



Bestemmingsplan Cruquius Deelgebied 6

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1705BPSTD-VG01

Datum print 23 Januari 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	9
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	28
3.3	Regionaal beleid	31
3.4	Gemeentelijk beleid	32
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	38
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	53
4.6	Externe veiligheid	55
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	61
5.1	Water	61
5.2	Vrijwaringszone vaarweg	65
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	69
5.4	Mobiliteit	72
5.5	Natuurbescherming	77
5.6	Duurzaamheid	80
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	83
6.1	Algemeen	83
6.2	De bestemmingen	83
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	89
7.1	Inleiding	89
7.2	Plangebied	89
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	91
8.1	Voortraject	91
8.2	Inspraak	91

blz. 4

8.3	Vooroverleg	91
8.4	Zienswijzen	91

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 stadsdeel kiest voor een strategie van uitnodigingsplanologie: het initiatief voor de transformatie ligt bij de markt. Het begin is gemaakt. Vorm, 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. Ook voor deelgebieden 3 tot en met 5 zijn plannen in voorbereiding.

Voorliggend bestemmingsplan is gericht op de ontwikkeling van deelgebied 6: Cruquiusweg 140-142.

De plannen voorzien in de realisatie van woningbouw, met bedrijvigheid en voorzieningen op de begane grond.

Op de locatie zal een totaalprogramma van circa 17.050 m² bvo worden gerealiseerd. Voor de functie wonen is circa 15.550 m² BVO voorzien (ca. 150 woningen) en voor overige functies (bedrijvigheid, creatieve functies, maatschappelijk, dienstverlening en horeca) circa 1.400 m².

De spelregelkaart Cruquius, het initiatiefdocument en het hierover genomen principebesluit van het stadsdeel (19 september 2017), zijn de aanleiding om onderhavig bestemmingsplan op te stellen.

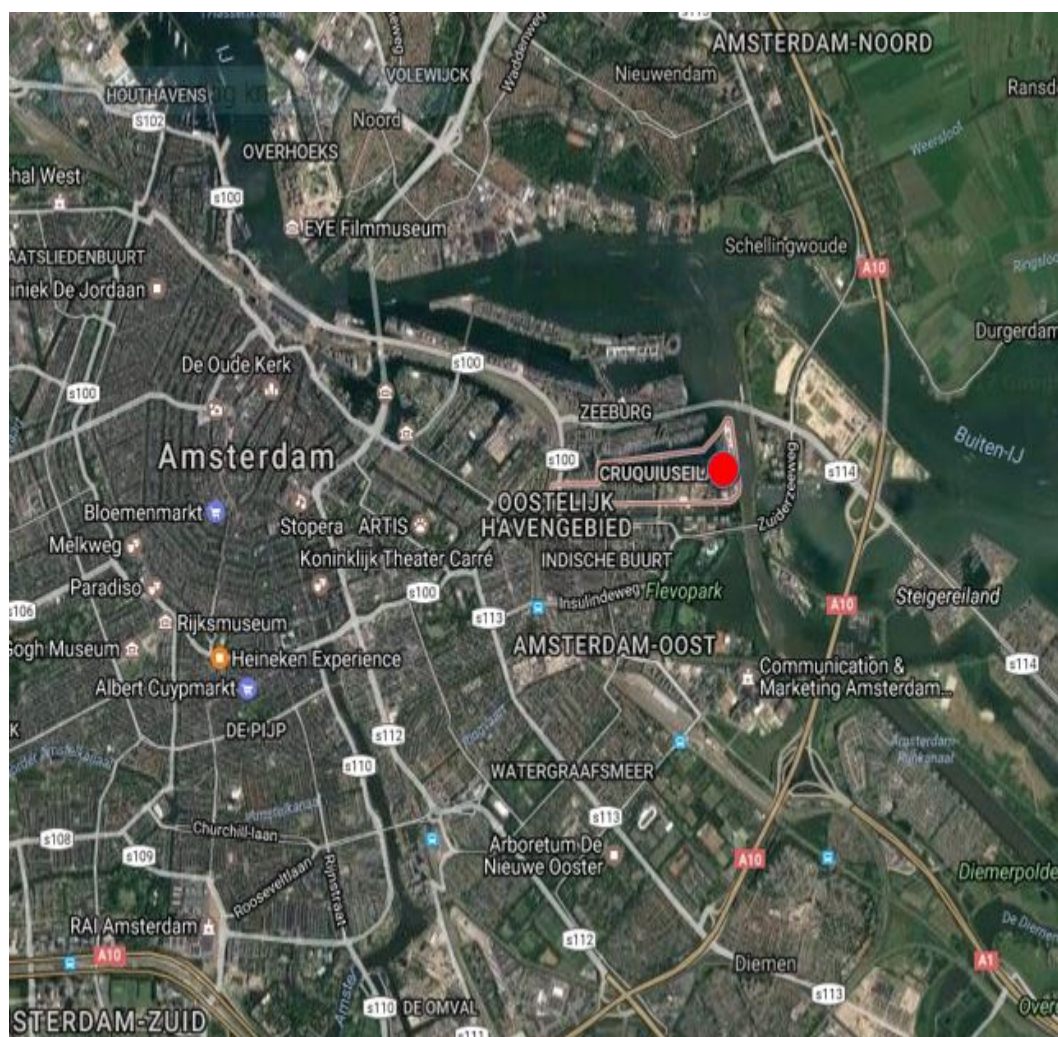
1.2 Doel bestemmingsplan

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de voorgenomen ontwikkelingen.

Voor de transformatie van Cruquius, deelgebied 6 is gekozen voor een regeling met enige flexibiliteit. Het opstellen van het bestemmingsplan voor deelgebied 6 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 plangebied en plangrens

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

Aan de westzijde van de locatie ligt de Cruquiusweg, met aan de overzijde het bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier, en aan de oostzijde ligt het Amsterdam-Rijnkanaal. Aan de noord- en zuidzijde zijn nu nog bedrijfslocaties aanwezig. Deze worden de komende jaren door Amvest getransformeerd naar woon-werklocaties.

De plangrens sluit aan op de plangrens van het bestemmingsplan Cruquius en het bestemmingsplan voor de Cruquius deelgebied (locatie Berkhout). 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 ontwerpfasen). 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 geldende bestemmingsplan maakt een bouwhoogte van maximaal 15 meter mogelijk. Het geldende plan is conserverend van aard en maakt een deel van de voorgestane ontwikkelingen niet mogelijk. Om de woningbouw, diverse andere functies 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 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 omgevingsaspecten 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 Cruquiuseland

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.

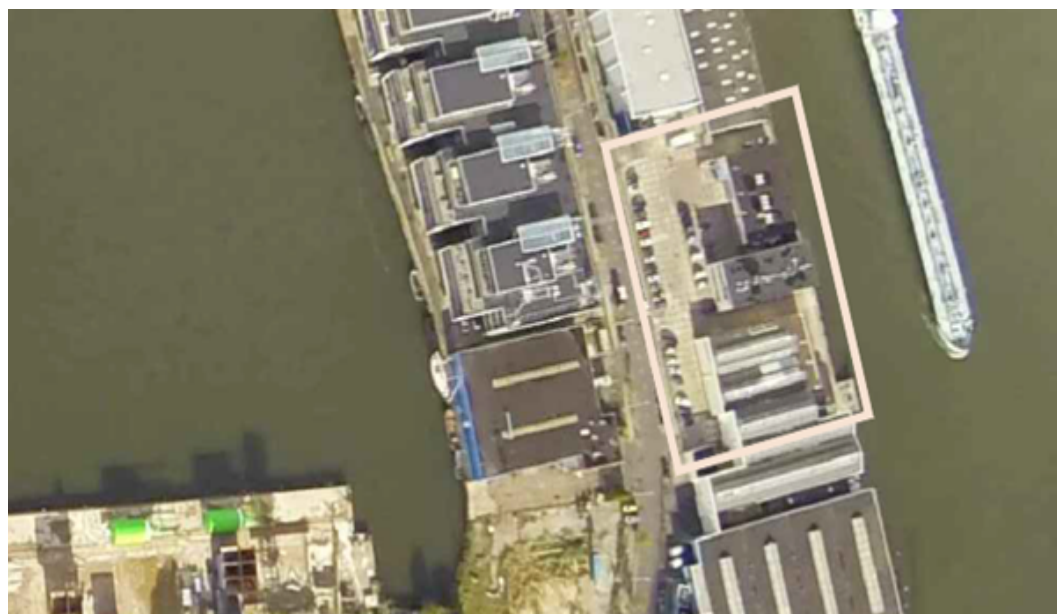
Recente ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat het Cruquiusgebied een steeds centralere positie binnen de stad inneemt.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het Cruquiusgebied 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 Cruquiusgebied 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.

In het westelijk deel van het Cruquiusgebied wordt Cruquius deelgebied 1 gerealiseerd, met een gemengd programma met een accent op woningbouw. Ook direct ten westen van de locatie zal in de Binnenbocht van het Cruquiusgebied woningbouw met diverse commerciële functies gerealiseerd worden. Het plangebied grenst verder aan bestaande bedrijfskavels, die de komende tijd eveneens getransformeerd zullen worden naar woon-werkgebieden. De bestaande bebouwing in het plangebied

van voorliggend bestemmingsplan zelf is grotendeels buiten gebruik. Deels is het plangebied in gebruik voor tijdelijke bedrijvigheid tot de nieuwe ontwikkeling gerealiseerd wordt.



Afbeelding 2.1: Luchtfoto bestaande situatie

De bestaande bebouwing op de verschillende bedrijfspercelen van het Cruquiusgebied heeft veelal geen duidelijke onderlinge samenhang. Bouwvolume en situering van de bebouwing op de kavels lopen uiteen.

De bestaande bebouwing van het bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier heeft een hoogte van circa 14 meter. De nieuwe bebouwing van het Cruquiuskwartier wordt in het algemeen circa 21 meter tot 24 meter hoog met enkele hoogteaccenten. Zo krijgt de bebouwing op de locatie Binnenbocht een hoogteaccent van circa 46 meter. De bouwhoogte in het plangebied zelf varieert op dit moment tussen de 6 meter en 8 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 strategieberesluit Cruquiusgebied. Het Cruquiusgebied wordt daarin gezien als een gunstig gelegen werk-woongebied. Dit strategieberesluit 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.

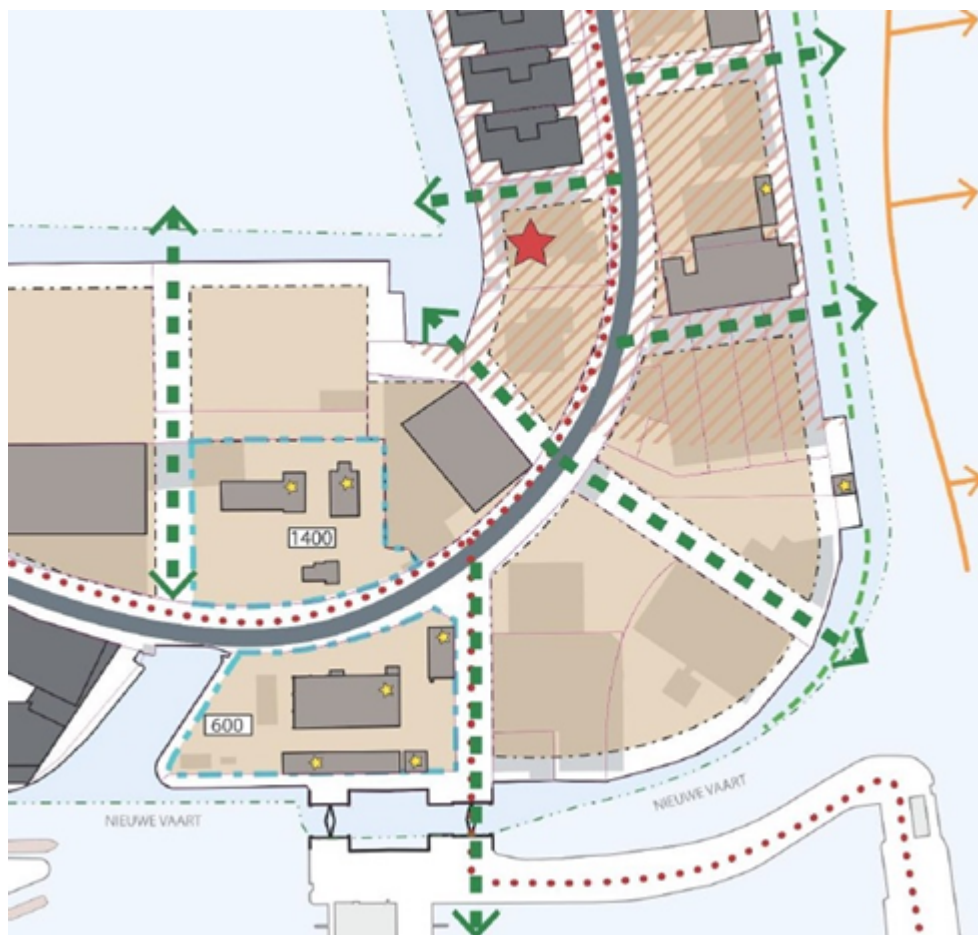
Het Cruquiusgebied heeft de potentie om van een weinig dynamisch en verouderd industriegebied tot één van de meest gewilde en bruisende plekken van Amsterdam te worden.

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 Bijlage 1 Spelregelkaart en Bijlage 2 Spelregels) vormen beleidskaders waarbinnen de marktpartijen de mogelijkheid hebben om hun initiatieven vorm te geven. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en het strategiebesluit. 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. Het uitgangspunt is een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte op de begane grond. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect.

De oranje gebieden geven bouwvelden aan en de groene pijlen snedes die onbebouwd moeten blijven. Er ligt 1 snede aan de noordzijde van het plangebied. Deze ligt deels in het plangebied en deels op het perceel ten noorden daarvan. De snede aan de zuidzijde van het plangebied valt buiten de grenzen van het plangebied.

2.3.3 Ruimtelijke beschrijving ontwikkeling

Opzet en architectuur

Het plan bestaat uit een woonensemble van drie gebouwen (blok 1-noordzijde, 2-midden en 3-zuidzijde) die als het ware aan de kade staan opgesteld. Op de begane grond bevinden zich appartementen (blok 1), bedrijvigheid (blok 2) en werk units (blok 3). Onder de drie blokken bevindt zich een ondergrondse parkeergarage met 75 parkeerplaatsen.

De architectuur van de drie gebouwen is geïnspireerd op de bakstenen pakhuizen die voorheen vaak in de havens stonden; zo ontstaat een stoere uitstraling. Door de meerdere functies waaronder bedrijvigheid op de begane grond ontstaat er daarnaast een levendige plint met meerdere extra doorsteken vanaf de Cruquiusweg naar het water. Hiermee wordt deze relatie versterkt.

De bestaande bebouwing op de locatie zal gesloopt worden en plaats maken voor nieuwbouw. De bestaande gebouwen zijn niet geschikt om te transformeren tot woningen en in het algemeen niet het behouden waard. Uitzondering hierop is 1 gebouw, dat op de spelregelkaart als 'behoudenswaardig' is aangegeven. Dit voormalige 'schaftlokaal' blijft behouden.



