Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Cruquius
Deelgebied 8, School

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

Cruquius Deelgebied 8, school

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1810BPSTD-VG01
Datum print	15 Juli 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	8
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Het plangebied**	**11**
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	13
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**17**
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	**Milieuaspecten**	**31**
4.1	MER en/of m.e.r. beoordeling	31
4.2	Milieuzonering bedrijven	32
4.3	Luchtkwaliteit	37
4.4	Geluidhinder	40
4.5	Bodemkwaliteit	42
4.6	Externe veiligheid	43
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**47**
5.1	Water	47
5.2	Mobiliteit	49
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	51
5.4	Agenda duurzaamheid	53
5.5	Flora en fauna en ecologie	54
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**57**
6.1	Algemeen	57
6.2	De bestemmingen	57
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**61**
7.1	Inleiding	61
7.2	Plangebied	61
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**63**
8.1	Inspraak	63
8.2	Vooroverleg	63
8.3	Zienswijzen	63

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het industriële deel van het Cruquiuseiland wordt getransformeerd in een levendig en duurzaam werk- en woongebied. Het is niet de bedoeling dat het alleen een woonwijk wordt. Het initiatief voor de ontwikkeling ligt bij de markt. Stadsdeel Oost kiest voor een strategie van uitnodigingsplanologie: het initiatief voor de transformatie ligt bij de markt. Inmiddels zijn de eerste deelgebieden al in voorbereiding en in uitvoering.

Op basis van de te verwachten woningaantallen, de druk op de bestaande scholen in het Oostelijk Havengebied en de gewenste ruimtelijke spreiding van scholen, is op termijn een basisschool noodzakelijk in het Cruquiusgebied. Dit is de aanleiding om een geschikte locatie te vinden binnen het Cruquiusgebied om een school planologisch mogelijk te maken.

Deze aanleiding valt samen met de behoefte van het Integraal Kind Centrum (IKC) De Kleine Kapitein op Kop Java om een nieuwe locatie te vinden wegens beëindiging van hun tijdelijke locatie aldaar per 1 januari 2021. De gronden waar thans het afvalpunt is gevestigd, is in aanmerking gekomen voor de realisatie van een school vanwege de centrale ligging in het gebied. De locatie van het afvalpunt biedt voldoende ruimte om invulling te geven aan de behoefte van de basisschool De Kleine Kapitein.

In het uitvoeringsplan Afval (gemeenteraad, juli 2016) is de strategie opgenomen om te komen *van afvalpunt naar recyclepunt,* met als doel meer recycling, hergebruik van materialen en producten en meer bezoekers. Het huidige afvalpunt voldoet qua beschikbare ruimte niet aan de dienstverleningsovereenkomst (DVO, ingangsdatum 1-1-2017) tussen Afvalenergiebedrijf Amsterdam (AEB) en gemeente Amsterdam. Het afvalpunt zal daarom worden verplaatst naar Zeeburgereiland, waar eerst een oplossing wordt gerealiseerd voor een tijdelijke periode alvorens een definitieve locatie op het Zeeburgereiland wordt aangewezen. Over de verhuizing van de werf zijn nog geen besluiten genomen.

De voorgestelde doorverhuizing levert een win-win-win situatie op: er komt definitieve huisvesting voor De Kleine Kapitein, het Cruquiusgebied realiseert een school én raakt een geluidsbron kwijt, en er kan een modern recyclepunt gerealiseerd worden op de Bedrijvenstrook dat voldoet aan de wettelijke eisen.

Omdat het vigerende bestemmingsplan het gebruik ten behoeve van de school en aanverwante functies niet toestaat, en een nieuw gebouw op deze plek niet in het vigerende bestemmingsplan past, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Doel bestemmingsplan

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

1. het komen tot uniformiteit in de wijze van bestemmen waarbij tevens wordt voldaan aan de huidige landelijke vereisten ten aanzien van standaardisatie (SVBP2012);
2. het verkrijgen van een actueel juridisch-planologisch toetsingskader waarbij geldende bouw- en gebruiksrechten én de nieuwe situatie in het plangebied uitgangspunt zijn voor de nieuwe regeling;
3. transformatie naar een gemengd woon/werkgebied;
4. het komen tot een digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied bevindt zich in het noordoostelijk deel van stadsdeel Oost in het Cruquiusgebied. Ten noorden van het Cruquiusgebied liggen Borneo, Sporenburg en Rietlanden. Ten zuiden liggen de Indische Buurt en het Flevopark. In het oosten ligt de monding van het Amsterdam Rijnkanaal en het Zeeburgereiland. Ten westen van het Cruquiusgebied liggen de Oostelijke Eilanden, die deel uitmaken van stadsdeel Centrum.

Afbeelding: luchtfoto ligging plangebied ten opzichte van omgeving

Het plangebied ligt aan de Cruquiusweg in het Oostelijk Havengebied, plaatselijk bekend als Cruquiusweg 90. In het noorden wordt het plangebied begrensd door de Cruquiusweg met aan de overzijde deelgebied 1 wat grotendeels al is gerealiseerd, maar waarvan de ontwikkeling nog in volle gang is. Aan de oostzijde wordt de locatie begrensd door de Cruquiusweg met daarnaast het bedrijfsverzamelgebouw De Nieuwe Vaart. Aan de westzijde wordt de locatie begrensd door het bedrijf Drenth. Aan de zuidzijde bevindt zich de gemeentelijke werf. De werf staat tegen de kade van de Nieuwe Vaart aan. Op bovenstaande afbeelding is het plangebied en de begrenzing aangegeven.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan 'Cruquius' van kracht. Dit plan is vastgesteld op 9 april 2013 en voor het onderhavige plangebied op 11 juni 2014 onherroepelijk geworden. Dit plan is conserverend van aard en maakt de voorgestane ontwikkeling niet mogelijk.

De bestemming van het plangebied is op basis van het vigerende bestemmingsplan “Bedrijf- 3” met de gebiedsaanduiding “industrieterrein”. Op basis van deze bestemming zijn bedrijven toegestaan welke voorkomen op de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein en vallen in milieucategorie 1, 2 en 3 en 4.1, creatieve functies en ondergeschikte detailhandel.

Voor het hele Cruquiusgebied is een eerste herziening opgesteld dat thans slechts in ontwerpfase is bekendgemaakt. De eerste herziening heeft geen betrekking op het mogelijk maken van specifieke

ontwikkellocaties. Vanwege het belang van de realisatie van een school in het Cruquiusgebied en om een tijdige verhuizing van de basisschool vanaf kop Java mogelijk te maken, loopt dit bestemmingsplan separaat aan het ontwerpbestemmingsplan van de eerste herziening.

1.5 Leeswijzer

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

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

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

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

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

2.1 Historie

Door de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 werd de Amsterdamse haven bereikbaar voor grote stoomschepen. Dit resulteerde in een uitbreiding van de kades in de haven en het daarop aansluitende 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 Entrepothaven 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 Entrepothaven, 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 rangeerterrein, abattoir, veemarkt, pakhuizenkade en bedrijventerrein.

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

2.2 Beschrijving huidige situatie

Op de locatie zit thans het afvalpunt gevestigd. Op de locatie staan circa 25 - 30 containers waar afval wordt ingezameld. De locatie is omrand met een groene haag en wordt met groen afgescheiden van de gemeentewerf. De toegang tot het terrein van het afvalpunt is afgeschermd met een hekwerk en slagbomen.

Afbeelding: *luchtfoto terrein afvalinzamelpunt*

Afbeelding: entree afvalinzamelpunt

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Algemeen

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

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

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

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

Voor het Cruquiusgebied zijn de spelregelkaart 'Cruquiusweg e.o' (19 januari 2012) en de spelregels 'Cruquiusweg e.o' (11 november 2011), die op 31 januari 2012 door de Deelraad zijn vastgesteld, van toepassing. De spelregels en spelregelkaart beschrijven een gewenste ontwikkeling waarbinnen de marktpartijen hun initiatieven kunnen uitvoeren. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en de ontwikkelstrategie. Met de spelregels kan het stadsdeel ontwikkelingen op hoofdlijnen sturen en toetsen. De spelregels en spelregelkaart zijn opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

De spelregelkaart fungeert na de vaststelling samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader. De spelregelkaart gaat ervan uit dat de nodige voorzieningen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden, maar geeft geen verdere invulling aan functies in het gebied. In de spelregelkaart wordt geen verplicht programma voorgeschreven. Op de begane grondlaag is een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte wenselijk. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect. Het plangebied is op de spelregelkaart aangeduid als bouwveld. De verdelinng van functies gaat niet op voor dit plan omdat geen woonfuncties en geen bedrijvenfuncties zijn voorzien, maar een maatschappelijke functie. Voor het overige sluit het plan zoveel mogelijk aan op de doelstellingen in de spelregels.

2.3.2 Omschrijving ontwikkeling

Functie

Het programma voor de school behelst 17 groepen met circa 25 leerlingen per groep. In totaal zullen er ongeveer 425 leerlingen op deze school komen. In het gebouw is tevens ruimte voor een kinderopvang. Bij het ontwerp van de gymzaal is rekening gehouden met het gebruik van de zaal door de turnsport. Buiten schooltijden kan de zaal tevens worden gebruikt door sportverenigingen.

Bebouwing

Bij het ontwerp van het gebouw is rekening gehouden met de akoestische situatie op en rond Cruquius. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp in een brede L-vorm, gepositioneerd langs de werf en het bedrijfsverzamelgebouw. Vanwege het geluid heeft het bouwdeel langs de werf een iets hogere bouwhoogte van het deel langs het bedrijfsverzamelgebouw. Dit zorgt voor een geluidafschermende werking voor het binnenterrein.

