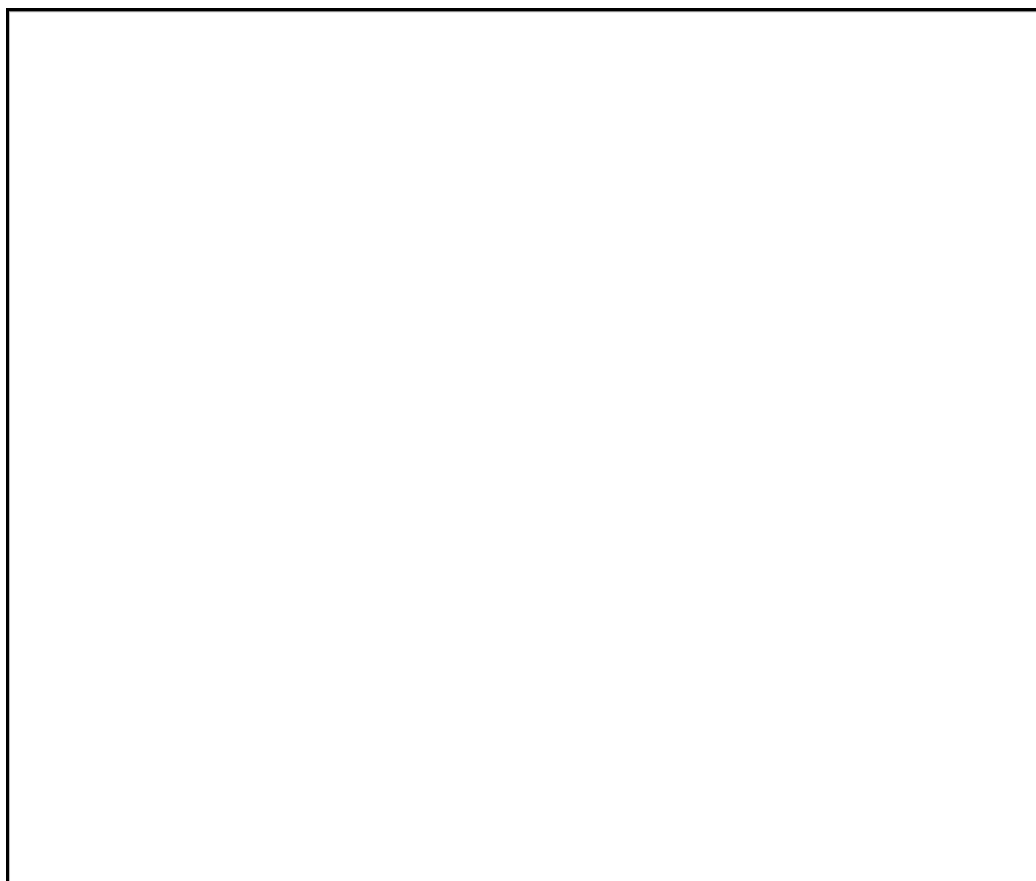




Bestemmingsplan Cruquius Deelgebied 4B, Nieuwevaartweg 7



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Cruquius Deelgebied 4B, Nieuwevaartweg 7

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1904BPSTD-VG01

Datum print 14 April 2020

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	12
2.3	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	13
Hoofdstuk3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk4	Milieuaspecten	31
4.1	MER en/of m.e.r. beoordeling	31
4.2	Milieuzonering bedrijven	32
4.3	Luchtkwaliteit	36
4.4	Geluidhinder	38
4.5	Bodemkwaliteit	40
4.6	Externe veiligheid	41
Hoofdstuk5	Omgevingsaspecten	45
5.1	Water	45
5.2	Kabels en leidingen	48
5.3	Mobiliteit	48
5.4	Parkeren	49
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	53
5.6	Agenda duurzaamheid	56
5.7	Flora en fauna en ecologie	57
Hoofdstuk6	Juridische toelichting	59
6.1	Algemeen	59
6.2	De bestemmingen	59
Hoofdstuk7	Economische uitvoerbaarheid	63
7.1	Inleiding	63
7.2	Plangebied	63
Hoofdstuk8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
8.1	Inspraak	65
8.2	Vooroverleg	65
8.3	Zienswijzen	66

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Gebieds- en vastgoedontwikkelaar YieldForce heeft de locatie Nieuwevaartsweg 7, in het zuidoostelijk deel van Cruquiseiland, aangekocht met als doel de locatie te transformeren tot een levendig en duurzaam woon- en werkgebied. Om de beoogde transformatie planologisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan Cruquius 4B opgesteld. Als basis hiervoor hebben de spelregelkaart Cruquius en het ingediende Initiatiefdocument (22 november 2018) van YieldForce, dat op 18 december 2018 is vastgesteld door het Stadsdeel Oost, gediend.