Abbeelding 2.3 Invulling met 3 bouwblokken (situatie begane grond)

Bouwhoogte

De gebouwen zullen, met in acht name van bovenstaande opbouw, een maximale hoogte kennen van 7 bouwlagen; zijnde 22,5 m (inclusief dakrand, exclusief (lift)opbouw). De kleine overschrijding van de maximale hoogte van 21m (van de spelregelkaart) met 1,5 m is ingezet om de plint iets hoger te maken en zo daar meer kwaliteit aan te geven aan de begane grond en het maaiveld. De hoogte zal in enige mate aftrappen naar 6 (19,5 m) en 5 (16,5 m) bouwlagen, teneinde extra daglicht in het gebied toe te laten treden en architectonische variatie aan te brengen.

Karakteristieke en behoudens waardige bebouwing

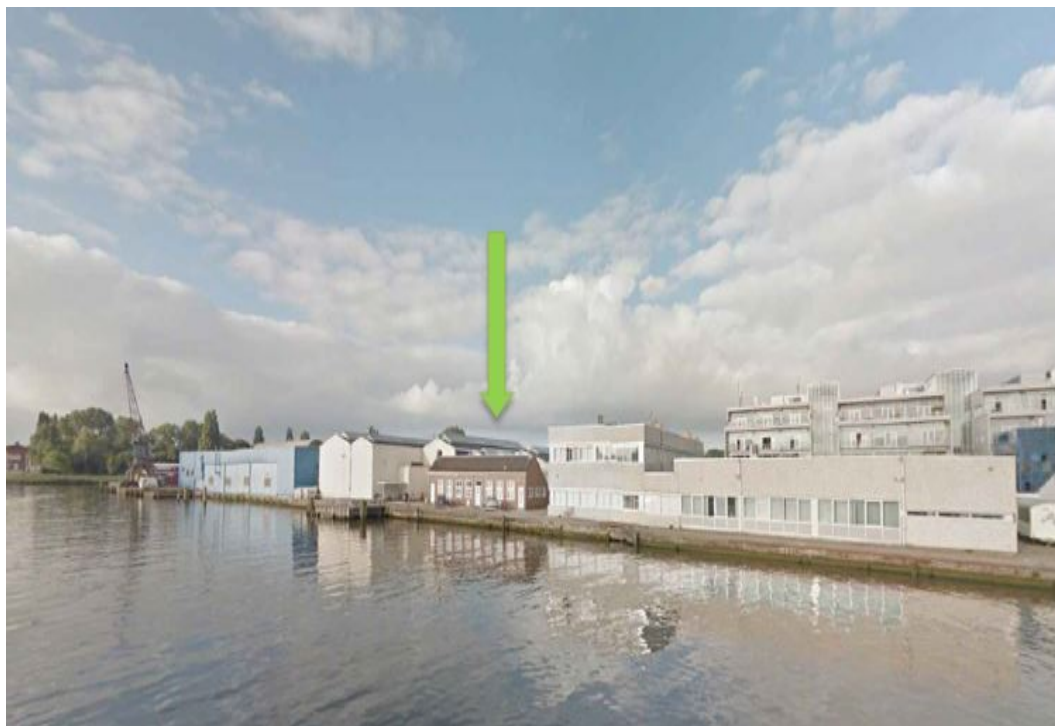
Op het kavel zijn in de Spelregelkaart twee bijzondere gebouwen aangemerkt. Beiden zijn niet monumentaal of als zodanig gekwalificeerd. Het kleine gebouw aan de kade, is aangeduid als 'behoudens waardig object' en is ingepast in het nieuwe plan.

Voor deelgebied 6 is een uitgebreide bouwhistorische verkenning gemaakt (door Mooi Lost Op). Het behoudenswaardige gebouw is eenvoudig in zijn uitstraling als voormalig schaftlokaal van een fabriek. In de eindsituatie zorgt het daarmee voor 'contact' met de historie van de plek.

Het voormalige schaftlokaal wordt behouden en verbonden met de nieuwbouw van het middelste blok. Belangrijke aspecten hierbij zijn het o.a. het behoud van de kapvorm, het terugbrengen van de schoorstenen en het behoud gevelbeplating aan de zijgevel.

Het balkon op de 1e verdieping (boven het Schaftlokaal) zal op minimaal 3,2 meter boven het maaiveld komen. De balkons worden (net als de andere balkons aan de zijde van de kade) maximaal 1,5 m diep.

Het naastgelegen gebouw, dat is aangeduid als 'karakteristieke bebouwing' zal worden gesloopt. Na inspectie en studie is gebleken dat deze loods niet meer voldoet aan de eisen van vandaag en herontwikkeling geen interessant, laat staan bruikbaar gebouw oplevert. Na overleg met de gemeente is overeengekomen dat dit gebouw niet behouden hoeft te blijven.



Afbeelding 2.4 Huidige situatie met de kleinschalige behoudens waardige bebouwing



Afbeelding 2.5 Aansluiting nieuwbouw op Schaftlokaal

Verbijzonderingen aan de waterzijde

Om een verbijzondering aan het waterfront van het Amsterdam-Rijnkanaal te creëren, wordt het hierboven genoemde behoudenswaardig object, gekoppeld aan het nieuw te bouwen middelste blok 2. Dit gebouw, het bestaande kleine bakstenen gebouw, ligt aan de waterkant en centraal op het kavel. Het gebouw zal zich onderscheiden in schaal en een herkenbaar en markant punt in het gevelbeeld vanaf het water worden.

Omdat het bestaande gebouw op de begane grond gekoppeld wordt aan de nieuwbouw ontstaat een nader in te delen bedrijvigheid/horeca vloer (max. 400 m² totaal). De wens is voorts om aan dit karakteristieke gebouw, aan de kade een terras functie te geven die de loop langs de kade niet in de weg zit, maar verlevendigt, stimuleert en aangenaam maakt. Er zullen goede gebruiksafspraken gemaakt worden met de exploitant opdat dit terras niet voor overlast voor de woningen zal zorgen en er rekening wordt gehouden met de nabijheid van het Amsterdam Rijnkanaal (bijvoorbeeld door realisatie van kadetrappen voor drenkelingen).

Ter versterking van het industriële karakter van het gebied worden metaalachtige dakopbouwen gerealiseerd.

Aan de noordzijde van blok 1 komt eveneens een architectonische verbijzondering. De bovenste lagen aan de waterzijde steken uit het blok waardoor een interessant perspectief ontstaat vanaf de Cruquiusweg.



Afbeelding 2.6 Toekomstige situatie

Openbare ruimte

Voor het functioneren van het gebied rondom het gebouw en de nabije omgeving is de doelstelling om de ruimte rondom de nieuw te realiseren gebouwen openbaar te laten zijn. De inrichting van de openbare ruimte zal de atmosfeer van het havengebied en zijn kades reflecteren. Daarnaast komen er bomen langs de Cruquiusweg en aan de noordzijde en groene stroken voor 'vergroening' van de locatie op het parkeerdek en langs de kade. Het gebruik van de tussenstraten en kade naar de gebouwen zal aangenaam zijn door het ontbreken van gemotoriseerd verkeer en daarmee voor een verlevendiging in het gebied zorgen. De incidentele brug-balkons geven een extra verwijzing naar het verleden, die bovendien voor extra sfeer zullen zorgen in de extra tussenstraatjes.



Afbeelding 2.7 Impressie tussenstraat

De kwaliteit van de inrichting van het gebied zal aansluiten bij de kwaliteit van de gebouwen en zal een verbinding maken met de verdere omgeving, waaronder het water. De weidsheid van het Amsterdam-Rijnkanaal geeft de locatie een uniek karakter op de rand van de stad en het IJ.

Om het maaiveld optimaal te laten functioneren is gekozen voor een geheel verdiepte parkeergarage. Voor de levendigheid van de middelste straten zullen de entrees naar de woningen en bedrijfsruimtes rondom direct aan de straat grenzen. Dit en goede verlichting zorgt voor een overzichtelijke en intensief gebruikte ruimte waardoor deze ook veilig voelt.

2.3.4 Programma in hoofdlijnen

Op de locatie zal een totaalprogramma van circa 17.050 m² bvo worden gerealiseerd. Voor de functie wonen is circa 15.550 m² bvo voorzien en voor overige functies circa 1.400 m². De nadere onderbouwing van de behoefte aan deze functies is opgenomen onder paragraaf 3.1.3.

Doelgroep woningen

De nieuw te realiseren appartementen kennen een differentiatie in grootte van ca. 45m² t/m 170m², en bestaan uit studio's en 2, 3 en 4-kamer appartementen. In totaal komen er circa 150 appartementen / studio's.

Woonprogramma									
		m2 GO	aantallen	totaal %	% betaalbaar				
I	studio's	<50	16	11%	11%	De woningen tot 50m2 komen bij verhuur in aanmerking als middeldure huurwoning (tot €971/mnd, prijspeil 2016).			
II	city-appartementen	51-74	45	30%					
III	appartementen	75-101	42	28%		standaard			
	tweezijdig	94	10	7%		type 3F			
	shared living basis	78	5	3%	3%	type 3B			
	shared living	84-95	10	7%	7%	type 3C en 3D			
IV	royale appartementen	102-111	8	5%		standaard			
	shared living royaal	111	5	3%	3%	type 3E			
V	penthouses	124+	8	5%		type 1K, N, O en 3G, H			
	totaal		149	100%	24%				

Tabel 2.1 Woningbouwprogramma

De differentiatie in type appartementen trekt verschillende groepen mensen in het gebied. Vanwege de geplande kleinschalige bedrijvigheid is de verwachting van de makelaars dat naast young-urbans ook ouderen naar dit deelgebied zullen trekken. De werk-units op de begane grond zijn interessant voor ondernemers. De appartementen die aan een brug grenzen kunnen door families samen bewoond worden; ieder een eigen huis aan één kant van de brug, met voldoende privacy maar eenvoudige mogelijkheid tot bijvoorbeeld oppassen of samen eten.

Daarnaast zijn er 20 appartementen geschikt voor shared-living; waarbij twee huishoudens een woning kunnen delen. Ook wordt mogelijk een deel van de woningen als zorgwoning ontwikkeld.

Bij indiening van het initiatiefdocument zijn 2 blokken bedoeld als huurappartementen (70%) en 1 blok als koopappartementen (30%). De huurappartementen vallen in het vrije sector huursegment, met uitzondering van de studio's. Deze woningen behoren tot het middeldure segment.

Overige functies

Op de begane grond worden deels niet-woonfuncties worden. Hierdoor wordt voldaan aan de spelregels, waarin aangegeven is dat 50% van de begane grond ingevuld moet worden met 'werken'.

Deze functies bestaan uit kleinschalige bedrijvigheid, creatieve functies, maatschappelijke functies, dienstverlening en horeca. De totale oppervlakte van de begane grond van de drie gebouwen bedraagt 2.786 m² bvo. In de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen dat minimaal 1.393 m² aan niet-woonfuncties gerealiseerd dient te worden. Hiermee wordt voldaan aan de 50%-regel.

Horeca mag maximaal 400 m² bedragen. De horeca functie is voorzien in het bestaande 'schaff'-gebouw en mogelijk deels in het aangrenzende nieuwe bouwblok. Horeca categorie I, III en IV (denk daarbij aan een lunchroom, ijssalon, snackbar, café of restaurant) op deze locatie met een menging van wonen en werken, is passend in het gebied. Aan de waterzijde kan een terras gerealiseerd worden. Hierbij zal een zone vrijgehouden worden, zodat hier gefietst en gewandeld kan worden.

Bij bovengenoemde functies is ondergeschikte detailhandel toegestaan. Samen met de andere niet-woonfuncties kan dit bijdragen aan de levendigheid en leefbaarheid van het gebied.

2.3.5 Parkeren

De parkeerbehoefte voor de te realiseren functies wordt op eigen terrein opgelost.

Autoparkeren

Het autoparkeren zal in een ondergrondse parkeergarage plaatsvinden, onder de drie gebouwen. Hier zijn 75 parkeerplaatsen voorzien. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen (Nota Parkeernormen Auto). Meer hierover staat in paragraaf 5.4.

Het bezoekersparkeren voor de woningen en de overige functies is in de openbare ruimte voorzien (straat aan noordzijde van het plan, ten noorden van blok 1 en westzijde langs de Cruquiusweg).

Fiets- en scooterparkeren

Fiets- en scooterparkeren voor bezoekers maakt integraal deel uit van de ontwerp-opgave van het toekomstige openbaar gebied. Voor bewoners zijn daarvoor per blok goed toegankelijke inpandige stallingen opgenomen. Ook de gebruikers van de (creatieve) bedrijven kunnen in deze stallingen parkeren.

Voor de bezoekers van de overige niet-woonfuncties worden fiets- en scooterparkeerplekken direct bij deze voorzieningen gerealiseerd. Deze komen deels in de bebouwing en verder in de openbare ruimte. Het fiets- en scooterparkeren is onderdeel van het integraal ontwerp van de openbare ruimte.

In het plan zal worden voldaan aan de fiets- en scooterparkeernormen. Er worden voldoende voorzieningen gerealiseerd in de bebouwing en de openbare ruimte.

Overige voertuigen

Bij de inrichting van de strook langs de Cruquiusweg wordt rekening gehouden met nood- en hulpdiensten, verhuizingen en/of bevoorrading van de functies in de plint vanaf de Cruquiusweg. Met de brandweer zijn hierover afspraken gemaakt.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR, 2012)

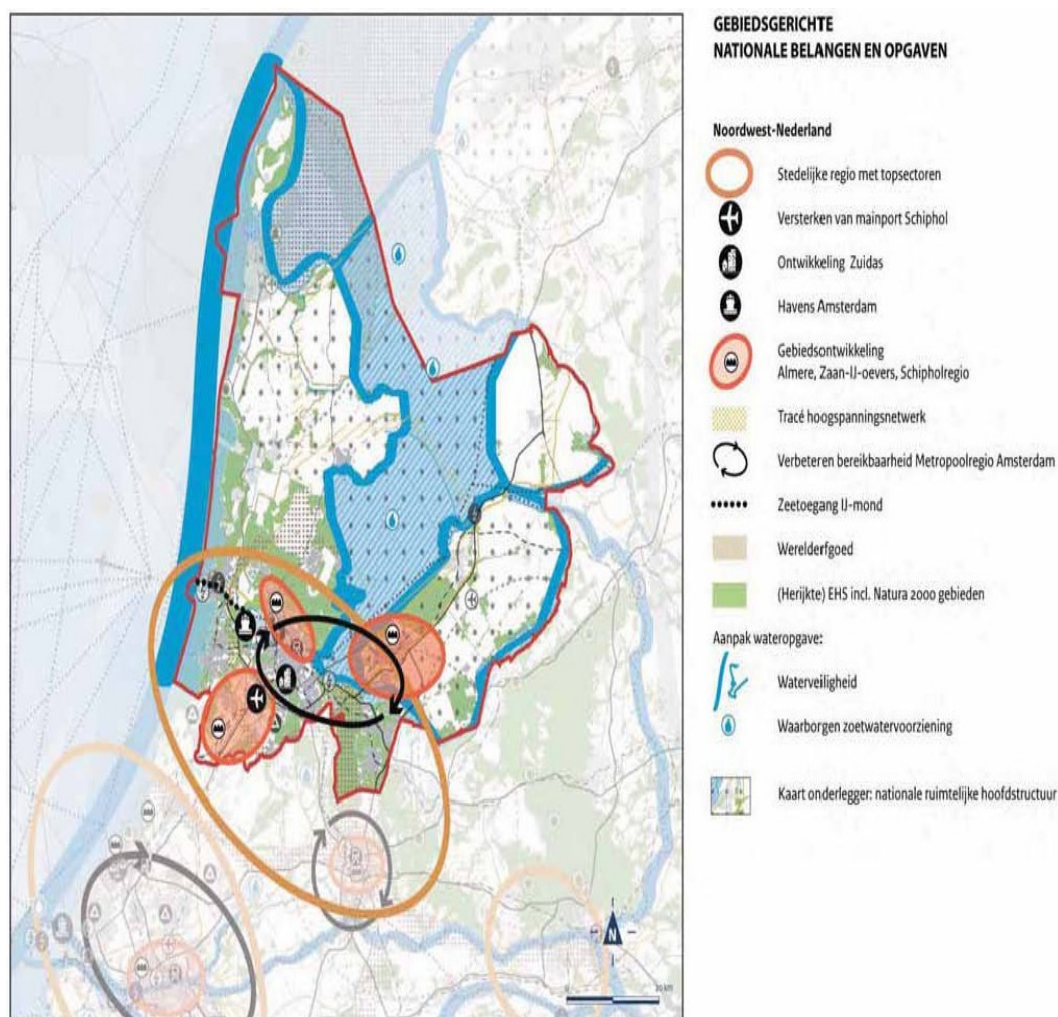
In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), 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.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

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)

Het rijk heeft er bij de inwerkingtreding van de Wro voor gekozen 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 radarverstoringsgebieden, militaire terreinen, reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen en spoorlijnen en reserveringsgebieden voor uitbreiding van enkele bestaande hoofdwegen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal geldt op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een vrijwaringszone vanwege de scheepvaart. Hierbij geldt het volgende:

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

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

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone:

- a. door de beoogde ontwikkelingen zal de doorvaart van de scheepvaart in breedte, hoogte en diepte niet veranderen;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de navigatieapparatuur zullen niet worden belemmerd. Het Amsterdam Rijnkanaal ter plaatse van de ontwikkeling betreft een rechtdoorgaand gedeelte. De nieuwe bebouwing zal verder van de kade worden gerealiseerd dan in de huidige situatie. Daardoor blijven de zichtlijnen in tact en worden mogelijk zelfs verbeterd (zie figuur 5.1 in hoofdstuk 5).
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.
- d. er zal een goede toegankelijkheid zijn voor hulpdiensten. Er komen opstelplaatsen aan het einde van de snedes voor het blussen van schepen/plasbranden. De brandweer heeft positief geadviseerd.
- e. het beheer en onderhoud van de rijksvaarweg wordt niet belemmerd. De vaarweg wordt niet aangepast en de kades worden openbaar toegankelijk en zijn bereikbaar voor onderhoud.