De gevels ten westen en zuiden dienen vanaf de eerste verdieping te worden uitgevoerd als dove gevel, evenals de gevel ten oosten van het dakterras op de bovenste verdieping. In het ontwerp van de school is hiermee rekening gehouden door de gymzaal in de school op de verdieping te plannen in het deel van het gebouw dat langs de werf staat.

Afbeelding: impressie voorkant schoolgebouw vanaf de Cruquiusweg

Terrein

Het binnenterrein van de kavel fungeert als schoolplein en speelplein voor de buurt buiten schooltijden. Het plein krijgt een open, groen en uitnodigend karakter. Er zal tevens ruimte worden geboden aan stalling ten behoeve van fietsen en scooters.

2.3.3 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt van de ontwikkelingen die op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen en welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het opnemen van een mogelijke ontwikkeling in het bestemmingsplan; direct bestemmen, via een wijzigingsbevoegheid of een uitwerkingsplicht dan wel het niet meenemen van de ontwikkeling in dit bestemmingsplan.

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

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

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

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

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

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

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

Consequenties voor dit plan

De onderwerpen en nationale belangen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormen geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Vanuit het Barro geldt dat voor vaarwegen met een CEMT-klasse VI een vrijwaringsgzone van 25 meter aan weerszijde van de vaarweg aangehouden dient te worden.

Consequenties voor dit plan

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen hebben invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied. Het plangebied valt niet binnen de vrijwaringszone.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vereist artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening een onderbouwing van de behoefte aan het programma dat door die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Dit artikel staat bekend als de "ladder voor duurzame verstedelijking" (hierna: "ladder"). De ladder bestond voor 1 juli 2017 uit de volgende drie treden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van debetreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip 'actuele regionale behoefte' wordt geschrapt en in de nieuwe ladder vervangen door 'behoefte';
- de nieuwe ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;
- er is een nieuw artikellid toegevoegd op grond waarvan de laddertoets bij bestemmingsplannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Op 28 juni 2017 is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan (de zgn. "overzichtsuitspraak", met kenmerk 201608869/1/R3) over de interpertatie en toepassing van de ladder die ook na de wijziging van de ladder van 1 juli 2017 relevant is.

Consequenties voor dit plan

Allereerst dient te worden beoordeeld of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of

zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Blijkens de Nota van Toelichting op het Bro worden onder “andere stedelijke voorzieningen”, verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Met onderhavig bestemmingsplan wordt beoogd een school en kinderopvang mogelijk te maken.

Een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling dient echter voldoende substantieel te zijn om als stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 tweede lid van het Bro te kunnen worden aangemerkt. Hierbij komt volgende de Afdeling bestuursrechtspraak betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was.

In het vigerende bestemmingsplan Cruquius is de bestemming "Bedrijf-3" en is voor het hele plangebied een bouwvlak opgenomen. Diverse bedrijven in milieucategorie 1, 2, 3 en 4.1 zijn toelaatbaar. De geplande ontwikkeling in dit bestemmingsplan is qua ruimtelijke uitstraling gering in vergelijking met dat wat op grond van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan. Er kan derhalve niet worden gesproken van een ontwikkeling van zodanige omvang die moet worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Een toets aan de ladder is niet aan de orde.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit

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

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, 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 wonin-gen binnen het bestaand stedelijk gebied. Buiten het bestaand stedelijk gebied blijven nieu-we woningbouwlocaties niet

toegestaan.

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

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van de maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (- 4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan worden toegestaan, blijven ruim onder de 150 meter vanaf het peil van Schiphol, te weten maximaal 14 meter. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Het LIB vormt op grond van het voornoemde geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De (geactualiseerde) Provinciale Structuurvisie is op 28 september 2015 vastgesteld door Provinciale Staten. 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 8' is herontwikkeling van het gebied 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.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. De PRV bevat algemene regels omtrent de inhoud van onder andere gemeentelijke bestemmingsplannen, projectafwijkingsbesluiten (omgevingsvergunningen) en beheersverordeningen. Bij deze ruimtelijke besluiten zal het provinciaal belang getoetst moeten worden. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied past binnen de kaders van de PRV.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De PRV verwijst voor de uitleg van het begrip "stedelijke ontwikkeling" naar artikel 1.1.1. eerste lid onder i van het Bro. Zoals onderbouwd in paragraaf 3.1.3, is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro.

Bovendien is gelet op de beoogde ontwikkeling is van een regionale functie geen sprake. Er wordt invulling gegeven aan een lokale behoefte die niet concurreert met andere scholen of voorzieningen in de regio. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt ter afstemming toegezonden aan de provincie in het kader van het wettelijk vooroverleg dat wordt gevoerd op grond van artikel 3.1.1 Bro.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de PRV zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het BSG. Een bestemmingsplan binnen bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Er is geen sprake van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie, noch van een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Toetsing aan de geldende provinciale planningsopgave is niet aan de orde. Het bestemmingsplan is op dit punt in overeenstemming met de PRV.

Grootschalige en perifere detailhandel

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het BSG. Het bestemmingsplan staat geen realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan op dit punt in overeenstemming is met de PRV.

Meerlaagse veiligheid

In de PRV is een motiveringsverplichting opgenomen voor bestemmingsplannen ten aanzien van overstromingsrisico's. Voor voorliggend bestemmingsplan geldt dat het zich laat beredeneren dat er geen onaanvaardbare, onevenredige risico's zijn voor wat betreft overstroming. Onder meer de keur van het waterschap Amstel Gooi en Vecht ziet toe op bescherming van nabijgelegen waterkeringen. Het bestemmingsplan is op dit punt in overeenstemming met de PRV.

Energie en duurzaam bouwen

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. Het ontwerp van de school is duurzaam vormgegeven, o.a. voorzien van zonnepanelen en een deels groen dak.

Natuurnetwerk Nederland

Provinciale Staten hebben op 27 september 2016 het Natuurbeheerplan 2017 vastgesteld. In het Natuurbeheerplan staat waar welk soort natuur,agrarische natuur of landschap aanwezig is of ontwikkeld kan worden. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) en de natuurverbindingen. In de PRV is een beschermingsregime opgenomen voor het NNN.

Volgens artikel 19 van de PRV moeten gemeentelijke bestemmingsplannen aan een aantal eisen voldoen. De gebieden die als NNN zijn aangewezen moeten in bestemmingsplannen bestemd worden voor 'Natuur'. Daarnaast moet in het bestemmingsplan eveneens zijn voorzien in een beschermingsregime. Onderhavig plangebied is niet aangewezen als NNN gebied. Het dichtstbijzijnde NNN gebied, het Markermeer & IJmeer, bevindt zich op ruim 1,6 kilometer afstand. Het bestemmingsplan is op dit punt in overeenstemming met de PRV.

3.2.3 Provinciale Watervisie 2021 "Buiten de oevers"

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. Hoofdstuk 5.1 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

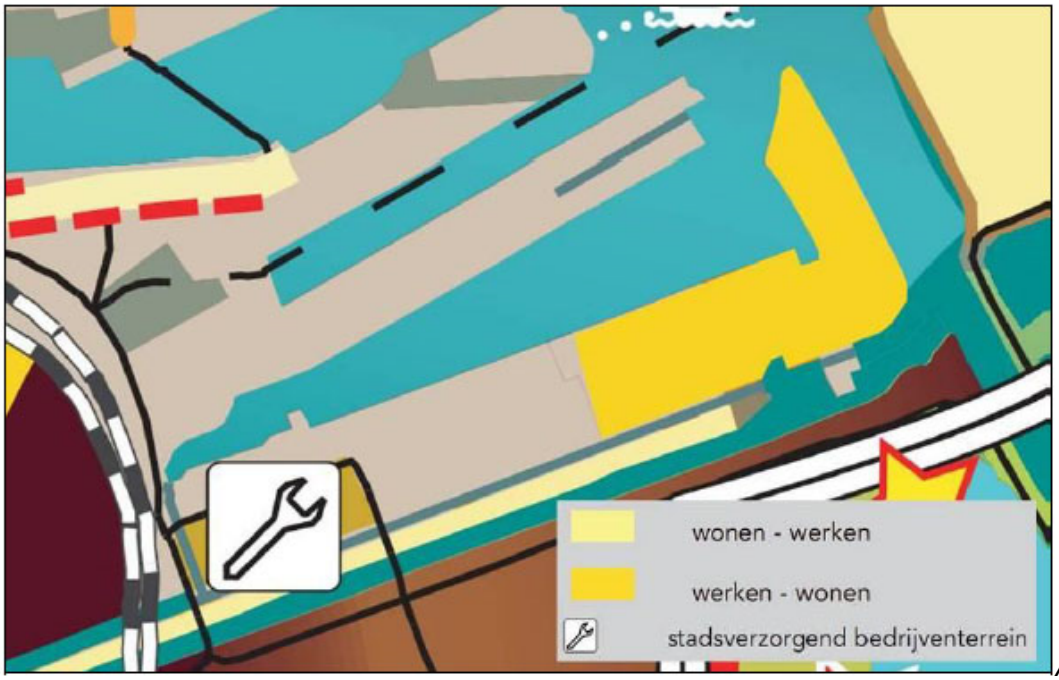
Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot 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 en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Consequenties plangebied

In de structuurvisie is het plangebied aangegeven als 'binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein', met transformatiemogelijkheden naar een werk-woongebied. In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven. Onderhavig bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van de typologie 'werk-woongebied', zoals

dat in de gemeentelijke structuurvisie staan beschreven.



