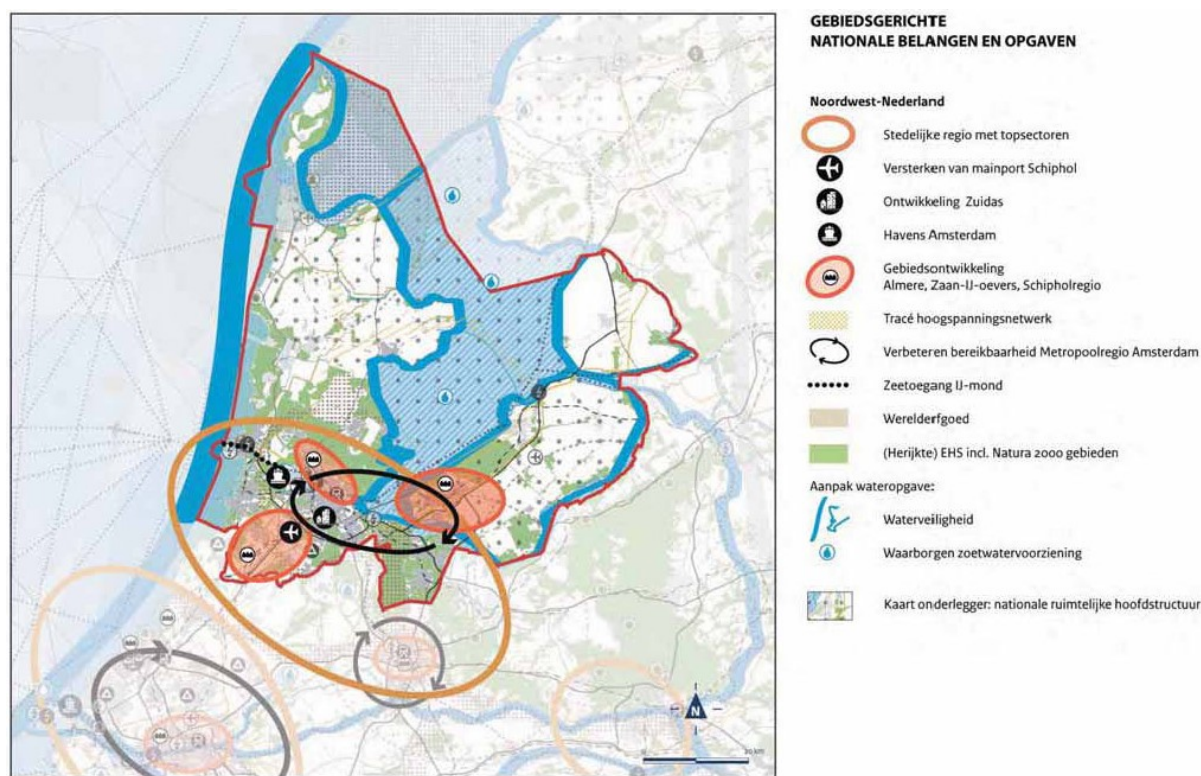
In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Het Rijk hanteert een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient door de betrokken overheden te worden beoordeeld of de ontwikkeling wordt voorzien in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woninglocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien.



Afbeelding 3.1: Gebiedsgerichte kaart Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordmeugel en Zuidmeugel), maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking. In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de programmering.

Conclusie

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormen geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplan. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevat wel richtingen waarbij met dit plan invulling aan kan worden gegeven. Door de flexibele opzet van het plan wordt gestreefd naar een mix van voldoende voorraad (kwalitatieve en kwantitatieve) woningen, bedrijven(terreinen), en andere voorzieningen conform de SVIR.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

De inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft gevolgen gehad voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden was het geldende rijksbeleid vastgelegd in planologische kernbeslissingen (PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het rijk en niet meer voor andere overheden. Het rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. Dit kan via een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt over ruimtelijke ordening.

Op 30 december 2011 is de eerste tranche van het Barro in werking getreden. Deze eerste tranche van het Barro bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld was om op lokaal niveau: in bestemmingsplannen, te worden verwerkt. De vastgestelde onderdelen van het Barro hebben betrekking op onder meer het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee, defensie, erfgoederen en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT-agenda's. Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer radarverstoringengebieden, militaire terreinen, reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen en spoorlijnen en reserveringsgebieden voor uitbreiding van enkele bestaande hoofdwegen.

Conclusie

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het Barro is aangewezen. Tevens heeft de ontwikkeling van het Cruquius deelgebied 3, geen betrekking op thema's uit het Barro. Vanuit het Barro zijn dan ook geen bindende regels die gevolgen hebben voor het plangebied.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is zoals hierboven aangegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, door een zorgvuldige afweging van de behoefte en locatiekeuze van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vaaggeprogrammeerde programmering bevorderen en overaanbod van plancapaciteit van nieuwe stedelijke ontwikkelingen voorkomen.

In het kort komt het erop neer dat wordt gekeken naar de vervangings- en uitbreidingsvraag, de mogelijkheden voor herstructurering of intensivering van bestaande locaties en het benutten van ruimte op locaties elders in de regio.

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling vereist dat wordt onderbouwd of en in hoeverre er sprake is van 'duurzaam ruimtegebruik'. Om dit duurzaam ruimtegebruik te garanderen moet de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zoals omschreven in artikel 3.1.6 lid 2 Bro) worden doorlopen.

Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte in de relevante regio worden beschreven. Voor een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Bestaand stedelijk gebied

In de algemene bepalingen van het besluit ruimtelijke ordening (1.1.1 lid 1 onder h) is de volgende definitie opgenomen voor 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".

In dit geval is sprake van transformatie en intensivering binnen bestaand stedelijk gebied. Een voormalige bedrijfslocatie in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam wordt opnieuw ingevuld met een stedelijke functie.

Plangebied

Voor het programma in het nu voorliggend bestemmingsplan is een onderbouwing ladder duurzame verstedelijking uitgevoerd (Onderbouwing ladder duurzame verstedelijking, Rho, april 2017, Bijlage 4). Voor de onderbouwing van het woningbouwprogramma is gebruik gemaakt van de Handreiking LDV Wonen van de Stadsregio Amsterdam (dd. 18 oktober 2016).

Op basis van de Handreiking LDV Wonen en de onderbouwing ladder duurzame verstedelijking is onderzocht of er behoefte is aan de beoogde nieuwe woningen en commerciële functies. Hieronder wordt een samenvatting gegeven, de volledige onderbouwing is opgenomen in de bijlage.

Bedrijven en creatieve functies

Ten aanzien van de bedrijfsmatige en creatieve functies wordt opgemerkt dat het hier niet gaat om een nieuwe stedelijke ontwikkeling omdat het geldende bestemmingsplan deze functies reeds mogelijk maken. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de creatieve industrie een belangrijke sector is voor Amsterdam. In de afgelopen twee decennia heeft deze industrie een flinke groei doorgemaakt, waarin Amsterdam de meeste vestigingen binnen de MRA heeft. Deze sector wordt door Amsterdam Economic Board gezien als een belangrijke en kansrijke sector. De creatieve industrie past perfect in het concept werk-wonen gezien de veelal kleine bedrijven (84% ZZP-ers). De creatieve functies zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius' ook toegestaan. De mogelijkheden hiervoor worden in de plan voortgezet.

Wonen

De bouw van 232 woningen voor in totaal 274 huishoudens voorziet in een actuele regionale behoefte. Er is binnen de planperiode (10 jaar) sprake van een regionale behoefte - zowel kwalitatief als kwantitatief - aan de voorgenomen ontwikkeling.

De woningbehoefte blijkt uit de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Wonen, Stadsregio Amsterdam, 18 oktober 2016.

Kwantitatieve behoefte

Op basis van de Handreiking LDV Wonen van de Stadsregio Amsterdam blijkt dat er in de Mark regio Amsterdam, waar het Cruquiusgebied van uitmaakt, nog een actuele regionale behoefte is van in totaal 26.303 woningen in het betaalbare segment en 10.470 woningen in het middeldure segment. Het voorliggende plan voorziet in ca. 86 woningen in het betaalbare en middeldure segment. Daarnaast is er in de regio een actuele regionale behoefte van 6.498 woningen in het dure segment. Met dit plan wordt invulling gegeven aan ca. 146 woningen in dit duurdere segment.

Het project geeft invulling aan de woningbehoefte in de regio. In de regio worden onvoldoende woningen gebouwd om in de behoefte te kunnen voorzien. Het plan kan mede invulling geven aan de grote

regionale kwantitatieve behoefte.

Kwalitatieve behoefte

Het project geeft invulling aan de vraag naar woningen in diverse segmenten, maar in hoofdzaak appartementen. Een behoorlijk deel van de woningen valt in de categorie betaalbaar. Op de locatie Binnenbocht 38% van het totaal aantal huishoudens (in 43 woningen) en op Sigma 79% van het totaal aantal huishoudens (in 43 woningen). Het project kan in kwalitatieve zin invulling geven aan de grote regionale behoefte aan woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens en betaalbare woningen (goedkoop en middensegment).

Commerciële functies

(Creatieve) bedrijvigheid is al mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. De behoefte aan 400m2 detailhandel blijkt uit het uitgevoerde DPO in de Onderbouwing Ladder Duurzame Verstedelijking (Bijlage 4). Voor alle onderzochte branches is markruimte. De locatie is noodzakelijk voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu in de buurt en komt niet in de plaats van de bestaande winkelcentra in de omgeving. Voor een compleet voorzieningenaanbod zijn de bestaande en nieuwe inwoners aangewezen op de bestaande winkelcentra. Gelet op de forse bevolkingstoename neemt het draagvlak voor de bestaande winkelstructuur toe.

Regionale afstemming

Het woningbouwprogramma is regionaal afgestemd in Het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP). In het RAP is op basis van actueel onderzoek en de meest recente provinciale prognose, de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte beschreven, en is de plancapaciteit en een versnellingsbouwprogramma opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan de provinciale eis van regionale afstemming.

Regionale afstemming over detailhandel is gelet op de omvang niet noodzakelijk.

Conclusie

Het bestemmingplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' diverse functies mogelijk. Deze functies zijn onderzocht in de onderbouwing ladder duurzame verstedelijking. Uit het onderzoek is gebleken dat de functies passen binnen het geldende beleid en dat er voldoende behoefte is aan deze functies.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is in november 2002 in werking getreden (aangepast in 2014) en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt voor welk gebied rondom de luchthaven beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

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

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

gebruikers.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 146 meter en radartoetshoogte 60-80 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De maximale bouwhoogte die in dit bestemmingsplan is toegestaan is 46 m. Dit blijft ruim onder de 146 meter. Er wordt voldaan aan de eisen uit het Luchthavenindelingbesluit.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland, 2040 (2010) en actualisatie (2015)

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De actualisatie van de Structuurvisie is vastgesteld in september 2015. 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 functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld NoordMeugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft betrekking op stedelijk gebied. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de ambitie van de provincie om te groeien tot een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. In het plangebied wordt een industriegebied herontwikkeld naar een werk-woongebied waar bedrijven en woningen een plek krijgen.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening (2016)

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

De PRV is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRV) van Noord-Holland op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten de PRV vastgesteld. Op 1 maart 2017 is de verordening in werking getreden. De regels van de PRV vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

Voorbeelden van onderwerpen, waar de PRV regels voor heeft opgesteld zijn:

- Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid om detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein of kantoorlocatie;
- Een bestemmingsplan kan voorzien in grootschalige(perifere) detailhandelsvestigingen;
- Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van permanente bewoning van recreatiewoningen en stacaravans;
- Voor de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones geldt, o.a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten.
- Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.
- Een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV. Het bestemmingsplan voorziet in een transformatie van een industrieterrein naar een werk-woongebied. De ontwikkeling voldoet aan de eisen van duurzaam bouwen.

3.2.3 Provinciale woonvisie 2010-2020

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

- 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;
- Voorzieningen in de woonomgeving;
- 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. In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in

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

Uit de Monitor woningbouw 2016 van de provincie Noord-Holland blijkt dat er op korte termijn (tot 2020) in alle regio's voldoende capaciteit aanwezig is. Tot 2030 is in het merendeel van de regio's voldoende capaciteit aanwezig, behalve in regio IJmond/Zuid-Kennemerland. Na 2030 kent geheel Noord-Holland Zuid een tekort. Noord-Holland Noord heeft voldoende plannen om aan de (kwantitatieve) woningbehoefte tot 2040 te voldoen. Voor de korte termijn wordt vaak als vuistregel gehanteerd dat een regio minimaal voldoende capaciteit moet hebben om drie tot vijf jaar vooruit te kunnen. Dit is in het merendeel van de regio's het geval, maar niet in de Stadsregio Amsterdam. Daar is de voorraad harde plannen beperkter.

Conclusie

Het Cruquiuswerkgebied wordt getransformeerd naar een werk-woongebied. Hierdoor voorziet het plan ook in toevoeging van nieuwe woningen aan de Amsterdamse woningmarkt. Dit sluit dus aan bij het beleid uit de provinciale Woonvisie.

3.2.4 Watervisie 2021 "Buiten de oevers" en uitvoeringsprogramma 2016-2021

Het regionale waterbeleid tot 2040 en de prioriteiten van de provincie op het gebied van waterveiligheid en schoon en voldoende (drink)water in de periode 2016-2021 zijn opgenomen in de Watervisie 2021.

In de Watervisie 2021 staan de ecologische doelen voor niet-natuurlijk oppervlaktewater. Deze doelen zijn afgestemd met de waterbeheerders. Ook staan in de Watervisie 2021 maatregelen om de kwaliteit van het grondwater in de bodem van Noord-Holland te verbeteren.

In het uitvoeringsprogramma is aangegeven hoe de provincie de doelen uit de watervisie wil gaan bereiken. Er zijn geen concrete doelen aangegeven voor het plangebied.

Conclusie

Het provinciale waterbeleid en het uitvoeringsprogramma geeft geen concrete uitgangspunten of randvoorwaarden voor het plangebied. In hoofdstuk 5 is in de waterparagraaf aangegeven welke impact de ontwikkeling heeft op het aspect water. Hieruit blijkt dat de waterveiligheid en waterkwaliteit niet in het geding zijn. Het gebied heeft geen functie voor drinkwater.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol. Het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio moeten een verdere economische groei bewerkstelligen. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in een transformatie van een industrieterrein naar een werk-woongebied. Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het ontwikkelingsplan. Er wordt zo efficiënt mogelijk gebruik gemaakt van de schaarse ruimte en het plan kan door de mogelijkheden voor bedrijvigheid bijdragen aan de economische groei.

3.3.2 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

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

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

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur van het plangebied. De hoofdontsluitingen wordt gevormd door de Cruquiusweg.

3.3.3 Regionale woonvisie

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

- **Kwantiteit.**
Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de NoordMeugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).
- **Kwaliteit.**
Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken.
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad.**
Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau.
- **Een open woningmarkt is essentieel.**
In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de

regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Conclusie

De woningbouw in het plangebied voorziet in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan woningen in de regio.

3.3.4 Platform Bedrijventerrein en Kantorenlocaties

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In het Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties.

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010 - 2040 "Snoeien om te kunnen bloeien". Op 23 juni 2011 hebben de wethouders van alle 36 Metropoolregio Amsterdam (MRA) gemeenten tijdens de 3e PRES-conferentie (Platform Regionaal-Economische Structuur) het Plabeka vastgesteld.

Het doel van het Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

In de Uitvoeringsstrategie 2010 - 2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt een transformatie van industriegebied naar werk-woongebied mogelijk, waarbinnen diverse functies worden toegestaan. Het plan behoudt en creëert hierdoor voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam

De structuurvisie (vastgesteld december 2010) 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 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 Cruquiuswerkgebied aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein met transformatiemogelijkheden (op basis van nog te verrichten onderzoeken) naar werk-woongebied.

Dit bedrijventerrein is speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een (relatief) beperkte milieuruimte (qua geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonering hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn. Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is ten aanzien van functiemenging. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op dit bedrijventerrein mogelijk is.

Op afbeelding 3.2 is een uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040 weergegeven. Het geel gekleurde gebied is onder andere het Cruquiuswerkgebied, waarbinnen het plangebied Cruquius, deelgebied 2 valt.



Afbeelding 3.2 Uitsnede van de visiekaart Amsterdam 2040

Consequenties voor dit plan

In de structuurvisie staat de transformatie van het Cruquiuswerkgebied naar een werk-woongebied als voorgenomen ontwikkeling. In de Structuurvisie wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden en terreinen:

- metropolitaan kerngebied;
- grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieucontour;
- grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour;
- binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen;
- werk-woongebieden;
- woon-werkgebieden;
- gemengde gebieden buiten de ring A10/ringlijn.

In tabel 3.1 is aangegeven welke typen bedrijvigheid zich binnen werk-woongebieden kunnen vestigen. In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven.

De transformatiemogelijkheden van Cruquiusgebied, waaronder wordt verstaan de Cruquiusweg en het Zeeburgerpad, worden in samenhang gezien. Hierbij geldt wel dat het totale terreinoppervlak ten behoeve van bedrijven van Cruquiuswerkgebied en woon-werkgebied Zeeburgerpad tezamen minimaal gelijk blijft.

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).