Meer hierover staat in paragraaf 5.2 Vrijwaringszone vaarweg.

Geconcludeerd kan worden dat de bepalingen in het barro geen belemmering vormen voor het

bestemmingplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro)

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 vraaggerichte 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.

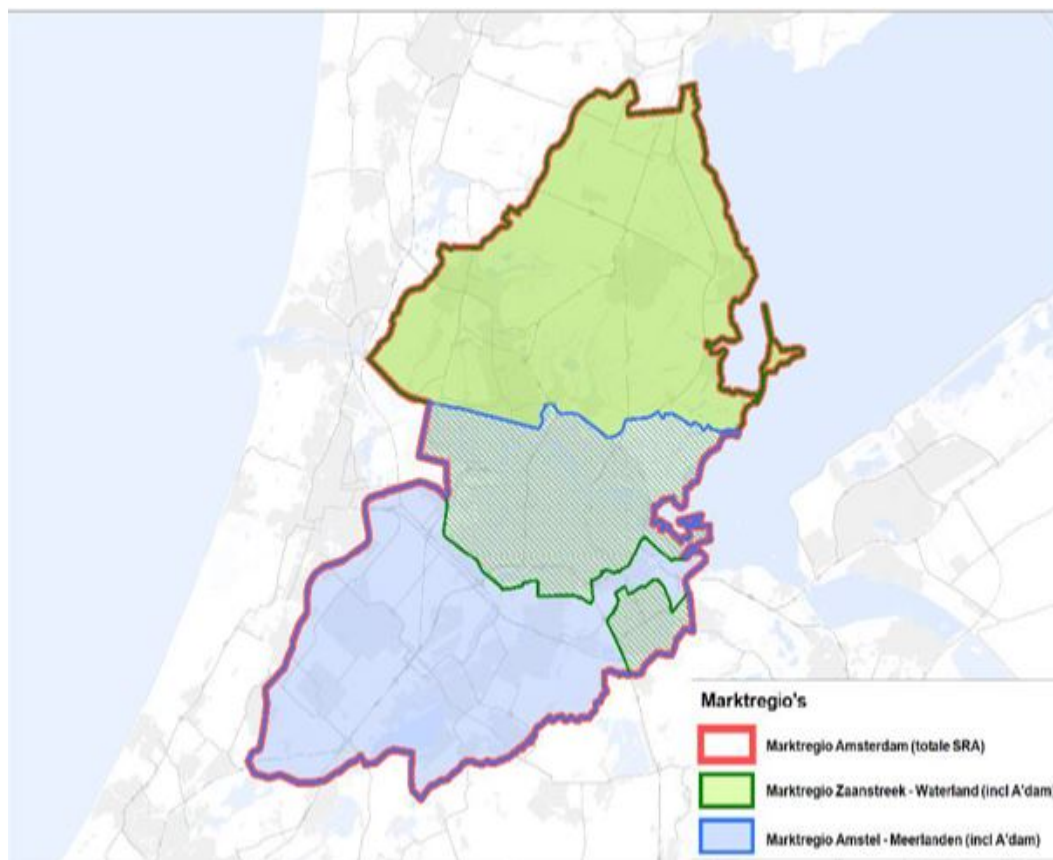
Plangebied

Voor het programma in het nu voorliggend bestemmingsplan is een onderbouwing ladder duurzame verstedelijking uitgevoerd (Bijlage 4 Onderbouwing Ladder Duurzame Verstedelijking).

Regioafbakening

Relevante regio voor wonen en zorgwonen

In de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Wonen (Stadsregio Amsterdam, 18 oktober 2016) is aangegeven dat de Marktregio Amsterdam te gebruiken is voor plannen in Amsterdam, en de regionale woningbehoefte en plancapaciteit van de gehele Stadsregio bevat.



Afbeelding 3.2. De drie marktregio's (bron: handreiking ladder Stadsregio)

Relevante regio voor horeca en dienstverlening

Gelet op de beperkte omvang van de overige functies heeft de vestiging een lokaal verzorgingsgebied. De ruimte voor horeca en dienstverlening voorzien in de behoefte van de nieuwe inwoners van het Oostelijk havengebied.

Uitgaande van de relevante regio worden ten aanzien van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' de volgende conclusies getrokken.

Behoeftte Wonen en zorgwonen

De bouw van circa 150 woningen 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

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 appartementen in diverse segmenten, maar in hoofdzaak middeldure huur, waar grote behoefte aan is in Amsterdam. Het programma is geschikt voor 'zorgwonen'.

Behoeft (kleinschalige) horeca en dienstverlening

Amsterdam heeft een grote woningbehoefte en het aantal inwoners in het Oostelijk Havengebied zal fors toenemen door de transformatie van het gebied naar een gemengd gebied. Om de nieuwe bewoners van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving te voorzien zijn voorzieningen noodzakelijk.

Dit betekent dat de behoefte aan dienstverlening/maatschappelijke voorzieningen en horeca met een lokale verzorgingsfunctie toeneemt. De transformerende stadsbuurt genereert gelet op de forse toename van het aantal woningen en andere functies een eigen behoefte aan ondersteunende functies.

Uit de Onderbouwing LDV, in paragraaf 2.3 en 2.4, blijkt dat een toename van circa 1.400 m² aan dienstverlening, maatschappelijke functies en horeca, waarvan de horeca in totaal maximaal 400 m² bedraagt op Cruquiusweg 140-142, zonder dat er sprake zal zijn van een duurzame ontvricting van de bestaande voorzieningenstructuur.

De beoogde vestigingen zijn aanvullend en hebben een buurtfunctie. De geplande functies hebben geen negatieve invloed op de bestaande verzorgingsstructuur in Amsterdam. De functies komen niet in de plaats van de bestaande voorzieningencentra. De nieuwe inwoners nieuwe inwoners zijn voor een compleet voorzieningenaanbod aangewezen op de bestaande wijkcentra.

De genoemde aantallen wijken af van de aantallen zoals nu (afgestemd op het bouwplan) zijn opgenomen in de regels , maar de conclusie blijft hetzelfde: er zal geen sprake zijn van een ontvricting van de bestaande voorzieningenstructuur.

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 horeca en dienstverlening is gelet op de omvang niet noodzakelijk. Er is sprake van een regionaal verzorgingsgebied (de functies zijn ten behoeve van de nieuwe woningen en bedrijven in het plangebied).

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' diverse functies mogelijk. Deze functies zijn onderzocht in de onderbouwing ladder voor duurzame verstedelijking. De ontwikkeling voldoet aan de eisen uit de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. De functies passen binnen het geldende beleid en er is voldoende behoefte aan deze functies.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit

De milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol.

Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. I

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

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

a. voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;

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

Het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden. Tussen 24 oktober en 21 november 2016 ligt de ontwerpwijziging van het LIB i.v.m. beperkingen geluid en externe veiligheid ter inzage.

Het ontwerpbesluit is te vinden in Stcrt. 2016, nr. 55748. Het betreft twee wijzigingen, waarvoor ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt aangepast.

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

Ten tweede worden de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met deze wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Consequenties voor dit plan

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 22,5 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

De (geactualiseerde) Provinciale Structuurvisie is op 28 september 2015 vastgesteld door Provinciale Staten. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Eén van de doelstellingen is het duurzaam en efficiënt gebruiken van de beschikbare ruimte. Uitgangspunt voor bestemmingsplan 'Cruquius, deelgebied 6' is transformatie van een industriegebied tot een sterk stedelijk woon-/werkgebied. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut, ontstaat draagvlak voor een economisch rendabel gebruik van voorzieningen en infrastructuur én wordt het woon-/werkverkeer beperkt. Dit past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

Consequenties voor dit plan

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

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:

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 6 (vastgesteld)

- 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.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV. De ontwikkeling voldoet aan de eisen van duurzaam bouwen. Er worden onder meer zonnepanelen (pv-panelen) op de daken geplaatst. Hierdoor wordt voldaan aan de EPC-eis.

3.2.3 Natuurbeheerplan 2017, Noord-Holland

Op 27 november 2016 hebben Gedeputeerde Staten van Noord- Holland het Natuurbeheerplan 2017 vastgesteld. In het Natuurbeheerplan zijn de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de ecologische verbindingzones, de landschapselementen en de agrarische gebieden met natuurwaarden, waaronder het weidevogelleefgebied, aangeduid ('begrensd'). De begrenzing van de EHS en de ecologische verbindingzones is vastgelegd op de begrenzingenkaart. Daarnaast bepaalt het Natuurbeheerplan wat de huidige en de gewenste beheerdoelen zijn voor de EHS en agrarische natuurgebieden. Dit gebeurt in respectievelijk de beheertypenkaart en de ambitiekaart.

Het Natuurbeheerplan heeft geen planologische consequenties. Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Deze documenten bevatten ook de begrenzing van de EHS, de ecologische verbindingzones en het weidevogelleefgebied.

Voor gebieden die zijn begrensd als EHS, ecologische verbindingzones en weidevogelleefgebied geldt een planologisch beschermingsregime. Ingrenpen in de EHS, ecologische verbindingzones en weidevogelleefgebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op deze gebieden, of als negatieve effecten kunnen worden tegengegaan door het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken). Heeft een ingreep wel een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS gebied, dan geldt het 'hee, tenzij-regime'. Een project kan dan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van een groot openbaar belang. Als een ingreep wordt toegestaan moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit beschermingsregime is verankerd in de Structuurvisie 2040, de PRV en de Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland.

Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden verstaan:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;

- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

Het natuurbeheerplan geeft per gebiedsbeschrijvingen een nadere invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Dit betekent echter niet dat voor elk gebied in Noord-Holland uitputtend is vastgelegd wat de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. Van de initiatiefnemer van het plan waarvoor gecompenseerd moet worden, wordt daarom verwacht dat hij/zij een eigen inschatting geeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Gedeputeerde Staten beoordelen deze inschatting.

Naast compensatie voor de aantasting van de EHS zijn er ook andere kaders waarbinnen een compensatieregeling voor aantasting van natuur- en recreatiegebieden geldt, zoals de Wet natuurbescherming en de Waterwet.

Consequenties voor dit plan

Het Natuurbeheerplan 2017 voorziet niet in regels die van belang zijn voor de onderhavige plangebied. Het plangebied is niet gelegen binnen de EHS.

3.2.4 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers' (2015)

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Consequenties voor dit plan

De Watervisie heeft niet direct consequenties voor het plangebied. Hoofdstuk 5 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.2.5 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

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

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

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd.

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

Consequenties voor dit plan

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

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Ook wordt voor het eerst het regionale woonwensenonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) in de gehele MRA gehouden. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

3.3.2 Plabeka

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 en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van 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.

3.3.3 Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld. Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

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 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

Consequenties voor dit plan

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

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

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

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

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd.

Consequenties voor dit plan

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025

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

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.



Afbeelding 3.3: Visiekaart Structuurvisie

Het stedelijk centrummilieu beperkt zich niet meer tot de historische binnenstad, maar rolt zich uit tot aan de ring A10. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, sluiten aan bij de in de Structuurvisie geformuleerde opgave van transformatie en verdichting binnen de ring A10.

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties

opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners.

Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie.

Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Consequenties voor dit plan

Bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 6 sluit aan bij de doelstellingen uit de Structuurvisie en de Koers 2025.

3.4.2 Woonagenda 2025

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad blijkt dat in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose naar 9%, waardoor de voorraad meer in de buurt komt van de behoefte (11%). Er is in algemene zin behoefte aan huurwoningen. De woonagenda 2025 zet concreet in op de betaalbaarheid van woningen in Amsterdam, waarbij de komende jaren substantieel wordt ingezet op de bouw van sociale huurwoningen en huurwoningen in het middensegment. Amsterdam wil een inhaalslag maken en vooral bouwen voor huishoudens met een inkomen tot 1,5 maal modaal. Het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is: 40% sociale huur 40% middelduur en 20% dure huur en koop. Aan de hand van spelregels voor woningbouwprogrammering wordt per plangebied bepaald welk programma gerealiseerd wordt.