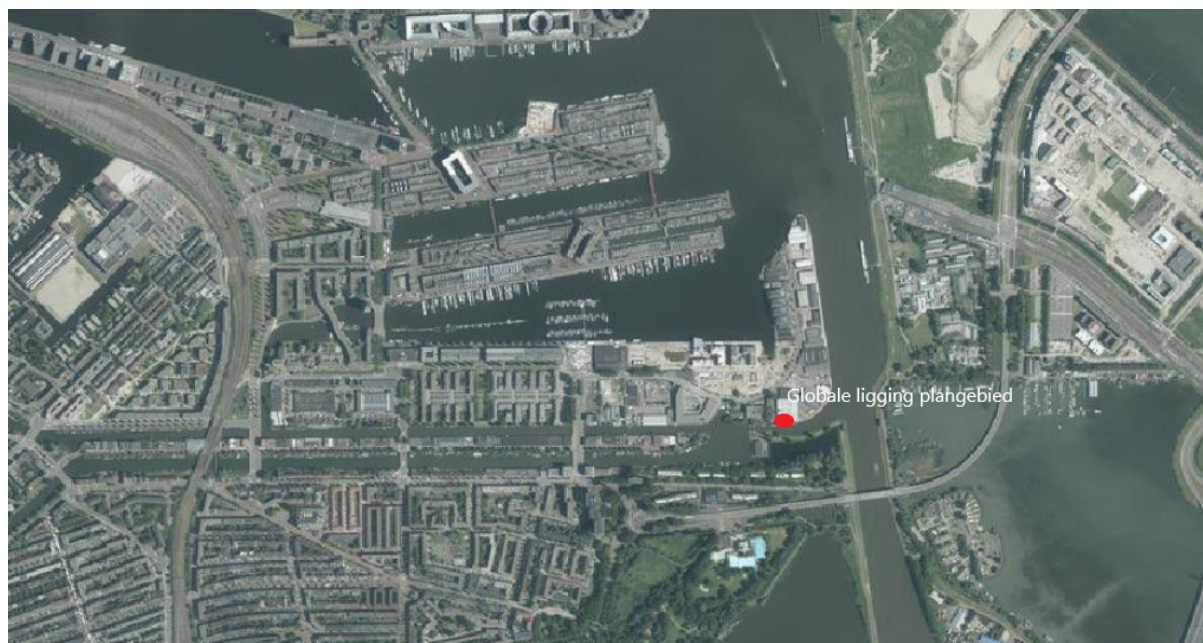
1.2 Doel bestemmingsplan

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

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

1.3 Ligging plangebied en plangrens

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



Afbeelding 1.1: ligging plangebied ten opzichte van omgeving

Het oppervlakte van het plangebied beslaat circa 525 m² en betreft de kadastrale percelen: 6740 en 6999, sectie A behorende tot de kadastrale gemeente Amsterdam. Het plangebied wordt begrensd door: de Nieuwevaart (zuidzijde), de Nieuwevaartweg westzijde en de gronden behorende tot Cruquius deelgebied 4 (noord- en oostzijde).



Afbeelding 1.2: luchtfoto plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
Cruquius	9 april 2013	n.v.t.

Tabel 1.1: geldende bestemmingsplannen

Cruquius

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

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 Entreporthaven aan te leggen.

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

Het gemeentebestuur stelde in 1877 voor om een einde te maken aan de verspreid liggende veemarkten en een nieuw abattoir en veemarkt aan te leggen buiten de stad. Met de bouw hiervan werd aangevangen in 1882. De veemarkt en abattoir werden in 1887 in gebruik genomen. De gebouwen werden ontworpen door de architecten A.C. Boerma en E. Damen. De toegangsgebouwen, woningen, kantoren en het afrekenlokaal annex restaurant midden op het Veemarktterrein zijn uitgevoerd in een mengeling van chaletstijl en neorenaissance. De stallen en de bedrijfsgebouwen van het abattoir werden in een soberder stijl uitgevoerd.