Tabel 3.1 type bedrijvigheid binnen werk-woongebied

Locatiebeleid

In ruimtelijke plannen dient het gebruik van de gronden duidelijk te worden vastgelegd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kantoren en bedrijven. Plannen voor de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren dienen, behalve aan bovengenoemde criteria, te voldoen aan het locatiebeleid. Daarnaast dienen plannen waarin kantoren groter dan 2.000 m² bruto-vloeroppervlakte zijn opgenomen, te passen binnen de afspraken die worden gemaakt in Plabeka-verband. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal.

Op basis van de structuurvisie worden veel ruimten binnen het onderhavige plangebied als ongeschikt gezien; (werk-woongebied) de functies kernwinkelapparaat, grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen en gebouwde leisure. PDV-winkels zijn passend, maar wel afhankelijk van functie of plek. De overige functies zijn passend om binnen een werk-woongebied mogelijk te maken.

	Metropolitaan kerngebied	Werk-woon-gebied	Woon-werk-gebied	Bedrijventerrein	Grootschalig bedrijventerrein
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.	regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven.	Stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, max. 25 % bedrijven	stedelijke / regionale oriëntatie, maximaal 30 % kantoren, geen woonfunctie	(inter)nationale / regionale oriëntatie, max. 30 % kantoren, geen woonfunctie
Solitaire kantoren >2.000m ²					
Solitaire kantoren <2.000m ²					
GDV winkels					
PDV winkels					
Kernwinkelapparaat					
Stadsdeelcentra					
Wijkwinkelcentra					
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen					
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen					
hotels					
Horeca overig					
Gebouwde leisure – veel publiek					
Gebouwde leisure – veel ruimte					
Grote congresruimten					
Grootschalige voorzieningen					
Grote religieuze instellingen					
Stedelijk wonen					
Suburbaan wonen					

Legenda	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

NB: De typering 'Gemengd gebied' in paragraaf 3.2.1 kent dezelfde toegestane functies als in 'Woon-werkgebied'.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt een transformatie van industriegebied naar werk-woongebied mogelijk, waarbinnen de functies die in voorliggend bestemmingsplan worden toegestaan in overeenstemming zijn met de structuurvisie.

3.4.2 Wonen in de metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)

De gemeentelijke woonvisie Wonen in de Metropool geeft aan dat Amsterdam lange tijd haar woonbeleid heeft gericht op de mensen met de laagste inkomens. De huidige woningmarkt laat echter zien dat ook de middeninkomens op de huidige woningmarkt niet in staat zijn een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. De stad spreekt dan ook de ambitie uit dat er meer woningen komen voor deze inkomensgroep.

In de woonvisie is de stad opgedeeld in verschillende delen. Het Cruquiusgebied valt in de zone 'Centraal Stedelijk'. Een van de prioriteiten die Amsterdam zich stelt is dat gebieden met een hoge marktdruk toegankelijk blijven voor lage en middeninkomens. De centraal-stedelijke zone is, zoals blijkt uit de nota, een van de meest geliefde woongebieden waarvan de stad vindt dat deze zone ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk moet blijven. In lijn met het tekort aan woningen voor middeninkomens stelt de stad het creëren van een groter aanbod in het middensegment ook als prioriteit. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw.

In deze zone spelen diverse ontwikkelingen die een bedreiging vormen voor starters en middengroepen. Door de hoge marktdruk is er steeds minder ruimte voor de middengroepen. De woningen, die er zijn, vallen of onder het sociale segment, of zijn meteen duur in de koop of huur.

De ambities voor de centraal stedelijke zone zijn volgens de gemeentelijke woonvisie:

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 3 (vastgesteld)

- Behoud groot deel kleine oude woningen: 'Voor de vitaliteit van het gebied is ruimte nodig voor jonge starters. Dat kan door een groot deel van de bestaande, oude en kleine woningen te behouden. Het faciliteren van de emancipatie van bewoners vraagt in deze buurten om doorstromingsmogelijkheden voor mensen die inmiddels een hoger inkomen hebben en opteren voor een grotere en/of betere woning. Dat hoeft niet altijd binnen het gebied zelf te gebeuren, maar vraagt wel om stedelijke woonmilieus op locaties redelijk in de buurt van het centrum, zoals elders binnen de ring, het Oostelijk Havengebied, maar ook Noord (de IJ-oeveren) en IJburg.'
- Creëer aanbod middensegment: 'Er zal daarom meer aanbod in het middensegment gecreëerd moeten worden. Met name de gezinnen met een middeninkomen zijn niet in staat een geschikte woning te vinden in de centraal stedelijke zone. Dit vraagt om woningen met zekere oppervlakte, betaalbaar en in het middensegment, en om voorzieningen in de buurt.'

De gemeente Amsterdam kiest voor de centraal stedelijke zone voor de volgende groepen:

- Mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- Ouderen;
- Buitenlandse werknemers die tijdelijk in Amsterdam komen wonen.

Met het bieden van mogelijkheden aan deze groepen, ontstaan er door doorstroming meer woningen voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. De nieuwbouw in de centraal stedelijke zone, en daarmee dus ook Stadsdeel Oost, zal vooral toezien op:

- Betaalbare huurwoningen. Dit hoeft overigens niet in elk project 30% van de woningen te betreffen;
- Woningen in het middensegment, vooral appartementen;
- Op toplocaties voor het hogere segment;
- Zoveel mogelijk aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen in zowel het goedkope, midden- en hoge segment mogelijk en is daarmee in overeenstemming met de Woonvisie. Ook qua woonmilieu sluit het plan aan.

3.4.3 Amsterdamse Woonagenda 2025 (2017)

De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Als de woningvoorraad door bovenstaande acties beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen. Een te dure huurwoning, een te goedkope huurwoning, een te kleine huurwoning of juist veel te groot: in 2025 komt dit veel minder voor dan nu. Bij goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. In 2025 hebben woningen minder achterstallig onderhoud en zijn gezonder, veiliger en comfortabeler om in te wonen. Bewoners worden ondersteund bij problemen met hun woning.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Er wordt een onderzoek gestart naar een voorrangsregeling voor middeldure huur voor woningzoekenden uit de zorg, het onderwijs en de politie.
- De huidige wijze van het verloten van gereguleerde huurwoningen door corporaties wordt beëindigd.
- De mogelijkheden worden onderzocht om gericht bestuurlijke boetes aan huisjesmelkers op te

leggen en instrumenten zoals beheerovername, onteigening of strafrechtelijke vervolging in te zetten.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen in zowel het goedkope, midden- en hoge segment mogelijk, waarvan een substantieel deel in het goedkope en middensegment valt. Daarmee is het bestemmingsplan in overeenstemming met de woonagenda.

3.4.4 Nota Parkeernormen Auto (juni 2017)

De Nota Parkeernormen Auto stelt de nieuwe parkeernormen voor auto's vast voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning is het voorstel dit terug te brengen naar 0,3 tot 0,6 parkeerplaats per woning.
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen.

Conclusie

De plannen die in voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt voldoen aan het parkeerbeleid.

3.4.5 Agenda Groen 2015-2018

De gemeente Amsterdam wil de openbare ruimte vergroenen en zo de stad aantrekkelijker maken om in te wonen, werken en verblijven. De Agenda Groen bevat plannen om de stad te vergroenen. Denk bijvoorbeeld aan:

- Het Rembrandtpark, het Martin Luther Kingpark en de Noordoever Sloterpark verbeteren
- 20 buurtparken aanleggen of verbeteren
- 50.000 vierkante meter groene daken erbij
- Groenere schoolpleinen
- Natuur om de stad heen beter bereikbaar maken
- Weinig gebruikte groene gebieden in de stad aantrekkelijk maken
- Onderzoek doen naar nieuwe stadsparken

Conclusie

De plannen die in voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt voldoen aan de Agenda Groen. Er wordt extra groen aangelegd en waar mogelijk worden groene daken gerealiseerd.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Woonvisie 2011-2015 Stadsdeel Oost

Uit de woonvisie van het stadsdeel blijkt dat er het Oostelijk Havengebied (waar het plangebied in ligt) een groot aandeel aan tweepersoonshuishoudens heeft. Nergens in het stadsdeel Oost is dit hoger. Met de vergrijzing zal het aandeel huishoudens met kinderen afnemen. De huishoudens gaan dus uit minder personen bestaan. In het Oostelijk Havengebied zijn relatief veel hoge inkomens, hierna volgen de middeninkomens. De woningen zijn voor bijna de helft in eigendom van de bewoner. De oppervlakte van de woningen zijn voor een groot deel (68%) 80 m² of groter. Op stadsdeelniveau is dit slechts 36% en de overige woningen zijn kleiner dan 80 m². Het aandeel huurwoningen duurder dan € 622,- per maand neemt toe. Tegelijk neemt het aandeel goedkope huurwoningen af ten gunste van het betaalbare segment.

Analoog aan de gemeentelijke woonvisie zet men in Oost in op mensen met een laag- en middeninkomen. Mensen met een middeninkomen hebben gezien hun inkomen ook mogelijkheden in de betaalbare en middeldure koopvoorraad. Binnen dit segment komen echter weinig woningen beschikbaar wat het bijzonder moeilijk maakt om een woning te bemachtigen. Bovendien zijn die goedkope koopwoningen vaak te klein voor gezinnen.

Dit leidt ertoe dat de middeninkomens onvoldoende mogelijkheden hebben om wooncarrière te maken. Hierdoor blijft een deel (onvrijwillig) in een goedkope huurwoning wonen met gevolg dat de inkomens die alleen een dergelijke huurwoning kunnen veroorloven deze stap niet kunnen maken. Gezinnen met een middeninkomen die op zoek zijn naar meer oppervlakte hebben het in Amsterdam lastig een woning te vinden die past bij de gezinssituatie. De regio biedt deze mogelijkheden wel, maar het kader van een gedifferentieerde stad is het belangrijk deze groep voor de stad te behouden.

Het bovenstaande betekent overigens niet dat woningen in de hogere segmenten worden uitgesloten. Ook deze groep levert een bijdrage aan de gewenste differentiatie en aan het draagvlak van voorzieningen.

Conclusie

In het plangebied worden woningen gerealiseerd voor lage, midden en hoge inkomens. Het plan voldoet hiermee aan het woonbeleid.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Doel van de voorgenomen ontwikkeling is het realiseren van nieuwbouw voor woningen en commerciële functies en de herontwikkeling van bestaande karakteristieke panden tot woningbouw. In het kader van het voorbereiden van het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling dient te worden beoordeeld of voor dit project een mer(beoordelings)plicht geldt.

4.1.1 Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor, of een besluit neemt over, projecten met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu een milieueffectrapportage te doorlopen. Bijlage C van het Besluit m.e.r. geeft de aard van de projecten en de omvang waarvoor een milieueffectrapportage dient te worden opgesteld. Van projecten genoemd in bijlage D Besluit m.e.r. moet per geval worden gekeken of zij tot negatieve effecten voor het milieu kunnen leiden. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is voor in kolom 1 van bijlage C en D genoemde activiteiten altijd de toets noodzakelijk of sprake is van een project met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Deze toets dient in dat geval plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

4.1.2 Noodzaak

Op basis van de omvang van het programma en functies/activiteiten zoals is omschreven in hoofdstuk 2 is bepaald of een m.e.r.-beoordeling nodig is.

De relevante voorgenomen ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt betreft:

- maximaal 232 woningen;
- bedrijven/detailhandel/ dienstverlening.

Op basis van toetsing aan het Besluit m.e.r. is sprake van 'activiteiten' (= voorgenomen programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt) die worden genoemd in kolom 1, van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Categorie D11.2). Van een directe merplicht is geen sprake. Het bestemmingsplan maakt niet meer ruimte voor bedrijven mogelijk dan het nu vigerende bestemmingsplan. Het aantal woningen en het bedrijfsoppervlak blijft hierdoor onder de in het besluit genoemde drempelwaarden.

Gezien het feit dat het aantal woningen en het bedrijfsoppervlak dat wordt mogelijk gemaakt lager is dan de drempelwaarden en dat voor deze activiteit een besluit wordt voorbereid heeft tot gevolg dat het bevoegd gezag moet beoordelen of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, als gevolg van de activiteiten, kunnen worden uitgesloten. Om de beoordeling uit te kunnen voeren moet voor de voorgenomen activiteiten (= voorgenomen ontwikkeling) een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd.

Indien belangrijke nadelige gevolgen kunnen worden uitgesloten wordt dit in het ruimtelijk besluit gemotiveerd.

Indien belangrijke nadelige gevolgen niet kunnen worden uitgesloten dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd volgens de procedurele stappen die zijn opgenomen in paragraaf 7.6 Wet milieubeheer (deze stap kan ook worden overgeslagen indien direct besloten wordt een MER-procedure te doorlopen).

M.e.r.-beoordeling Cruquiusgebied

Voor het gehele te transformeren Cruquiusgebied is een m.e.r.-beoordeling opgesteld (zie Mer-beoordeling Cruquiusgebied). Samengevat kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieuhygiënische effecten uit te sluiten zijn. Er hoeft daarom geen m.e.r.-procedure voor de transformatie van het Cruquiusgebied te worden doorlopen.

4.2 Milieuzonering bedrijven

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.

Deze 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.

Om gevoelige bestemmingen in het plangebied toe te kunnen staan moet niet alleen rekening worden gehouden met de milieuhinder veroorzaakt door reeds bestaande bedrijven, maar ook met de te verwachten milieuhinder van de nieuwe toegestane functies in het plangebied. Cruquius, deelgebied 3 krijgt een gemengde functie (gemengd gebied), zonder fysieke scheiding van wonen en andere, mogelijk hinder veroorzakende functies.

Een indicatie van richtafstanden bij verschillende bedrijfstypes is weergegeven in onderstaande tabel.

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 4.1 Richtafstanden bedrijven omgeving plangebied

Kwalificatie gebied

De omgeving van het plangebied en het plangebied zelf, is aan te merken als 'gemengd gebied'. Daarom kunnen de richt-afstanden met 1 afstandsstep verlaagd worden zonder dat dit ten koste gaat van een goed woon- en leefklimaat.

In gebieden met functiemenging, zoals binnensteden, kunnen sommige soorten bedrijven aan- of inpandig aan woningen grenzen. Ook kan gekeken worden naar de specifieke situatie bij een bedrijf: als een bedrijf afwijkt van het 'gemiddelde' bedrijf uit de VNG-handreiking, of als het bedrijf al beperkt wordt door bestaande woningen in de buurt, kan een andere afstand worden aangehouden. Een afwijkende afstand wordt onderbouwd met onderzoek dat aantoont dat met die afstand een goed woon- en leefklimaat behouden blijft.

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.

Voor 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.

4.2.1 Onderzoek bedrijven en milieuzonering

Dit bestemmingsplan maakt de vestiging van gevoelige functies in de nabijheid van het industriegebied Cruquius mogelijk. In het industriegebied zijn op basis van het bestemmingsplan 'Cruquius' bedrijven toegestaan met een maximale milieucategorie 4.1.

Daarnaast staat het bestemmingsplan binnen het plangebied Creatieve bedrijvigheid toe.

In het uitgevoerde onderzoek Bedrijven en milieuzonering (Milieuzonering Sigma en Binnenbocht, R074267ab.00002.dve , LBP|Sight, 12 september 2017, Bijlage 6) is onderzocht of er ter plaatste van de geplande woningbouw en de woningbouw in de omgeving sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en of de omliggende bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad.

Effecten creatieve bedrijvigheid in plangebied op woningbouw

Voor de toegelaten bedrijven in het plangebied wordt de systematiek van functiemenging toegepast. De Lijst van toegelaten bedrijven is als bijlage bij de regels gevoegd.

Creatieve functies vallen onder categorie A wat inhoudt dat deze activiteiten weinig milieu-belastend zijn voor hun omgeving en dat deze activiteiten aanpandig aan woningen uitgevoerd kunnen worden. Hierbij zijn de eisen uit het Bouwbesluit voor scheidingen tussen wonen en bedrijven toereikend.

De functies wonen en creatieve bedrijvigheid in het plangebied zijn toelaatbaar. Ten aanzien van de bestaande bedrijven heeft het bestemmen van creatieve bedrijvigheid geen belemmerende werking, omdat de omliggende bedrijven geen gevoelige bestemmingen betreffen en daarom geen speciale bescherming genieten.

Ook hebben de creatieve functies geen milieubelastend effect op de woningbouw in deelgebied 1.

Effecten woningbouw in plangebied op omliggende bedrijven

Op basis van het geldende bestemmingsplan Cruquius hebben de bedrijven in de omgeving van het plangebied de bestemming Bedrijf, waarbij bedrijven tot categorie 4.1 zijn toegestaan. Enkele bedrijven hebben via een maatbestemming een hogere categorie toegekend gekregen. Bij bedrijven met categorie 4.1 geldt op basis van gemengd gebied een richtafstand van 100m tot gevoelige functies. Bij categorie 4.2 geldt een afstand van 200m.

De volgende bedrijfsbestemmingen / bedrijven zijn relevant:

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 3 (vastgesteld)

- Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier
- Kapteijn
- Afvalpunt Cruquiusweg (oost)
- Kleijer (cat. 4.2 bedrijf)
- Bedrijfsverzamelgebouw De Nieuwe Vaart

Daarnaast zijn er ook aan de overzijde van het water bestaande bedrijven gelegen.



Afbeelding 4.1 Bestaande bedrijven omgeving plangebied

De nieuwe woningen liggen in het algemeen op voldoende afstand van de bestaande bedrijvigheid. Alleen bij Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier en Bedrijfsverzamelgebouw De Nieuwe Vaart is de woningbouw binnen de richtafstand gelegen en is woningbouw zonder nadere afweging en/of maatregelen niet zonder meer mogelijk.