Consequenties voor dit plan

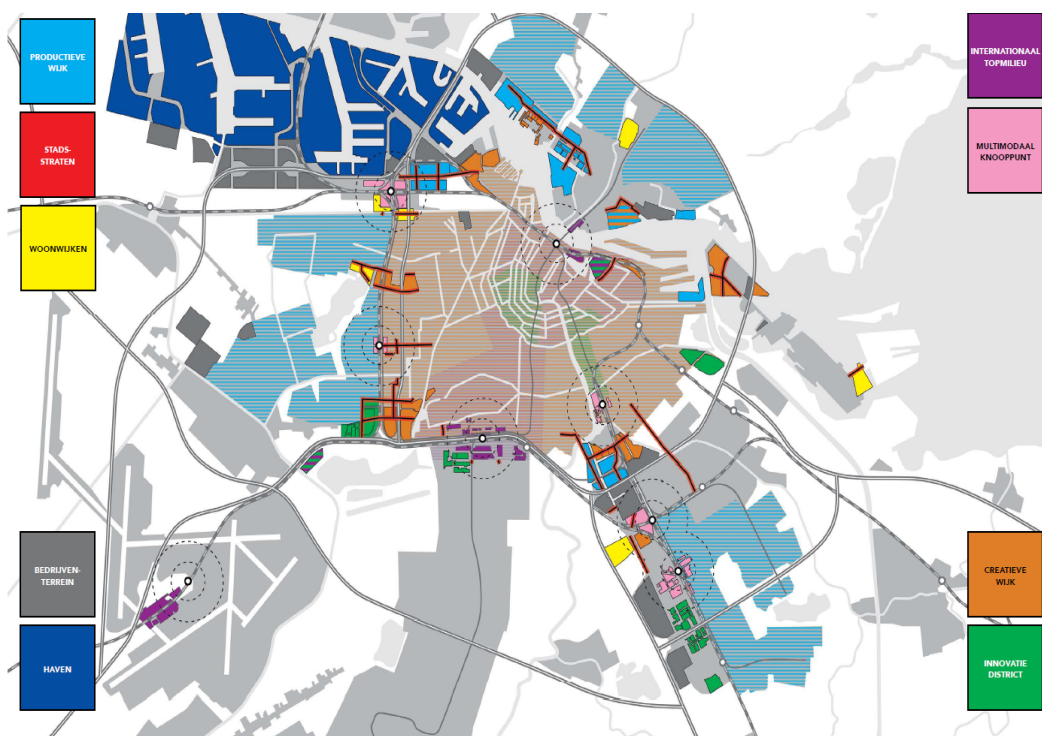
Met het plan wordt woningbouw mogelijk gemaakt van circa 150 woningen, deels in de middeldure sector. Aangezien de planvorming al enkele jaren loopt en er al eind 2016 afspraken zijn gemaakt over het woningbouwprogramma, is in dit bestemmingsplan niet voorzien in de 40-40-20 regeling (40% sociaal, 40% midden categorie en 20% duur) voor nieuwe woningbouwontwikkelingen. Conform spelregel 3, zijn er reeds contractuele afspraken gemaakt welke zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst en anterieure overeenkomst. Op grond van het voorgaande is het voorliggende bestemmingsplan in lijn met de geldende stedelijke kaders opgesteld.

3.4.3 Ruimte voor de economie van morgen

Amsterdam staat nu met de nieuwe groeistrategie Koers 2025 aan de vooravond van een nieuwe stedelijke groeispurt. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats. Naast woningen en voorzieningen zoals internationale scholen heeft Amsterdam ook ruimte nodig om nieuwe economische groei te faciliteren. Koers 2025 wijst daarbij in algemene zin op kansen in stadsstraten, op multimodale knooppunten, gemengde woon-werkwijken, de haven en bedrijventerreinen.

De opgave is om bij de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten bij de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan

zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans. Hieronder een onderscheid tussen diverse werkmilieus. Het plangebied is aangemerkt als productieve wijk.



Afbeelding 3.4 Kansenskaart 'Ruimte voor de economie van Morgen'

Productieve wijken

Productieve wijken zijn woon-werkwijken waarbij de economische mix voornamelijk bestaat uit bedrijfsruimte die geïntegreerd wordt in het woonmilieu. Integratie van bedrijven in woonwijken is nodig om ondernemerschap voor de stad behouden, omdat veel binnenstedelijke bedrijventerreinen de komende jaren worden omgezet naar woningen. Integratie van bedrijven in woonwijken is overigens niet nieuw. Het grootste deel van Amsterdam tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder een sterke fysieke scheiding tussen werken en wonen. Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bestaande bedrijvigheid zoals ambachten, lokale productie, maar ook nieuwe opkomende productiemethoden zoals 3D-printers en ander vormen van kleinschalige smart-industry.

Consequenties voor dit plan

Er worden in dit plangebied bedrijfsruimten mogelijk gemaakt op de begane grond die gecombineerd. Het betreffen creatieve bedrijven én andere kleinschalige bedrijvigheid.

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.

Consequenties voor dit plan

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

3.4.5 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (maart 2018)

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (vastgesteld 14 maart 2018) verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.

De sterke groei van het fietsverkeer en het toenemende scootergebruik leiden tot steeds meer geparkeerde fietsen en scooters in de openbare ruimte. Met de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden parkeervoorzieningen voor fiets en scooter op nieuwe locaties van o.a. kantoren, onderwijs, horeca- en uitgaansgelegenheden op eigen terrein ingevuld. Dat draagt bij de kwaliteit van de openbare ruimte, een rustiger straatbeeld en meer ruimte voor voetgangers, groen en verblijfsplekken.

Consequenties voor dit plan

De plannen die in voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt voldoen aan het parkeerbeleid voor fiets en scooter.

3.4.6 Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' (maart 2015)

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik.

Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aardgasloos maken van de stad. De markt wordt uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone moet de lucht in de stad gezonder maken. Dit staat in de agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam', die de gemeenteraad op 11 maart 2015 heeft

vastgesteld.

Consequenties voor dit plan

Het plan sluit zo veel mogelijk aan bij de duurzaamheidsambities van de stad Amsterdam, door onder andere gebruik te maken van duurzame energie.

3.4.7 Detailhandelsbeleid 2018-2022

Op 20 december 2017 heeft gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld. Het beleid richt zich op 'sterke winkelgebieden in een groeiende stad', waar de bewoners hun dagelijkse boodschappen op redelijke afstand van de woning kunnen doen en er meerdere interessante winkelgebieden zijn om te winkelen, ook buiten de binnenstad. De inzet is niet gericht op losstaande winkels, maar op clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden. Winkels in dagelijkse artikelen worden in stadsstraten geclusterd rondom supermarkt(en). In de straten die een belangrijke verbindende functie hebben tussen delen van de stad, de stadsstraten, worden winkels geclusterd zodat er een duidelijk boodschappencentrum is en winkels niet overal verspreid zitten. Buiten het winkelcluster in de stadsstraat, is er een mix aan functies zoals dienstverlenende bedrijven, horeca, kantoren naast winkels toegestaan.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan maakt detailhandel niet mogelijk. Er is in het Cruquiusgebied elders 2000m² detailhandel planologisch mogelijk gemaakt. Ondergeschikte detailhandel bij een bedrijfsfunctie (tot maximaal 50 m²) is toegestaan.

3.4.8 Erfgoed voor de stad (juni 2016)

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in

de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.

Consequenties voor dit plan

Binnen het plangebied bevindt zich een behoudenswaardig object, namelijk het voormalige schaftlokaal. De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. In dit kader zal het schaftlokaal worden behouden en een publieksgerichte functie krijgen.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Horeca- en terrassenbeleid

Het horeca- en terrassenbeleid is uitgewerkt in de Horecanota stadsdeel Oost 2012. Het stadsdeel zit in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners. In het horecabeleid is daarom ook aandacht voor maatschappelijk verantwoord horecabeleid en handhaving. Hieronder worden de voor dit bestemmingsplan relevante hoofdpunten van het beleid kort samengevat:

- Het stadsdeel zet in op kwalitatief hoogwaardige horeca;
- Het stadsdeel ziet horeca als onderdeel van een strategie om de levendigheid van buurten te vergroten. Bovendien ziet men in horeca de potentie om buurten te verbinden;
- Het is geen doel om het horeca aanbod sterk uit te breiden. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt nieuwbouw van woningen mogelijk, waarbij op de begane grond ook andere functies mogelijk zijn, zoals kleinschalige bedrijvigheid, creatieve bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

In het plangebied is kleinschalige horeca voorzien (met terras) in het bestaande gebouw aan de kade en mogelijk de aangrenzende nieuwbouw. Het gaat om maximaal 400 m² bvo. Het uitgangspunt is dat er hoogwaardige horeca komt die een positieve bijdrage levert aan het gebied. Gezien de omvang zal de horeca een lokaal verzorgingsgebied hebben: gericht op de nieuwe functies (wonen en bedrijven) in het plangebied. Deze horeca kan de levendigheid van buurt vergroten. Horeca categorie I, III en IV op deze locatie met een menging van wonen en werken, is passend in het gebied.

- horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon.
- horeca III: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zoals een café of bar;
- horeca IV: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zoals een restaurant, eetcafé of bistro;

Ondergeschikte horeca wordt mede mogelijk gemaakt binnen het plangebied. Ondergeschikte horeca is ondersteunende horeca bij een andere hoofdfunctie van de begane grond het gebouw.

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met het horeca- en terrassenbeleid.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

In dit hoofdstuk worden de relevantie milieuaspecten beschreven. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod.

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(boordelings)plicht geldt.

4.1.1 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 Plangebied

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 150 (zorg)woningen;
- bedrijven/horeca/ dienstverlening/maatschappelijke functies.

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 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. Aangezien er in het Cruquiusgebied meer ontwikkelingen plaatsvinden (op basis van de spelregelkaart), is in de mer-beoordeling het gehele te transformeren Cruquiusgebied beschouwd.

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).

4.1.3 Conclusie

Voor het gehele te transformeren Cruquiusgebied is een m.e.r.-beoordeling opgesteld (Bijlage 5 Aanmeldingsnotitie mer-beoordeling Cruquiusgebied). Samengevat kan geconcludeerd worden dat er geen belangrijke nadelige milieuhygiënische effecten zijn. Er hoeft daarom geen m.e.r.-procedure voor de transformatie van het Cruquiusgebied te worden doorlopen.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen: 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 rustige woonwijk / gemengd gebied

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 afstandsstap 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.

4.2.2 Plangebied

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 (Bijlage 6 Bedrijven en milieuzonering) is onderzocht of er ter plaatse 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 en detailhandel / horeca in plangebied op woningbouw

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

Creatieve functies, restaurants en cafés 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. Wel is de geluidsisolatie tussen de horeca en de erboven gelegen appartementen een aandachtspunt.

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

Effecten woningbouw in plangebied op omliggende bedrijven

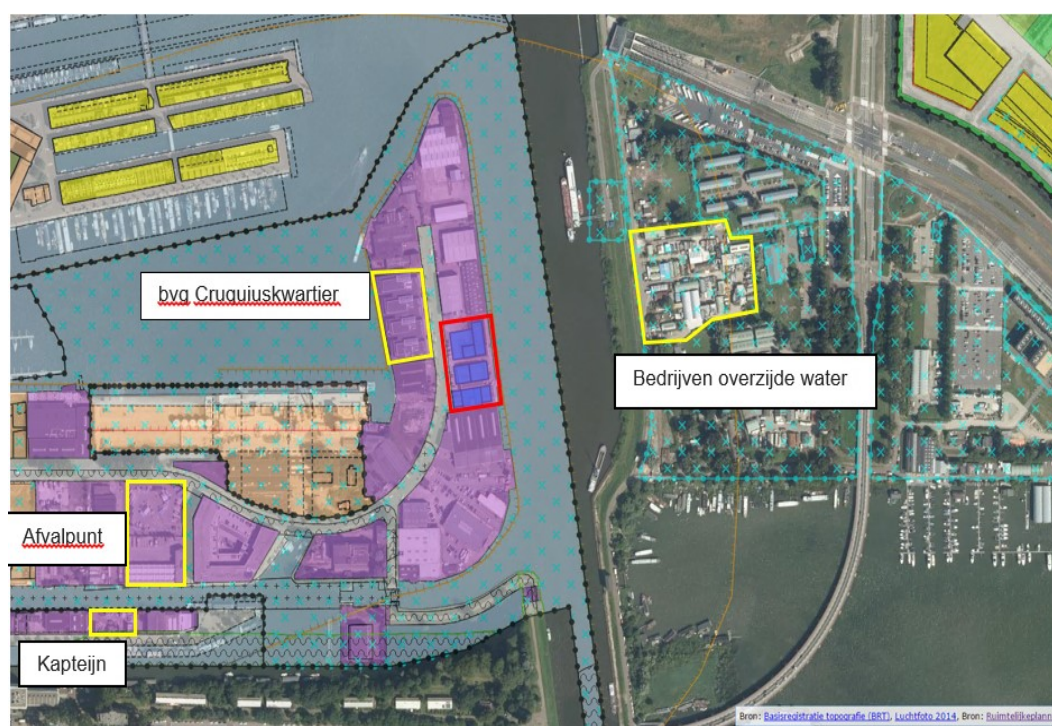
Op basis van het geldende bestemmingsplan Cruquius hebben de bedrijven in de omgeving van het plangebied de bestemming Bedrijf, waarbij bedrijven tot categorie 4.1 zijn toegestaan. Enkele bedrijven hebben via een maatbestemming een hogere categorie toegekend gekregen. Bij bedrijven met categorie 4.1 geldt op basis van gemengd gebied een richtafstand van 100m tot gevoelige functies. Bij categorie 5.2 geldt een afstand van 500 meter en bij categorie 4.2 geldt 200m.

De volgende bedrijfsbestemmingen / bedrijven zijn relevant (deze zijn deels reeds aangekocht en worden op termijn getransformeerd tot woningbouw):

Metaal Magnus International (cat. 5.2 bedrijf)	Aangekocht tbv transformatie
Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier	

Chubb Fire & Security	Aangekocht tbv transformatie
Boekbinderij	
Kapteijn	
Afvalpunt Cruquiusweg (oost)	
Cruquiusgilde	Aangekocht tbv transformatie

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 het Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier 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 (zie bijlage 6) is op te maken dat het bij voorliggend bestemmingsplan gaat om de locatie "Cruquiusweg 109-111" (= locatie "Bedrijfsverzamelgebouw Cruquiuskwartier"). In de huidige situatie wordt de bedrijvigheid op deze locatie 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 (Bijlage 7 Akoestisch onderzoek) blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de aanwezigheid van diverse bedrijven in de omgeving ten hoogste 54 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. 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. Deze waarden van de VNG-publicatie zijn namelijk 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 (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.

4.2.3 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, horeca, maatschappelijke functies en dienstverlening worden mogelijk gemaakt, voorziet het plan met het treffen van maatregelen in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Eén van de maatregelen is het (voornemen) tot wegbestemmen van (milieu) categorie 5.2 / 4.1 bedrijvigheid op de voormalige bedrijfslocaties aan 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 de 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 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

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

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. 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 betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende 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.

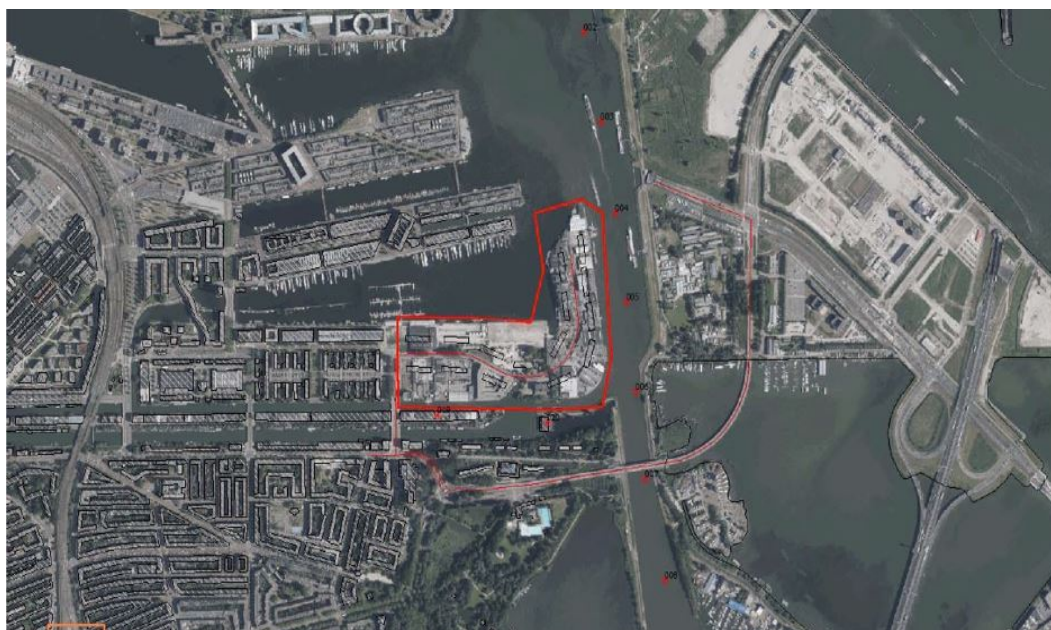
Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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 Plangebied

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 (Bijlage 8 Luchtkwaliteit).