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

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

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Plangebied

Het Cruquiuswerkgebied is het meest zuidelijke schiereiland van het Oostelijk Havengebied. Het fungeerde voorheen louter als een werkgebied, waar de industriële sfeer nog sterk aanwezig is. Het gebied is langzamerhand aan het transformeren naar een werkwoongebied. Zo is Cruquius gebied 1, gelegen ten noordwesten van het plangebied, reeds getransformeerd naar een gemengd gebied en is voor verschillende andere delen het planologisch proces reeds met succes doorlopen om transformatie naar een gemengd gebied mogelijk te maken.

Gebruik

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

Bebouwing

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



Afbeelding:2.1 - 2.3: aanwezige bedrijven en gebouwen industriegebied Cruquiseiland

2.2.2 Omgeving

Op een drietal locaties binnen industriegebied Cruquius zijn de afgelopen jaren nieuwe bedrijfspanden ontwikkeld. Het gaat hier om bedrijvencentrum 'De Nieuwe Vaart' (afbeelding 2.2 linksonder) met een vijftal bedrijfswoningen en een bedrijfsverzamelgebouw ter plaatse van de Cruquiusweg. Langs de Th.K. van Lohuizenlaan bevindt zich een kantoorpand waarbij de eerste twee bouwlagen in gebruik zijn als kinderdagverblijf.

Ten noordwesten van het plangebied ligt Cruquius deelgebied 1. Amvest is hier reeds aangevangen met de transformatie naar een werk-woongebied. Het beoogde programma bestaat uit een scala van verschillende functies, van wonen tot wellness en van creatieve bedrijvigheid tot leisure. De Harbour Club is onderdeel van het recent vastgestelde bestemmingsplan Cruquius Deelgebied 2. Deze horeca vestigt zich permanent in combinatie met wonen en bedrijvigheid. Tegen het plangebied aan ligt Cruquius deelgebied 4 waar AM woningbouw gemengd met bedrijvigheid mogelijk maakt.

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Algemeen

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

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

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

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

Voor het plangebied zijn de spelregelkaart 'Cruquiusweg e.o.' (19 januari 2012) en de spelregels 'Cruquiusweg e.o.' (11 november 2011), die op 31 januari 2012 door de Deelraad zijn vastgesteld, van toepassing. De spelregels en spelregelkaart beschrijven een gewenste ontwikkeling waarbinnen de marktpartijen hun initiatieven kunnen uitvoeren. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en de ontwikkelstrategie. Met de spelregels kan het stadsdeel ontwikkelingen op hoofdlijnen sturen en toetsen. De spelregels en spelregelkaart zijn opgenomen in Bijlage 3 spelregels en spelregelkaart Cruquiusweg.

De spelregelkaart fungeert na de vaststelling samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader. De spelregelkaart gaat ervan uit dat de nodige voorzieningen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden, maar geeft geen verdere invulling aan functies in het gebied. In de spelregelkaart wordt geen verplicht programma voorgeschreven. Op de begane grondlaag is een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte wenselijk. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect.

2.3.2 Programma in hoofdlijnen

2.3.2.1 Gemengd woon- en werkgebied

Het plangebied Cruquius deelgebied 4B maakt op basis van de spelregelkaart 'Cruquiusweg e.o.' onderdeel uit van één bouwveld. Het voorziene totale bebouwingsprogramma voor Cruquius deelgebied 4B bedraagt circa 1.575 m² aan bruto vloeroppervlakte en valt binnen de bandbreedte die voor het Cruquiusgebied als totaal is gesteld. Voor bedrijvigheid, dat op de begane grond wordt voorzien en onderdeel vormt met het woongedeelte op de eerste verdieping, is circa 115 m² bruto vloeroppervlakte gereserveerd.