Uit het onderzoek blijkt dat de feitelijke bedrijvigheid niet wordt belemmerd. Deze heeft een lagere milieucategorie dan maximaal volgens het bestemmingsplan toelaatbaar is. De (voormalige) bedrijvigheid op het oostelijk deel van het Cruquiusgebied is reeds verdwenen of verdwijnt op korte termijn. Er zijn hier bestemmingsplannen voor woningbouw in procedure of in voorbereiding.

Voor de locaties met een bedrijfsbestemming waar categorie 4.1 bedrijven zijn toegestaan en die ook in de toekomst zullen blijven bestaan en waarvoor geldt dat nu woningbouw wordt mogelijk gemaakt binnen de richtafstand van 100 m, dient een nadere afweging te worden gemaakt. Uit het onderzoek van LBP-Sight "Milieuzonering onderzoek Sigma en Binnenbocht" d.d. 12 september 2017 (zie Bijlage 6 Milieuzonering onderzoek Sigma en Binnenbocht) is op te maken dat het bij voorliggend

bestemmingsplan gaat om de locatie “Cruquiusweg 109-111” (= locatie “Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier”) en locatie “Cruquiusweg 96” (= locatie “bedrijfsverzamelgebouw de Nieuwe Vaart”). In de huidige situatie wordt de bedrijvigheid op deze locaties aangemerkt als (milieu) categorie 1. Bij toekomstige ontwikkelingen in dit transformatiegebied dient evenwel rekening te worden gehouden met planmaximalisatie, dat wil zeggen met het gegeven dat hier bedrijvigheid van (milieu) categorie 4.1 is toegestaan.

Van belang hierbij is op te merken dat het een richtafstand betreft, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Geluid is bij de bedrijfsactiviteiten vaak de bepalende factor voor de aan te houden afstand. Met akoestisch onderzoek kan worden aangetoond of een kortere afstand acceptabel is. Daarbij kan veelal door toepassing van technische (geluid)maatregelen aanwezige nadelige effecten (grotendeels) worden weggenomen. Met maatwerk kan een goede ruimtelijke ordening worden gewaarborgd.

De diverse omliggende bedrijven van de planlocatie zijn beoordeeld op het maatgevende aspect geluid.

Uit het akoestisch onderzoek naar industrielawaai (rapportage LBP|SIGHT d.d. 11 april 2017, kenmerk R074267ab.0001.rvh, Bijlage 7) blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de aanwezigheid van diverse bedrijven in de omgeving ten hoogste 54 dB(A) etmaalwaarde bedraagt op de Sigma-locatie. Op de Binnenbocht-locatie bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 57 dB(A) etmaalwaarde. Voor enkele gevels van de woongebouwen dienen hogere waarden aangevraagd te worden. Doordat in de berekeningen al een extra toeslag is aangehouden op de huidige berekende waarde is in een groei van de bedrijven voorzien. Dit is de motivering om te veronderstellen dat de bestaande bedrijven die weliswaar in de huidige situatie vallen in categorie 1 ook niet in hun (potentiele) bedrijfsvoering (maximaal categorie 4.1) worden belemmerd. De berekende gevelbelastingen van 54 dB(A) en 57 dB(A) zijn hoger dan de waarden die in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering zijn opgenomen voor de beoordeling van het woon- en leefklimaat van woningen die binnen de richtafstanden van de VNG-publicatie zijn beoogd (50 / 55 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70 dB(A) voor maximaal / piekgeluid en 50 dB(A) / 65 dB(A) voor geluid ten gevolge van verkeersaantrekkende werking). In navolging van de VNG-publicatie dient het bevoegd gezag te motiveren waarom de geluidbelastingen acceptabel worden geacht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Voor deze motivering wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2. Daaruit blijkt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hier mogelijk is als maatregelen worden getroffen. Mogelijke bronmaatregelen:

- het wegbestemmen van bestaande bedrijfsbestemmingen (zie hiervoor);
- of het treffen van maatregelen bij de bedrijven. In het akoestisch onderzoek van LBP-Sight d.d. 11 april 2017 (zie bijlage 7) wordt genoemd het in samenwerking met de eigenaar van de inrichting van de locatie “Cruquiusweg 109-111 (Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier)” voorzien van de technische installaties van schermen of stillere installatietypes.
- Mogelijke maatregel bij de woningen is het toepassen van dove gevels.

4.2.2 Conclusie

Met het wijzigen van de huidige bestemming 'bedrijf-3' die van toepassing is op de planlocatie naar de bestemming 'gemengd' waarmee wonen, (creatieve) bedrijven en detailhandel en dienstverlening worden mogelijk gemaakt, voorziet het plan met het treffen van maatregelen in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een van de maatregelen is het (voornemen) tot wegbestemmen van (milieu) categorie 5.2 / 4.1 bedrijvigheid op de locaties ten oosten van de Cruquiusweg. Een andere maatregel is het in overleg met de eigenaar van de inrichting van de locatie "Cruquiusweg 109-111 (Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier)" treffen van maatregelen aan die inrichting. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige beperkingen van de planologische mogelijkheden voor de aanwezige bedrijven in de omgeving als in de exploitatie rekening wordt gehouden met het treffen van maatregelen. Daarnaast kunnen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat maatregelen aan de gebouwen worden getroffen zoals het toepassen van een dove gevel en gebouwen zo te ontwerpen dat bij de woningen in ieder geval sprake is van ten minste één geluidluwe zijde (zie ook paragraaf 4.4.2).

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Wettelijk kader

Wet Milieubeheer

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm).

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "niet in betekende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

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.

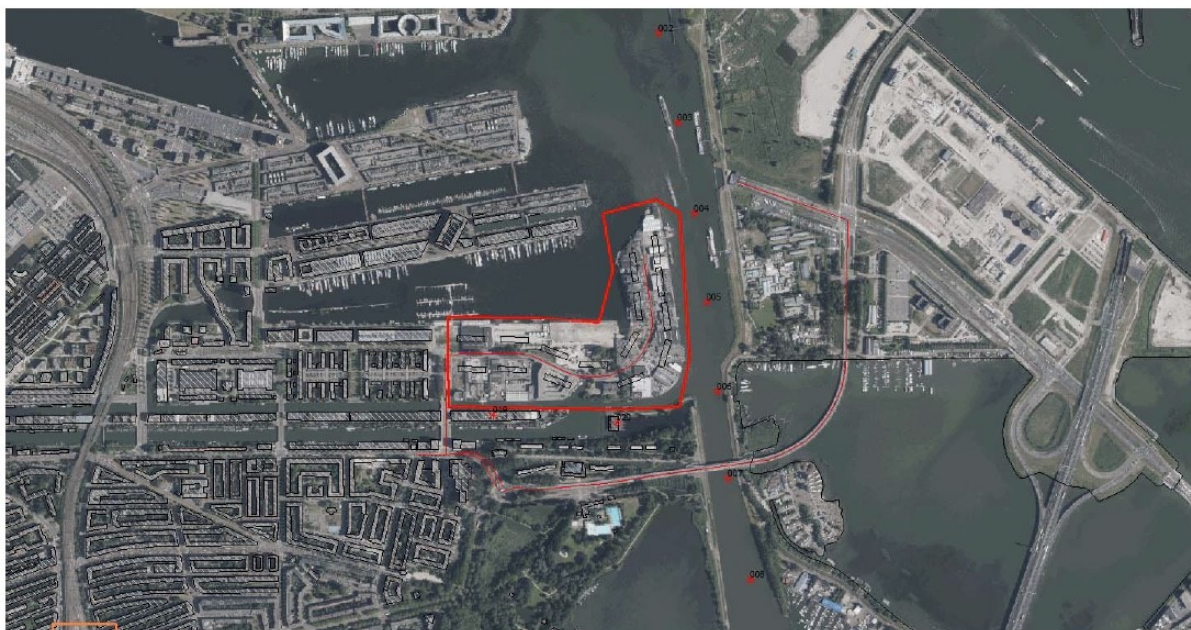
Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Het college stelt voor aan de raad om een aanvullend toetsingskader bij de Structuurvisie vast te stellen. In de Structuurvisie staan de ruimtelijke ambities van de gemeente tot 2040. De 'richtlijn gevoelige bestemmingen' en het 'afwegingskader verkeersstromen in relatie tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' zijn in de Structuurvisie benoemd als onderwerpen waarvoor een aanvullend toetsingskader zal worden vastgesteld. Met deze raadsvoordracht wordt daaraan voldaan. Het effect is dat de richtlijn en het afwegingskader stadsbrede werking krijgen waardoor in heel Amsterdam bij nieuwbouw of het opnieuw in gebruik nemen van 'gevoelige bestemmingen' (zoals ziekenhuizen, scholen en kinderdagverblijven) in de buurt van drukke verkeersstromen eerst advies van GGD moet worden gevraagd. Het college heeft ingestemd met het 'afwegingskader verkeersstromen in relatie tot de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'. Het afwegingskader hoort bij de in 2010 vastgestelde 'richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'. De richtlijn en het afwegingskader zorgen ervoor dat in de zones langs wegen waar een slechte luchtkwaliteit heerst niet zomaar nieuwe bebouwing en nieuw gebruik voor kwetsbare groepen ontstaan.

4.3.2 Onderzoek

In het kader van een nieuw bouwplan dient beoordeeld te worden of er voldaan wordt aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daartoe is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd voor het de herontwikkeling van het gehele Cruquiusgebied (Onderzoek luchtkwaliteitseisen, referentie 02104-16807-05, DPA| Cauberg-Huygen, 3 maart 2017, Bijlage 8).

In het rapport is aangegeven dat het Cruquiusgebied niet onder het NSL valt en gezien de aard en omvang van de totale ontwikkelingen in het gebied is geen toetsing uitgevoerd aan het NIBM-criterium.



Afbeelding 4.2 Onderzoeksgebied luchtkwaliteit

Uit metingen en berekeningen van het LML en PBL (onder andere de Grootschalige Concentraties Nederland (GCN)) en het NSL blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de stoffen NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De grenswaarden voor overige luchtverontreinigende stoffen worden reeds geruime tijd en nagenoeg overal in Nederland gerespecteerd. (Zeer) fijn stof en NO₂ zijn daarmee de meest relevante stoffen in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit. In het onderzoek is de gedetailleerde analyse van de luchtkwaliteit derhalve beperkt tot (zeer) fijn stof en NO₂.

De gehanteerde grenswaarden per stof zijn samengevat in onderstaande tabel.

Stof	Norm	2017 en later
NO ₂	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40
PM ₁₀	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40
	Grenswaarde (aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m ³ mag liggen)	35
PM _{2,5}	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	25

Tabel 4.2 Grenswaarden luchtkwaliteit

Resultaten

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.

In het onderzoek zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit, die samenhangen met de voorgenoemde herontwikkeling in kaart gebracht. Hiertoe zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit maximaal zijn en de hoogste concentraties luchtverontreinigende stoffen te verwachten zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het maatgevende jaar 2017.

In het onderzoek is uitgegaan van de ingebruikname van het Cruquiusgebied in 2017. Omdat de ingebruikname van de herontwikkeling in de praktijk gefaseerd zal plaatsvinden, vormen de berekende concentraties luchtverontreinigende stoffen in voorliggend onderzoek een overschatting van de werkelijk te verwachten concentraties (worstcase).

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.

4.3.3 Conclusie

Naar aanleiding van de rekenresultaten geldt dat er op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpunt bestaat voor de verdere bestemmingsplanprocedure.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Kader

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 welke geluidbelasting in deze situaties is 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 mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke geluidzone. 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. Hetzelfde geldt voor nieuwe geluidgevoelige functies in de geluidzone van een industrieterrein.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB respectievelijk 50 dB(A) 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.

Voor scheepvaartlawaai bestaan in Nederland geen wettelijke normen en is er geen wettelijke berekeningsmethode voor de geluidbelasting door de varende schepen. Over het algemeen ervaren mensen scheepvaartlawaai als minder hinderlijk dan industrie- of wegverkeerslawaai, maar hinderlijker dan bijvoorbeeld spoorweglawaai.

Geluidbeleid

Het actuele Amsterdams geluidsbeleid is opgenomen in het 'Amsterdams geluidsbeleid 2015'. Dit beleidsdocument voegt het Amsterdams beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder", en de verschillende uitvoeringsregels en -afspraken samen en vervangt deze stukken.

Het Amsterdams geluidsbeleid wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Naar aanleiding van een wijziging in de Wet geluidhinder is het Amsterdams beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder" vastgesteld in 2007. Naast dat beleid werden in de uitvoeringspraktijk verschillende regels en afspraken¹ toegepast. Gebleken is dat het beleid en de uitvoeringsafspraken niet altijd voldoende duidelijk waren zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het beleid niet (expliciet) de mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel zou kunnen voldoen aan de doelstelling van het beleid, namelijk het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft ertoe geleid dat het bestuur meermalen bij individuele gevallen afweek van het beleid en de in de bouwbriefven neergelegde interpretatie van geluidregelgeving.

De essentie is 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 viessgevels 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 Bijlage 20 Besluit hogere waarden is het (ontwerp) Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder opgenomen, alsmede het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Deze voldoen aan het Amsterdamse geluidsbeleid.

4.4.2 Weg-, spoorweg- en scheepvaartlawaa

In het kader van een nieuw bouwplan waarin geluidgevoelige bestemmingen (woningen) kunnen worden gerealiseerd, dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor het plangebied zijn in een akoestisch onderzoek de aspecten weg-/spoorweglawaa en scheepvaartlawaa onderzocht. Doel van het onderzoek is te bepalen of de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen (woningen) volgens de wettelijke bepalingen kunnen worden gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen en/of dat er sprake is van hogere waarden.

Het volledige onderzoek (Akoestisch onderzoek Sigma en Binnenbocht, R074267ab.00001.rvh, LPB|Sight, 11 april 2017) is opgenomen in Bijlage 7. Hieronder zijn de resultaten en de conclusie opgenomen.

Spoorweglawaa

Ten westen van dit bestemmingsplan bevindt zich het spoortraject Muiderpoort - Amsterdam Centraal. Dit spoortraject is aangegeven op de geluidplafondkaart. De breedte van de geluidzone langs deze spoorweg is 900 meter (GPP max. 72 dB).

Aangezien het bouwplan op ruime afstand van het spoor is gelegen en daarmee niet binnen de zone ligt van het spoor, is een akoestisch onderzoek naar spoorweglawaa niet van toepassing.

Scheepvaartlawaai

Voor scheepvaartlawaai zijn geen wettelijke normen voor de geluidbelasting. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting, vanwege de schepen over het Amsterdam-Rijnkanaal, wel inzichtelijk gemaakt. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 54 dB(A) in de dag-, 51 dB(A) in de avond en 52 dB(A) in de nachtperiode (62 dB(A) etmaalwaarde) op de oostgevels van de Binnenbocht-locatie. Op de Sigma-locatie bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 47 dB(A) in de dag-, 44 dB(A) in de avond- en 45 dB(A) in de nachtperiode (55 dB(A) etmaalwaarde). Bij de bepaling van de geluidwering kan met deze geluidbelastingen rekening worden gehouden. Vooral de lage frequenties van de dieselmotoren kunnen hinder veroorzaken. Als bij de bepaling van de geluidwering hiermee rekening wordt gehouden, wordt eventuele hinder voorkomen.

Wegverkeerslawaai

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Cruquiusweg bedraagt ten hoogste 57 dB (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder) op de Sigma-locatie. Op de Binnenbocht-locatie bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 59 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar de maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de realisatie van woningen moeten ten gevolge van de Cruquiusweg hogere grenswaarden aangevraagd worden van maximaal 59 dB.

Op termijn wordt de Cruquiusweg hoogstwaarschijnlijk als een 30 km/uur weg ingericht, dan behoeft deze weg niet meer getoetst te worden aan de grenswaarde van de Wet geluidhinder.

Voor de geluidwering van de gevels zal met de optredende geluidsbelasting rekening worden gehouden. Bij het vaststellen van hogere waarden moet voldaan worden aan het Amsterdams geluidbeleid. Het gaat hierbij om maatregelen op gebouwniveau. Het Amsterdamse geluidbeleid neemt als uitgangspunt dat een woning moet beschikken over een 'stille zijde' wanneer een hogere waarde vastgesteld wordt. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn in het Amsterdamse beleid synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de 'voorkeursgrenswaarde' of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. In de Wet geluidhinder wordt hiervoor voor wegverkeer 48 dB aanhouden (ingevolge artikel 82 Wgh bedraagt de hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB) en voor industriellawaai 50 dB(A) (ingevolge artikel 44 Wgh bedraagt de hoogste toelaatbare geluidsbelasting 50 dB(A)). Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Ook wanneer een woning wordt uitgevoerd met een 'dove gevel' (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient deze altijd te beschikken over een stille zijde. Bij de uitwerking van het bouwplan wordt hiermee rekening gehouden en zal voldaan worden aan het geluidbeleid.

4.4.3 Industrielawaai

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten hoogste 54 dB(A) etmaalwaarde bedraagt op de Sigma-locatie. Op de Binnenbocht-locatie bedraagt de geluidbelasting op de noordgevel 57 dB(A) etmaalwaarde waarmee de maximaal te ontheffen grenswaarde wordt overschreden. De noordgevel dient hierdoor deels uitgevoerd te worden als een dove gevel.