Afbeelding: uitsnede Visiekaart Structuurvisie (p. 30)

Het geel gekleurde gebied is onder andere het Cruquiuswerkgebied, waarbinnen het plangebied Cruquius, deelgebied 8 valt.

Werk-woongebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 50% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, kleinschalige kantoren (maximum m² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

Afbeelding: typering uit Structuurvisie Amsterdam 2040 (p. 221)

3.3.2 Koers 2025

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

Hoewel onderhavig bestemmingsplan geen woningbouw beoogt mogelijk te maken, is de geplande ontwikkeling wel een gevolg van de groei in het aantal woningen in het Cruquiusgebied. Met de tranformatie naar een gemengd werk- en woongebied, maken jonge gezinnen immers ook deel uit van de doelgroep gebruikers van dit gebied. De behoefte aan een locatie voor onderwijs is derhalve een uitvloeisel van de uitvoering van het beleid om te voorzien in groei door verdichting en transformatie.

3.3.3 Amsterdamse woonagenda

De woonvisie uit 2009 heeft een opvolger gekregen: de Amsterdamse woonagenda. Het college van B&W kiest voor een praktische woonagenda om richting te geven aan de uitdagingen waar Amsterdam wat betreft het wonen voor gesteld staat. Op het gebied van wonen liggen in Amsterdam veel uitdagingen, de woningmarkt staat onder druk in alle segmenten. Tal van exogene factoren hebben invloed op de woningmarkt en de drukte in de stad. Amsterdam komt na ruim vijf jaar uit een economische recessie die de woningmarkt sterk in zijn greep hield. Amsterdam heeft een scala aan beleidsplannen en -programma's ontwikkeld en doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het wonen en bouwen in Amsterdam. Deze opvolger is de Amsterdamse woonagenda met als titel Voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen. De nieuwe visie is gericht op meer bouwen, betaalbare en kwalitatief goede woningen voor alle doelgroepen.

Door veel woningen toe te voegen, zal de krapte op de Amsterdamse woningmarkt verminderen en dat zal een drukkend effect hebben op koopprijzen en huren. Dat raakt aan het andere belangrijke doel, een ‘betaalbare’ woningvoorraad. Niet alleen huishoudens in de sociale huursector kunnen last hebben van te hoge woonlasten, ook de bewoners van de vrije huursector en kopers kunnen de problemen ervaren van een krappe woningmarkt met stijgende prijzen. Het gaat bij die sectoren om verschillende prijsniveaus, maar het is belangrijk om de tendens naar een stijgende verhouding van woonlasten ten opzichte van inkomens over de hele linie te temperen. Dat geldt voor de huidige Amsterdammers en voor de huishoudens die in Amsterdam willen komen wonen.

Een voortvarend bouwprogramma is essentieel om de druk op de woningmarkt te verminderen en het wonen betaalbaar te houden. Met het plan “Koers 2025” heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten.

Consequentie voor dit plan

Zoals reeds uitenegezet in paragraaf 3.3.2, beoogt onderhavig plan weliswaar geen woningbouw mogelijk te maken, maar is de geplande ontwikkeling wel een gevolg van de groei in het aantal

woningen in het Cruquiusgebied. Met de tranformatie naar een gemengd werk- en woongebied, maken jonge gezinnen immers ook deel uit van de doelgroep gebruikers van dit gebied. De behoefte aan een locatie voor onderwijs is derhalve een uitvloeisel van de uitvoering van het beleid om te voorzien in groei door verdichting en transformatie.

3.3.4 Erfgoed voor de stad

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19de-eeuwse ring, de Gordel '20-'40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. Verborgen in de bodem liggen daarbij archeologische overblijfselen die getuigen van de rijke geschiedenis van de stad. Met “Erfgoed voor de stad (juni 2016)”, de agenda voor erfgoed in een groeiend Amsterdam, wil Amsterdam de komende jaren koersen op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische waarden (zowel kwantitatief als kwalitatief) hoort hierbij. Dit is immers de basis voor het in beeld te krijgen van de bestaande waarden om deze optimaal te kunnen inzetten. Voor het resultaat van deze inventarisatie en waardering wordt verwezen naar paragraaf 5.3.1.

3.3.5 Parkeerbeleid auto

Op 29 november 2014 is de zogenaamde Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Door de inwerkingtreding is een wijziging in de Woningwet van kracht geworden waardoor de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen en daarmee ook één van de instrumenten voor regulering van het ruimtegebruik voor parkeren. Doelstelling is om het instrument 'stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening' te vervangen door een ander instrument, namelijk 'het bestemmingsplan. Concreet houdt dit in dat stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit is met name van belang voor het parkeren.

Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Voor nieuwe bestemmingsplannen kan niet meer worden teruggevallen op de parkeerbepaling uit de bouwverordening. In dit bestemmingsplan is bedoeld om aan te sluiten bij de hiervoor geschetste doelstellingen van de wetswijziging. Dit betekent dat de parkeernormen die voordien gehanteerd werden bij (bouw)plantoetsing, nu aan de bestemmingsplannen gekoppeld gaan worden.

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

stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.

Het geldende parkeerbeleid is uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota. Op 8 juni 2017 heeft de raad van Amsterdam hiervoor de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld met drie moties en twee amendementen. Die zijn verwerkt en de gewijzigde versie van de nota is op 29 november 2017 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers in dat gebied geen parkeervergunning krijgen.

Consequenties plangebied

Onderhavig plangebied valt in een zone die in de Nota parkeernormen Auto is aangewezen als B-locatie. Deze locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm in sommige gevallen ook een minimumparkeernorm te hanteren.

De geplande ontwikkeling betreft functies in de categorie 'voorzieningen'. Hiervoor geldt de beleidsregel dat de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt vormen voor het vaststellen van de parkeernormen, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is.

Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet. Het betreffende gebied is opgenomen in het 0-plafond van vergunningverlening, echter kan vanwege de maatschappelijk functie wel een beroep worden gedaan op een beperkt aantal parkeervergunningen in de openbare ruimte.

Concreet betekent dit dat voor de school de parkeernorm uit de CROW van toepassing is wat neerkomt op een parkeernorm van minimaal 0,5 tot maximaal 1 parkeerplaats per klaslokaal, dus 9 tot 17 parkeerplaatsen in totaal. Deze parkeernorm is inclusief de parkeerbehoefte bezoekers en werknemers en eventueel beperkte maatschappelijke parkeervergunningen.

Vanwege het kortdurige gebruik van de parkeerplaatsen (halen en brengen van kinderen) is de verwachting dat als uitgangspunt kan gelden dat de minimale parkeernorm volstaat. Eventueel kan bij de herinrichting van de Cruquiusweg rekening worden gehouden met het beschikbaar houden van enkele parkeerplaatsen voor halen en brengen op beperkte tijdstippen, zodat deze parkeerplaatsen de overige tijden vrij beschikbaar zijn voor een ieder.

Vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het niet wenselijk en om op het terrein van de school zelf te voorzien in parkeerplaatsen. Dit zou ten koste gaan van de ruimtelijke uitstraling van de kavel en beperkt de mogelijkheden voor een functioneel en veilig schoolplein in vergaande mate.

Speel- en pleinfuncties worden bij voorkeur zoveel mogelijk gescheiden van verkeersfuncties, omdat deze elkaar bijten. Om het plein en de speelruimte optimaal te laten werken is het zeer onwenselijk dat daarbinnen ook parkeerplaatsen worden gerealiseerd (en dus kruisende verkeersbewegingen). De veiligheid van de spelende kinderen komt al snel in het geding als op een speelplein ook parkeerplaatsen en een rijbaan gerealiseerd moeten worden.

Daarnaast is door het bouwen in een hoge dichtheid de beschikbare speelruimte op het Cruquiuseiland minimaal. Het realiseren van parkeerplaatsen op het plein zou ten koste gaan van deze speelruimte,

terwijl de gevraagde capaciteit voor parkeren ook beschikbaar is in de wegprofielen rondom de school. Het opofferen van ruimte op de kavel voor parkeerplaatsen is derhalve niet doelmatig.

Aan de andere zijdes van de kavel (i.e. die niet het schoolplein vormen) is geen ruimte voor parkeren op eigen terrein, vanwege de vorm die het schoolgebouw moet hebben om aan de geluidseisen te voldoen. Dit resulteert in een gebouw dat aan de zuid- en oostzijde van de kavel grotendeels tot op de kavelgrens gebouwd wordt. Die zijdes zijn dus ongeschikt om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Parkeren aan de Cruquiusweg maakt het mogelijk het schoolplein de gewenste kwaliteiten te geven. De huidige en toekomstige parkeercapaciteit op de Cruquiusweg is voldoende om deze behoefte op te vangen.

3.3.6 Parkeerbeleid fietsen en scooters

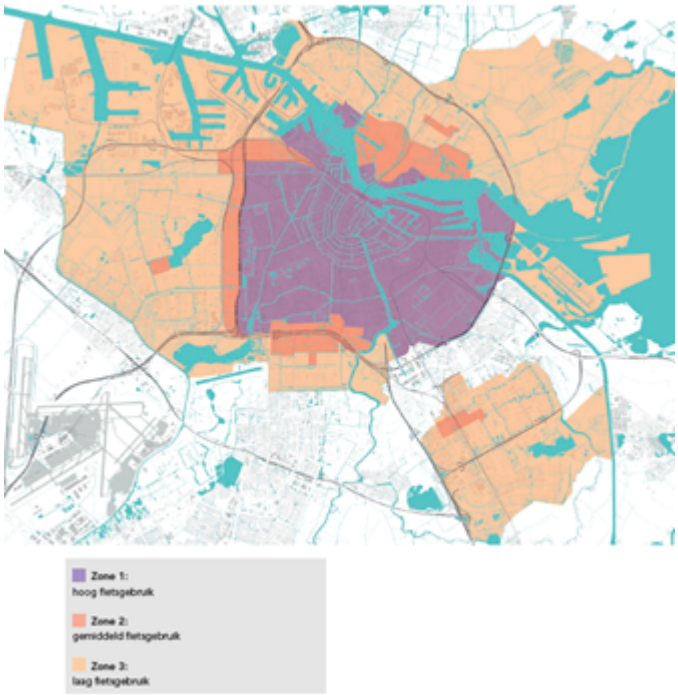
De gemeente Amsterdam wil voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er voorwaarden en richtlijnen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van het parkeren voor fietsen en scooters in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter welke is vastgesteld op 14 maart 2018 en bekendgemaakt op 19 maart 2018.