YieldForce stelt voor de ontwikkeling het volgende programma voor:

oppervlaktestaat						
verdieping	woningnr.	BVO		GBO		
bg	1-2	231,0	m2	103,0	m2	
1e	1-2	232,5	m2	174,0	m2	
2e	3-6	232,5	m2	174,0	m2	
3e	4-7	232,5	m2	174,0	m2	
4e	5-8	232,5	m2	174,0	m2	
5e	9-10	232,5	m2	174,0	m2	
6e	9-10	178,5	m2	124,0	m2	
totaal		1572,0	m2	1097,0	m2	
verhouding BVO/GBO		0,7				

Het gedifferentieerde woonprogramma bestaat uit de realisatie van 10 koopappartementen waarvan 2 woon-werk. De woon-werkappartementen bestaan uit twee bouwlagen. De begane grond van deze appartementen is bestemd voor bedrijven, creatieve functies, maatschappelijke voorzieningen en/of dienstverlening. Daarnaast kan hier de toegankelijk vanuit bedrijfsruimte naar de woningen op de verdiepingen worden mogelijk gemaakt. De woonfunctie is daarnaast enkel toegestaan op de verdiepingen. De bedrijfsfunctie van de woon-werkappartementen is hiermee niet ondergeschikt aan de woonfunctie, zoals dat wel het geval is bij beroep aan huis.

2.3.2.2 Bestaande bedrijven

Ter plaatse van het bestemmingsplangebied bevond zich een auto-onderhoudsbedrijf. Het bedrijf heeft zijn activiteiten beëindigd en het pand is inmiddels gesloopt.

2.3.2.3 Bebouwing in de omgeving

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

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

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

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

2.3.3 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan

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

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

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuuren ruimte

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

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

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Consequenties voor dit plan

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het Barro is aangewezen. Tevens heeft de ontwikkeling van het Cruquius deelgebied 4B, geen betrekking op thema's uit het Barro. Vanuit het Barro zijn dan ook geen bindende regels die gevolgen hebben voor het plangebied.

3.1.2.1 Behoeftte onderzoek ladder duurzame verstedelijking

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

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

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

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

- lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

- lid 3: Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.

Door Mees Ruimte & Milieu is een rapportage opgesteld waarin de regionale behoefte aan de geplande woningen is onderzocht in het kader van Cruquius deelgebied 4. Dit onderzoek (Bijlage 4) is tevens te gebruiken als onderbouwing voor de woningen in deelgebied 4B. Uit het onderzoek worden samengevat de navolgende conclusies getrokken.

Conclusie behoefte aan woningen

De vraag naar en het aanbod van de mogelijke woningtypes is zowel kwantitatief (het totale aantal) als kwalitatief (woonmilieu, type, segment en prijsklassen) in beeld gebracht. De behoefte is vervolgens vastgesteld door de vraag en het aanbod tegen elkaar af te zetten. Binnen de woningmarktregio (Metropoolregio Amsterdam) is sprake van een kwantitatieve regionale behoefte aan 300.000 nieuwe woningen tot 2040 en binnen Amsterdam zelfs aan 32.000 woningen. De 10 woningen die zijn gepland op de planlocatie passen ruimschoots binnen de kwantitatieve regionale behoefte.

In de woningmarktregio bestaat een regionale behoefte aan circa 33.000 woningen in een buitencentrum woonmilieu. De geplande 10 woningen passen tevens binnen deze geconstateerde kwalitatieve behoefte.

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

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit

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

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

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

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

Het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de

regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

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

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

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

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 146 meter en radartoetshoogte 60-80 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De maximale bouwhoogte die in dit bestemmingsplan is toegestaan is 25 m. Dit blijft ruim onder de 146 meter. Er wordt voldaan aan de eisen uit het Luchthavenindelingbesluit.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het Waarom en ten dele over het Wat. Onder de hoofddambitie 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerde ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De visie laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- c. Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- d. Metropool in ontwikkeling – hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het

- ontwikkelen van een samenhangend metropolitaans systeem wordt de agglomeratiekracht vergroot.
- e. Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
 - f. Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
 - g. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Alle vijf bewegingen hebben een economische drijver.

Consequenties voor dit plan

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

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Naast de Omgevingsvisie heeft de provincie een verordening vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De provincie is momenteel bezig met het schrijven van een Omgevingsverordening. Aangezien deze nog niet is vastgesteld, geldt momenteel nog de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), zoals deze op 1 februari 2019 in werking is getreden.

Op 14 januari 2019 hebben Provinciale Staten een wijziging van de PRV vastgesteld. Deze geconsolideerde versie is na wijziging in werking getreden op 1 februari 2019. Voor dit project is het beleid ten aanzien van stedelijke ontwikkelingen van belang. Artikel 5a van de PRV gaat hier op in.

Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling

1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid. Artikel 5a sluit aan op de wettelijk verplichte toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In deze versie van de PRV zijn eerdere regels over het aantonen nut en noodzaak en het benutten van binnenstedelijke mogelijkheden van de betreffende marktregio uit de PRV gehaald, omdat het al bij wet is geregeld in artikel 3.1.6 van het Bro.

Doordat de regels die samenvallen met de Ladder uit de PRV zijn gehaald, komt het accent in de PRV te liggen op datgene wat niet in de wet is vastgelegd: de regionale afspraken. Al eerder zijn in de PRV voor woningbouw regionale afspraken in de Regionale Actie Programma's (RAP's) verplicht gesteld.

Omdat het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet meer in de PRV opgenomen. Daarmee komt de regionale afstemming in de PRV centraal te staan als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Bro via de Ladder geregeld en blijft daarom in de PRV gehandhaafd.

Consequenties voor dit plan

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

3.2.3 Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

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

Consequenties voor dit plan

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

3.2.4 Provinciale Woonvisie 2010-2020

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

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.2.5 Monitor woningbouw 2016

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

Wanneer naar de ontwikkeling van Stadsregio Amsterdam wordt gekeken wordt in de Monitor woningbouw 2016 geconstateerd dat de groei van de woningvoorraad in de Stadsregio Amsterdam (en met name in gemeente Amsterdam) beduidend lager ligt dan de groei van het aantal huishoudens, de

druk op de woningmarkt is opgelopen. De RAP-afspraken en de productie moeten beide voor de komende periode omhoog. Voor de gemeente Amsterdam geldt een woninghoeft van 52.000 woningen tot 2025.

Consequenties voor dit plan

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

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

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

Visie

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

Uitvoering

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

Instrumentarium

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

Relevante aspecten

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



Afbeelding 3.1: uitsnede Totaalvisiekaart Structuurvisie

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

Afbeelding 3.2: typering woon-werkgebied uit Structuurvisie Amsterdam 2040

Consequenties voor dit plan

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

3.3.2 Amsterdamse woonagenda 2025

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

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

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

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

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

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

- Besluiten of het Programma Woningkwaliteit een structureel karakter krijgt.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een Amsterdams Registratiesysteem Woningkwaliteit. Een kosten- en batenanalyse is onderdeel van dit onderzoek.
- De mogelijkheden onderzoeken om gericht bestuurlijke boetes aan huisjesmelkers op te leggen en instrumenten zoals beheerovername, onteigening of strafrechtelijke vervolging in te zetten.

- Met de corporaties en de huurders aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw.
- Met de corporaties en huurders aanvullende duurzaamheidsprestaties afspreken voor de bestaande woningen. Hierbij een routekaart op te stellen waarbij de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs leidend zijn.
- Behouden van de structurele middelen voor bewonersondersteuning en belangenbehartiging.

Consequenties voor dit plan

Onderhavig plan betreft de realisatie van 10 koopappartementen in het duurdere segment, waarvan twee woonwerk-eenheden. Het plan betreft de ontwikkeling van het restkavel in deelgebied 4. Bij de ontwikkeling van deelgebied 4 door AM was het heel lastig om de kavel tot ontwikkeling te brengen en is het uiteindelijk niet gelukt om dit kavel mee te ontwikkelen. Dit maakt vervolgens dat de verwerving van het kavel een lang en kostbaar proces is geworden. Met de ontwikkelaar die uiteindelijk de restkavel kon ontwikkelen, is wel gesproken over het realiseren van middeldure huur. Echter, vanwege de kleine kavel en het lange en kostbare proces tot verwerving, bleek enkel een sluitende ontwikkeling mogelijk met koopwoningen. Aangezien in het naastgelegen gebied Cruquiuswerf van AM (Deelgebied 4) wel een aanzienlijk deel middensegment huur, friendswoningen en ook middensegment koop aanwezig is en dit restkavel deel uitmaakt van deelgebied 4 wordt met voorliggend plan aangesloten bij de Amsterdamse woonagenda 2025.