Uit het akoestisch onderzoek is op te maken dat de gevelbelasting op een deel van de noordgevel hoger is dan 55 dB(A), namelijk ter plaatse van de waarneempunten 00103_A t/m 00103a_C. Deze waarneempunten hebben een waarneemhoogte beginnend bij een hoogte van 1,5 m en oplopend tot 25,5m. Op de waarneemhoogten tussen 28,5 m en 43,5 m (waarneempunt 00103a_D t/m 00103b_C) is de gevelbelasting berekend op 55 dB(A) en 54 dB(A). Voor deze delen van het gebouw kan een hogere waarde worden vastgesteld. Bouwdelen/bouwlagen waarvoor geldt dat de gevelbelasting hoger is dan 55

dB(A) dienen te worden uitgevoerd met een dove gevel. Voor dove gevels kunnen ingevolge de Wet geluidhinder geen hogere waarden worden vastgesteld. De noodzaak voor het toepassen van een dove gevel wordt om die reden als voorwaarde in het bestemmingsplan geregeld voor een geluidsgevoelige (woon)functie voor dit deel van het bouwblok op de Binnenbocht-locatie. Voor de delen van het bouwblok waarvoor wel een hogere waarde kan worden vastgesteld, wordt een hogere waarde aangevraagd van maximaal 55 dB.

Voor de overige woningen, waarvan de gevelbelasting hoger is dan 50 dB(A) en maximaal 55 dB(A), dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

Bij het vaststellen van hogere waarden moet voldaan worden aan het Amsterdams geluidbeleid. Het gaat hierbij om maatregelen op gebouwniveau. Het Amsterdamse geluidbeleid neemt als uitgangspunt dat een woning moet beschikken over een 'stille zijde' wanneer een hogere waarde vastgesteld wordt. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn in het Amsterdamse beleid synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de 'voorkeursgrenswaarde' of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. In de Wet geluidhinder wordt hiervoor voor wegverkeer 48 dB aanhouden (ingevolge artikel 82 Wgh bedraagt de hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB) en voor industrielawaai 50 dB(A) (ingevolge artikel 44 Wgh bedraagt de hoogste toelaatbare geluidsbelasting 50 dB(A)). Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Ook wanneer een woning wordt uitgevoerd met een 'dove gevel' (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient deze altijd te beschikken over een stille zijde.

Bij de uitwerking van het bouwplan wordt hiermee rekening gehouden en zal voldaan worden aan het geluidbeleid.

4.4.4 Cumulatie industrielawaai en verkeerslawaaai

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. De cumulatieve geluidbelasting van alle geluidbronnen (scheepvaart, wegverkeer, industrie) op de gevels omgerekend naar wegverkeer is ten hoogste LVL_{cum} = 63 dB. Dit valt te kwalificeren als luid (zie tabel 5.1 van het akoestisch onderzoek van LBP Sight d.d. 11 april 2017 in bijlage 7 van deze toelichting). Deze hoge gecumuleerde geluidbelasting wordt grotendeels veroorzaakt door het scheepvaart over het Amsterdam Rijnkanaal. Het overgrote deel van de gevels heeft een gecumuleerde geluidbelasting welke te kwalificeren is als rustig en levendig.

De gecumuleerde geluidbelasting op locaties waarvoor geldt dat de 'voorkeursgrenswaarde' (48 dB wegverkeer en 50 dB(A) industrie) wordt overschreden ligt tussen de 50 dB en 63 dB en blijft onder de in het Amsterdams geluidsbeleid 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 niet aan de orde. De gecumuleerde geluidbelasting is met de (voorlopige) gebiedskaracteristiek "wonen in een transformatiegebied" als aanvaardbaar te kwalificeren.

Bij de verdere ontwikkeling van de woningen (bij het gebouwoontwerp voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) zal de ontwerper / aanvrager van de omgevingsvergunning onder meer rekening moeten houden met de regels van het bestemmingsplan en de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. In dit beleid staat onder meer dat elke woningen een geluidluwe gevel moet hebben waar men kan spui ventileren. Ook dient een woning bij voorkeur een geluidluwe buitenruimte te hebben. Bij deze toetsing dient elke geluidbron afzonderlijk getoetst te worden aan de voorkeursgrenswaarde.

4.4.5 Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat voor de woningen een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd voor industrielawaai. Omdat de maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor het industrielawaai 55 dB(A) is en bij het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan nog niet duidelijk is welke oplossing gekozen wordt als maatregel voor het verkrijgen van een goed woon- en leefklimaat bij de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wordt gekozen om voor alle woningen een hogere waarde van 55 dB(A) aan te vragen en in de regels van het bestemmingsplan te borgen dat de woningen dienen te zijn voorzien van minimaal één geluidluwe zijde. Ook wordt geborgd dat voor gebouwen waarin wonen is toegestaan, een dove gevel verplicht is voor de gevels van woningen waarvoor geldt dat de gevelbelasting vanwege industrielawaai hoger is dan 55 dB(A).

Vanwege wegverkeerslawaaï dient een hogere waarde tot ten hoogste 59 dB te worden aangevraagd. Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen.

Bij de planuitwerking (bij gebouwontwerp voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) dient rekening te worden gehouden met de regels van het voorliggende bestemmingsplan en met de voorwaarden van het Amsterdamse geluidbeleid.

Opgemerkt wordt dat het omliggende plangebied in transitie is wat met zich mee brengt dat inrichtingen die nu bepalend zijn voor de beoordeling van de geluidbelasting en leiden tot maatregelen zoals het moeten toepassen van een dove gevel op enig moment niet meer aanwezig kunnen zijn. Afhankelijk van het tijdsverloop van de nu voorliggende planontwikkeling en het tijdsverloop van de transitie van omliggende gebied is het aan te bevelen om bij de concrete planuitwerking (bij gebouwontwerp voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) de maatregelen te herijken op de dan aanwezige situatie en die situatie te betrekken in de motivering en onderbouwing bij en van de aanvraag omgevingsvergunning.

Gezien de geluidbelasting op de gevels is het goed mogelijk een aanvaardbaar binnen niveau te behalen. Met inachtneming van het Amsterdamse geluidbeleid is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen als woningen met een dove gevel en woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld in ieder geval beschikken over tenminste één geluidluwe gevel en indien deze woningen zijn voorzien van een buitenruimte, deze buitenruimte geluidluw is.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit binnen het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van herbesteden van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven.

Bij bouwactiviteiten is in het kader van de omgevingsvergunning ook onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Bouw kan pas plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatie kwaliteit bieden. Indien

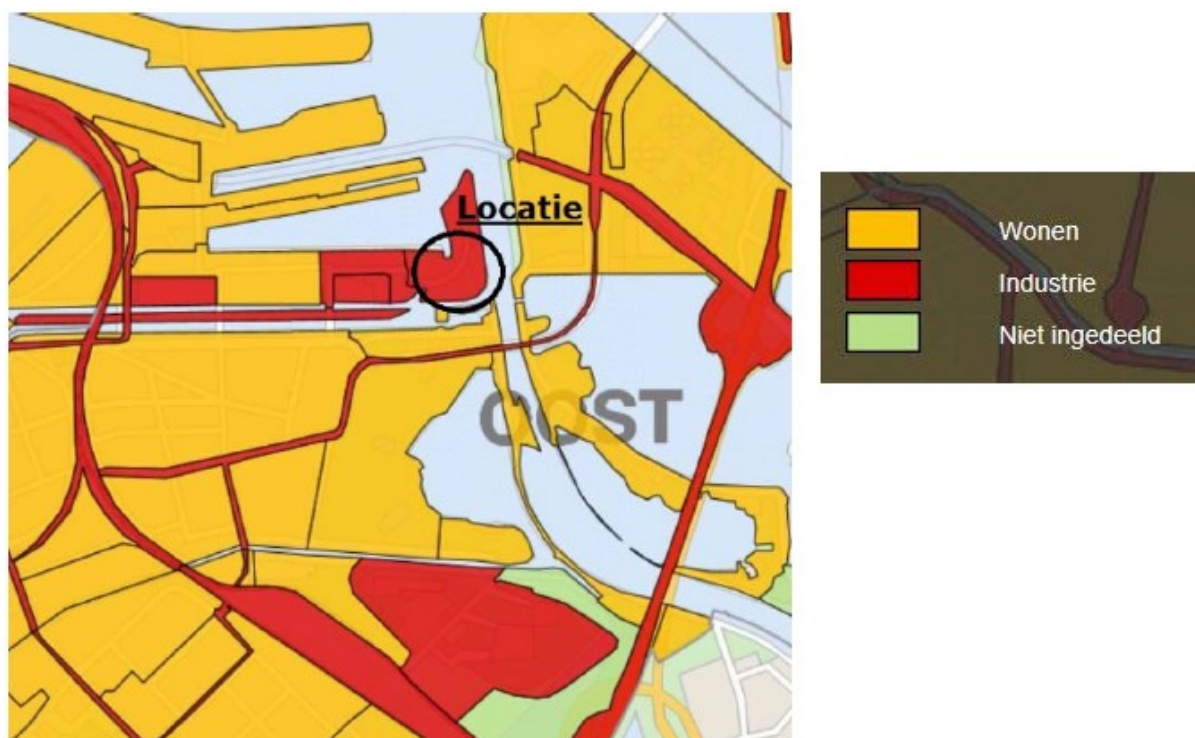
aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

4.5.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen in het Cruquiusgebied in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam en omvat de voormalige bedrijfsterreinen Cruquiusweg 93 - 97, Cruquiusweg 101 - 105 en Cruquiusweg 102 - 104 (verder aangeduid als Cruquiusweg deelgebied 3). De huidige bodemkwaliteit brengt mogelijk beperkingen met zich mee in relatie tot de geplande herontwikkeling. Om in een vroegtijdig stadium in beeld te hebben welke risico's de reeds beschikbare onderzoeken met zich meebrengen en hoe deze risico's gemitigeerd kunnen worden, is een beoordeling uitgevoerd van de reeds beschikbare resultaten. Op basis hiervan zal medio 2016/2017 op de verschillende terreinen vernieuwd bodemonderzoek plaatsvinden om de risico's in kaart te brengen en om voldoende informatie te genereren met betrekking tot de voorgenomen herontwikkeling.

Huidig gebruik

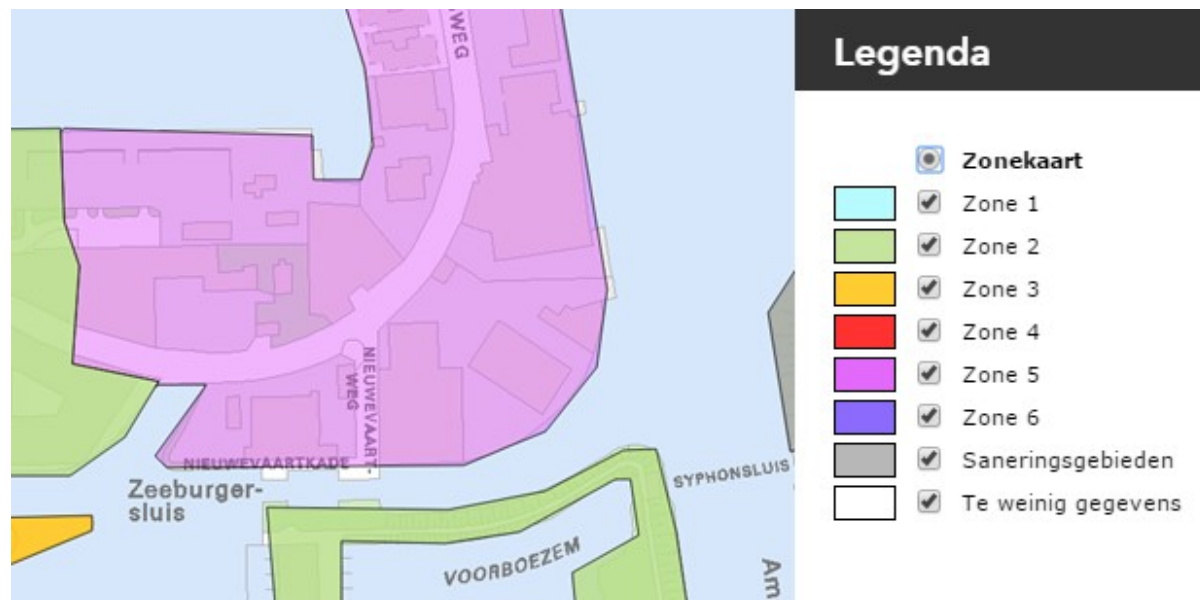
Het plangebied Cruquiusweg deelgebied 3 heeft momenteel een bedrijfs- of industriefunctie. De gemeente Amsterdam heeft voor het gebied een bodemfunctiekaart en bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De huidige functie betreft "bedrijventerrein en industrie"



Afbeelding 4.3 Bodemfunctiekaart

Door de gemeente Amsterdam zijn voor het plangebied lokale bodemkwaliteitszones vastgesteld in relatie tot de bodemfunctie. Cruquius deelgebied 3 is gelegen in kwaliteitszone 5 (zie afbeelding 4.4). De gemeente Amsterdam heeft voor de verschillende zones lokale maximale waarden gedefinieerd voor

de diverse parameters. De lokale maximale waarden voor zone 5 zijn weergegeven in tabel 4.3.



Afbeelding 4.4 Bodemzoneringskaart

Tabel 4.3: Lokale maximale waarden per bodemzone

Zone	Lokale maximale waarden	Parameters
Zone 5	Industrie	Zware metalen, minerale olie en PAK
	>Industrie	Cadmium en kwik

Bodemkwaliteit plangebied, Cruquiusweg deelgebied 3

Cruquiusweg 93-97

Ter plaatse van de Cruquiusweg 93-97 zijn in het verleden bodembedreigende activiteiten uitgevoerd zoals de opslag van olie, brandstoffen en brandbare verpopsmiddelen. Voor zover bekend zijn er tot op heden geen bodemonderzoeken uitgevoerd op de locatie.

Bekend is dat ter plaatse van het Cruquiusweggebied een (puinhoudende)ophooglaag aanwezig is tot een diepte van circa 1,0 meter minus maaiveld. Op basis van bovenstaande bodembedreigende activiteiten en de resultaten van bodemonderzoeken in de nabije omgeving wordt daarom verwacht dat er verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK (ophooglaag grond) en minerale olie en vluchtige aromaten (grond en grondwater) voorkomen. Verder kan op voorhand niet worden uitgesloten dat er ter plaatse asbest in de bodem aanwezig is.

Cruquiusweg 101-105

Ter plaatse van de Cruquiusweg 101 - 105 zijn in het verleden bodembedreigende activiteiten uitgevoerd zoals de verwerking van ijzerafval, de productie van lak en verf en een herstelrichting voor graaf- en motorvoertuigen. Bekend is dat verspreid over het terrein meerdere onder- en bovengrondse opslagtanks voor olie en brandstoffen en een tankinrichting aanwezig zijn (geweest). Uit eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat op het terrein in de bodem tot een diepte van 2,0 m-mv verontreinigingen

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 3 (vastgesteld)

aanwezig zijn met zware metalen (grond), minerale olie (grond en grondwater) en asbest (grond). Er vindt op het terrein een vernieuwd bodemonderzoek plaats om de aard en omvang van de verontreinigingen nader in beeld te brengen.

Cruquiusweg 102-104 (Sigma terrein)

Ter plaatse van de Cruquiusweg 102-104 zijn in het verleden bodembedreigende activiteiten uitgevoerd zoals het bewerken en verwerken van metaal en de productie van lak en verf. Voor de productie van lak en verf waren tot medio 1980 circa dertig (ondergrondse) tanks aanwezig voor de opslag van onder andere vluchtige aromaten, alcoholen, ketonen, esters, harsen, acrylaten, teer en stookolie. Daarnaast vond bovengronds opslag van grondstoffen in vaten plaats.

Uit eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat op het terrein in de bodem tot een diepte van 3 m-mv verontreinigingen aanwezig zijn met zware metalen (grond), PAK (grond) en minerale olie en vluchtige aromaten (grond en grondwater). Er vindt op het terrein een actualisatie bodemonderzoek plaats om de aard en omvang van de verontreiniging nader in beeld te brengen.

Voorgestelde aanpak grondsanering

Uit de resultaten van het eerder verrichte bodemonderzoek blijkt dat nog niet alle locaties (volledig) onderzocht zijn conform de richtlijnen uit de Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam. Tevens zijn er tijdens het eerder verrichte bodemonderzoek verontreinigingen aangetoond welke niet volledig in beeld zijn gebracht.

Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling van verschillende terreindelen. Om het nog uit te voeren bodemonderzoek zoveel mogelijk te laten aansluiten op de voorgenomen herontwikkeling (in het kader van grondverzet) zal voor ieder terreindeel een afzonderlijke onderzoeksstrategie opgesteld worden.

De tot dusver aangetroffen verontreinigingen betreffen zowel immobiele als mobiele verontreinigingen welke zich voornamelijk in de bodemlaag bevinden tot maximaal 3 m-mv. Voor immobiele verontreinigingen is een functiegerichte aanpak veelal voldoende om een locatie te saneren. Voor mobiele verontreiniging is de aanpak gericht op het bereiken van een stabiele eindsituatie.

Gezien het immobiele karakter van de aangetroffen sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK en asbest kan de saneringsaanpak voor de grondverontreiniging erop gericht zijn om contact met de grondverontreinigingen te voorkomen. De functiegerichte saneringsaanpak van immobiele verontreinigingen kunnen bestaan uit het realiseren of aanleggen van een zogeheten isolatie- of leeflaag. Enkel wanneer de voorgenomen herontwikkeling zal leiden tot grondverzet ter plaatse van een sterke verontreiniging zal fysieke verwijdering (open ontgraving) plaatsvinden. De keuze van de saneringsaanpak is geheel afhankelijk van de voorgenomen herontwikkeling of het toekomstige gebruik ter plaatse.