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn bindende fietsparkeernormen voor niet- woonfuncties vastgesteld en niet bindende parkeernormen voor scooters. Daarmee wil Amsterdam zorgen voor:

1. voldoende ruimte voor groen, voetgangers, fietsers, spelende kinderen, terrassen, winkelend publiek;
2. een rustiger straatbeeld;
3. het parkeren van fietsen en scooters faciliteren;
4. het verkleinen van het risico op diefstal, vandalisme en beschadigen van fietsen en scooters.

Initiatiefnemers moeten bij nieuwbouw en herontwikkeling in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie. Door de beleidsregels uit deze nota te verankeren in bestemmingsplannen, wordt het verplicht om voldoende (inpandige) stallingsvoorzieningen te realiseren bij niet-woonfuncties, zoals kantoren, winkels, scholen, restaurants, etc. Aan initiatiefnemers van publiekstrekkende bestemmingen wordt gevraagd ook parkeervoorzieningen voor scooters op eigen terrein te realiseren. Dat geldt ook voor bedrijven waar veel medewerkers op de scooter naar hun werk komen. Het uitgangspunt is dat parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters altijd op eigen terrein worden gerealiseerd.

Voor het bepalen van de parkeernorm voor fietsen is de gemeente ingedeeld in drie zones. Onderhavig plangebied valt binnen zone 1: er is sprake van hoog fietsverbruik.



Afbeelding: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties uit Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (p. 31)

De normen voor scooterparkeren zijn in tegenstelling tot die voor fietsparkeren niet bindend. De normen worden gehanteerd als richtlijnen. Voor het parkeren van scooters zijn geen CROW-kencijfers. De parkeernormen voor scooters bij niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de verhouding tussen het gebruik van fietsen en scooters. Omdat Amsterdammers met de scooter vaak wat langere afstanden afleggen, wordt voor de scooterparkeernormen geen onderscheid gemaakt in zones. De norm is afgeleid van de fietsparkeernorm voor zone 1.

Consequenties plangebied

Er zijn in totaal 425 leerlingen en op basis van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is de norm 2 tot 5 parkeerplekken en wordt er gerekend per 10 leerlingen. In totaal komt dit neer op een maximale parkeerbehoefte van 425/10X5 = 213 fietsparkeerplaatsen. Het parkeren voor de medewerkers komt neer op 425/10X0,4 = 17 fietsparkeerplaatsen. In totaal is er een maximale behoefte aan 230 fietsparkeerplaatsen. Binnen het plangebied van de kavel van de school kan dit worden opgelost. Gelet op de huidige lagere parkeerdruk van fietsen bij de huidige locatie van de school, kan binnen de bandbreedte van de parkeernorm van 2 tot 5 parkeerplekken een oplossing worden gevonden voor het fietsparkeren.

Tabel 3.7: onderwijs - fietsparkeren					
	norm aantal parkeer-plekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
basisschool leerlingen	2 - 5	10 leerlin-gen	leerlingen / lang parkeren	schooltijden	Toepassing norm ook afhankelijk van het fietsgebruik van leerlingen;
voortgezet onderwijs leerlingen	8 - 10	100 m² bvo	leerlingen lang parkeren	schooltijden	Toepassing norm ook afhankelijk van het fietsgebruik van leerlingen;
voortgezet onderwijs	1	100 m² bvo	medewerkers lang parkeren	schooltijden	
ROC leerlingen	12	100 m² bvo	leerlingen lang parkeren	schooltijden	lager op OV-locaties; ook maatwerk mogelijk aan de hand van mobiliteitsplan
ROC medewerkers	1	100 m² bvo	medewerkers lang parkeren	schooltijden	
hogeschool en universiteit	maatwerk		medewerkers studenten		maatwerk aan de hand van mobiliteitsplan

Afbeelding: tabel fietsparkeerkencijfers voor basisscholen uit Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

Voor scooters geldt dat er 3 scooterparkeerplaatsen beschikbaar dient te zijn (richtlijn): 425/10X0,06=3 scooter parkeerplaatsen.

Tabel 7. onderwijs - scooterparkeren			
	norm aantal scooterpar-keerplekken	Per	berekening scooterparkeernorm
basisschool leerlingen	n.v.t.	10 leerlingen	scooter v.a. 16 jaar
basisschool medewerkers	0,06	10 leerlingen	0,7 x 7,9% = 0,06 motief van en naar werk
voortgezet onderwijs leerlin-gen	0,48	100 m² bvo	16 x 3% = 0,48 motief onderwijs/cursus volgen
voortgezet onderwijs mede-werkers	0,08	100 m² bvo	1 x 7,9% = 0,08 motief van en naar werk
ROC leerlingen	0,42	100 m² bvo	14 x 3% = 0,42 motief onderwijs/cursus volgen lagere norm bij locaties dichtbij OV-locaties
ROC medewerkers	0,08	100 m² bvo	1 x 7,9% = 0,08 motief van en naar werk
hogeschool en universiteit	maatwerk		n.v.t.

Afbeelding: tabel onderwijs - scooterparkeren uit Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

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

4.1.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

4.1.2 Kwalificatie gebied

De beoogde ontwikkelingen in het plangebied kunnen worden ingedeeld in categorie 11.2 van de D-lijst:

"De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen."

Het plangebied beslaat geen terrein van 100 hectare of meer. Nu de aangegeven drempelwaarden niet worden overschreden kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht in de zin van de Wet milieubeheer. Uit jurisprudentie van de Afdeling blijkt echter het volgende. Hoewel de omvang van een project beneden de geldende grenswaarden ligt, betekent de enkele omstandigheid dat de activiteit opgenomen is in de bijlage, er beoordeeld dient te beoordelen of op grond van de selectiecriteria van bijlage III bij de richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling, kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Om de beoordeling uit te kunnen voeren moet voor de voorgenomen activiteiten (= voorgenomen ontwikkeling) een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. Voor de transformatie van het Cruquiuseiland is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd om de milieugevolgen van de complete transformatie in beeld te brengen.

4.1.3 Beoordeling

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden).

Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.

3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

De m.e.r.- beoordeling voor het Cruquiusgebied heeft betrekking op de totale ontwikkeling van het Cruquiusgebied. In de m.e.r.-beoordeling voor het Cruquiusgebied is geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieukundige effecten op de aspecten verkeer, luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid niet spelen. Hoewel de school ten tijde van de m.e.r. - beoordeling nog niet concreet bekend was, is wel rekening gehouden met een ontwikkeling op deze locatie. Uit een aanvulling op het verkeersonderzoek, een specifiek akoestisch onderzoek, nader bodemonderzoek en een quick scan naar flora en fauna kan worden geconcludeerd dat de m.e.r. - beoordeling adequaat en actueel is voor de school. De m.e.r.-beoordeling is opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan.

Voor de aspecten milieuhygiënische bodemkwaliteit en natuur geldt dat bij werken volgens protocollen bij de transformatieactiviteiten belangrijke nadelige milieukundige effecten uit te sluiten zijn. De conclusie is dat de transformatie van het Cruquiusgebied ten aanzien van het aspect grondwateroverlast geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft.

Samengevat kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieukundige effecten uit te sluiten zijn. Er hoeft daarom geen m.e.r.-procedure voor de transformatie van het Cruquiusgebied te worden doorlopen.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader en kwalificatie plangebied

Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen: VNG-brochure) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. Ook scholen kunnen worden beschouwd als gevoelige functies in de zin van de VNG brochure (bevestigd in de uitspraak van de Raad van State van 9 maart 2011 met kenmerk 201004267/1/R3).

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

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

de randen is weinig verstoring door verkeer.

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

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

Kwalificatie plangebied

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

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

4.2.2 Inventarisatie omgeving plangebied

4.2.2.1 Aanwezige woningen

In het Cruquiusgebied zijn op diverse plekken woningen gepland of gerealiseerd. De dichtbijzijnde woningen zijn gepland in Cruquius deelgebied 1. Dit gebied ligt op meer dan 30 meter afstand van het plangebied. Maatschappelijke dienstverlening, zoals in dit geval een school en een kinderopvangvoorziening is te kwalificeren als milieucategorie 2 waarvoor een maximale richtafstand geldt van 30 meter. Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied kan voornoemde afstand terug worden gebracht met 1 stap: van 30 meter naar 10 meter. Deze afstand tot het dichtbijzijnde gebied waar woningen zijn gepland is ruim voldoende voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.2.2.2 Aanwezige bedrijven

Nabij het plangebied komen een aantal bedrijven voor. Alle aanwezige bedrijven in de omgeving hebben een bedrijfsbestemming of zijn onderdeel van een gemengde bestemming. Dit is afhankelijk van de van toepassing zijnde milieucategorie. De meeste aanwezige bedrijven vallen onder milieucategorieën 1 en 2. Onderstaande tabel omvat de aanwezige bedrijven rondom het plangebied met een hogere milieucategorie dan 2.