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, schepenverkeer 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 geluidbeleid 2016'. Dit beleidsdocument voegt het Amsterdams beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder", en de verschillende uitvoeringsregels en –afspraken samen en vervangt deze stukken.

Het Amsterdams geluidbeleid 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 afspraken 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 bouwbriefen neergelegde interpretatie van geluidregelgeving.

De essentie is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie.

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

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

4.4.2 Plangebied

Weg-, spoorweg- en scheepvaartlawaaï

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-/spoorweglawaaï en scheepvaartlawaaï 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 is opgenomen in Bijlage 7 Akoestisch onderzoek. Hieronder zijn de resultaten en de conclusie opgenomen.

Wegverkeerslawaaï

Vanwege wegverkeerslawaaï bedraagt de maximale geluidbelasting 51 dB. Het betreft een 30 km/u weg. Hogere waarden zijn daarom niet aan de orde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening dient wel een beoordeling plaats te vinden. De belasting van 51 dB komt alleen op het zuidelijke blok voor, bij het middelste en noordelijke blok is de geluidbelasting lager. Alleen op de onderste verdiepingen komt een geluidbelasting hoger dan 48 dB voor. Op de zijgevels ligt de geluidbelasting onder de 48 dB. Gezien de stedelijke omgeving is een geluidbelasting van maximaal 51 dB op enkele gevels aanvaardbaar.

Spoorweglawaai

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 (meer dan 900 m) van het spoor is gelegen en daarmee niet binnen de zone ligt van het spoor, is een akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai 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 56 dB(A) in de dagperiode, 52 dB(A) voor de avondperiode en 53 dB(A) voor de nachtperiode. 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.

Industrielawaai

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten hoogste 55 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. De maximaal te ontheffen grenswaarde voor industrielawaai van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

Alleen bij het noordelijke blok is de geluidbelasting als gevolg van industrielawaai maximaal 55 dB(A). Op het middelste blok bedraagt deze maximaal 53 dB(A). Bij het zuidelijke blok wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

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

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 verdere uitwerking van bouwplannen moet met deze voorwaarde rekening worden gehouden.

De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde worden bepaald door de 4 geluidbronnen op de het bedrijfsverzamelgebouw (Cruquiusweg 109-111) aan de overzijde van het plangebied. Deze 4 geluidbronnen betreffen de technische installaties op het dak volgens bevoegd gezag. Er zijn twee opties die door de ontwikkelaar overwogen kunnen worden.

1. Indien deze inrichting ook als woongebied ontwikkeld wordt zullen de installaties ook verdwijnen en

zal de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te niet worden gedaan. Het bevoegd gezag zal hierover uitsluitend moeten geven;

2. In samenwerking met de eigenaar van de inrichting van het bedrijfsverzamelgebouw worden de technische installaties voorzien van schermen of stillere types. Er dient per bron 5 dB gereduceerd te worden om de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te overschrijden.

Cumulatie industrielawaai, verkeerslawaaï en scheepvaartlawaaï

Voor het aanvragen van ontheffingen (hogere waarden) moeten de gecumuleerde geluidbelastingen 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 = 64 dB (zie tabel 5.1 van het akoestisch onderzoek in bijlage 7 van deze toelichting). Dit valt te kwalificeren als luid. Deze hoge gecumuleerde geluidbelasting wordt grotendeels veroorzaakt door het scheepvaart over het Amsterdam-Rijnkanaal. Het overgrote deel van de gevels hebben een gecumuleerde geluidbelasting welke te kwalificeren is als 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 ruimschoots 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) gebiedskarakteristiek "wonen in een transformatiegebied" als aanvaardbaar te kwalificeren.

Bij de verdere ontwikkeling van de woningen zal getoetst worden aan de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. In dit beleid staat dat elke woning een geluidluwe gevel moet hebben waar men kan 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.

Stemgeluid terras

In voorliggend bestemmingsplan is het mogelijk om in de plint van het gebouw horeca te vestigen met een terras van maximaal 200 m². Direct aan het terras gelegen worden op de verdiepingen woningen gerealiseerd. Er zijn geen wettelijke normen voor stemgeluid. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de effecten van het stemgeluid op het terras op de nieuwe en bestaande woningen in beeld gebracht. Zie Bijlage 9 Stemgeluid terras.

Ten opzichte van het uitgevoerde onderzoek naar stemgeluid is het terras nu ook direct langs de kade toegestaan. Daardoor ligt het iets dichterbij de woningen aan de overkant ARK. Uit het onderzoek blijkt echter dat de geluidbelasting daar erg laag is. Enkele meters verschuiven van het terras zal geen significant effect hebben.

Bij de afweging van de aanvaardbaar geachte geluidniveaus is, naast de wens om een levendig en gemengd karakter te creëren in het gebied, ook de geluidssituatie in de vertrekken van omliggende woningen van belang. Hiervoor wordt veelal (bijvoorbeeld in het Activiteitenbesluit en de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening) een binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde gehanteerd.

Nieuwe woningen

De vraag dient zich aan of dit binnenniveau moet worden gehanteerd omdat de wetgever er bewust voor heeft gekozen om stemgeluid in veel situaties in het geheel buiten beschouwing te laten. Daarmee wordt feitelijk toegestaan dat hogere geluidniveaus zowel buiten als in de woningen kunnen optreden. In

dat verband kan de parallel worden getrokken met bijvoorbeeld wegverkeerslawaai. In het kader van de sanering van het wegverkeerslawaai wordt een binnen-niveau van 45 dB(A) etmaalwaarde nog als aanvaardbaar aangemerkt. Dit is 10 dB(A) ruimer dan de grenswaarde van 35 dB(A) die in nieuwe situaties als uitgangspunt wordt gehanteerd. Er zijn dus situaties waarbij ook de wetgever een hoger binnenniveau nog aanvaardbaar acht.

Bij een binnenniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde is een equivalent geluidniveau in de avond-periode, uitgaande van een gevelgeluidwering van 20 dB (welke vanuit het Bouwbesluit minimaal geëist wordt), van 60 dB(A) nog toelaatbaar. Deze waarde wordt niet overschreden.

Bij de bepaling van de geluidwering moet rekening worden gehouden met het scheepvaartverkeer en zal het binnenniveau ten gevolge van het stemgeluid naar alle waarschijnlijkheid lager zijn dan de eis.

Bestaande woningen

Bij de bestaande woningen en woonboten aan de overzijde van het water is het hoogst berekende equivalente geluidsniveau 40 dB(A). Deze woningen liggen ook langs het kanaal met het nodige scheepvaartverkeer als gevolg waarvan sprake zal zijn maskering van het geluid als gevolg van het aanwezige achtergrondgeluid. In het kader van de beoordeling van uit goede ruimtelijk ordening kan worden gesteld dat het optredende geluidsniveau als gevolg van het terras geen afbreuk doet aan het heersende woon- en leefklimaat.

4.4.3 Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat voor de woningen een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd voor industriellawaai van maximaal 55 dB(A). Omdat 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 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.

De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde worden bepaald door de 4 geluidbronnen op de het bedrijfsverzamelgebouw (Cruquiusweg 109-111) aan de overzijde van het plangebied. Deze 4 geluidbronnen betreffen de technische installaties op het dak volgens bevoegd gezag. Er zijn twee opties die door de ontwikkelaar overwogen kunnen worden:

1. Indien deze inrichting ook als woongebied ontwikkeld wordt zullen de installaties ook verdwijnen en zal de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te niet worden gedaan. Het bevoegd gezag zal hierover uitsluitel moeten geven;
2. In samenwerking met de eigenaar van de inrichting van het bedrijfsverzamelgebouw worden de technische installaties voorzien van schermen of stillere types. Er dient per bron 5 dB gereduceerd te worden om de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te overschrijden.

Vanwege wegverkeerslawaai bedraagt de maximale geluidbelasting 51 dB. Het betreft een 30km/u weg. Hogere waarden zijn daarom niet aan de orde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening dient wel een beoordeling plaats te vinden. De belasting van 51 dB komt alleen op het zuidelijke blok voor, bij het middelste en noordelijke blok is de geluidbelasting lager. Alleen op de onderste verdiepingen komt een geluidbelasting hoger dan 48 dB voor. Op de zijgevels ligt de geluidbelasting onder de 48 dB. Gezien de stedelijke omgeving is een geluidbelasting van maximaal 51 dB op enkele gevels aanvaardbaar.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen.

Bij de planuitwerking planuitwerking (lees: bij gebouwon ontwerp 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 hoog tempo in transitie is wat met zich mee brengt dat inrichtingen die nu bepalend zijn voor de beoordeling van de geluidbelasting en leiden tot maatregelen 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 (lees: bij gebouwon ontwerp 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 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.

Uit het onderzoek naar het stemgeluid van het terras blijkt ook dat het goed mogelijk is een aanvaardbaar binnenniveau te halen bij de nieuwe woningen. Bij de bestaande woningen aan de overzijde van het Amsterdam Rijnkanaal valt het geluid van het terras weg tegen het scheepvaartlawaai.

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

Voor het plangebied is een bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 10 Bodemonderzoek). Uit dit onderzoek volgen de navolgende conclusies:

Chemische parameters

- Ter plaatse van de gehele herontwikkelingslocatie is sprake van reeds beschikt geval van ernstige

(diffuus heterogene) bodemverontreiniging met zware metalen en PAK in de grond, gerelateerd aan de omstreeks 1910 opgebrachte stedelijke ophooglaag. Kenmerkend voor een diffuse verontreiniging is dat deze zich in een groot gebied voordoet in wisselende concentraties, waardoor geen contouren kunnen worden getrokken. Derhalve wordt de omvang van de bodemverontreiniging met name bepaald door de grenzen van de herontwikkelingslocatie;

- Het diffuus heterogeen verontreinigd grondvolume wordt geschat op circa 14.000 m³ (circa 25.000 ton) op basis van een oppervlak van 5.623 m² met een verontreinigde laag van circa 2,5 m1. Inpandig is de verontreiniging in verticale richting nog niet volledig afgeperkt;
- In de zuidwesthoek van de locatie is een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie in grond en grondwater aangetoond, welke in (noord)oostelijke richting (inpandig) vooralsnog niet geheel inzichtelijk is. Het betreft minimaal 140 m³ (250 ton) sterk verontreinigd bodemvolume;
- Ter plaatse van het overig deel van de locatie zijn in het grondwater ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond;
- Ter plaatse van de zuidzijde van de onderzoekslocatie (voormalig ketelhuis en spuitcabine) is een sterke verontreiniging met minerale olie in de bovengrond aangetoond. Na sloop van de huidige panden dient ter plaatse een aanvullend nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Asbest

Visueel zijn tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden op het maaiveld of in opgeboorde grond geen asbestverdachte materialen waargenomen;

Analytisch is uitsluitend ter plaatse van ruimtelijke eenheid RE4 (noordwestzijde kantoor) in de bovengrond een asbestverontreiniging aangetoond, waarmee ten aanzien van asbest eveneens sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals genoemd in de Wbb;

Het met asbest verontreinigd grondvolume betreft circa 170 m³ (circa 300 ton) op basis van een oppervlakte van ca. 425 m² en een laagdikte van circa 40 cm. In de ondergrond ter plaatse van RE4, alsmede ter plaatse van de overige onderzochte RE's zijn geen bodemverontreinigingen met asbest aangetoond. Hierbij wordt opgemerkt dat de ruimtelijke eenheden RE 6 tot en met 10 indicatief zijn onderzocht, aangezien de panden nog in gebruik zijn en de kade beperkt belastbaar is.

Vervolgwerkzaamheden

In het kader van de voorgenomen herontwikkelingswerkzaamheden is sprake van een planurgente sanering. Het voornemen om de bodem te saneren zal worden gemeld aan het bevoegd gezag. concept raamsaneringsplan worden opgesteld. Na sloop van de panden zal (indien nodig volgend bevoegd gezag) nader asbest bodemonderzoek uitgevoerd worden en zal de grond worden gesaneerd.

4.5.3 Conclusie

Ten behoeve van de herontwikkeling zal de grond moeten worden gesaneerd. Het voornemen om de bodem te saneren zal worden gemeld aan het bevoegd gezag. concept raamsaneringsplan worden opgesteld. Na sloop van de panden zal (indien nodig volgend bevoegd gezag) nader asbest bodemonderzoek uitgevoerd worden en zal de grond worden gesaneerd.

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 sanering 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 (Bebv) in werking getreden. Het Bebv 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 het wettelijk kader voor externe veiligheid op de transportassen zowel over weg, water als spoor. 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 Plangebied

Voor de ontwikkelingen in het Cruquiusgebied is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaal een Rapportage Externe veiligheid Bestemmingsplan Cruquius opgesteld (Bijlage 11 Externe veiligheid).

Er zijn twee relevante risicobronnen voor Cruquius:

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 6 (vastgesteld)

1. Transport gevaarlijke stoffen Amsterdam-Rijn kanaal
2. Bunkerschepen nabij Zeeburgereiland

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.

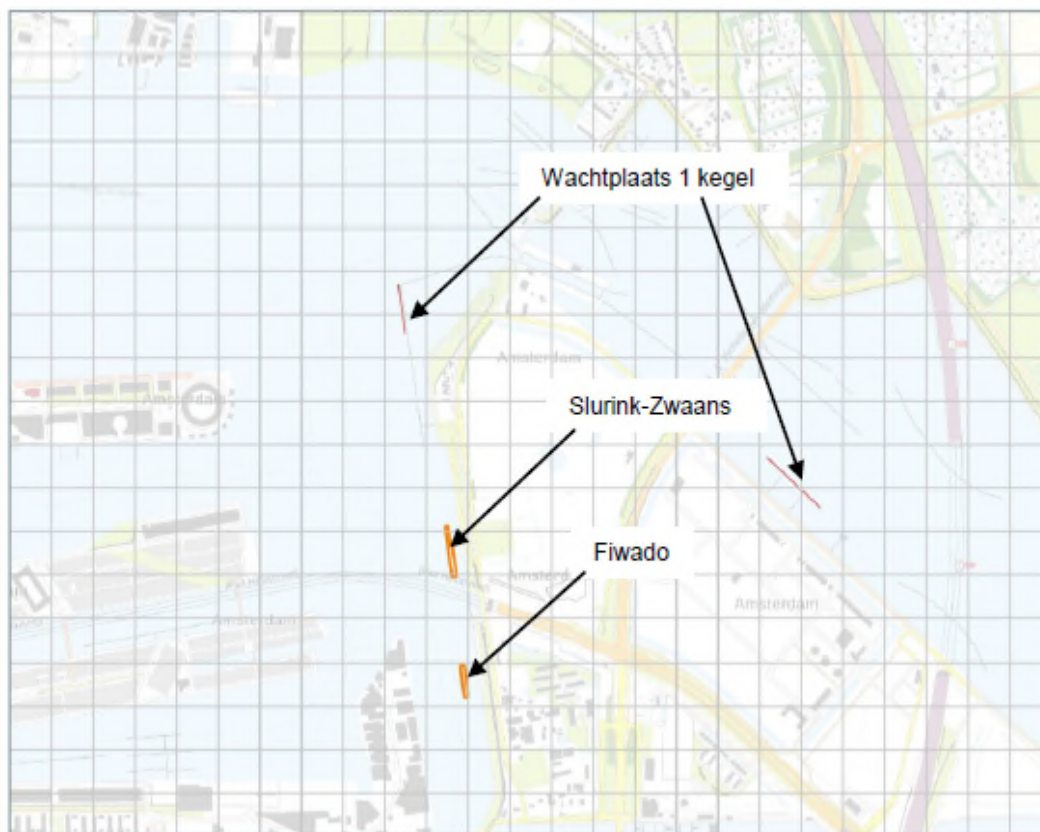
Groepsrisico

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

Bunkerschepen nabij Zeeburgereiland

Ten westen van Zeeburgereiland zijn twee bunkerschepen gesitueerd, Slurink-Zwaans en Fiwado (zie afbeelding 4.3). Deze bunkerschepen voorzien de passerende scheepvaart van brandstof. Uit inventarisatie is gebleken dat bij de genoemde bunkerschepen geen sprake is van kegelligplaatsen en de ADN-effectafstanden dus niet van toepassing zijn. De afstand is wel van toepassing op de wachtplaats (=kegelligplaats) bij de Oranjesluizen. De afstand van deze ligplaats tot het plangebied is echter veel groter dan 100 meter.