De saneringsaanpak voor de sterke verontreinigingen met vluchtige aromaten en minerale olie is erop gericht om de bron in de grond en het grondwater zo veel mogelijk te verwijderen. Dit betekent dat de verontreinigingen in de grond en het grondwater, waar haalbaar, worden verwijderd tot onder de interventiewaarde.

De saneringsmaatregelen op de afzonderlijke terreindelen zullen bestaan uit het ter plaatse aanbrengen van een gesloten verharding of het aanbrengen van een leeflaag. Voor mobiele verontreinigingen onder de leeflaag wordt een stabiele eindsituatie gerealiseerd. De leeflaag dient te voldoen aan de kwaliteitseisen behorende bij de Amsterdamse kwaliteitszone 2 "Naoorlogse woonwijken,

volkstuinparken en delen landelijk gebied (Noord) en Zuidoost" zoals beschreven is in de Nota Bodembeheer. Onder de leeflaag wordt, indien noodzakelijk, een signaallaag (visueel waarneembaar) aangebracht, die tot doel heeft te waarschuwen voor verontreiniging boven de interventiewaarde die zich onder die signaallaag bevindt.

Tijdens de herontwikkeling zijn enkele functiegerichte gebruiken aan te wijzen ter plaatse van sterke bodemverontreinigingen waarbij afzonderlijk sanerende maatregelen van toepassing zijn:

- Bebouwing; Woongebouwen met al dan niet geheel of gedeeltelijk ondergrondse parkeerkelder;
- Kabels en leidingen tracé;
- (Openbaar) groen /extensief gebruik;
- Verhardingen.

4.5.3 Conclusie

Ter plaatse van de voorgestelde woongebouwen kunnen al dan niet geheel of gedeeltelijke ondergrondse parkeerkelders worden gerealiseerd. Ten behoeve hiervan zal mogelijk dieper dan 3 meter minus het huidige maaiveld ontgraven worden waardoor sterk verontreinigde grond ter plaatse volledig verwijderd zal worden. Op de overige terreindelen, waar in het kader van herontwikkelingswerkzaamheden geen grondverzet noodzakelijk is, is het niet noodzakelijk om de gehele verontreiniging fysiek te verwijderen. Directe contactmogelijkheden met de sterk verontreinigde laag moeten echter voorkomen worden. Als saneringsdoelstelling voor de aanwezige immobiele bodemverontreiniging, buiten de toekomstige bebouwing, geldt het wegnemen van de actuele contactmogelijkheden door het aanbrengen van een isolatie- of leeflaag. Voor de mobiele bodemverontreinigingen geldt het wegnemen van verspreidingsrisico's door het realiseren van een stabiele eindsituatie. De kwaliteit van de aan te brengen leeflaag dient gezien de toekomstige functie te voldoen aan de lokale maximale waarden behorende bij de lokale kwaliteitszone 2. De standaarddikte van de leeflaag dient conform de Nota bodembeheer van de gemeente Amsterdam, in overleg, minimaal 0,5 meter te bedragen.

Er worden geen financiële belemmeringen voor de ontwikkeling vanwege bodemsanering verwacht. In de plannen is rekening gehouden met de kosten voor een eventuele sanering. Na de ontgravingen en het aanbrengen van een isolatie- of leeflaag vormt het aspect bodem geen belemmeringen meer voor de voorgenomen ontwikkeling.

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.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde 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 1.000 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, het Bevt en Bevb wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur.

De transportroutes worden ingedeeld in 3 categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, ProRail en spoorvervoerders. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Het Basisnet is sinds 2012 van kracht. Hierdoor moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Per 1 april 2015 is het besluit externe veiligheid transportroutes in werking getreden. Het Besluit externe veiligheid transportroutes gaat over de omgeving van transportroutes. Het besluit geeft veiligheidsafstanden rond (auto-, water-, spoor-) wegen, waardoor de gebruiksmogelijkheden in het gebied rondom transportroutes worden beperkt.

4.6.2 Onderzoek

Voor de ontwikkelingen in het Cruquiusgebied is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaal een Rapportage Externe veiligheid Bestemmingsplan Cruquius opgesteld (23 december 2016, Bijlage 9).

Het Cruquiusgebied is onder meer gelegen in het invloedsgebied van het transport van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam Rijnkanaal. Het plan maakt geen risicobronnen mogelijk die onder het Bevi, de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik of het vuurwerkbesluit vallen.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water (Amsterdam-Rijnkanaal)

Plaatsgebonden risico

Het Amsterdam Rijnkanaal heeft geen plaatsgebonden risicocontour PR 10-6.

Groepsrisico

Het groepsrisico zal de oriëntatiewaarde niet overschrijden en tevens onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijven als de nieuwe ontwikkelingen doorgang vinden.

4.6.3 Advies Brandweer

In het advies van de brandweer is aangegeven dat rekening gehouden moet worden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij de besluitvorming en deze gevolgen bewust accepteren. Daarvoor moeten de onderstaande aspecten worden afgewogen en betrokken bij de besluitvorming.

1. De mogelijke gevaren en gevolgen van een brand door een ongeval met gevaarlijke stoffen op het Amsterdam-Rijnkanaal.
2. Het handelingsperspectief dat de aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of te vluchten.
3. De mogelijkheden die de hulpverlening heeft om de gevolgen te bestrijden of te beperken.
4. De voorgestelde maatregelen die de gevolgen van een ongeval met een binnenvaarttanker op het Amsterdam-Rijnkanaal beperken.

Het advies is opgenomen in Bijlage 10.

4.6.4 Conclusie

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal niet worden overschreden door de ontwikkelingen. Bij de uitwerking van de bouwplannen zal het advies van de brandweer opgevolgd worden.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante omgevingsaspecten water, mobiliteit, niet gesprongen explosieven, archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna en ecologie en duurzaamheid beschreven.

5.1 Water

5.1.1 Relevant waterbeleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als mede ordenend principe' en het streven naar 'duurzame en robuuste watersystemen' zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid en geconcludeerd in de 2 drietrapsstrategieën voor:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

In het stroomgebiedsbeheersplan is het Europees beleid met betrekking tot de Kader Richtlijn Water (KRW) uitgewerkt. Het nationaal waterplan, het stroomgebiedsbeheerplan, het provinciaal waterplan en het waterbeheersplan zijn wettelijke plannen die voortkomen uit de Waterwet (WW, 2009). De handreiking watertoets is een uitwerking van de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO, 2006). En de Wet Milieubeheer (WM, 1979) verplicht de gemeente Amsterdam tot het opstellen van een Gemeentelijk Rioleringsplan. Voor Amsterdam is dit onderdeel van het "Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015" opgesteld door Waternet.

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018).

De Watervisie bestaat daarom uit de volgende twee onderdelen:

- De visie: thematische en gebiedsambities met als tijdshorizon 2040 , inclusief kaartbeelden, en;
- De uitvoeringsagenda: een uitvoeringsagenda met speerpunten (maatregelen en acties) met als tijdshorizon 2018.

De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd.

Het realiseren van de doelen en uitgangspunten van het vigerende waterbeleid is een gezamenlijke opgave. Dit is afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water 2010 (NBW 2010) door de ondertekening van het Rijk, de provincies in het samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Basisprincipes uit het NBW 2010 zijn:

- "meer ruimte voor water";
- "voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd";
- "stand still situatie: géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit".

Het stedelijk watersysteem in Amsterdam valt onder beheer van het Waterschap Amstel, Gooi & Vecht (AGV). Naast regels en voorschriften (Keur en Keurbesluit, 2011) geeft AGV aan welk beleid en welke criteria (Beleidsregels, 2011) aangehouden moeten worden in en rond het oppervlaktewatersysteem

(kwantiteit en kwaliteit) en met betrekking tot waterveiligheid (keringen). Het plangebied is echter gelegen in het Oostelijk Havengebied en staat in open verbinding met het (binnen) IJ. Dit Rijkswater wordt beheerd door Rijkswaterstaat (RWS) West-Nederland Noord. Ook RWS heeft het proces van de watertoets geïmplementeerd en hanteert eigen toetsingscriteria.

Ook dient rekening te worden gehouden met het provinciaal beleid voor grondwater beschermingsgebieden en het gemeentelijk beleid op basis van de uitvoering van gemeentelijke zorgtaken voor de afvoer van afvalwater, hemelwater en de beheersing van freatisch grondwater. Voor het plangebied zijn dat de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam - Waternet.

5.1.2 Beoordeling belangen waterbeheer RWS

Rijkswaterstaat is waterbeheerder van de Entreporthaven en ziet toe op een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem. Voor het beheer van de rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en ander (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit naar het beheer en onderhoud van de rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervindt.

Het belangrijkste doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen. Voor wat betreft de hemelwaterafvoer geldt de voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren. Aangevoerd dient te worden dat hergebruik of infiltratie hemelwater niet (geheel) mogelijk is. Voor de lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Het waterbeheer van de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren. Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden-scheiden-zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlopende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden. Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd.

5.1.3 Waterparagraaf

In de opgestelde waterparagraaf zijn de waterhuishoudkundige aspecten in de ontwikkeling van het Cruquius, deelgebied 3 op hoofdlijnen beschreven door vertaling van het genoemde vigerend waterbeleid naar het gewenste waterbeheer.

Watersysteem en peilbeheer

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de Entreporthaven, die wordt beheerd door Rijkswaterstaat (RWS). Langs de zuidzijde van het Cruquiusgebied, is een primaire watergang gelegen die behoort tot het beheersgebied van AGV. Beide waterlichamen maken deel uit van het oppervlaktewatersysteem van het Oostelijk Havengebied waar het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) in een open verbinding aansluit op het binnen IJ.

Het oppervlaktewatersysteem van het Oostelijk Havengebied wordt op een vast peil gehouden gelijk aan

het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK), het binnen IJ en het Noordzeekanaal. In de huidige situatie is het waterpeil in de zomer (NAP-0,20 m) hoger dan in de winter (NAP-0,40 m). Afwatering vindt plaats via het Noordzeekanaal en de gemalen in IJmuiden.

Huidige situatie

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als bedrijventerrein (bebouwd gebied) en heeft het watersysteem de functie 'stedelijk water'. In de toekomstige situatie wordt het gebied ontwikkeld tot werk- en woongebied.

Zowel in de BIGO2 (2006) als in de Keur van AGV (2011) worden bedrijventerrein en woongebied als gelijke functie "stedelijk gebied" beschouwd. In de ontwikkeling van het Cruquius, deelgebied 3 is geen sprake van een wijziging van functie of bestemming "stedelijk gebied" zoals bedoeld in de Keur van AGV (2011) en de bijbehorende Keurkaarten. Conform de Keurkaart regio Amstel is in de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 3 sprake van het handhaven van stedelijk gebied.

Waterberging

Er is getoetst of het grondgebruik voldoet aan de normen voor het voorkomen van regionale wateroverlast (bij de verwachte klimaatontwikkelingen, middenscenario 2050). Op basis van de gebruiksfunctie "stedelijk gebied" mag niet vaker dan eens in de 100 jaar oppervlaktewateroverlast optreden op het maaiveld. Wanneer water wordt gedempt en/of het verharde oppervlak toeneemt, is daarvoor compenserende waterberging nodig. De bebouwing en verharding is in beeld gebracht. Het maaiveld rondom de gebouwen is (of was) voorzien van bestrating in de vorm van betonklinkers en/of stelconplaten. Er is bij Sigma sprake van overwoekerd groen. Dit groen komt door de bestrating heen. Het terrein bij de Binnenbocht is al gesloopt/opgeschoond in verband met instortgevaar van de aanwezige gebouwen, waardoor de huidige situatie niet representatief is. Per saldo wordt er in de plannen minder verhard oppervlakte gemaakt, dan in de huidige / oorspronkelijke situatie. Er wordt groen toegevoegd (met name bij Sigma).

Waterveiligheid en kades

In de nabijheid van de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 3 zijn een paar primaire waterkeringen gelegen. Het gebied is gelegen binnen dijkringgebied 44 met een kans op overstroming van eens per 250 jaar. Rijkswaterstaat (RWS) West-Nederland Noord gaat uit van:

- waterneutraal bouwen - Compensatie van verlies aan waterberging door nieuw open water;
- anticiperen op permanente peilstijging van gemiddeld 1 meter - Hogere aanleghoogte, ruimte reserveren voor omkading op termijn of eigen verantwoordelijkheid nemen.

Daarnaast is ter plaatste de Cruquiusweg en de Nieuwe Vaartweg een vrijwaringszone aanwezig van een zogenaamde "verholten" (niet direct zichtbare) secundaire waterkering. De vrijwaringszone van waterkering ligt voor een heel klein gedeelte in het plangebied. De hier voorziene bebouwing raakt de waterkering niet, aangezien deze te diep gelegen is. Er zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen voor de bescherming van de waterkering.

De kade langs Sigma aan de zijde van het Lozingskanaal wordt heringericht. Deze herinrichting heeft geen gevolgen voor het oppervlaktewater.

Riolering en afkoppelen

In het plangebied ligt deels een gescheiden en deels een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Bij de herinrichting van Cruquius, deelgebied 3 wordt gedeeltelijk nieuwe riolering aangelegd van het

gescheiden type (uitgangspunt conform het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 evenals de Agenda Water van het Stadsdeel Oost). Aanvullende lokale maatregelen om het afstromend hemelwater lokaal te behandelen kunnen nodig zijn.

Hoogteligging, bodemopbouw en grondwater

Het plangebied is gelegen op een van de schiereilanden in het Oostelijk Havengebied. Deze schiereilanden zijn tussen 1874 en 1927 aangelegd als landaanwinning in het IJ. Hierdoor ontstond ruimte voor uitbreiding van de Amsterdamse haven. De data in het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) is verkregen vanuit de lucht, door over Nederland te vliegen. Het plangebied is grotendeels bebouwd. Hierdoor is het lastig om de maaiveldhoogte te bepalen. In het plangebied ligt de maaiveldhoogte ongeveer op NAP +2 meter.

De bodem is geroerd en niet eenduidig van samenstelling. Het is overwegend een infiltratiegebied. De gemiddelde infiltratie is geschat op 1 tot 5 mm/dag.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het water in het Oostelijk Havengebied is nog steeds onvoldoende. Dit komt door overschrijdingen van het MTR (minimumkwaliteit, doel voor 2000). Ten einde de kwaliteit van het oppervlaktewater te beschermen moeten maatregelen in Cruquius, deelgebied 3 voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken (zie ook aspect 'riolering en afkoppelen'). Deze maatregelen zullen zowel materiaalvoorschriften in de eventuele nieuwbouw of bij vervanging betreffen als het voorkomen dat verontreinigingen via de verharding in het water belanden.

Beheer- en onderhoud

RWS is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van Rijkswater (Entrepothaven), terwijl AGV verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van het boezemwater, het hoofdwatersysteem, de kunstwerken in het hoofdwatersysteem en de gemalen.

5.1.4 Conclusie

Voor de ontwikkeling van Cruquius, deelgebied 3 op een van de schiereilanden in het Oostelijk Havengebied te Amsterdam Oost wordt gestreefd naar een duurzaam, veilig en gezond waterbeheer. Het nieuwe bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 3 continueert de bestaande functie of bestemming "stedelijk gebied". Omdat de voorgenomen plannen evenals de ontwikkelingen in het waterbeleid en -wetgeving een uitwerking hebben op de inrichting van het watersysteem en de waterketen, is het proces van de watertoets gevolgd.

Met de herinrichting van het Cruquius, deelgebied 3 neemt de oppervlakte verhard terrein niet toe. Hierdoor bestaat geen aanleiding om extra waterberging aan te leggen in de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 3. De vrijwaringszone van "verholten" (niet direct zichtbare) secundaire waterkering ligt voor een heel klein gedeelte in het plangebied. De hier voorziene bebouwing raakt de waterkering niet, aangezien deze te diep gelegen is.

Er zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen voor de bescherming van de waterkering.

Bovendien vindt de voorgenomen bebouwing plaats buiten de vrijwaringszone en dubbelbestemming secundaire waterkering.

5.2 Mobiliteit

5.2.1 Verkeer

Om de ruimtelijke samenhang tussen de plannen in het Cruquiusgebied te borgen is door V&OR een verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeersonderzoek Cruquiusgebied, 14 december 2016, Bijlage 11). V&OR heeft de verkeerseffecten van de transformatie van het Cruquiusgebied als gevolg van initiatieven die binnen het gebied bekend zijn, onderzocht. In dit rapport zijn de verschillende programmascenario's en de uitgangspunten beschreven en worden de resultaten gegeven van de analyse. Bij de werkwijze is aangesloten op het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken' zoals dat door de afdeling Ruimte & Duurzaamheid (R&D) van de gemeente Amsterdam is opgesteld. 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. V&OR heeft de verkeersintensiteiten berekend voor de zichtjaren 2017 en 2027, met en zonder programmascenario's. Op basis van deze verkeersintensiteiten heeft R&D een analyse gemaakt van de doorstroming op de geregelde en ongeregelde kruispunten in het studiegebied.

In dit onderzoek worden er naast de huidige situatie en de referentievariant in 2027, twee planvarianten (hier scenario's genoemd) 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 aanname voor het programma op de nog te ontwikkelen kavels.