De genoemde richtafstand geldt voor omgevingstype 'rustige woonwijk' en is overgenomen uit de VNG-brochure. Daarnaast staat de afstand vermeld voor het type 'gemengd gebied'. In dat geval kan de richtafstand met 1 stap teruggebracht worden. Bij de bedrijfsbestemming behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten in het geldende bestemmingsplan Cruquius worden bedrijven toegelaten (afhankelijk van het type bedrijfsbestemming) met milieucategorie 1, 2, 3 en 4.1. Voor bedrijven met een hogere milieucategorie is een aanduiding opgenomen op de verbeelding van voornoemd bestemmingsplan.

Inrichting	**adres**	**VNG cat.**	**afstand rustige woonwijk**	**afstand gemengd gebied**
Machine- en motorenfabriek Kleijer	Zeeburgerpad 102	4.1	200 m	100 m
Kapteijn Metaalrecyvling	Zeeburgerpad 112-114	3.2	100 m	50 m
Lakfa Verffabriek	Zeeburgerpad 116	3.2	100 m	50 m
Magnus Metaal	Cruquiusweg 152-154	5.2	700 m	500 m
Vecht Metaal	Cruquiusweg 78	3.2	100 m	50 m
Gemeentewerf	Cruquiusweg 92	3.1	50 m	30 m

tabel: aanwezige inrichtingen Cruquiusgebied in milieucategorie hoger dan 2, met bijbehorende richtafstanden inzake VNG-brochure

Hierna is voor de bedrijven in bovenstaande tabel bekeken of het mogelijk is voor bovenstaande bedrijven de afstand te verkorten ten opzichte van gevoelige functies.

Verder moet in beginsel rekening worden gehouden met de representatieve planologische mogelijkheden van de bestemming 'Bedrijf-3' in het geldende bestemmingsplan Cruquius. Op basis van deze bestemming zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 4.1. In de nabije omgeving is echter al op korte afstand van bestaande bedrijven de realisatie van gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het gebied ten noorden van de planlocatie heeft de bestemming 'gemengd' gekregen in het bestemmingsplan 'Cruquius deelgebied 1'. Binnen deze bestemming is wonen toegestaan. Dit geldt eveneens voor locaties ten noordwesten ('Cruquius deelgebied 2' en 'Cruquius deelgebied 3'). Uit de toelichting van deze bestemmingsplannen blijkt dat de milieubelasting vanwege deze bedrijven niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat en de planontwikkeling niet leidt tot beperkingen voor de reeds aanwezige bedrijven. De planontwikkeling en aanwezige bedrijven in de omgeving zijn planologisch met elkaar verenigbaar. Hetzelfde geldt voor onderhavige planlocatie. Hieronder volgt een beschouwing van de situatie voor milieuzonering per bedrijf.

Machine- en motorenfabriek Kleijer B.V.

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

In het ontwerpbestemmingsplan Zeeburgerpad is dit bedrijf bij nader inzien ingedeeld in de categorie 'constructiewerkplaats', p.o. < 2.000 m². De hierbij behorende milieucategorie betreft volgens de VNG-brochure cat. 4.1. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 200 meter vanwege het aspect geluid. De hoofdactiviteiten van de inrichting bestaan uit reparatie activiteiten aan voor het bedrijf aangemeerde schepen (in de open lucht). In de werkplaats worden eveneens werkzaamheden verricht. Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied kan voornoemde afstand terug worden gebracht met 1 stap: van 200 meter naar 100 meter. Binnen voornoemde afstand zijn in beginsel geen gevoelige functies mogelijk. Het plangebied is op meer dan 100 meter af gelegen van dit bedrijf.

Voor het aspect industrielawaai verwezen naar paragraaf 4.4 omdat het om een gezoneerd industrieterrein gaat. Wanneer de geluidsgevoelige objecten door toepassing van hogere waarden in combinatie met dove gevels worden gerealiseerd, leidt dit niet tot belemmeringen voor de planontwikkeling of het bedrijf.

Kapteijn Metaalrecycling B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 112-114 en betreft een bedrijf in metaalrecycling en de handel in metalen. In het bestemmingsplan Cruquius is voor dit bedrijf geen specifieke milieucategorie opgenomen. Het bedrijf kan ingedeeld worden in de categorie 'overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1.000 m² (categorie 3.2). De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege het aspect geluid. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan deze afstand met 1 afstandsstap worden teruggebracht naar 50 meter. Deze afstand is tevens in overeenstemming met het huidige milieuspoor: het bedrijf valt sinds 1 januari 2011 onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer (maximaal 50 dB(A) op 50 meter). Kapteijn Metaalrecycling is gevestigd op een gedeelte van het bedrijventerrein dat is aangeduid als een gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het plangebied is op meer dan 50 meter af gelegen van dit bedrijf.

Voor het aspect industrielawaai wordt verwezen naar paragraaf 4.4 omdat het om een gezoneerd industrieterrein gaat. Wanneer de geluidsgevoelige objecten door toepassing van hogere waarden in combinatie met dove gevels worden gerealiseerd, leidt dit niet tot belemmeringen voor de planontwikkeling of het bedrijf.

Lakfa Verffabriek B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 116 en betreft een verffabriek. Op basis van de VNG brochure kan een dergelijk bedrijf worden ingedeeld in categorie 3.2. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege geluid en geur. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan dit met 1 afstandsstap worden teruggebracht naar 50 meter. Het plangebied is op meer dan 50 meter af gelegen van dit bedrijf.

Voor het aspect industrielawaai verwezen naar paragraaf 4.4 omdat het om een gezoneerd industrieterrein gaat. Wanneer de geluidsgevoelige objecten door toepassing van hogere waarden in combinatie met dove gevels worden gerealiseerd, leidt dit niet tot belemmeringen voor de planontwikkeling of het bedrijf.

Magnus Metaal

Aan de Cruquiusweg 152 zat een metaalverwerkingsbedrijf, Metaal Magnus. Het bedrijf is niet meer aanwezig en de milieuvergunning is ingetrokken. In het bestemmingsplan Cruquius is voor het bedrijf aan de Cruquiusweg 152 de specifieke milieucategorie 5.2 opgenomen, zijnde een metaal verwerkingsbedrijf (maatbestemming). De hierbij behorende richtafstand bedraagt 700 meter. Vanwege de ligging in een gemengd gebied kan deze afstand met 1 afstandsstap worden teruggebracht naar 500 meter. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf-3' opgenomen. Het plangebied is op circa 430 meter afstand gelegen van de grens van de bestemming van dit bedrijf.

De locatie is gepland voor herontwikkeling waarbij de zware bedrijvigheid uit categorie 5.2 zal komen te vervallen. Een maximale invulling van de planologische mogelijkheden voor bedrijvigheid is daarom niet realistisch meer. Elders in het Cruquiusgebied is bovendien op kortere afstand van dit bedrijf reeds al gestart met de planologische wijzigingen waar onder andere woningen deel van uitmaken. Voor de realisatie van de school en het kinderdagverblijf is deze bedrijfslocatie derhalve geen belemmering.

Vecht Metaal

Op Cruquiusweg 78 zit oorspronkelijk een metaalbedrijf (Vechtmetaal) gevestigd. Het bedrijf valt in milieucategorie 3.2 (gesloten gebouw), waarbij de maatgevende afstand 100 m bedraagt voor geluid. Deze afstand mag met één stap worden teruggebracht naar 50 m vanwege de ligging in een gemengd gebied. Direct naast het bedrijf is een gemengde bestemming van kracht op grond waarvan geluidgevoelige functies zijn toegestaan. Op 24 meter afstand van het bedrijf geldt de gemengde bestemming op grond waarvan woningen zijn toegestaan. Het bedrijf dient derhalve al rekening te houden met gevoelige functies op korte afstand.

Op grond van het vigerende bestemmingssplan Cruquius hebben de gronden de bestemming 'Bedrijf-3' op grond waarvan bedrijven in milieucategorie 4.1. zijn toegstaan. Deze invulling is inmiddels niet meer realistisch. Bovendien heeft het bedrijf Vecht Metaal inmiddels grotendeels plaatsgemaakt voor bedrijven als een openbare werkplaats en een ontwikkelaar in elektrische en hybride aandrijflijnen voor voertuigen en vaartuigen. Het plangebied ligt op circa 48 meter van dit bedrijf, op een grotere afstand dan de genoemde bestaande en geprojecteerde gevoelige functies, en vormt derhalve geen belemmering voor het bedrijf.

Gemeentewerf

De gemeentewerf met afvalpunt betreft een categorie 3.1 bedrijf, waarbij de maatgevende afstand 50 m bedraagt voor geluid. Deze afstand mag vanwege de ligging in gemengd gebied met één afstandsstap worden teruggebracht naar 30 m. Het afvalpunt zal verdwijnen en plaats maken voor de school. Bij de werf resteert dan het kantoor en de stalling van de vrachtwagens. Het laden en lossen van de afvalcontainers vindt niet meer plaats op deze locatie. Dit heeft een gunstig effect op de milieueffecten op de omgeving waardoor op een kortere afstand dan 30 meter een school kan worden gerealiseerd. In het akoestisch onderzoek is dit bedrijf meegenomen in de berekeningen. De gevel van de school die grenst aan de werf zal grotendeels worden uitgevoerd als dove gevel waardoor de werf en de school elkaar niet bijten en er geen belemmering is voor het bestemmingsplan.