3.3.3 Beleidsnotitie Short Stay

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.3.4 Hotelstrategie Amsterdam

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.3.5 Kantorenstrategie Amsterdam

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

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

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

4. Groeigebieden, waar ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande kantorenvorraad.

De planlocatie valt binnen het segment 'Bedrijventerrein' en is binnen de gebiedstypering van de kantorenstrategie aangeduid als "krimpgebied". Op basis hiervan is terughoudendheid ten aanzien van de realisatie van kantoren op bedrijventerreinen noodzakelijk. Voor de bedrijventerreinen geldt dat de omvang van de totale kantorenvorraad dient te worden beperkt. Het is wel toegestaan om op de bedrijventerreinen kantoorruimte te realiseren die in omvang ondergeschikt is aan de bedrijfsruimte en hier ondersteunend aan is. Voor een aantal van de genoemde bedrijventerreinen in Amsterdam geldt dat transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd werk-woonmilieu gewenst is.

Consequenties voor dit plan

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

3.3.6 Detailhandelstrategie Amsterdam

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

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

Fijnmazige detailhandelsstructuur

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

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

Nieuw voor oud

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

Consequenties voor dit plan

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

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

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

4.1.1 Algemeen

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

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

4.1.2 Beleid, wet- en regelgeving

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

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

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

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

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

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

4.1.3 Milieueffectrapportage

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

In de m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieukundige effecten op de aspecten verkeer, luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid niet spelen. Voor de aspecten milieuhygiënische bodemkwaliteit en natuur geldt dat bij werken volgens protocollen bij de transformatieactiviteiten belangrijke nadelige milieukundige effecten uit te sluiten zijn. Voor het aspect grondwateroverlast geldt dat eerst nog veel veldwerk nodig is om zicht te krijgen of de herontwikkeling (al dan niet in combinatie met klimaatverandering) zal leiden tot grondwateroverlast. Mocht dat het geval zijn er genoeg compenserende maatregelen voorhanden om dat tegen te gaan. De toekomstige geohydrologische situatie (eventueel met grondwaterverlagende maatregelen) staat de uitvoering van de voorgenomen activiteiten niet in de weg. De conclusie is dat de transformatie van het 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. 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 4.1: richtafstanden VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

Kwalificatie plangebied

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

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

4.2.2 Inventarisatie plangebied

4.2.2.1 Aanwezige bedrijven

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

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

tabel 4.2: aanwezige inrichtingen Cruquiusgebied met bijbehorende richtafstanden inzake VNG-brochure

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

Machine- en motorenfabriek Kleijer B.V.

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

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

Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied kan voornoemde afstand terug worden gebracht met 1 stap: van 200 meter naar 100 meter. Binnen voornoemde afstand zijn geen gevoelige functies mogelijk. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen met de aanduiding cat. 4.1. Het plangebied is op ruim 450 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Kapteijn Metaalrecycling B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 112-114 en betreft een bedrijf in metaalrecycling en de handel in metalen. In het bestemmingsplan Cruquius is voor dit bedrijf geen specifieke milieucategorie opgenomen. Het bedrijf kan ingedeeld worden in de categorie 'overige groothandel in afval en schroot':

b.o. > 1.000 m² (categorie 3.2). De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege het aspect geluid. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan deze afstand met 1 afstandsstep worden teruggebracht naar 50 meter. Deze afstand is tevens in overeenstemming met het huidige milieuspoor: het bedrijf valt sinds 1 januari 2011 onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer (maximaal 50 dB(A) op 50 meter). Kapteijn Metaalrecycling is gevestigd op een gedeelte van het bedrijventerrein dat is aangeduid als een gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het plangebied is op ruim 250 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Lakfa Verffabriek B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 116 en betreft een verffabriek. Op basis van de VNG brochure kan een dergelijk bedrijf worden ingedeeld in categorie 3.2. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege geluid en geur. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan dit met 1 afstandsstep worden teruggebracht naar 50 meter. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen (ontwerp bestemmingsplan Zeeburgerpad). Het plangebied is op ruim 250 meter gelegen waardoor het bedrijf niet beperkt zal worden door de boogde ontwikkelingen aldaar.

Magnus Metaal

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

De kortste afstand tussen de bestemmingsgrens van het bedrijf en de projectgebiedsgrens bedraagt ca. 375 meter. Aangezien de milieuvergunning van het bedrijf is ingetrokken is het bedrijf niet meer in gebruik. Hierdoor hoeft in het voorliggende bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met Magnus Metaal en de bijbehorende richtafstanden.