Ook is rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving op het Zeeburgereiland en het Zeeburgerpad.

Op basis van de door V&OR berekende intensiteiten voor 2027 heeft R&D met behulp van het rekenprogramma "COCON" een verkeersregeltechnisch onderzoek verricht naar de regelbaarheid van de drie geregelde kruispunten in het studiegebied:

1. Zeeburgerdijk - Panamalaan
2. Zeeburgerdijk - Molukkenstraat
3. Zeeburgerdijk - Zuiderzeeweg

Daarnaast is beoordeeld of de verkeerstoename in de varianten voor 2027 van het Cruquiusgebied als gevolg hebben dat nabij gelegen ongeregelde kruispunten het verkeer onvoldoende kunnen verwerken.

Met de berekende intensiteiten voor 2027 heeft R&D de eventuele noodzaak van plaatsing van een verkeersregelinstallatie op de kruispunten getoetst. Dit is gedaan voor de volgende vier kruispunten:

1. Panamalaan - Zeeburgerpad
2. Veelaan - Zeeburgerpad
3. Th.K. van Lohuizenlaan - Zeeburgerpad

4. Th.K. van Lohuizenlaan - Zeeburgerdijk

Uitkomsten geregelde kruispunten

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. Het profiel wordt aangepast.

Uitkomsten ongeregelde kruispunten

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.

Conclusie

De verkeerstoename door de nieuwe ontwikkelingen in het Cruquiusgebied kan voldoende worden verwerkt door de kruispunten. Bij het kruispunt Zeeburgerdijk met de Zuiderzeeweg zal een profielwijziging plaatsvinden. Daarmee is het plangebied goed ontsloten.

5.2.2 Parkeren

De parkeernormen van de gemeente Amsterdam zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto (2017). De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. De volgende parkeernormen zijn van toepassing:

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector		
Woningen tot 30 m ² <u>bwo</u>	0,1*	1
Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² <u>bwo</u>	0,3	1
Woningen boven 60 m ² <u>bwo</u>	0,6	1
Sociale huur		1
Niet woonfuncties per 125 m² <u>bwo</u>		1
Bezoekersparkeren		0,1

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

Tabel 5.1 Parkeernormen Nota parkeernormen Auto

Spelregels

In de spelregels voor Cruquiuswerkgebied is het volgende ten aanzien van parkeren opgenomen:

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 3 (vastgesteld)

- het parkeren voor het initiatief moet op eigen terrein;
- parkeren van bezoekers van bedrijven moet op eigen terrein;
- parkeren van bezoekers van woningen mag in openbare ruimte;
- parkeerplaatsen mogen niet zichtbaar zijn vanaf de weg op de openbare ruimte;
- voorzieningen voor parkeren mogen niet in de openbare ruimte;
- dubbel gebruik van parkeerplaatsen is wenselijk;
- parkeerbehoefte kan men onderling ruilen. Grotere parkeergarages kunnen zo rendabel worden;
- de parkeergarage moet wel binnen 250 meter vanaf het bouwveld liggen;
- een parkeergarage met een blinde gevel is niet mogelijk, vanwege sociale onveiligheid en een ongewenste uitstraling.

Binnenbocht

Voor de Binnenbocht is het uitgangspunt dat parkeren inpandig plaatsvindt. Het parkeren zal plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen. Er wordt in principe voldaan aan de spelregels. Een uitzondering hierop is de entree van de parkeergarage van gebouw A (Peer). Deze kan net niet geheel op eigen terrein gerealiseerd worden. Ruimtelijk is dit echter goed inpasbaar.



Figuur 5.1 Blokken Binnenbocht

In totaal worden er in de Binnenbocht 156 woningen gerealiseerd en 685 m² commerciële ruimte. Deze commerciële ruimte kan bestaan uit (creatieve) bedrijven en detailhandel. Op basis hiervan is de volgende parkeerbalans opgesteld:

Gebouw BOCHT			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
18	Woningen 30 - 60 m2	0,3	5,4
106	woningen > 60 m2	0,6	63,6
685	Bedrijf	1 per 125 m2	5
Aantal parkeerplaatsen			74
Gebouw LOODS			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
8	woningen > 60 m2	0,6	4,8
Aantal parkeerplaatsen			5
Gebouw 2PEER			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
24	woningen > 60 m2	0,6	14,4
Aantal parkeerplaatsen			14
Totaal aantal parkeerplaatsen locatie Binnenbocht			94

Tabel 5.2 Parkeren Binnenbocht

Bij de Binnenbocht wordt het parkeren opgelost binnen de nieuw te bouwen gebouwen ten noorden en zuiden van de Remepa-loods en in de Remepa-loods. Deze parkeervoorzieningen worden in gebouw A (Peer) half ondergronds gerealiseerd en in gebouw C (Bocht) op de onderste 3 lagen (binnengebied). Op basis van het parkeerbeleid van Amsterdam moeten er minimaal 94 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in de Binnenbocht. In de plannen is voorzien in 128 parkeerplaatsen, daarmee wordt voldaan aan de parkeereis.

Sigma

Op de Sigmalocatie wordt er een parkeergarage gerealiseerd onder de blokken C. Deze parkeergarage zal gebruikt worden door de blokken A, B, C en D. De blokken E en F krijgen eigen parkeervoorzieningen.



Figuur 5.2 Blokken Sigma

Aantal parkeerplaatsen conform norm voor locatie Sigma.

Gebouw A			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
3	woningen > 60 m2	0,6	1,8
2.300	Bedrijf	1 per 125 m2	18
Aantal parkeerplaatsen			20
Gebouw B			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
10	woningen > 60 m2	0,6	6
Aantal parkeerplaatsen			6
Gebouw C - Noord			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
18	woningen > 60 m2	0,6	10,8
Aantal parkeerplaatsen			11
Gebouw C - Zuid			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
12	woningen > 60 m2	0,6	7,2
Aantal parkeerplaatsen			7
Gebouw D			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
3	woningen > 60 m2	0,6	1,8
Aantal parkeerplaatsen			2
Gebouw E			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
20	Woningen 30 - 60 m2	0,3	6
5	woningen > 60 m2	0,6	3
Aantal parkeerplaatsen			9
Gebouw F			
0	Woningen < 30 m2	0,1	0
0	Woningen 30 - 60 m2	0,3	0
6	woningen > 60 m2	0,6	3,6
Aantal parkeerplaatsen			4
Totaal aantal parkeerplaatsen locatie SIGMA			59

Tabel 5.3 Parkeren Sigma

Op de Sigma locatie is er volgens het Amsterdamse parkeerbeleid een parkeerbehoefte van 59 parkeerplaatsen voor zowel de woningen als bedrijven (zonder dubbelgebruik). Bij de blokken E en F worden eigen parkeerplaatsen gerealiseerd (13 parkeerplaatsen).

Op het perceel zijn twee functies die gebruik maken van de parkeervoorzieningen: wonen en werken. Deze functies maken op verschillende momenten van de dag gebruik van de parkeervoorzieningen, waardoor dubbelgebruik van parkeren mogelijk is.

Uitgaande van deze parkeerbehoefte en de gehanteerde aanwezigheidspercentage ontstaat per werkdagdeel de volgende parkeerbehoefte:

Gebouw A t/m D maken gebruik van de parkeergarage onder C.
Gebouw E en F hebben een eigen parkeervoorziening.
Gezien het feit, dat de parkeergarage gebruikt wordt door woningen en bedrijven, is dubbelgebruik mogelijk.

Werkdag	Wonen	Werken
overdag	60%	100%
middag	60%	100%
avond	100%	5%

Parkeerbehoefte	100%	overdag	middag	avond
Woningen	28	17	17	28
Bedrijven	18	18	18	1
TOTAAL	46	35	35	29

Tabel 5.4 Parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik

Als er uitgegaan wordt van dubbelgebruik, is er voor overige blokken een parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen. Er 39 parkeerplaatsen gerealiseerd in de parkeergarage. Daarmee wordt voldaan aan de parkeereis.

5.2.3 Fietsparkeren

De fietsparkeernorm is gebaseerd op de CROW kencijfers uit de leidraad fietsparkeren. Voor elke functie wordt de bovenkant van de spreiding van de kencijfers gebruikt. In het plan wordt voldaan aan de fietsparkeernormen. Er worden voldoende voorzieningen gerealiseerd in de bebouwing en de openbare ruimte.

5.2.4 Openbaar vervoer

In het Programma van Eisen van de Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 (vastgesteld op 5 december 2013) staan normen vermeld over de ontsluiting van gebieden met het openbaar vervoer. Buurten die conform dit Programma van Eisen ontsloten dienen te worden zijn:

- Woongebieden: buurten met meer dan 1000 inwoners en een gemiddelde dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare.
- Werkgebieden: bedrijfs- en kantorengebieden met minimaal 2000 werknemers en een gemiddelde dichtheid van ten minste 40 werknemers per hectare.
- Ziekenhuizen.
- Verzorgingstehuizen die aan ten minste 100 ouderen huisvesting bieden.

Een buurt of instelling wordt als ontsloten beschouwd wanneer aan de volgende eisen is voldaan:

- Woon- of werkgebied: ten minste 90% van alle adressen ligt binnen een straal van 800 meter van een halte/metrostation liggend aan de hoofdinfrastructuur OV of binnen een straal van 400 meter van een andere halte.
- Zieken- of verzorgingshuis: de belangrijkste publieksingang van de instelling ligt binnen een loopafstand van 250 meter van een halte/metrostation.

Bovenstaande eisen gelden niet wanneer de Concessiehouder naar het oordeel van de Stadsregio kan

aantonen dat de lijnvoering die nodig is om aan deze eisen te voldoen, ertoe leidt dat veel reizigers ver moeten omrijden en/of lijnen waarvan maar weinig reizigers gebruik zullen maken aan het openbaar vervoeraanbod moeten worden toegevoegd.

Plangebied

Het Cruquiusgebied wordt momenteel niet bediend door het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde openbaar vervoerlijnen zijn de tramlijnen 7 en 14 langs de Flevoweg / Zuiderzeeweg aan de zuidzijde van het Cruquiusgebied. Een halteplaats ligt aan de Flevoweg, ten zuiden van het kruispunt met de Zeeburgerdijk. Deze halte ligt op circa 475 meter van het hart van het Cruquiusgebied. De tramhalte behoort tot de hoofdinfrastructuur OV en daarmee kan het Cruquiusgebied als ontsloten worden beschouwd. De ontwikkeling van het gebied zorgt voor een toename aan reizigers. De (huidige) inwoners, gemeente Amsterdam en Amvest spannen zich in om in het gebied ook een bushalte te krijgen.

5.2.5 Conclusie

Het plangebied biedt voldoende ruimte voor het realiseren van de parkeerbehoefte op eigen terrein. De toets aan het Programma van Eisen van het openbaar vervoer in het Concessiegebied Amsterdam laat zien dat het Cruquiusgebied is ontsloten op het openbaar vervoer.

5.3 Niet gesprongen explosieven (NGE's)

Voordat een locatie bouwrijp gemaakt kan worden, is het noodzakelijk om voldoende inzicht te hebben in de bodemkwaliteit en ondergrondse obstakels. De bodemopbouw van Amsterdam is bepaald door een combinatie van natuurlijke processen en menselijke ingrepen. Ophogingen, dempingen, calamiteiten, industriële activiteiten, lozingen en slordige bedrijfsvoeringen hebben her en der verontreinigingen veroorzaakt. Funderingsrestanten en verlaten leidingen vormen onzichtbare ondergrondse obstakels. Militaire activiteiten hebben vaak een explosieve erfenis nagelaten. Op basis van historisch archief wordt beoordeeld wat zich in de bodem bevindt.

5.3.1 Quickscan

Ingenieursbureau Amsterdam heeft een quickscan uitgevoerd naar Niet gesprongen explosieven (december 2013). Het explosievenonderzoek is uitgevoerd conform de beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven. De volledige quickscan is opgenomen als Bijlage 13.

Resultaten

Op enige afstand van de locatie zijn vliegtuigbommen gevallen (Entrepotdok, Indische Buurt en Wittenburg). Dichterbij is het voormalige abattoir aan de Cruquiusweg gemित्रailleerd op 3 juli 1943. Er zijn geen Duitse verdedigingsobjecten en/of munitieopslagplaatsen in de directe omgeving van het plangebied bekend.

5.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen historisch feitenmateriaal is aangetroffen dat wijst op mogelijke aanwezigheid van NGE's in de landbodem binnen de contouren of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Het aspect niet gesprongen explosieven vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

5.4 Archeologie en cultuurhistorie

5.4.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

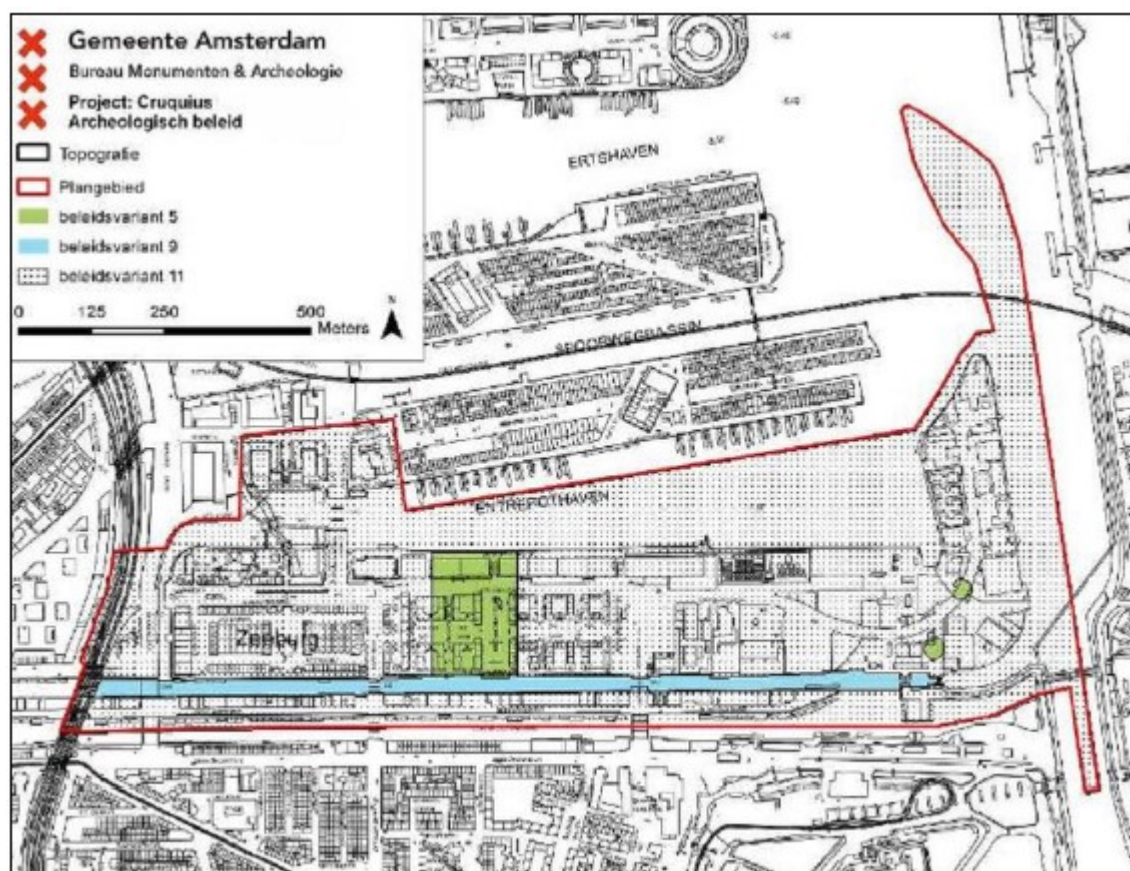
De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt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

Plangebied

In november 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied van 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 Bijlage 14 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 5.1 is de archeologische beleidskaart voor het plangebied weergegeven.



Afbeelding 5.2: archeologische beleidskaart Cruquiusgebied

In het plangebied is gelet op de archeologische beleidskaart grotendeels beleidsvariant 11 van toepassing. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is. Op twee locaties is beleidsvariant 5 van toepassing. Hier is archeologisch onderzoek nodig bij ingrepen die groter zijn dan 500m² en dieper dan 3,5 m onder maaiveld. De geplande ontwikkeling ter plaatse van de Binnenbocht is kleiner dan 500m². Archeologisch onderzoek is daarom niet nodig. Voor de locatie bij Sigma zal aanvullend archeologisch onderzoek worden uitgevoerd, aangezien ter plaatse van de locatie met archeologische verwachtingswaarde een deel van de parkeergarage wordt gerealiseerd tot een diepte van 4 m onder maaiveld.

Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.4.2 Cultuurhistorie

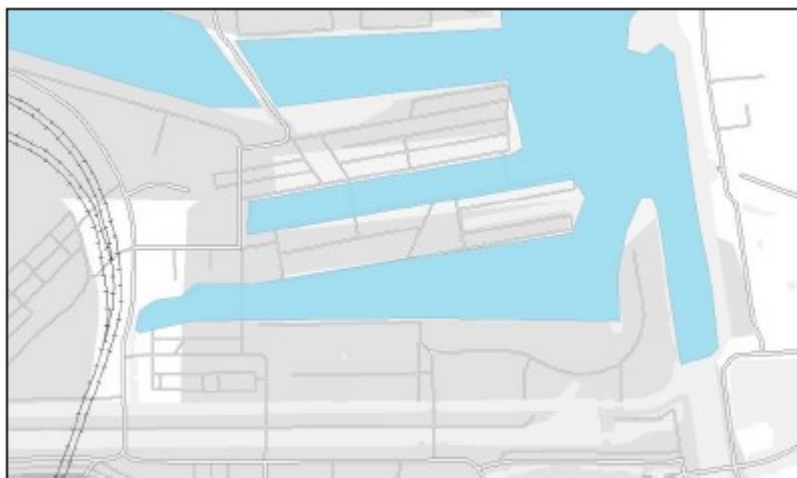
Beleid

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 zijn, zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

Plangebied

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



Afbeelding 5.3: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie

Cultuurhistorische verkenning

Voor het voorliggende plangebied heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Dit onderzoek 'Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg e.o.' (C 12-046 Amsterdam 2012) is opgenomen als Bijlage 15 bij het voorliggende bestemmingsplan.