Bedrijfsverzamelgebouw Nieuwe Vaart

Aan de Cruquiusweg 96 bevindt zich het bedrijfsverzamelgebouw 'de Nieuwe Vaart'. Dit gebouw is geschikt voor kantoren en bedrijfsruimten in vooral de creatieve sector. Dit kan ingedeeld worden in de categorie 'kantoren' (SBI-2008 63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78 80 t/m 82) met milieucategorie 1. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 10 meter vanwege het aspect geluid. Vanwege de ligging in gemengd

gebied kan deze afstand met één stap worden teruggebracht naar 0 meter. Er is geen sprake van belemmering van de bedrijfsfunctie.

Op deze locatie zijn volgens het bestemmingsplan bedrijven toegestaan tot en met milieu-categorie 4.1 waarbij de bijbehorende richtafstand van 100 meter geldt voor een gemengd gebied. Met een feitelijke afstand van ca. 12 meter wordt niet voldaan aan deze richtafstand. Op kortere afstand (17,5 meter en 42 meter) dan de richtafstand zijn reeds gevoelige functies geprojecteerd (Cruquius deelgebied 1 en deelgebied 3), waardoor een maximale invulling met de toegestane milieucategorie met bijbehorende afstand, in de huidige situatie al niet meer realistisch is. Voor het bedrijfsverzamelgebouw vormt het bestemmingsplan van de school geen belemmering.

Overige bedrijven

Op het perceel Cruquiusweg 78 is Drive Yourself gevestigd en een leer- en werkplaats. Deze bedrijvigheid is in te delen in milieucategorie 2, waarbij de maatgevende afstand 30 meter is voor geluid. Deze afstand mag vanwege de ligging in gemengd gebied met één stap worden teruggebracht naar 10 m. Aan deze afstand wordt met circa 14 m voldaan. Er is geen sprake van een belemmering van de bedrijfsvoering.

Op deze locatie zijn volgens het bestemmingsplan bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 4.1 waarbij de bijbehorende richtafstand van 100 meter geldt voor een gemengd gebied. Met een feitelijke afstand van ca. 12 meter wordt niet voldaan aan deze richtafstand. Op kortere afstand (28 meter) dan de richtafstand zijn reeds gevoelige functies geprojecteerd (Cruquius deelgebied 1), waardoor een maximale invulling dat de toegestane milieucategorie met bijbehorende afstand, in de huidige situatie al niet meer realistisch is. Op dit moment wordt onderzocht welke invulling op termijn gewenst is. Een maatschappelijke of gemengde bestemming is hierbij een van de mogelijkheden die wordt onderzocht, waarbij de maatschappelijke bestemming uit onderhavig bestemmingsplan zal worden gerespecteerd.

Conclusie

De school is nagenoeg overal op ruimere afstand dan de richtafstanden gesitueerd. Voor sommige bedrijven geldt dat op kortere afstand bestaande woningen zijn gerealiseerd of zijn geprojecteerd. De planontwikkeling leidt niet tot beperkingen voor de reeds aanwezige bedrijven in de omgeving.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

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

Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. Deze wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in 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)

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

In de algemene maatregel van bestuur Niet in betekenende mate (Besluit NIBM) en de ministeriele regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Indien de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt, vindt ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) worden regels gesteld over de aan te

houden afstand tussen Rijkswegen en provinciale wegen ten opzichte van gevoelige bestemmingen. Onder gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit moet worden verstaan scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen en vergelijkbare functies. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien. In de meeste ziekenhuizen is sprake van luchtbehandeling die binnen een goede luchtkwaliteit handhaaft. Ook hebben ziekenhuizen een flinke verkeers-aantrekkende werking. Dit heeft negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Terwijl een goede bereikbaarheid nodig is.

Binnen een zone van 300 meter vanaf de rijksweg en binnen een zone van 50 meter vanaf een provinciale weg, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een ‘gevoelige bestemming' niet toenemen als de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

4.3.2 Plangebied

Binnen de bestemming 'Gemengd' is het mogelijk een school en een kinderopvang te realiseren. Het plangebied bevindt zich buiten de bedoelde zones uit het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Er is voorts geen sprake van een weg met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam.

Een schoolgebouw valt niet onder de Regeling NIBM. Dit betekent dat op andere wijze aangetoond moet worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van luchtkwaliteit.

Voor het Cruquiusgebied is op 3 maart 2017 een onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteitseisen. Destijds was er nog geen concreet zicht op de school. Echter, de realisatie van de school heeft qua effect op de luchtkwaliteit zoals is berekend in dit onderzoek, nauwelijks invloed omdat de school in de plaats komt van het afvalpunt. De komst van de school heeft marginale effecten op de verkeersbewegingen in vergelijking tot de situatie met het afvalpunt. Wat betreft luchtkwaliteit levert dit dus geen andere uitkomsten op.

Uit de berekeningen van het luchtkwaliteitsonderzoek van 3 maart 2017 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.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Wettelijk kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

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

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

Vanwege de ligging in de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein dient tevens akoestisch onderzoek te worden verricht naar industrielawaai.

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

4.4.2 Amsterdams geluidbeleid

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

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

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij

het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

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

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

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

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

4.4.3 Akoestisch onderzoek

4.4.3.1 Geluidbelasting spoorverkeer

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de zonekaart spoorwegen bedraagt de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Centraal (traject nr. 376) 600 meter. Het plangebied valt buiten deze zone.

4.4.3.2 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). Op de Cruquiusweg is er sprake van stedelijk gebied met 1-2 rijstroken. Bij besluit van 10 april 2018 heeft het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van het stadsdeel Oost op de Cruquiusweg de maximumsnelheid ingesteld van 30 km/uur. Het plangebied valt derhalve niet binnen gezoneerde wegen.

4.4.3.3 Geluidbelasting industrie

Het project is gelegen binnen de geluidzone rond industrieterrein Cruquius. Voor nieuwe gevoelige bestemmingen binnen een geluidzone van een industrieterrein geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege industrieterrein Cruquius treedt een geluidbelasting Letmaal op van maximaal 63 dB(A). Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), waardoor hogere waarden dienen te worden vastgesteld voor de gevel(-delen) waar de geluidbelasting maximaal 55 dB(A) bedraagt. Daar waar de geluidbelasting boven de 55 dB(A) uitkomt, zal de gevel als dove gevel uitgevoerd dienen te worden.

4.4.4 Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is op 12 april 2018 en 26 juli 2018 besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van TAVGA luidt om bij de indeling van de school rekening houden met de situering van het kinderdagverblijf, de leslokalen en sportlokalen. Als aandachtspunt wordt gevraagd rekening te houden met het slaapverblijf van het kinderdagverblijf. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de piekgeluiden. De TAVGA is akkoord.

4.4.5 Conclusie voor plangebied

Bij het ontwerp van de school is rekening gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van industrielawaai door de vomrgeving en positionering van het gebouw, alsmede de indeling van gebruiksruimtes zoveel mogelijk aan te passen aan de geluidbelasting. Het gebouw heeft een liggende L-vorm welke afschermend werkt voor het binnenterrein. Tevens is het gebouwdeel aan de zijde van de werf hoger dan het gebouwdeel aan de oostelijke zijde, wat een geluidafschermde werking heeft. De geveldelen aan de zuidelijke zijde en de westelijke zijde, worden vanaf de tweede verdieping uitgevoerd als dove gevel.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

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

4.5.2 Plangebied

Voor het plangebied heeft in de periode van 2001 – 2002 een sanering plaatsgevonden (verontreiniging met olie en asbest) en is vervolgens een leeflaag aangebracht.

Vanwege de verstreken tijd en het gebruik van het afvalpunt ter plaatse, is het niet uitgesloten dat er sprake is van later ontstane verontreiniging verontreiniging of wellicht van verontreiniging vanuit de omgeving danwel achtergebleven restverontreiniging. Ook is niet uitgesloten dat in de periode 2001-2002 alleen op olie en asbest gesaneerd is, waardoor er in de ondergrond sprake zou kunnen zijn van de aanwezigheid van metalen. Mede omdat een school een gevoelige bestemming is, is het noodzakelijk om nieuw bodemonderzoek uit te laten voeren.

Op 10 augustus 2018 is door Antea group een onderzoek gedaan naar bodem- en grondwaterkwaliteit, asbest en verharding. De conclusies uit deze rapportage zijn als volgt.

Bodem

In de grond bevindt zich een signaleringsdoek, variërend op een hoogte van +0,20 NAP en -0,20 NAP. e dikte van de schone grond boven het signaleringsdoek is gedeeltelijk ca, 0.80 meter (waar het doek op + 0.20 NAP ligt), en ca .1.40 meter (waar het doek op -0.20 NAP ligt). De dikte van 0.80 is ter plaatse van het toekomstige schoolplein. In de aangebrachte grond die zich boven het signaleringsdoek bevindt zijn geen verontreinigingen gemeten.

In de grondlaag onder het signaleringsdoek zijn op diverse plekken sterke verontreinigingen gemeten met metalen. Indien onder het doek graafwerkzaamheden nodig zijn voor het schoolplein, dient dit met maatregelen te worden uitgevoerd zoals de inzet van een milieukundige begeleider. Vooralsnog is de verwachting niet dat onder het signaleringsdoek gegraven dient te worden voor de inrichting of de bebouwing van de gronden.

Afhankelijk van de inrichting van het schoolplein dient rekening te worden gehouden met het aanbrengen van een voldoende dikke leeflaag. Omdat de exacte inrichting van het schoolplein nog niet bekend is, dient dit in de uitwerking van de plannen te worden betrokken.

In het grondwater is een sterk verhoogd gehalte aan arseen gemeten. Arseen is een stof die binnen Amsterdam op veel plekken van nature in sterk verhoogde gehalten in het grondwater voorkomt en dan niet als verontreiniging wordt beschouwd.