Uit het onderzoek naar bunkerschepen voor de Sluisbuurt blijkt dat de wachtplaats (Bijlage 12) geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van Cruquius, deelgebied 6.



Afbeelding 4.3 Ligging bunkerschepen

Bunkerschepen vallen niet onder het Bevi. Op basis van het Activiteitenbesluit geldt een afstand van 20 meter tot kwetsbare objecten (zoals woningen). Het plangebied ligt op circa 120 meter.

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.

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

Het advies is opgenomen in Bijlage 13 Advies brandweer.

4.6.4 Conclusie

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal niet worden overschreden door de ontwikkelingen. De bunkerschepen in het Amsterdam Rijnkanaal liggen op voldoende afstand van het plangebied.

Bij de uitwerking van de bouwplannen zal het advies van de brandweer opgevolgd worden.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

Europees beleid

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

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

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

Rijksbeleid

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

Waterbeheerplan

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

Breed water

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

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of

een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

5.1.2 Plangebied

Algemeen

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

Het 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. Het IJ wordt beheerd door Rijkswaterstaat West-Nederland-Noord. Rijkswaterstaat Midden-Nederland is water- en vaarwegbeheerder op het Amsterdam-Rijnkanaal. In de Entrepothaven is Rijkswaterstaat Midden-Nederland verantwoordelijk voor het waterkwaliteit- en waterkwantiteitsbeheer. Ook RWS heeft het proces van de watertoets geïmplementeerd en hanteert eigen toetsingscriteria.

Ook dient rekening te worden gehouden met het provinciaal beleid voor grondwaterbeschermingsgebieden 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.

Watersysteem en peilbeheer

Ten noorden van het Cruquiusgebied bevindt zich de Entrepothaven, 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 6 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 6 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.

Waterveiligheid en kades

In de nabijheid van de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 6 (niet binnen het plangebied) zijn een paar primaire waterkeringen gelegen. Het gebied is gelegen binnen dijkkringgebied 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.

Vrijwaringszone vaarweg

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal geldt op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een vrijwaringszone vanwege de scheepvaart. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone. Op dit aspect wordt nader ingegaan in paragraaf 5.2 Vrijwaringszone vaarweg.

Hemelwater, riolering en afkoppelen

In het plangebied ligt deels een gescheiden en deels een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Bij de herinrichting van Cruquius, deelgebied 6 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). Om het rioolstelsel niet onnodig te belasten zal het gebied rainproof worden ontworpen. In het Cruquiusgebied wordt dit bereikt door een combinatie van water vasthouden en water afvoeren. Het water wordt vastgehouden en met een vertraging tot afvoer gebracht, zodat het oppervlaktewater wordt ontlast. Hemelwater wordt vastgehouden in de groene inrichting van de openbare ruimte en op/aan gebouwen, bijvoorbeeld in de vorm van een groen dak of groene gevel. Ten slotte komt het maaiveld wat hoger te liggen, zodat een deel van het hemelwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem.

Afstromend hemelwater

Afstromend hemelwater vanaf verhardingen kan vervuild zijn. Bij de ontwikkeling zullen de eisen van Duurzaam Bouwen betreffende de uitloogbaarheid van materialen en dergelijke worden gehanteerd: het hemelwater dat terecht komt op de bebouwing en terreinverharding wordt beschouwd als relatief schoon wanneer uitgegaan wordt van het gebruik van niet-uitlogende bouwmaterialen. Dit water kan waarschijnlijk direct worden afgevoerd naar het nieuw te graven oppervlaktewater.

In het Cruquiusgebied wordt een gescheiden riool aangelegd. Dit betekent dat er een apart hemelwater- en vuilwaterriool komt waardoor schoon en vuilwater worden gescheiden. Van de wegen, waar veel

verkeer over rijdt en waar meer vervuiling kan worden verwacht, wordt het hemelwater apart ingezameld. Hierdoor kunnen gericht (beheer)maatregelen worden getroffen als het nodig en doelmatig is om de waterkwaliteit van het watersysteem te verbeteren. Op alle wegen worden kolken geplaatst voor de inzameling van hemelwater. Deze zullen worden voorzien van een zandvang die periodiek wordt geleegd en waardoor de hieraan gehechte vervuiling wordt afgevoerd.

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 6 voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken (zie ook aspect 'hemelwater, riolering en afkoppelen' en 'afstromend hemelwater'). 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.

5.1.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van Cruquius, deelgebied 6 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 6 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 6 neemt de oppervlakte verhard terrein niet toe. Hierdoor bestaat geen aanleiding om extra waterberging aan te leggen in de ontwikkellocatie.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone.

5.2 Vrijwaringszone vaarweg

5.2.1 Kader

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal geldt op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een vrijwaringszone vanwege de scheepvaart. Hierbij geldt het volgende:

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

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

5.2.2 Plangebied

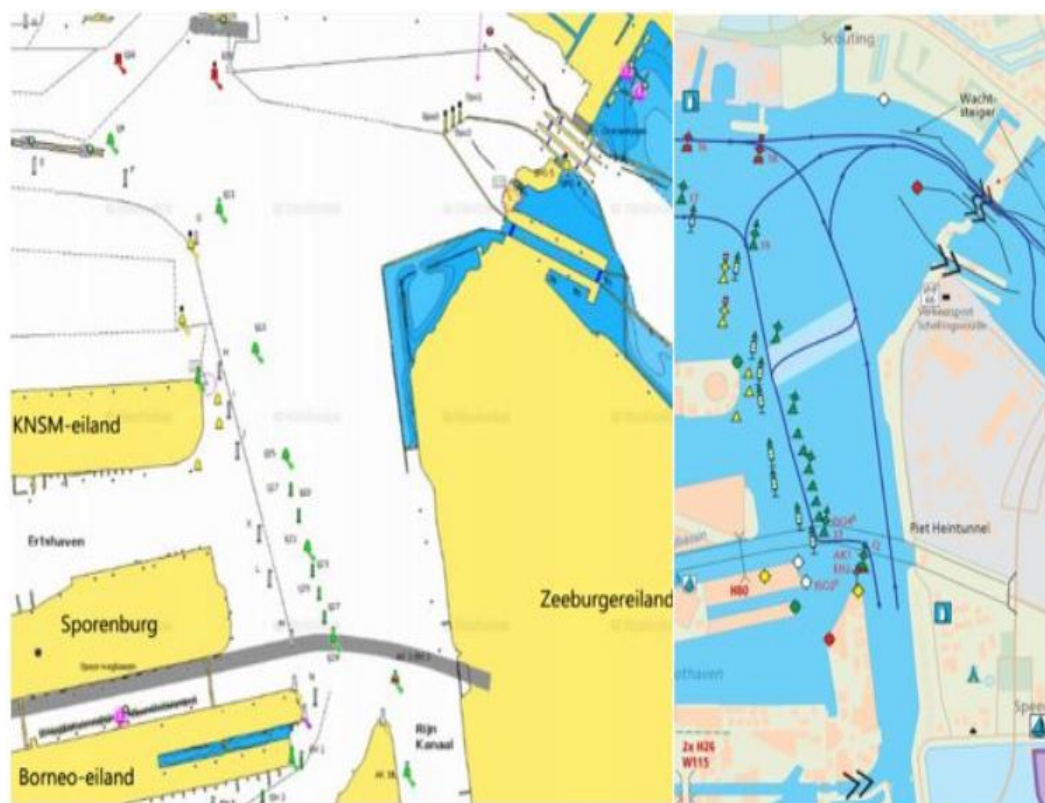
In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de vrijwaringszone:

- a. door de beoogde ontwikkelingen zal de doorvaart van de scheepvaart in breedte, hoogte en diepte niet veranderen;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de navigatieapparatuur zullen niet worden belemmerd. Het Amsterdam Rijnkanaal ter plaatse van de ontwikkeling betreft een rechtdoorgaand gedeelte. De nieuwe bebouwing zal verder van de kade worden gerealiseerd dan in de huidige situatie. Daardoor blijven de zichtlijnen in tact en worden mogelijk zelfs verbeterd (zie figuur 5.1).
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.
- d. er zal een goede toegankelijkheid zijn voor hulpdiensten. Er komen opstelplaatsen aan het einde van de snedes voor het blussen van schepen/plasbranden. De brandweer heeft positief geadviseerd.
- e. het beheer en onderhoud van de rijksvaarweg wordt niet belemmerd. De vaarweg wordt niet aangepast en de kades worden openbaar toegankelijk en zijn bereikbaar voor onderhoud.



Afbeelding 5.1 Huidige (rode lijnen) en toekomstige bebouwing (oranje vlekken) en vrijwaringszone (blauwe arcering)

In de Richtlijn vaarwegen worden normen voor zichtlijnen bij bochten en splitsingen aangegeven. Die gelden vanaf de as van de vaarweg. In de figuur hieronder is de betonning van de vaarweg weergegeven. De rode en groene betonning markeert de vaarweg voor de beroepsvaart. Naast de vaarweg voor de beroepsvaart is een vaarweg voor de recreatievaart gemarkeerd middels de bakens (zie linker figuur hieronder, de bakens C tot en met N in). In de rechter figuur is aangegeven wat het vaarwegprofiel van het scheepvaartverkeer is. Verder zijn de bunkerschepen aan de oostoever van het ARK relevant voor de nautische veiligheid. Hierover staat meer informatie in paragraaf 4.6 Externe veiligheid.



Afbeelding 5.2: Betonning van de vaarwegen (bron: webapp van Navionics), rechts Vaarroutes Amsterdam-Rijnkanaal bron: knooppuntenboekje 01a Noord-Holland)

Breedte vaarweg en vrij zicht

De breedte van het Amsterdam-Rijnkanaal en het zicht is momenteel voldoende voor de goede doorvaart van beroeps- en recreatievaartuigen. De ontwikkeling van het Cruquiusgebied heeft geen invloed op de breedte van de vaarweg van het Amsterdam-Rijnkanaal.

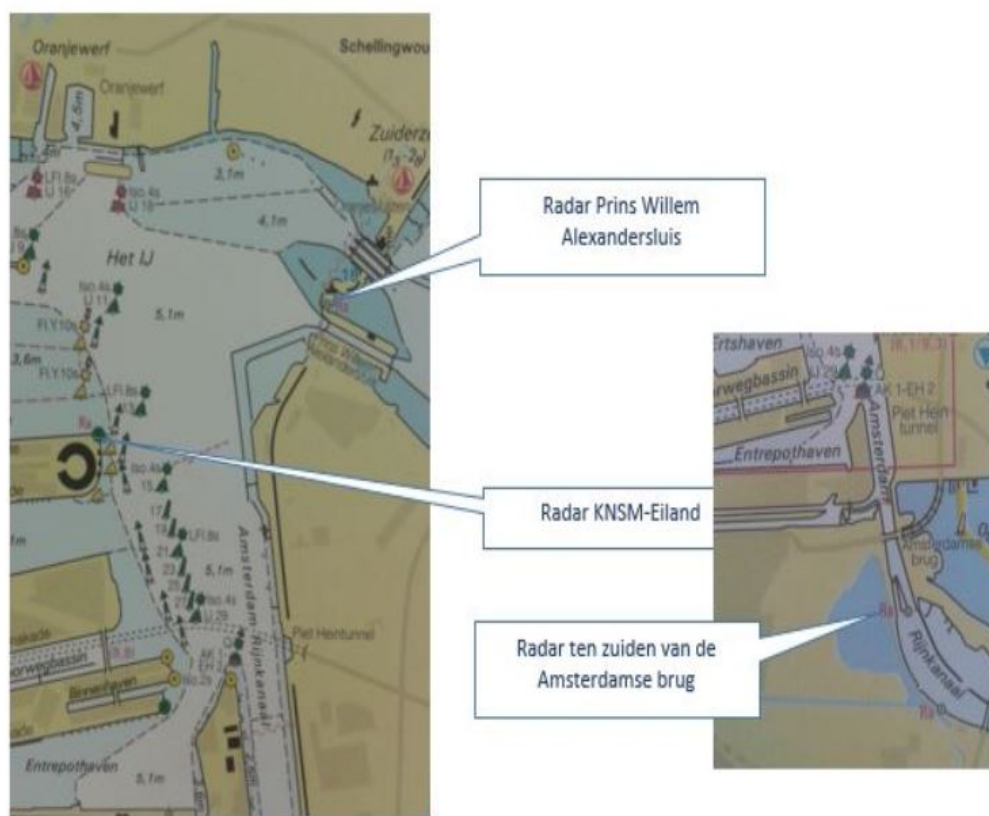
Bij de stedenbouwkundige inrichting van het Cruquiusgebied, wordt rekening gehouden met het profiel vrije ruimte, zoals opgenomen in het beleidsdocument 'De langs de vaarwegen benodigde vrije ruimte'. Dit betekent dat voor het ARK (een vaarweg met CEMT klasse IVb of hoger) rekening moet worden gehouden met een zone van 5 meter langs de kade die vrij is van bebouwing. In het stedenbouwkundig plan is hier rekening mee gehouden. In het bestemmingsplan is dit vertaald in een bestemming Verkeer-2 waar nieuwe gebouwen zijn uitgesloten. Tevens is langs de vaarweg een vrijwaringszone op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen en zijn in de regels voorwaarden gesteld aan het gebruik van deze vrijwaringszone.

Radar

Walradar draagt, samen met het marifoonverkeer, de cameraondersteuning en de automatische identificatie van schepen, bij aan de vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart naar de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaandam. Zodoende kan het scheepvaartverkeer 24 uur per dag, 7 dagen per week, vlot en veilig worden afgewikkeld. Mede door de sterke groei van de haven is het scheepvaartverkeer flink toegenomen. Een radarsysteem is een vereiste, om in de toekomst onder alle omstandigheden veilige en vlotte verkeersbegeleiding van schepen te kunnen blijven garanderen.

Het walradarsysteem bestaat uit 26 radarmasten die langs het Noordzeekanaal en het IJ onderling verbonden zijn door een glasvezelnetwerk. De radar boven op de mast zendt via een draaiende antenne radargolven (elektromagnetische straling) uit in de richting van vaste materie zoals schepen, maar ook land en regenbuien (zoals op buienradar.nl) en ontvangt de door de schepen gereflecteerde radargolven (echo) weer via deze antenne. In de verkeerstoren kan een verkeersleider deze echobeelden bekijken. Uit deze echo kan een aantal gegevens over de schepen bepaald worden ten opzichte van die radar, zoals richting, afstand en snelheid.