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

Betekenisvolle bebouwing plangebied

Op de spelregelkaart van Stadsdeel Oost heeft een aantal gebouwen de aanduiding karakteristieke bebouwing gekregen. Voor de karakteristieke bebouwing geldt dat ze karakteristiek zijn, maar van een mindere architectonische waarde dan de te behouden bebouwing. Een zeer gewenste

(nieuwbouw)ontwikkeling zouden ze niet in de weg moeten staan. Als dat wel het geval is mogen ze verplaatst worden. De ontwikkeling van deelgebied 3 voorziet in het behoud van een deel van de karakteristieke bebouwing. De Remepa-loods is nu gesloopt vanwege de sanering, maar wordt met oud materiaal hergebouwd. De Verffabriek en naastliggende lakmagazijn annex verfmalerij en de lakstokerij worden behouden en herbested.

De overige gebouwen op het Sigmaterrein zijn van dermate slechte technische kwaliteit dat deze niet behouden kunnen blijven. Deze keuze is in overleg met Bureau Archeologie en Monumenten tot stand gekomen.

Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn. De karakteristieke bebouwing die behouden blijft heeft op de verbeelding een aanduiding 'karakteristiek' gekregen. In de regels is opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding de instandhouding van de karakteristieke hoofdvorm van de gebouwen wordt nagestreefd. Door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk is geborgd dat de gebouwen behouden blijven.

5.5 Hoogbouw effect rapportage en windhinder

5.5.1 Kader

In de Amsterdamse Hoogbouwvisie (5 juli 2011) is aangegeven dat verdichting een belangrijke opgave is, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onder middel hoogbouw wordt verstaan: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Hoogbouw en het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone)

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het UNESCO-gebied, zie hoogbouwkaart. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, alsmede hogere bebouwing voor zover passend binnen per heden vigerende bestemmingsplannen, e.e.a. met inachtneming van de HER procedure.

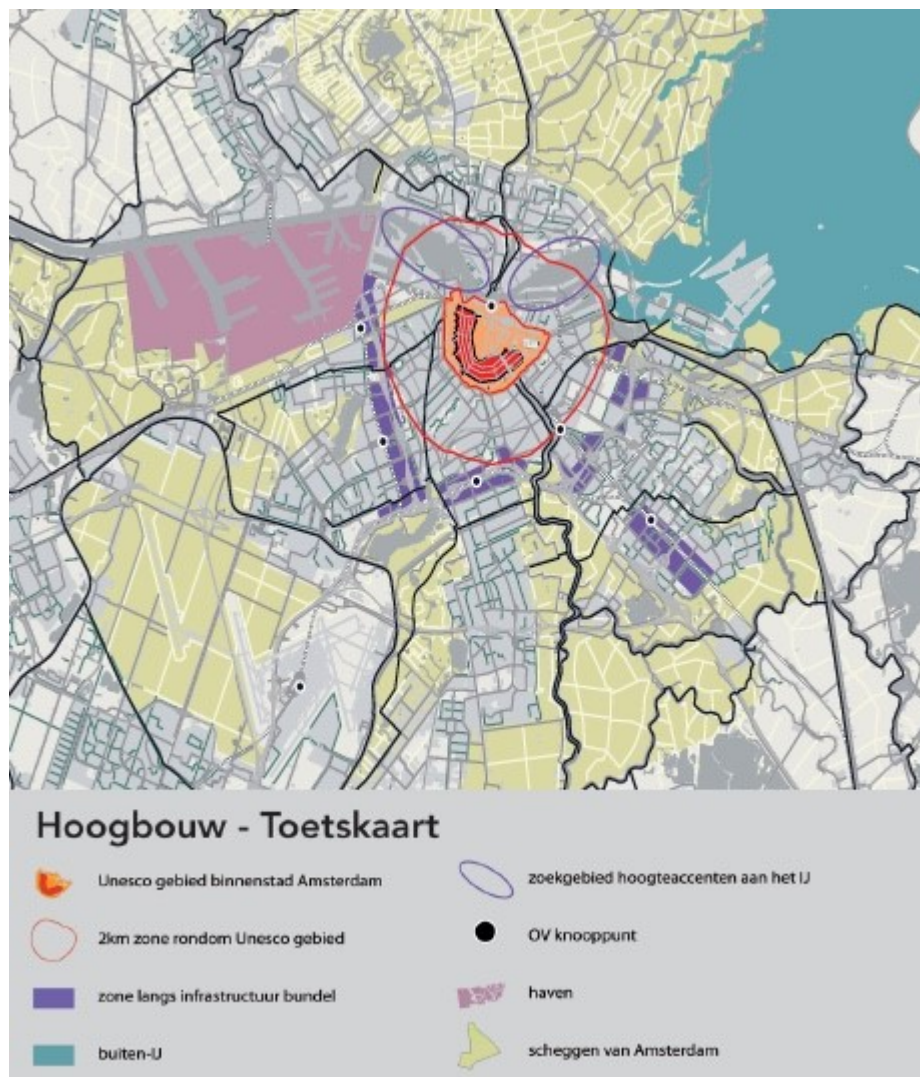
Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt - dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

Rondom het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone) is op de kaart een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als ondermeer is voldaan aan het zichtbaarheids criterium zoals voor die zone wordt omschreven bij de HER-procedure. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met tenminste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km zone rondom het UNESCO-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het UNESCO-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

De HER dient een toelichting op het hoogbouwplan en in ieder geval een rapportage met betrekking tot de landschappelijke inpassing te bevatten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid op afstand en de inpassing in de bestaande structuur. De impact op afstand en in belangrijke zichtlijnen en assen worden zichtbaar gemaakt aan de hand van ingetekend relevant fotomateriaal. Met de rapportage moet worden aangetoond dat het hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is.



Afbeelding 5.4 Hoogbouw Toetskaart met kernzone en buffergebied UNESCO-gebied

Spelregelkaart Cruquiusweg e.o.

Op de spelregelkaart is bij de Binnenbocht een hoogteaccent voorzien van maximaal 45 meter (zie rode ster op onderstaande afbeelding).



Afbeelding 5.5 Hoogteaccent op spelregelkaart

Toetsingskader windhinder

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht. Gezien de geplande bouwhoogte van 46 meter, wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek als noodzakelijk beschouwd.

Windhinder

Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR,H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 5.7 Criteria windhinderklimaat

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht' (zie tabel 5.7). Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder.

Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren.

Activiteitenklasse 'langdurig zitten' is dusdanig kritisch dat deze met terughoudendheid wordt toegepast.

Windgevaar

Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $V_{DR;G}$ gehanteerd. Op basis van tabel 5.6, afkomstig uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR;G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk

Tabel 5.8 Criteria windgevaar

De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \geq 0,05$. Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."

5.5.2 Onderzoek

Ter plaatste van de Binnenbocht wordt een hoogteaccent gerealiseerd van 45 meter. Het plangebied is nog net gelegen binnen de bufferzone rond het UNESCO-gebied, daarom is een HER opgesteld en is windhinderonderzoek (zie bijlage 16 en 17) gedaan.

HER landschappelijke inpassing en bezonning

De HER bevat fotomontages vanuit zichtlijnen in de omgeving. Deze zichtpunten zijn samen met de commissie HER vastgesteld. Vanuit het kerngebied van het UNESCO Werelderfgoed is het project niet zichtbaar doordat het wegvalt achter de bebouwing. Daarmee wordt voldaan aan het zichtbaarheids criterium.

Met bezonningsdiagrammen is de schaduwwerking als gevolg van de nieuwbouw in beeld gebracht. Door de positionering van de toren in het noordelijkste deel van de kavel valt de schaduw merendeels op de zijgevel van de bedrijfspanden. De schaduwwerking is acceptabel. De invulling van de plint met grotendeels woningen en bedrijfsruimtes zal zorgen voor prettige openbare ruimte rondom het hoogte-accent.

Windhinderonderzoek

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 3 (vastgesteld)

Met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) heeft Peutz een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rondom de geplande bebouwing op de locatie Binnenbocht / Sigma in het Cruquiusgebied te Amsterdam (Locatie Binnenbocht / Sigma, Cruquiusgebied Amsterdam, Windklimaatonderzoek met behulp van CFD, Peutz, Rapportnummer O 15832-1-RA d.d. 30 maart 2017, zie Bijlage 17). Doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Rondom de geplande bebouwing wordt op de meeste plaatsen het windklimaat als goed beoordeeld wordt. Het relatief gunstige windklimaat wordt verklaard door de beschutte ligging voor de overheersende, zuidwesten wind, in combinatie met de opbouw van het plan.
- Het windklimaat in de doorgang langs de noordgevel is naar verwachting lokaal matig voor doorloopgebied. Er wordt geadviseerd entrees in deze gevel te voorkomen, of deze verdiept in de gevel te plaatsen danwel te voorzien van windafschermende maatregelen.
- In de directe omgeving van het plangebied wordt nergens een voor doorloopgebied slecht windklimaat verwacht.
- Er is geen overschrijding van het criterium voor windgevaar te verwachten.

Concluderend kan gesteld worden dat het windklimaat rond het plan, dankzij het windtechnisch goede ontwerp, op de meeste plaatsen gunstig is. Aan de noordgevel van de nieuwbouw aan de binnenbocht zullen bovendien geen entrees gerealiseerd worden.

5.5.3 Conclusie

De ontwikkeling past in de Hoogbouwvisie. Met de HER wordt voldaan aan de eisen die hierin zijn gesteld binnen de bufferzone van het UNESCO-gebied. Uit de HER en het windhinderonderzoek blijkt dat er vanuit dit aspect geen knelpunten zijn voor het bestemmingsplan. De commissie HER heeft positief geadviseerd over de HER.

5.6 Flora en fauna en ecologie

5.6.1 Kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet.

Wet Natuurbescherming

Gebiedsbescherming

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze

gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Wet natuurbescherming (per 1 januari 2017).

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

Soortenbescherming

De bescherming van planten- en diersoorten is per 1 januari 2017 geregeld in de Wet natuurbescherming. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Voor terugkerende werkzaamheden, zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd, kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

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

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

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

- 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.

5.6.2 Quickscan ecologie

Het plangebied is op 18 mei 2016 bezocht. Aanvullend op het terreinbezoek heeft beperkt bronnenonderzoek plaatsgevonden (Quick scan beschermde soorten Binnenbocht en Sigma aan de Cruquiusweg te Amsterdam, Bureau Waardenburg, 30 september 2016, Bijlage 18).

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied betreft het Markermeer & IJmeer op een afstand van circa 1,5 kilometer. Overige Natura2000- gebieden en Beschermde Natuurmonumenten liggen op meer dan drie kilometer van het plangebied. Vanwege de afstand tot het Natura 2000-gebied, de ligging van het plangebied binnen een intensief 'lawaaï' industriegebied, drukke woonwijken en intensief bevaren vaargeul en het feit dat tussen de planlocatie en het Natura2000-gebied nog de snelweg A10 ligt, worden geen negatieve effecten verwacht op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied Markermeer en IJmeer.

De dichtstbijzijnde EHS bestaat uit de Robuuste Ecologische Verbindingszone (evz). Deze loopt door de mond van het Amsterdam Rijnkanaal en de westzijde van het Zeeburgereiland. Deze verbindingzone ligt op circa 200 meter van het Cruquiusgebied en hiervan gescheiden door de vaargeul van het Amsterdam Rijnkanaal. Effecten van de voorgenomen ontwikkeling van de locaties Sigma en Binnenbocht op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EVZ zijn uitgesloten.

Soortenbescherming

Planten

Uit het plangebied zijn geen waarnemingen van beschermde soorten planten bekend. De kade van het nabijgelegen westelijke perceel bevat een enkele groeiplaats van tongvaren (NDFF: 10-07-2014). De oevers van het perceel met de Remepa-loods zijn hiervoor niet geschikt. De kade en stortstenen oever langs de Cruquiusweg 102-104 zijn eveneens niet geschikt voor muurplanten. Voor andere soorten ontbreken geschikte groeiplaatsen in het plangebied.

Ongewervelden, vissen, amfibieën, reptielen

Het plangebied heeft geen betekenis voor beschermde ongewervelden, vissen, amfibieën en reptielen. Geschikte biotopen zijn afwezig, uit de NDFF zijn ook geen waarnemingen bekend.

Grondgebonden zoogdieren

In de directe omgeving van het plangebied (op het braakliggend terrein en rond de bebouwing) kunnen enkele soorten kleine zoogdieren (muizen/spitsmuizen) en de egel voorkomen. Het betreft soorten van Tabel 1 art. 75 Flora- en faunawet. Voor strikter beschermde soorten is het plangebied en omgeving niet geschikt, uit de NDFF zijn ook geen waarnemingen bekend.

Vleermuizen

Het plangebied en omgeving zijn matig tot ongeschikt geacht als jachtgebied voor vleermuizen. De bebouwing van de Binnenbocht is als ongeschikt beoordeeld voor schuilplaats van vleermuizen. De Remepa-loods is tijdelijk afgebroken.

De bebouwing van de Cruquiusweg 102 - 104 is als ongeschikt beoordeeld voor kraam- of (massa)winterverblijf van vleermuizen. De panden staan leeg, zijn onverwarmd en een spouw ontbreekt. Wel kent de bebouwing scheuren in de gevel en een smalle spleet waar delen tegen elkaar staan. Deze zijn in potentie geschikt als zomer- / paarverblijf van een enkel mannetje gewone dwergvleermuis.

Omdat de aanwezigheid van een zomer-/paarverblijf voor gewone dwergvleermuis niet is uit te sluiten is aanvullend vleermuizenonderzoek uitgevoerd. Andere functies worden wel uitgesloten.

Uit het aanvullend vleermuizenonderzoek (Notitie aanvullend onderzoek vleermuizen Cruquiusweg 102-104, bureau Waardenburg, 28 oktober 2016, Bijlage 19) blijkt dat er in en nabij het plangebied twee baltterritoria aangetroffen. Bij sloop/nieuwbouw van Cruquiusweg 104 zal in elk geval tijdelijk een paarverblijfplaats behorend bij een baltterritorium van de gewone dwergvleermuis verloren gaan. Ook bij restauratie is er risico op aantasting van een paarverblijfplaats (herstelwerk aan het gebouw, verwijderen klimop, geen toegang voor vleermuizen meer tot het interieur).

In nieuwbouw en bij restauratie zijn eenvoudige voorzieningen op te nemen om het aanbod van paarverblijfplaatsen te waarborgen. Tijdens de werkzaamheden en de periode tussen sloop en nieuwbouw kunnen in de directe omgeving tijdelijke paarkasten worden opgehangen om het aanbod aan verblijfplaatsen te waarborgen.

Met deze maatregelen kan de functionaliteit van het baltterritorium blijvend worden gewaarborgd.

Vogels met jaarrond beschermde nestplaats

De begroeiing op het terrein van de Binnenbocht is beperkt tot enkele struiken langs de loods en langs het hekwerk langs de Cruquiusweg. In de struiken kan een enkele broedvogel van stedelijk gebied tot broeden komen. Nesten van broedvogels met een jaarrond beschermd nest zijn uitgesloten.

De begroeiing op het Sigmaterrein bestaat vooral uit beplanting van opgaande bomen en struiken langs het water en langs de bebouwing op het zuidelijk deel van het terrein. In de struiken kunnen broedvogels van stedelijk gebied tot broeden komen, langs de oevers kunnen watervogels als wilde eend en meerkoet broeden. Nesten van broedvogels met een jaarrond beschermd nest zijn in de beplanting uitgesloten.

Uit de omgeving van het plangebied zijn nestlocaties van huismus bekend, van het plangebied zelf zijn geen waarnemingen bekend. De luifel aan de kade langs de entreporthaven is een nestlocatie voor huismussen (aanwijzing voor 1 nest, mogelijk enkele nesten; Gemeente Amsterdam; Bureau Waardenburg 2014). De locatie maakt deel uit van verblijfplaatsen van een plaatselijke kolonie huismussen. Uit onderzoek in 2016 is gebleken dat hier geen huismussen meer aanwezig zijn. Het onderzoek door Royal Haskoning DHV (2014) komt tot een kolonie van 12 broedparen. Acht broedparen nestelen in de vervallen bebouwing van de voormalige oliefabriek Insulinde (buiten plangebied). Wintergroene bomen en struiken, klimopbegroeiing tegen de gevel, en braakliggend terrein, maken deze locatie tot een goed leefgebied voor huismussen. Verder zijn nestlocaties van de huismus bekend van een stenen loods van de Cruquiusweg nr. 84. Het gaat om drie paar huismussen (waarneming 2014) waarvan de precieze nestplaats niet is aangegeven.

Er zal een ecologisch werkprotocol opgesteld worden, conform de gedragscode van Amsterdam.