Verharding

Het asfalt is als niet teerhoudend beoordeeld. Het onder het asfalt aanwezige funderingsmateriaal is deels beoordeeld als niet vormgegeven bouwstof en deels als IBC-bouwstof. In het funderingsmateriaal is geen asbest gemeten.

Conclusie

De bodemadspecten zorgen niet voor een belemmering van het plan. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met de dikte van de leeflaag en de ligging van het signaleringsdoek.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Kader

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

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

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het

groepsrisico (GR). Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met Externe Veiligheid in de besluitvorming. De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid.

4.6.2 Plangebied

Het plangebied valt niet binnen het invloedsgebied van LPG-tankstations, gevaarlijke bedrijven of hoge druk aardgasleidingen.

Het bedrijf Metaal Magnus is niet meer aanwezig, de milieuvergunning is ingetrokken. Zodoende vindt er over de Cruquiusweg geen transport van gevaarlijke stoffen meer plaats. Andere routes over de weg en spoorroutes op te grote afstand van de ruimtelijke ontwikkeling om relevant te zijn.

Transportroutes over het water liggen op minimaal 400 m afstand van de ruimtelijke ontwikkeling. Zodoende is daarvoor ook geen berekening of uitgebreide verantwoording nodig. De ontwikkeling ligt wel

in het invloedsgebied (600 m) van de transportroute over het water. Om die reden moet artikel 7 van het Bevt ingevuld worden: toelichting geven op de bestrijdbaarheid van een incident op de vaarweg en zelfredzaamheid van personen in de school met kinderdagverblijf indien er een incident met gevaarlijke stoffen op de vaarweg voordoet. Hieromtrent is advies gevraagd bij de brandweer. De brandweer heeft aangeveven dat de afstand tussen de locatie voor de school en het Amsterdam Rijnkanaal waar gevaarlijke stoffen over worden vervoerd, zodanig is (meer dan 400 meter) dat de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen de locatie van de school niet bereiken. De brandweer stelt daarom geen specifieke maatregelen voor met betrekking tot een ongeval op het water.

Voor de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid verwijst de brandweer naar een eerder advies dat is nggeveen voor het meer oostelijke deel van het Cruquiusgebied. Dit advies is volledigheidshalve bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan.

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam stelt dat objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen (voorzieningen) buiten de 100% letaliteitscontour van de transportroute moeten worden gesitueerd. De ruimtelijke ontwikkeling bevindt zich niet binnen de 100% letaliteitsafstand van een transportroute. Zodoende wordt op dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid. Externe veiligheid is geen belemmering voor dit plan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

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

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

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

Rijksbeleid

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

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

- integraal waterbeheer
- afwenteling voorkomen
- ruimte en water verbinden

Waterbeheerplan

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

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 2016-2021. Zie https://www.agv.nl/plannen/over-het-waterbeheerplan-2016-2021/waterbeheerplan-2016-2021/.

Keur

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

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

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

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het AGV. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterkeringen

In het plangebied bevindt zich geen primaire waterkering. Ter plaatste van de Cruquiusweg en de Nieuwevaartweg is een zogenaamde "verholen" (niet direct zichtbare) secundaire waterkering aanwezig van de klasse overig. De kernzone van de waterkering valt buiten het plangebied. De voorziene bebouwing raakt de kernzone van de waterkering dus niet. Het bestemmingsplan is afgestemd met Waternet.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. In het kader van het project is eveneens geen sprake van toename van de verharding. In de huidige situatie is de locatie 100% verhard. Watercompensatie is niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, maar omdat de meeste gebouwen in de omgeving hoger zijn (en dus op het gebouw uit kijken) wordt geadviseerd het dak groen uit te voeren. Dit komt het waterbufferend en -vertragend vermogen ten goede.

Hemelwater

In het Gemeentelijk Riolerings Plan (GRP) 2016-2021 staat het beleid van de gemeente op het gebied van hemelwater beschreven. Amsterdam wil haar goede prestaties op het gebied van hemelwater verder verbeteren. De gemeente houdt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hierop wordt met het programma Rainproof op ingespeeld. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Initiatiefnemer wordt geacht om tijdig afstemming te zoeken met Waternet om Rainproof oplossingen in het ontwerp van het plangebied in te kunnen passen.

5.2 Mobiliteit

5.2.1 Verkeer

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

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

Afbeelding: *onderzoeksgebied verkeersonderzoek*

In het verkeersonderzoek Cruquiusgebied van 2016 (O-160318) is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van transformatie van het gehele Cruquiusgebied. Voor een deel gaat het om nog te ontwikkelen kavels, zoals het perceel Cruquiusweg 90, waarvoor destijds nog geen invulling bekend was. Omdat de invulling nu wel bekend is, is een addendum opgesteld in aanvulling op het verkeersonderzoek uit 2016. In dit addendum wordt ingegaan op de vraag of het in 2016 uitgevoerde verkeersonderzoek naar de ontwikkeling van het gehele Cruquiusgebied nog bruikbaar is of dat nieuwe berekeningen nodig zijn als gevolg van realisatie van de school met kinderdagverblijf. Hiertoe is een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van de school en de mate waarin dit effect

kan hebben op de resultaten zoals beschreven in het rapport uit 2016. Het verkeersrapport en het addendum daarop zijn als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

5.2.2 Zichtjaren

De zichtjaren van het verkeersonderzoek zijn 2017 en 2027. In dit onderzoek is gerekend met het toekomstscenario Amsterdams Realistisch. In dit scenario zijn alle juridisch planologisch mogelijke bouwplannen opgenomen en is tevens rekening gehouden met een stadsbreed realistisch groeiscenario wat betreft inwoners en arbeidsplaatsen. Dit is het scenario dat standaard voor o.a. bestemmingsplannen wordt gebruikt.

5.2.3 Varianten

In het onderzoek zijn vier situaties met elkaar vergeleken:

- 2017 (huidige situatie)
- 2027 referentie (te verwachten groei zonder programma Cruquiusgebied)
- 2027 scenario 1 (referentie plus programma uitgaande van alle in 2016 bekende initiatieven)
- 2027 scenario 2 (scenario 1 aangevuld met aanname voor nog te ontwikkelen kavels).

Variant 1 is een invulling conform structuurvisie van het maximaal mogelijke programma voor Cruquius. Variant 2 is een worst case invulling voor wat betreft verkeersgeneratie van het maximaal mogelijke programma. Hierin is tevens het huidige juridisch en planologisch programma van het Cruquiusgebied (deelgebied 1) opgenomen.

Modelmatig zijn de 'nog te ontwikkelen kavels' waar onderhavig plangebied deel van uitmaakt, als één geheel toegevoegd in scenario 2, op basis van een extrapolatie van het programma in scenario 1.

5.2.4 Conclusie

Uit het verkeersonderzoek van 2016 blijkt dat de twee geregelde kruispunten waarbij de Zeeburgerdijk kruist met de Panamalaan en met de Molukkenweg, de prognoses voor 2027 nog voldoende kunnen verwerken. Voor het kruispunt Zeeburgerdijk met de Zuiderzeeweg geldt dat dit kruispunt alleen regelbaar blijft als er een profielwijziging plaatsvindt. De uitvoering hiervan staat thans gepland in 2019.

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.

Daarmee maakt kavel Cruquiusweg 90 dus onderdeel uit van het totale programma in het Cruquiusgebied, dat alles bij elkaar 5.410 mvt/etm op de Cruquiusweg oplevert.

Het programma voor perceel Cruquiusweg 90 zal naar verwachting 110-130 mvt/etm genereren. Deze kavel soupeert daarmee slechts 2% op van het totaal van 5.410 mvt/etm waar vanuit is gegaan bij scenario 2. De bijdrage van de school aan de totale hoeveelheid verkeer die hier in de toekomst komt te rijden is dus marginaal.

Dit betekent dat de resultaten en conclusies uit het verkeersonderzoek Cruquiusgebied, alsmede de milieurapporten, nog steeds relevant zijn en bruikbaar blijven. Herberekeningen van de verkeers- en milieueffecten zijn dan ook niet zinvol.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Archeologie

Wetgeving

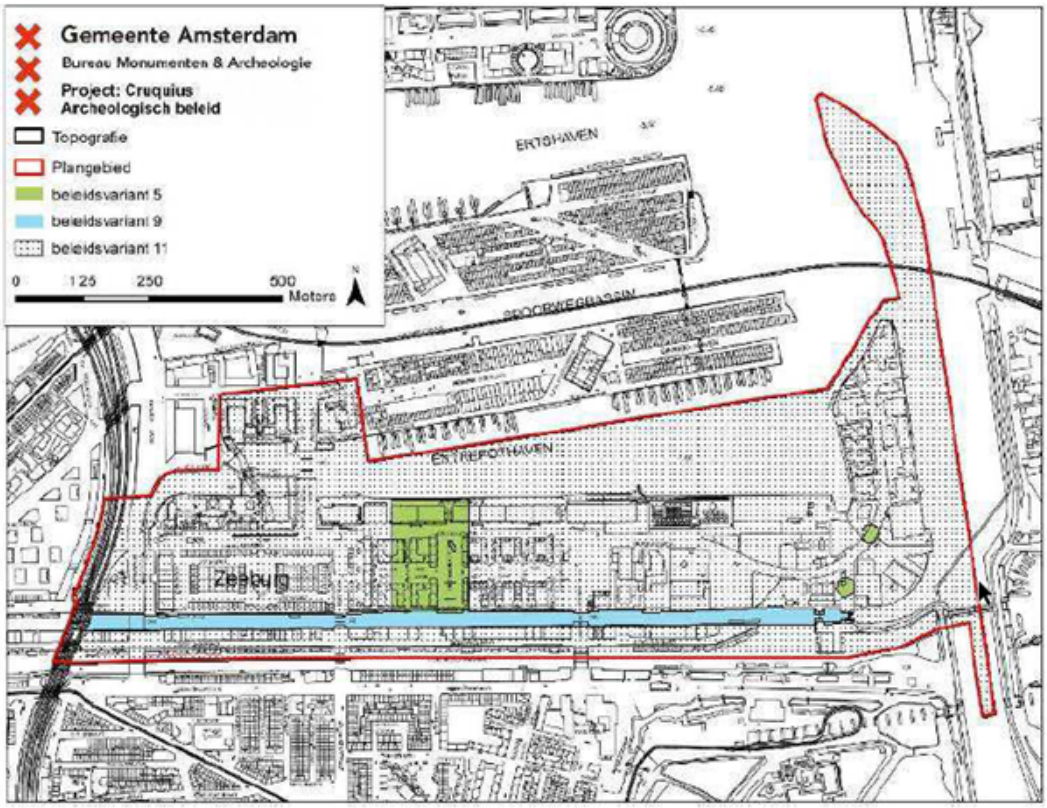
Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. Er waren verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Die wetten en regels zijn nu vastgelegd in 1 wet. De Erfgoedwet geldt sinds 1 juli 2016. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta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