De walradaren bij de aansluiting Amsterdam-Rijnkanaal met het IJ staan zoals aangegeven in onderstaand figuur op de hoek van het KNSM-eiland en Prins Willem Alexandersluis, onderdeel van de Oranjesluizen. Op het Amsterdam-Rijnkanaal is de eerste walradar gelegen ten zuiden van de Amsterdamse Brug. Tussen de radaren KNSM-eiland in het Amsterdam-Rijnkanaal is een recht vak vaarwater waar geen walradar benodigd is.



Afbeelding 5.3: Locaties walradar

Er wordt met voorliggend bestemmingsplan geen bebouwing toegevoegd tussen de radars en de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ. Vanuit de huidige wet- en regelgeving zijn er ten aanzien van de radars geen belemmeringen voor de ontwikkelingen op het Cruquiusgebied.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Sluisbuurt is afgesproken dat gemeente Amsterdam een onderzoek start naar de effecten van de gebiedsontwikkelingen Sluisbuurt en Cruquiusgebied op het walradarsysteem. Rijkswaterstaat is daarbij betrokken als eigenaar van het walradarsysteem.

Lichthinder

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 6 (vastgesteld)

De vaartuigen over het Amsterdam-Rijnkanaal hebben momenteel geen hinder van de verlichting op de omliggende stedelijke gebieden ter hoogte van het studiegebied. Het Cruquiusgebied is nu al een verstedelijkt gebied met lichtuitstraling. De ontwikkeling van het Cruquiusgebied leidt mogelijk tot enige extra lichtuitstraling vanuit de woonbebouwing langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De nieuwe bebouwing ligt echter verder terug ten opzichte van het kanaal dan de huidige bebouwing en het scheepvaartverkeer vaart hier rechtdoor. De verwachting is dat hierdoor eventuele lichthindereffecten op de vaartuigen beperkt zullen zijn.

5.2.3 Conclusie

De ontwikkelingen op Cruquiusgebied leiden niet tot negatieve effecten op de nautische veiligheid. De verwachting is dat de bebouwing geen invloed heeft op de veilige doorvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal en Buiten-IJ. Het aspect nautische veiligheid is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor wat betreft verstoring van radar, camera en marifoon wordt in overleg met de vaarwegbeheerder zekerheidshalve een onderzoek ingesteld naar het effect van de nieuwbouw.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Archeologie

Kader

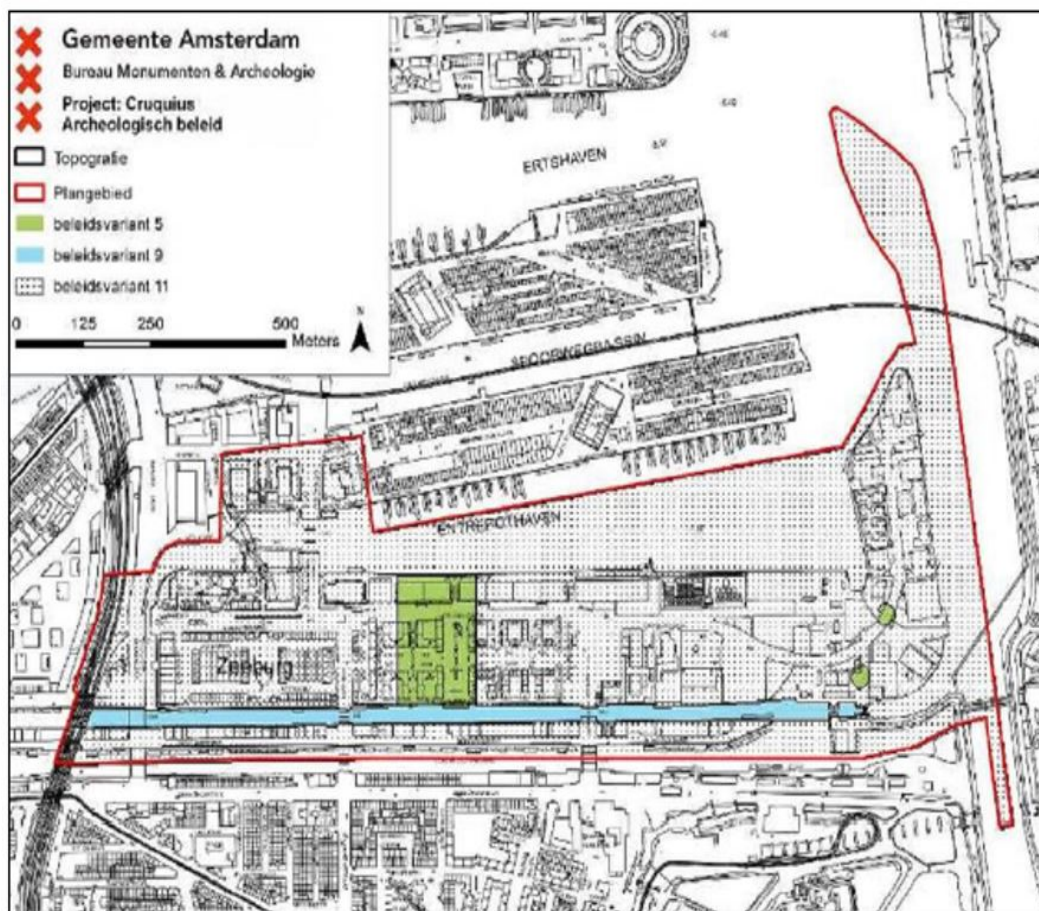
De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze waarschuwt 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 is als Bijlage 14 Archeologie 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 5.4 Archeologische beleidskaart Cruquiusgebied

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

Conclusie

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

5.3.2 Cultuurhistorie

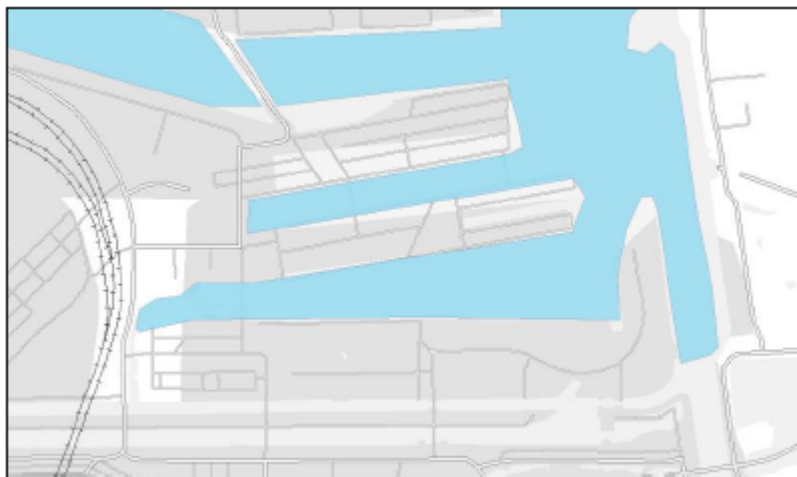
Kader

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

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 6 (vastgesteld)

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 5.5 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 Cultuurhistorie 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 het kavel zijn in de Spelregelkaart echter twee bijzondere gebouwen aangemerkt. Beiden zijn niet monumentaal e/o als zodanig gekwalificeerd. Het kleine gebouw aan de kade, is aangeduid als 'behoudenswaardig object' en is ingepast in het nieuwe plan aan de hand van een uitgebreide bouwhistorische verkenning. Omdat het gebouw karakteristiek is in zijn uitstraling en in de eindsituatie voor 'contact' met de historie van de plek wordt dit gebouw behouden.

Het naastgelegen gebouw, met de aanduiding 'karakteristieke bebouwing' zal daarentegen gesloopt

worden. Na inspectie en studie is gebleken dat deze loods niet meer voldoet aan de eisen van vandaag en herontwikkeling geen interessant, laat staan bruikbaar gebouw oplevert. Daarnaast bevat het gebouw geen kenmerkende elementen. Onderzocht is of er elementen van deze hal te hergebruiken zijn, maar dit bleek niet het geval te zijn.

Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn. De behoudenswaardige bebouwing die behouden blijft heeft op de verbeelding een aanduiding 'behoudenswaardig' gekregen. In de regels is opgenomen dat dit gebouw behouden dient te blijven en alleen beperkt verplaatst mag worden als dit voor de ontwikkeling noodzakelijk is. Door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk is geborgd dat dit gebouwtje behouden blijft.

5.4 Mobiliteit

5.4.1 Verkeer

Om de ruimtelijke samenhang tussen de plannen in het Cruquiusgebied te borgen is door V&OR een verkeersonderzoek uitgevoerd (Bijlage 16 Verkeersonderzoek). 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 verkeersregelininstallatie 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.

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, mits er profielwijzigingen plaatsvinden bij het kruispunt Zeeburgerdijk met de Zuiderzeeweg. Deze profielwijzigingen zullen gerealiseerd worden. Daarmee is het plangebied goed ontsloten.

5.4.2 Autoparkeren

Nota Parkeernormen Auto

In 2017 is de Nota Parkeernormen Auto door de gemeenteraad vastgesteld. 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 het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte waar mogelijk beperkt.

De Nota Parkeernormen Auto geeft normen voor wonen en kantoor, voor overige functies vormen de actuele CROW kencijfers parkeren de basis. Het principe is dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte voor alle functies wordt voorzien. Bewoners en bedrijven komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren in de openbare ruimte, ook niet als er geen parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn.

Bezoekersparkeren mag in de openbare ruimte worden opgelost. Dat geldt zowel voor bezoekers aan woningen als aan bedrijven en voorzieningen.

De volgende parkeernormen zijn van toepassing:

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

Tabel 5.1 Parkeernormen Nota Parkeernormen Auto

De norm voor bezoekersparkeren in relatie tot woningen is 0,1 parkeerplaats per woning.

De norm voor niet woonfuncties (niet zijnde horeca) is maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, het minimum is 0. Gelet op de beperkte omvang van de horecagelegenheid heeft de vestiging een lokaal verzorgingsgebied; er wordt voorzien in de behoefte van de nieuwe inwoners van het Cruquiusgebied. Om deze reden is ook voor de horeca de algemene norm voor niet-woonfuncties aangehouden.

Spelregels

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

- 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.

Plangebied

Voor deze locatie is het uitgangspunt dat bewonersparkeren plaatsvindt in gebouwde parkeervoorzieningen. Het bezoekersparkeren vindt plaats binnen en direct grenzend aan het plangebied (op eigen terrein of in de openbare ruimte). Er wordt voldaan aan de spelregels.

In totaal worden er in deelgebied 6 circa 150 woningen gerealiseerd en circa 1.400 m² commerciële ruimte. Deze commerciële ruimte kan bestaan uit (creatieve) bedrijven, dienstverlening, maatschappelijke functies of horeca, waarbij horeca maximaal 400 m² mag bedragen. Het autoparkeren zal in een ondergrondse parkeergarage plaatsvinden, onder de drie gebouwen. Hier zijn 75 parkeerplaatsen voorzien. Er moet voldaan worden aan de beleidsregels uit de Nota Parkeernormen Auto.

In de maaiveld inrichting worden de overige parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen en de niet woonfuncties op de begane grond aangelegd (straat aan noordzijde van het plan, ten noorden van blok 1 en westzijde langs de straat). Het betreft 18 parkeerplaatsen.

Er is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik, waardoor mogelijk minder parkeerplaatsen nodig

zijn. Dubbelgebruik moet op basis van aanwezigheidscijfers (CROW) onderbouwd worden in een parkeerbalans.

Onderstaande tabel bevat de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

<i>Uitgangspunt Nota Parkeernormen Auto</i>	<i>norm</i>	<i>aantal</i>	<i>aantal pp</i>
parkeren vrije sector > 60 m ²	0,6	133	80 pp
deelconcepten / dubbelgebruik *)	- 20%		-16 pp
Totaal bewoners parkeerkelder			64 pp
bezoekers	0,1	149	15 pp
bedrijvigheid	125	1400	12 pp
laden en lossen (extra tbv kwaliteit)	n.v.t.		2 pp
Totaal aantal parkeerplaatsen **)			93 pp

Tabel 5.2 Parkeerbehoefte op basis van normen/kencijfers

*Uit onderzoek van het Ministerie van I&M (dd. december 2015) is gebleken dat 1 deelauto circa 4-8 privé auto's vervangt. De Nota Parkeernormen Auto maakt het mogelijk de minimum parkeernorm met maximaal 20% te verlagen als deelconcepten worden aangeboden

**Er is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van bewoners / werknemers

5.4.3 Fiets- en scooterparkeren

In maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld. Deze nota geeft normen voor een breed scala aan functies. Bij woningen (appartementen) spreekt de nota een sterke voorkeur uit voor gezamenlijke fietsenstallingen in plaats van de door het Bouwbesluit 2012 voorgeschreven individuele (fietsen)bergingen.

Net als bij autoparkeren is het principe dat voor elke functie op eigen terrein voorzien wordt in voldoende fiets- en scooterparkeergelegenheid, met uitzondering van (kort) bezoekersparkeren. Dat kan in de openbare ruimte worden opgelost als daar voldoende plaats voor is.

Het plan zal minimaal aan de beleidsregels uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter moeten voldoen. In het plangebied wordt circa 1.400 m² aan niet-woonfuncties toegestaan. Maximaal 400 m² hiervan kan ingevuld worden door horeca I, III of IV. Voor horeca IV geldt de hoogste parkeernorm, zijnde 20 fietsparkeerplekken per 100 m². Als de vierkante meters horeca maximaal worden ingevuld, zijn hiervoor 80 fietsparkeerplekken nodig. Deels zal het gaan om bezoekers die korter dan 1,5 uur gebruik maken van de horecagelegenheid.

De overige 1.000 m² niet-woonfuncties kunnen bestaan uit (creatieve) bedrijven of maatschappelijke voorzieningen. Hiervoor geldt een norm van gemiddeld 2-2,9 fietsparkeerplekken per 100 m². Dit betekent dat er 29 fietsparkeerplekken nodig zijn. De bezoekers van deze functies zullen in het algemeen ook minder dan 1,5 uur aanwezig zijn.

Bezoekers van de (creatieve) bedrijven of maatschappelijke zijn veelal overdag en door de weeks aanwezig en de bezoekers van de horeca in de avond en het weekend. Daardoor is dubbelgebruik mogelijk.

Op basis van het programma in tabel 2.1 en de bijbehorende fietsparkeernormen zijn voor de woningen in totaal 548 fietsparkeerplekken benodigd. Voor bewoners zijn per blok goed toegankelijke inpandige fietsenstallingen opgenomen. In totaal kunnen met een Lo Minck Systeem stallingsmogelijkheden worden geboden voor 615 fietsen. Ook de gebruikers van de (creatieve) bedrijven en bezoekers van de woningen kunnen in deze fietsenstallingen parkeren. Voor de bezoekers van de woningen (0,5 per woning) en overige niet-woonfuncties worden fietsparkeerplekken in de openbare ruimte gerealiseerd. Er is rekening gehouden met stallingsmogelijkheden voor 74 fietsen, zodat binnen het plangebied ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn.

Voor de stalling van scooters moet per woning rekening worden gehouden met 0,13 scooter, hier dus 20 scooterparkeerplaatsen. Als er geen inpandige stalling beschikbaar is, zullen bewoners met een scooter in de (semi)openbare ruimte een plek zoeken. Voor de horeca (maatgevend in de behoefte) moet gerekend worden op 4 scooters (1 per 100 m²). Deze parkeerplaatsen kunnen door de week, overdag worden gebruikt door medewerkers en gebruikers van de overige niet woonfuncties.