De Binnenbocht is ongeschikt als nestlocatie voor huismussen. De voormalige verffabriek met aanliggende bebouwing is eveneens ongeschikt als nestlocatie voor huismussen. De bebouwing heeft platte daken, ruimte voor nestplekken ontbreken.

5.6.3 Conclusie

De voorgenomen werkzaamheden (sloop, nieuwbouw, verwijderen van begroeiing) hebben geen effect op strikt beschermde soorten anders dan algemene broedvogels van stedelijk gebied. Het verwijderen van beplanting en werkzaamheden in de directe omgeving van de struiken zal, indien uitgevoerd buiten het broedseizoen, niet leiden tot verstoring van in gebruik zijnde nesten van broedvogels. Er zal een ecologisch werkprotocol opgesteld worden, conform de gedragscode van Amsterdam.

Op basis van het aanvullend onderzoek vleermuizen uit 2016 blijkt dat bij sloop/nieuwbouw van Cruquiusweg 104 in elk geval tijdelijk een paarverblijfplaats behorend bij een baltsterritorium van de gewone dwergvleermuis verloren zal gaan. Ook bij restauratie is er risico op aantasting van een paarverblijfplaats (herstelwerk aan het gebouw, verwijderen klimop, geen toegang voor vleermuizen meer tot het interieur).

In nieuwbouw en bij restauratie zullen voorzieningen opgenomen worden om het aanbod van paarverblijfplaatsen te waarborgen.

Wet natuurbescherming per 1-1-2017

Per 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming van kracht, deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. De werkzaamheden kunnen effect hebben op enkele verblijfplaatsen van één of meer algemene soorten muizen of spitsmuizen. Deze zijn ook na 1 januari 2017 beschermd waarbij de vrijstellingsregeling (AMvB art. 75c) vervalst. Naar verwachting zal de Provincie Noord- Holland de regeling echter overnemen.

5.7 Duurzaamheid

5.7.1 Kader

De gemeenteraad Amsterdam heeft in maart 2015 de agenda 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Dit is de Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Per thema is aangegeven op welke wijze de ontwikkeling van het plangebied bijdraagt aan de uitvoering van deze agenda.

5.7.2 Plangebied

Natuur inclusief bouwen

Het uitgangspunt is, zoals beschreven in de agenda groen, om de biodiversiteit te versterken in het nieuwe plan. Dit zal gedaan worden door zwaluwnesten in de metselwerk gevels op te nemen en kasten voor vleermuizen. Daken zullen waar mogelijk als groen dak worden uitgevoerd. Tevens zullen in de inrichting van de openbare ruimte groen elementen worden opgenomen die in samenhang met het gebouw een duurzaam leefgebied creëren.

Duurzame energie en circulair bouwen

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. De focus in dit gebied zal liggen op passieve maatregelen. Denk hierbij aan een goed geïsoleerd gebouw met dusdanige structuur en ontsluiting dat het voor meerdere functies geschikt is. Dit geeft gebouwen de mogelijkheid in de toekomst te veranderen met behoud van een energiearme opzet. Daarnaast zullen de gebouwen, door

de aanscherping van de wettelijke EPC norm, al zeer duurzaam worden uitgevoerd.

Schone lucht en mobiliteit

De Amsterdamse ambitie voor het thema schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om mobiliteit gerelateerde maatregelen en een (stedenbouwkundig) ontwerp, met bijvoorbeeld autoluwe gebieden, dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Ook voor deze locatie geldt dat de negatieve effecten op de luchtkwaliteit met name van het verkeer afkomstig zijn.

Goede OV- en fietsverbindingen

De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage parkeernorm te hanteren.

De bebouwingsdichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt een hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk milieu, waar de voetganger zich thuis voelt. Om de rest van de stad te bereiken, bestaat een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer en met de fiets.

Goederenvervoer

De bevoorradingsroutes voor o.a. bedrijven, kantoren en winkels verdienen vanuit luchtkwaliteit aandacht. Er komen voldoende laad- en losvoorzieningen in de nabijheid zodat het overige verkeer goed kan doorstromen (en daarmee minder luchtvervuiling veroorzaakt).

Elektrisch Vervoer

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor afdoende infrastructuur aanwezig is. Er is daarbij een onderscheid te maken in de oplaadinfra die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfra voor de toekomst die in eerste instantie alleen moet zijn voorbereid. Het gaat zowel om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte als in de privégarages op eigen terrein. Er zullen in de openbare ruimte en gebouwen voorbereidingen getroffen om te anticiperen op een toekomst met meer elektrisch vervoer.

Huishoudelijk afval

De gemeenteraad Amsterdam heeft in juli 2016 het Uitvoeringsplan Afval vastgesteld. Amsterdam heeft een hoge ambitie op het gebied van afval en grondstoffen. De gemeente wil dat het afvalscheidingspercentage omhoog gaat (van 27% voor huishoudelijk afval in 2014 naar 65% in 2020) om zo meer grondstoffen terug te winnen voor hergebruik, recycling en andere nuttige toepassingen. Hoe dit gerealiseerd gaat worden staat omschreven in het Uitvoeringsplan Afval.

Het plan sorteert voor op de nieuwe gemeentelijke afvalrichtlijnen voor nieuwbouwgebieden. De essentie hiervan is sturing op scheiden van afval dichtbij huis (bronscheiden). Dat betekent dat ondergrondse containers voor fijn huishoudelijk afval (restafval, glas, oud papier & karton, plastic en drankkartons, en textiel) dichtbij de woning en zoveel mogelijk in herkenbare eilanden (clusters) worden geplaatst.

Klimaatbestendig

Uit klimaatscenario's van het KNMI blijkt dat er tegenwoordig meer hevige regenbuien vallen dan vroeger en dat we in de toekomst extremer weer krijgen. De zomers worden warmer en mogelijk droger en de

winters zachter en natter. In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is een extra inspanning nodig o.a. om de stad hemelwaterbestendig te maken en schade te voorkomen. Er moet bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening worden gehouden met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hier wordt met het programma Rainproof op ingespeeld.

In de Structuurvisie Amsterdam (2011) staat beschreven hoe met extreem weer om moet worden gegaan. De stad moet robuust worden gemaakt tegen extremer weer en moet klimaatbestendig worden gebouwd. Het college van B&W heeft in 2014 de intentieverklaring 'Ruimtelijke adaptatie' ondertekend. Ook is klimaatadaptatie en het Programma Rainproof één van de thema's die in de Agenda Duurzaam Amsterdam is opgenomen.

Door de realisatie van extra groen en groene daken kan het hemelwater tijdelijk opgevangen worden. Verder zal een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden. Voor nadere informatie over water wordt verwezen naar de waterparagraaf.

5.7.3 Conclusie

De ontwikkeling past in de duurzame uitbreidingsstrategie van de gemeente Amsterdam. In deze strategie vindt uitbreiding plaats direct grenzend of in de bestaande stad. Een hoge dichtheid en een mix van functies zorgen voor een levendige en compacte stad met goede mogelijkheden voor collectieve oplossingen, zoals hoogwaardig OV, groenstructuren en een duurzame energie infrastructuur.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

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, de verbeelding en regels dienen te allen tijde 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. Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden.

Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, creatieve functies, bedrijven, dienstverlening en detailhandel (ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' aan de Cruquiusweg op de locatie Binnenbocht), verkeers- en verblijfsgebied, groen en parkeervoorzieningen met daaraan ondergeschikte aan huis verbonden beroepen en bedrijven en kantoren. Voor de soort creatieve functies en bedrijven die zijn toegestaan, zijn bedrijvenlijsten opgenomen.

Voor aan huis verbonden beroepen geldt een maximum van 40% van het bruto vloeroppervlak van de woning tot een maximale oppervlakte van 60m². Ter plaatse van de Loods is een aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2' opgenomen. Hier mag de oppervlakte voor aan huis verbonden beroepen maximaal 120m² zijn.

Voor de bebouwing die binnen Gemengd wordt gerealiseerd geldt de voorwaarde dat gevoelige functies alleen zijn toegelaten binnen de op de verbeelding opgenomen aanduiding en alleen kunnen worden opgericht, indien deze voldoen aan de Wet geluidhinder en/of de verleende hogere waarden (en de daarbij behorende voorwaarden). In principe betekent dit dat mochten er gevoelige functies gebouwd worden deze moeten worden voorzien van een dove gevel of vliesgevel, tenzij er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde of verleende hogere waarde. Dit leidt ertoe dat er geen overschrijdingen kunnen plaatsvinden van geluidsnormen.

Ten aanzien van de bouwregels zijn een paar algemene regels opgenomen die volgen vanuit de spelregels. Het gaat om de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1'.

In de spelregels is bepaald dat er tussen de bebouwingsmassa's op de locatie Binnenbocht snedes moeten worden gecreëerd. Deze snedes zorgen voor zicht op het water vanaf de Cruquiusweg. In de regels is per snede opgenomen wat de minimale breedte is die vrij moeten blijven van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken en de maximale bouwhoogte aangeduid.

In het plangebied zijn drie behoudenswaardige gebouwen aanwezig. Eén gemeentelijk monument en twee karakteristieke gebouwen die als zodanig zijn aangeduid op de spelregelkaart. In de regels is door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk geregeld dat voor de sloop van deze drie gebouwen een omgevingsvergunning is vereist en alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verleend.

In de specifieke gebruiksregels is opgenomen wat het programma is dat aan vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo) binnen 'Gemengd' maximaal mag dan wel minimaal moet worden gerealiseerd. Hierbij is een verdeling gemaakt naar de verschillende toegestane functies. Voor wonen geldt een maximum bvo van 31.662 m². In het centrale gebouw op de Sigmalocatie moeten de eerste vier bouwlagen worden gebruikt voor creatieve functies en bedrijven. Voor het totale plangebied is voor deze functies een minimum bvo opgenomen van 2.665 m². Voor detailhandel geldt een maximum van in totaal 400 m². Voor ondergeschikte kantoren is geregeld dat deze maximaal 40% van het netto vloeroppervlak van de bedrijfsvestigingen mogen bedragen.

De parkeervoorzieningen moeten in principe gebouwde voorzieningen zijn en op eigen terrein

gerealiseerd worden. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-3' zijn ongebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. En bij de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-3' zijn de in- en uitritten ook buiten het eigen terrein toegestaan.

Artikel 4 Verkeer - 1

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en voetpaden, (ongebouwde) parkeervoorzieningen en in- en uitritten.

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

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

Ter plaatse van de aangeduide snede zijn ook geen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Aan de noordzijde van het gebouw aan de Binnenbocht (bij de 'specifieke bouwaanduiding - 2') is vanaf de vierde bouwlaag een erker mogelijk boven de snede. Deze erker mag maximaal 7,76 meter breed en een 2,87 meter diep zijn.

Artikel 5 Verkeer - 2

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied is deels bestemd als 'Verkeer - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor pleinen, fiets- en voetpaden. Binnen deze bestemming is op de Sigmalocatie een vlak aangeduid als 'groen' om er voor te zorgen dat dit zo wordt ingevuld dat deze voorruimte aan de Cruquiusweg een groene uitstraling krijgt. Dezelfde gronden en een deel van de gronden ten zuiden hiervan zijn tevens voorzien van de aanduiding 'parkeergarage' teneinde ter plaatse een ondergrondse parkeerkelder met in- en uitrit te kunnen realiseren. Deze in- en uitritten moeten inpandig worden gerealiseerd. Binnen de aanduiding 'parkeergarage' is wel een gebouwde nooduitgang toegestaan.

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

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer-2' mogen geen gebouwen worden gebouwd (met uitzondering van de nooduitgang bij de parkeergarage). Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

Ter plaatse van de aangeduide snede zijn ook geen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Artikel 6 Water

Deze bestemming is toegekend aan het water grenzend aan de kade. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor water, vaarwater, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, voorzieningen ten behoeve van de waterafvoer, waterberging, waterhuishouding, extensief recreatief medegebruik, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en groen.

Binnen de bestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd tot een

maximum bouwhoogte van 2 meter.

Middels een wijzigingsbevoegdheid kan binnen de bestemming 'Water' een boardwalk aan de kade worden gerealiseerd. De breedte van de boardwalk mag gemeten vanuit de kade maximaal 4 meter bedragen. Aan deze wijzigingsbevoegdheid zijn enkele voorwaarden gekoppeld. Er is op dit moment voor het Stadsdeel Oost nog onvoldoende informatie om het plan te kunnen beoordelen. De voorwaarden hebben betrekking op het versterken van de relatie met het water, akkoord van de waterbeheerder, ruimtelijke inpasbaarheid, de hinder voor het woonmilieu en de gevolgen voor ecologie. Er kan alleen medewerking aan de wijzigingsbevoegdheid worden gegeven bij een positief principe besluit op het initiatief.

Artikel 7 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek uit 2011 zijn binnen het plangebied overblijfselen te verwachten die samenhangen met het gebruik als molenwerf van de 17de tot eind 19de eeuw. De sporen van de molenwerven hebben een sterkere onderlinge samenhang en een hogere dichtheid, waardoor de archeologische verwachting hoger is. Binnen het plangebied betreft het twee watermolens. In het voorliggende bestemmingsplan zijn deze verwachtingszones op de verbeelding weergegeven. In de planregels zijn bepalingen opgenomen waaraan een aanvrager van een omgevingsvergunning moet voldoen om de archeologische waarde van het terrein inzichtelijk te c.q. te beschermen.

Vanwege de hoge verwachting geldt dat bij bodemingrepen dieper dan 3,5 m en met een oppervlak groter dan 500 m² meter een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Deze archeologische verwachting is uitgewerkt in de bestemming dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.

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

Daar waar de dubbelbestemming geheel of gedeeltelijk samenvalt gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 8 'Waterstaat - Waterkering' in de tweede plaats de bepalingen van artikel 7 'Waarde - Archeologie' en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

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

Lid 5 voorziet in een wijzigingsregels. Als uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn is het bevoegd gezag bevoegd de bestemming 'Waarde - Archeologie' geheel of gedeeltelijk kan schrappen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor de bescherming en instandhouding van waterkeringen, bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de bestemming en de aldaar genoemde medebestemming, met dien verstande dat het bevoegd gezag advies inwint bij de waterbeheerder alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 6 Algemene bouwregels

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.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. De inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), zijn uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Binnen de algemene aanduidingsregels is algemene gebiedsaanduidingen opgenomen.

De gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' is opgenomen vanwege het gezoneerde industriegebied Cruquius in de omgeving van het 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.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit ontstaat ten aanzien van de toepassing van de regels.

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plasteiken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven grenzen.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Het plan kan gewijzigd worden ten behoeve van: het in geringe mate aanpassen van het plan zoals bestemmingsgrenzen en het enigszins gewijzigd situeren en/of begrenzen van bouwvlakken.

Artikel 11 Overige regels

In dit artikel wordt geregeld dat binnen het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform het geldende gemeentelijke parkeerbeleid.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

Artikel 13 Slotregel

Deze regel bevat de citeertitel van het plan.

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 een plan rechtskracht verkrijgt dat qua financiële haalbaarheid 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 gemeenteraad 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

Met onderhavig bestemmingsplan is 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) voordat het bestemmingsplan is vastgesteld, 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. De raad besluit bij vaststelling van het bestemmingsplan dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat kostenverhaal anderszins verzekerd is. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De toenmalige stadsdeelraad heeft op 26 januari 2014 het strategiebesluit met bijbehorende strategienota voor het Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad vastgesteld. Het Strategiebesluit is een uitwerking van de toekomstvisie Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad (vastgesteld door de stadsdeelraad in juni 2008) en een eerste stap in de ontwikkeling van het Cruquiuswerkgebied en het Zeeburgerpad. Het besluit geeft op basis van de ruimtelijke visie de investeringsrichting aan. Het strategiebesluit en de strategienota vormen daarmee een kader voor het nieuwe bestemmingsplan.

Het bevoegd gezag heeft in juni 2016 een positief besluit genomen over de door Amvest/Koopmans ingediende initiatiefdocumenten, met daarin een visie voor de locaties Binnenbocht en Sigma.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaatsgevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de Inspraakverordening 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).

Op 21 september 2016 heeft er wel een informatieavond plaatsgevonden, waarbij de plannen en de eerste opzet van het bestemmingsplan zijn toegelicht. Opmerkingen die tijdens deze bijeenkomst zijn gemaakt, zijn meegenomen in het ontwerp en dit bestemmingsplan.

8.3 Vooroverleg

Het conceptbestemmingsplan is naar een aantal instanties gestuurd met het verzoek om advies. Voor de Brandweer Amsterdam-Amstelland en Liander gaf het conceptbestemmingsplan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Tijdens de gestelde termijn zijn er reacties binnengekomen van de Provincie Noord-Holland en Waternet.

Waternet heeft aangegeven dat duidelijker beschreven moet worden waarom er wordt geconcludeerd dat er geen watercompensatie nodig is.

De Provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de tekst over het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd moet worden en verzoekt tevens in het bestemmingsplan aandacht te besteden aan de Provinciale Watervisie 2021 en de actuele Woningbouwmonitor. Verder hebben zij aangegeven dat de beschrijving van de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Verordening geactualiseerd dient te worden.

Deze opmerkingen zijn in voorliggend ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Cruquius, deelgebied 3', het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder, de ontwerpomgevingsvergunning voor de activiteit bouwen voor de Binnenbocht en de aanmeldingsnotitie m.e.r.. hebben vanaf 18 januari 2018 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Er zijn binnen deze termijn geen zienswijzen binnengekomen.