Plangebied

Voor het bestemmingsplan Cruquius is in november 2011 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Voor dit bestemmingsplan kan gebruik worden gemaakt van dat bureauonderzoek. Het bureauonderzoek geeft een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. 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 materiële 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.



Afbeelding: archeologische beleidskaart Cruquiusgebied

Conclusie

In het Cruquiusgebied geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.3.2 Cultuurhistorie

Beleid

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

Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'.

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

In de Cultuurhistorische verkenning is aangegeven dat de omgeving van het plangebied een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble vormt, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden.

Conclusie

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten. De realisatie van de school verstoort niet de betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing in het Cruquiusgebied. Het aspect cultuurhistorie levert derhalve geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.4 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.

Duurzaamheid in plan

Het te selecteren ontwerp van het gebouw is beoordeeld op duurzaamheid.

5.5 Flora en fauna en ecologie

5.5.1 Kader

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten.
Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

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

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

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

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

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

5.5.2 Plangebied

Natura 2000-gebieden

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

Natuurnetwerk Nederland (voormalige Ecologische Hoofdstructuur)

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

Beschermde flora en fauna

Voor het plangebied is een quick scan uitgevoerd naar beschermde soorten. Een ecoloog heeft hiervoor meerdere malen het plangebied bezocht om een inventarisatie te doen. Dit om uit te sluiten dat beschermde soorten en nesten in het plangebied voorkomen, dan wel of sprake is van potentiële vaste verblijfplaatsen of habitat van beschermde flora en fauna in het plangebied.

Uit de quick scan blijkt dat het terrein van het afvalpunt niet is geschikt als vaste verblijfplaats of nestgelegenheid voor beschermde soorten. De begrenzing van het terrein is echter wel geschikt voor broedende vogels en een geschikt biotoop voor de huismus doordat het terrein omrand is door een haag en een groene strook met vaste planten. Aan de achterkant staat een rij bomen met daaronder een groene haag.

Conclusie

Er zijn geen beschermde soorten waargenomen in het gebied tijdens de inventarisatierondes. Er is geen vervolgonderzoek nodig volgens de natuurwetgeving. Het is wel aannemelijk dat vogels gebruik maken van de haag. Daarnaast is een oud nest gevonden in de boom die mogelijk weer in gebruik zal worden genomen. Er dient rekening te worden gehouden met de mogelijkheid op broedende vogels.

Het groen en de bomen langs het terrein worden verwijderd. De ecoloog adviseert daarom om groen in het plan te laten terugkomen om een geschikt biotoop te creëren/behouden voor de huismussen in het gebied, omdat deze wel in de omgeving voorkomen en het past bij de ambities van het Cruquius gebied. Het ontwerp van de school is een zogenaamd natuurinclusief ontwerp. dat wil zeggen dat de gevel rekening houdt met invliegopeningen en nestkasten voor verschillende soorten vliegende dieren, waaronder huismussen.

Door buiten het broedseizoen het groen te verwijderen (na een schouw) en te compenseren op een aangrenzende locatie wordt voldaan aan de zorgplicht.

Aangezien er in de buurt veel geschikt leefgebied is verdwenen tijdens de ontwikkelingen van het Cruquiusgebied is het van belang dat het huidige groen zo veel mogelijk in stand wordt gehouden.

Daarnaast is de ambitie van de gemeente om natuurinclusief te bouwen en de biodiversiteit te versterken bij nieuwe ontwikkelingen. Hier wordt nadrukkelijk aandacht aan besteed bij de inrichting van de openbare ruimte en het ontwerp van het gebouw. Per deelplan wordt een inrichtingsplan voor de openbare ruimte gemaakt waar het groen in wordt meegenomen. In het gebied komen duidelijke groenstructuren, eveneeens in de vorm van hagen, terug. Het gebouw wordt voorzien van diverse nestkasen voor verschillende soorten en invliegopeningen.

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 bezien 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 bouwmogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

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

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

6.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.3 Bestemmingsregels

Maatschappelijk

Binnen de bestemming Maatschappelijk zijn de gronden bestemd voor maatschappelijke dienstverlening. Hieronder valt het gebruik van de gronden ten behoeve van een school en een kinderopvang. Maatschappelijke dienstverlening is echter ruimer dan dat en kan ook andere functies inhouden dan de school en de kinderopvang. Maatschappelijke dienstverlening is in de begrippenlijst gedefinieerd als:

overheids-, sociale, culturele-, medische, onderwijs-, sport- (niet zijnde sportschool / fitness), religieuze en vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen, waaronder mede begrepen kinderopvangvoorzieningen, met inbegrip van bijbehorende ondergeschikte horeca

Omdat de gymzaal van de school tevens gebruikt kan worden door sportverenigingen, is bepaald dat het gebruik van een gymzaal van de school als sportzaal voor sportverenigingen is toegestaan. Dit dubbelgebruik van de gymzaal is ondergeschikt, de school fungeert immers niet als commerciële sportschool. Het schoolplein heeft een speelpleinfunctie voor de omgeving, hetgeen is toegestaan op grond van deze bestemming.

De bouwregels bepalen dat het gebouw moet worden voorzien van dove gevels tenzij het gebouw voldoet aan het besluit hogere waarden ten behoeve van industrielawaai of als het gebouw voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Met een akoestisch onderzoek kan dit worden aangetoond.

Dit betekent voor het concrete ontwerp van de school dat het gebouw dient te zijn voorzien van dove gevels (danwel vliesgevel) vanaf de verdiepingen voor wat betreft de gevel aan de westzijde en de zuidelijke zijde van het gebouw en tevens op de gevel van het dakterras aan de oostelijke zijde. Op de overige gevels wordt de voorkeursgrenswaarde behaald en behoeft geen dove gevel te worden gerealiseerd. Op overige delen van de gevel geldt een hogere waarde voor geluid. Het besluit voor hogere waarde is toegevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan. Ook de positionering en maatvoering (hoogte langs de werf-zijde en de lengte langs de werf-zijde) zijn van invloed op de geluidbelasting van de gevels.

In de gebruiksregels is voorts een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de gevels die als dove gevel zijn uitgevoerd, in stand te houden. Hiervan wordt uitgezonderd als een hogere waarde van toepassing is, of als de voorkeursgrenswaarde wordt behaald. Hiermee wordt voorkomen dat dove gevels bij de bouw voldoen aan het vereiste van een dove gevel, en naderhand bij ingeruikname alsnog te openen delen worden aangebracht in de gevel terwijl de geluidbelasting te hoog is.

Verkeer

De bestemming Verkeer geldt voor de gronden aan de westkant van de kavel voor de school/kinderopvang en voor de margestrook ten zuiden van de kavel (tussen de werf en de school in). Het betreft een doorgaande straat om de kavel heen die ruimte creert tot de belendende bebouwing. Het is niet de bedoeling om hier parkeergelegenheid te creëren.

Anti-dubbeltelbepaling

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

Algemene bouwregel

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

Algemene gebruiksregels

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

Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' zijn de gronden aangewezen als een industrieterrein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrieterrein Cruquius op geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen of geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen. Tevens is bepaald dat geluidsgevoelige gebouwen en terreinen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrieterreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Algemene afwijkingsregels

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

Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder

voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het gemeentebestuur Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling. Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

7.2 Plangebied

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

Met onderhavig bestemmingsplan wordt een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat voor de totale ontwikkeling van het Cruquiusgebied een investeringsbesluit is genomen waaruit de kosten worden gedekt voor de realisatie van de openbare ruimte en de investeringen die nodig zijn voor de realisatie van de school inclusief sloop en bouwrijp maken van de kavel. De vervangende huisvesting van De Kleine Kapitein en het krediet voor de realisatie van een nieuwe school en gymzaal is opgenomen in de actualisatie IHP's 2016-2020 (gemeenteraad, 20-12-2017) en Onderwijshuisvestingprogramma 2018 (gemeenteraad, 20-12-2017). Het opstellen van een grondexploitatieplan is niet noodzakelijk omdat op voornoemde wijze de kosten anderzins zijn verzekerd.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

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

8.2 Vooroverleg

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

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

Geen van de adressanten heeft inhoudelijk gereageerd.

8.3 Zienswijzen

Van xx tot en met xx heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn xx zienswijzen ingediend. In bijlage xx zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleidt tot een wijziging van het bestemmingsplan.