De overmaat aan fietsparkeerplekken zal worden ingezet voor de realisatie van voldoende scooterparkeerplaatsen.

5.4.4 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

bestemmingsplan_Cruquius deelgebied 6 (vastgesteld)

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 de ontwikkelaars spannen zich in om in het gebied ook een bushalte te krijgen op de van Lohuizenstraat.

5.4.5 Conclusie

Het plangebied biedt voldoende ruimte voor het realiseren van de parkeerbehoefte. 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.

5.5 Natuurbescherming

5.5.1 Kader

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 verstoring effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringtoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

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 andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

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

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

5.5.2 Quickscan Ecologie

Het plangebied is op 18 mei 2016 11 juli 2016 bezocht. Aanvullend op het terreinbezoek heeft beperkt bronnenonderzoek plaatsgevonden (Bijlage 17 Ecologie).

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Markermeer & IJmeer op een afstand van circa 1,5 kilometer. Overige Natura 2000-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 Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.

Natuurnetwerk Nederland

Het Cruquiusgebied ligt ten westen van Zeeburgereiland. Langs de westoever van Zeeburgereiland zal een ecologische verbindingszone, EVZ Gooi-Waterland, worden gerealiseerd. Deze loopt door de mond van het Amsterdam Rijkkanaal en de westzijde van het Zeeburgereiland. Deze verbindingszone ligt op

circa 500 meter van het Cruquiusgebied en hiervan gescheiden door de vaargeul van het Amsterdam Rijnkanaal. Effecten van de voorgenomen ontwikkeling 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 een perceel ten noorden van de Cruquiusweg bevat een enkele groeiplaats van tongvaren (NDFF: 10-07-2014). De kade langs de Cruquiusweg 140-142 is 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 omgeving van het plangebied kunnen (op braakliggend terrein rond de bebouwing en de beplanting rond de oevers) enkele soorten kleine zoogdieren (muizen/spitsmuizen) en de egel voorkomen. Het plangebied is voor deze soorten niet geschikt. Groen is afwezig en uit de NDFF zijn ook geen waarnemingen bekend.

Vleermuizen

Het plangebied en omgeving zijn matig tot ongeschikt geacht als jachtgebied voor vleermuizen. Uit onderzoek door Royal Haskoning (2014) blijkt dat nauwelijks vleermuizen in het Bestemmingplangebied Cruquius zijn aangetroffen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat vleermuizen schuilplaatsen hebben in het gebied, maar ook is het aantal foeragerende vleermuizen zeer klein. De NDFF vermeldt enkele recente waarnemingen (2014) van jagende gewone en ruige dwergvleermuizen van een perceel direct ten noorden van de Cruquiusweg. Hier staan enkele woningen en meerdere bomen.

De bebouwing van de Cruquiusweg 140-142 is als ongeschikt beoordeeld voor kraam- of (massa)winterverblijf van vleermuizen. Het betreft bedrijfsgebouwen met stalen damwanden en wanden afgewerkt met platen van sierbeton. De panden zijn strak afgewerkt, spleten die mogelijk toegang geven tot ruimten in het gebouw zijn niet of nauwelijks aanwezig. Het te behouden gebouw aan de waterkant is opgetrokken uit baksteen met een dak met dakpannen. Het gebouw is laag en ventilatiespleten of dilatatievoegen zijn niet aangetroffen. Mogelijk ontbreekt een spouw. Het dak is strak afgewerkt en openingen die toegang geven tot een ruimte onder de pannen lijkt niet aanwezig. Het gebouw is in potentie geschikt als zomer- / paarverblijf van een enkel mannetje gewone dwergvleermuis. Daar geen openingen zijn aangetroffen, er geen groen in de omgeving is en bij recent onderzoek in de omgeving nauwelijks activiteit van vleermuizen is vastgesteld kan een huidige functie voor vleermuizen worden uitgesloten.

Vogels met jaarrond beschermde nestplaats

Van de bebouwing op het terrein is het te behouden gebouw in potentie geschikt voor huismus. Voor gierwaluw ontbreken geschikte broedlocaties, de toegang tot de nok is afgesloten en de dakrand is laag. De andere gebouwen zijn niet geschikt als broedlocatie. Andere broedvogels zijn uitgesloten omdat groen of andere geschikte nestlocaties in het plangebied ontbreken.

Uit de omgeving zijn nestlocaties van huismus bekend, van het plangebied zelf zijn geen waarnemingen bekend. De luifel aan de kade langs de Entrepothaven 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 aan de Cruquiusweg. 84. Het gaat om drie paar huismussen (waarneming 2014) waarvan de precieze nestelplaats niet is aangegeven.

Hoewel het te behouden gebouw aan de waterkant in potentie geschikt is als nestlocatie voor huismus is binnen een straal van 50 meter geen groen van betekenis aanwezig. Het dichtstbijzijnde groen (bomen en struiken) bevindt zich op zo'n 200 meter afstand rond de locaties Sigma en Binnenbocht. Daar huismussen voor hun verblijf afhankelijk zijn van groen in de directe omgeving van de nestlocatie en dit in het plangebied ontbreekt, is het te behouden gebouw in de huidige situatie ongeschikt als leefgebied voor huismussen.

5.5.3 Conclusie

De voorgenomen werkzaamheden (sloop, renovatie en nieuwbouw) hebben geen effect op beschermde soorten.

Het te behouden gebouw kan in potentie betekenis krijgen voor de huismus indien bij de nieuwe functie rekening wordt gehouden met mogelijke nestlocaties onder de dakpannen en aanplant van geschikt groen wordt gerealiseerd. In de nieuwe situatie is aanplant van bomen voorzien. Om het gebied aantrekkelijk te maken voor vogels van stedelijk gebied, waaronder huismus, is dichter groen als struiken of hagen nodig en moet voorzien zijn in foerageermogelijkheden.

5.6 Duurzaamheid

5.6.1 Kader

Agenda Duurzaamheid

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

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

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;

- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

Duurzame energie

In december 2016 heeft de gemeenteraad Amsterdam de Strategie 'Naar een stad zonder aardgas' vastgesteld. Hierin wordt de strategie beschreven hoe de stad aardgasloos kan worden. Dit betekent o.a. dat nieuwbouw niet meer worden aangesloten op het gasnet, transformatie wordt gebruikt als aanleiding om duurzaam te gaan verwarmen en dat er naar alternatieven moet worden gezocht voor de verwarming van woningen, de bereiding van warm tapwater en koken op aardgas. Dit geldt voor alle nieuwbouw- en transformatiegebieden in Amsterdam. In het plangebied wordt aardgasloos privaatrechtelijk geborgd.

Energieneutrale nieuwbouw stimuleren

Het Raadsbesluit uit 2008 om in 2015 alleen nog maar Klimaat Neutraal (EPC = 0,15) te bouwen heeft tot nog toe beperkt resultaat opgeleverd, namelijk 1% van de nieuwbouw. In de uitvoering is meer nadruk op het uitdagen van de markt via het selectieproces van ontwikkelende partijen en het aanwijzen van gebieden met een hogere ambitie nodig. Het bouwbesluit stelt dat vanaf 2020 nieuwbouw energieneutraal (de nieuwe term in de sector) de norm is. De stad hanteert de volgende doelstelling: in Amsterdam ontwikkelen we de nieuwbouw – woningen en utiliteit – in 2020 energieneutraal. Het is de ambitie dat 75 procent van het programma in de overeenkomsten die vanaf 1 januari 2015 afgesloten worden, energieneutraal wordt ontwikkeld. Waar het bouwbesluit conform de Europeserichtlijn de ondergrens vormt, wordt de markt tegelijkertijd uitgedaagd om beter te presteren. Ontwikkelende partijen – ontwikkelaars, woningcorporaties, maar ook (collectieve) particuliere opdrachtgevers (CPO) en zelfbouwers – worden gestimuleerd.

5.6.2 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

Door de daken te voorzien van pv-panelen kan er energie opgewekt worden en voldaan worden aan de EPC-eis.

Klimaatbestendig ontwikkelen (rainproof)

Ten behoeve van een klimaatbestendige ontwikkeling wordt het regenwater rechtstreeks op het Amsterdam-Rijnkanaal afgevoerd. Deze maatregel zorgt ervoor dat het regenwater geen belasting op het riool vormt. Waar mogelijk zullen groene daken worden toegepast.

Schone lucht

Om bij te dragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam, gaan wij de mensen in ons gebouw stimuleren milieuvriendelijke vervoermiddelen te gebruiken. Dit doen we door een goed

toegankelijke fietsenstalling te realiseren en de parkeergarage en fietsenstallingen te voorzien van elektrische oplaadpunten. Het beschikbaar stellen van deelauto's beperkt het autobezit en -gebruik, zo blijkt o.m. uit onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit van het ministerie van I&M.

Daarnaast worden de bewoners van het gebouw goed voorgelicht om bewustwording te creëren.

Tijdens de bouw zal er rekening gehouden worden met luchtvervuiling door materialen met zo schoon mogelijk transport te vervoeren.

Circulaire economie

Voor, tijdens en na de bouw draagt de ontwikkelaar bij aan de circulaire economie. Het beschikbare afval wordt als grondstof gebruikt voor nieuwe producten. Zo wordt dit 'geupcycled'. Het gaat daarbij onder andere om restmaterialen die vrijkomen uit de sloop van de projecten. Algemeen restmateriaal wordt gebruikt als grondstof voor nieuwe bouwmaterialen. Zo worden uit resthout / houtspaanders, nieuwe meubelen, constructie- en plaatmateriaal gemaakt. Puin wordt omgezet in puingranulaat als ondergrond voor bouwwegen en grindvervanger voor beton.

5.6.3 Conclusie

Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de duurzaamheidsambitie van de stad. Onder andere door groene daken en zonnecollectoren en het ontlasten van de waterzuiveringsinstallaties.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

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

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

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

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.

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

6.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is 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.

6.2.3 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, creatieve functies, bedrijven, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, horeca, verkeers- en verblijfsgebied, groen en (ondergrondse) parkeervoorzieningen met daaraan ondergeschikte aan huis verbonden beroepen en bedrijven, kantoren en horeca. Voor de creatieve functies en bedrijven die zijn toegestaan, zijn bedrijvenlijsten opgenomen.

Voor de bebouwing die binnen 'Gemengd' wordt gerealiseerd geldt de voorwaarde dat gevoelige functies alleen zijn toegelaten, indien deze voldoen aan de Wet geluidhinder en/of de verleende hogere waarden (en de daarbij behorende voorwaarden). In principe betekent dit dat als 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.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken en de maximale bouwhoogten aangeduid.

Binnen het plangebied is één behoudenswaardig gebouw aangeduid op de spelregelkaart. Deze is ook aangeduid op de verbeelding van dit bestemmingsplan met de aanduiding sba-1. In de regels is door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk geregeld dat voor de sloop van dit gebouw een omgevingsvergunning is vereist en alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verleend.

Boven het behoudenswaardige gebouw, aan de oostzijde van blok 2, zijn overbouwingen en balkons toegestaan ter plaatse van sba-2. De balkons moeten op minimaal 3,2 meter boven het maaiveld worden gerealiseerd.

Bij blok 1 en 2 mogen buiten het bouwvlak overbouwingen gerealiseerd worden, ter plaatse van de aanduiding sba-3. De begane grond moet vrij blijven van bebouwing tot een hoogte van ten minste 3,5 meter.

In de specifieke gebruiksregels is opgenomen wat het maximale, dan wel minimale programma is in vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo) dat mag/moet worden gerealiseerd. Hierbij is een verdeling gemaakt naar de verschillende toegestane functies. Voor wonen geldt een maximum bvo van 15.550 m². Voor het totale plangebied is voor creatieve functies, bedrijven, horeca, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen een minimum bvo opgenomen van 1.393 m². Voor horeca geldt een maximum van 400 m².

De volgende vormen van horeca zijn toegestaan:

- a. horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon;
- b. horeca III: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zoals een café of bar;
- c. horeca IV: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zoals een restaurant, eetcafé of bistro.

Voor ondergeschikte kantoren is geregeld dat deze maximaal 40% van het netto vloeroppervlak van de bedrijfsvestigingen mogen bedragen. Ondergeschikte detailhandel mag maximaal 20% van het netto vloeroppervlak van de bedrijfsvestiging bedragen, tot een maximum van 50 m². Ondergeschikte horeca mag 20% van het netto vloeroppervlak bedragen tot maximaal 20 m².

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.

Ten aanzien van de bouwregels is een algemene regel opgenomen die volgt vanuit de spelregels. Het gaat om de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – 1'. Ter plaatse van de aanduiding zijn geen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

In de spelregels is bepaald dat er tussen de bebouwingsmassa's binnen en ten noorden van het plangebied een snede moet worden gecreëerd. Deze snede zorgt voor zicht op het water vanaf de Cruquiusweg. Bij de situering van het noordelijke bouwvlak is rekening gehouden met een voorgeschreven afstand van 16 meter tot het bestaande gebouw ten noorden van het plangebied. De gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – 1' moeten eveneens vrij blijven van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

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 aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-4' (sba-4) is een overbouwing toegestaan vanaf de 4de bouwlaag. Deze overbouwing is ten behoeve van de bestemming gemengd en bevindt zich boven de snede.

Artikel 5 Verkeer - 2

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied is deel bestemd als 'Verkeer - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor pleinen, fiets- en voetpaden.

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. 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 aanduiding sba-5 is in afwijking van hetgeen hierboven staat, wel een gebouwde ondergrondse parkeervoorziening toegestaan. Ook zijn ter plaatse van deze aanduiding overbruggende balkons toegestaan tussen de bouwblokken. Per aanduidingsvlak zijn er maximaal 2 overbruggende balkons toegestaan met een breedte van maximaal 2,5 meter.

Binnen de aanduidingsvlakken 'terras' mag een terras gerealiseerd worden van maximaal 200m² in totaal voor beide vlakken.

6.2.4 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 zijn de 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.

De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' is opgenomen om te voorkomen dat de doorvaart van en zichtlijnen voor de scheepvaart onaanvaardbaar worden belemmerd. Tevens wordt bij een ontwikkeling aan het water beoordeeld of het water vanaf de wal toegankelijkheid is voor hulpdiensten en

dat de mogelijkheid aanwezig is tot het uitvoeren van beheer en onderhoud aan het water.

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, plastieken 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.

6.2.5 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 recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De 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 gemeenteraad besluit bij vaststelling van het bestemmingsplan dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat het 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 19 september 2017 het Initiatiefdocument voor het bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 6 vastgesteld. Met het vaststellen van het initiatiefdocument zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. Het initiatiefdocument heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

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).

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een bewonersavond georganiseerd.

8.3 Vooroverleg

Het conceptbestemmingsplan is naar een aantal instanties gestuurd met het verzoek om advies. Tijdens de gestelde termijn is er een reactie binnengekomen van de Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat duidelijker beschreven moet worden waarom de ontwikkeling geen effect heeft op de vrijwaringszone langs het Amsterdam Rijnkanaal. Tevens gaven zij aan dat de verantwoording van de ontwikkeling ten opzichte van de bunkerschepen in het Amsterdam Rijnkanaal niet juist was. Daarnaast hadden zij opmerkingen over de waterkwaliteit en de wijze waarop water zal worden vastgehouden en afgevoerd.

Naar aanleiding van deze opmerkingen is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.

8.4 Zienswijzen

PM