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

4.2.2.2 Functiemenging

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

categorie A

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

categorie B

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

categorie C

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

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

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet milieubeheer maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in 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 betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna: besluit NIBM) draagt de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bij, als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet milieubeheer, indien aannemelijk is gemaakt dat, als gevolg van die uitoefening of toepassing, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) niet de 3%-grens overschrijdt.

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

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

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

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft. De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen.

4.3.2 Plangebied

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

Afbakening onderzoeksgebied

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

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

Beschouwde bronnen

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

Conclusie

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

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Wettelijk kader

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

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

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als 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.

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

4.4.2 Amsterdams geluidbeleid

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3 Akoestischonderzoek

Het plangebied ligt binnen de geluidzone die rond industrieterrein Cruquius is gelegen. Het plangebied is niet meer gelegen binnen de zone van de Cruquiusweg, aangezien deze zone is komen te vervallen met het genomen verkeersbesluit om de snelheid op de Cruquiusweg te verlagen naar 30 km/uur. In het kader van goede ruimtelijke ordening is in het Bijlage 6 Akoestisch onderzoek van LPB Sight de geluidsbelasting, afkomstig van zowel industrie- als verkeerslawaai binnen het plangebied onderzocht.

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). Het plangebied is niet gelegen binnen zones van wegen.

De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied vanwege het wegverkeer is gelegen onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan het binnenwaarde niveau van 33 dB en zijn extra isolerende maatregelen ten gevolge van wegverkeerslawaai niet noodzakelijk.

4.4.3.3 Geluidsbelasting vaarwegverkeer

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

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

4.4.3.4 Geluidbelasting industrie

Het project is gelegen binnen de geluidzone rond industrieterrein Cruquius. Voor nieuwe woningen binnen een geluidzone van een industrieterrein geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege industrieterrein Cruquius treedt een geluidbelasting van ten hoogste 36 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege het industrielawaai zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van woningen.

4.4.4 Conclusie voor plangebied

Geluid vormt geen belemmering voor het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

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

4.5.2 Plangebied

Historische informatie

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

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

Conclusie

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

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Kader

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

De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling basisnet en het Besluit buisleidingen en externe veiligheid. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

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

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

4.6.2 Plangebied

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

Het plangebied is enkel gelegen in het invloedsgebied van de transportroute gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het plangebied is maar via één toegangsweg vanuit het westen te bereiken. Dit is niet bevorderend voor de hulpverlening. De kans op een ongeval is echter klein. De hulpverleningsvoertuigen moeten de mogelijkheid hebben zich dicht bij het water te kunnen opstellen om effectief te kunnen optreden. Hiertoe wordt aan het einde van de snede, die vrij wordt gehouden van bebouwing, een opstelplaats voor hulpdiensten gerealiseerd. Brandvoorzieningen zijn in de huidige situatie beschikbaar en bereikbaar. Het project beïnvloedt dat niet.

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

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

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

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

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

Rijksbeleid

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

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

- integraal waterbeheer
- afwenteling voorkomen
- ruimte en water verbinden

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

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

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

- omgaan met temperatuurstijging/hittestress.

Waterbeheerplan

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

GRP 2016-2021

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2016-2021. Zie <https://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/gemeentelijk-rioleringsplan-amsterdam-2016-2021.pdf>.

Keur

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

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

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

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. De gemeentelijke watertaken omvatten zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet o met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit. Tijdige afstemming met de afdeling Assetmanagement Waterketen van Waternet voorkomt eventuele knelpunten in de capaciteit van het afvalwaterstelsel en borgt tijdig passende oplossingen voor aansluiting.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen primaire en/of secundaire waterkeringen aanwezig. Tevens is het niet gelegen binnen de zonering van dergelijke waterkeringen. Ten westen van het plangebied ter hoogte van de Nieuwe Vaartweg is een verholten waterkering gelegen. De bebouwing wordt buiten de beschermingszone beoogd waardoor zonder Waterwet melding/vergunning gebouwd/geplaatst kan worden. Een verholten kering heeft namelijk geen buitenbeschermingszone, waardoor het bouwwerk buiten het keurprofiel staat.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve

vormen van waterberging. Damping 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 damping van oppervlaktewater. In het kader van het project is eveneens geen sprake van toename van de verharding. In de huidige situatie is de locatie 100% verhard. In de toekomstige situatie zal dit niet veranderen. De waterhuishoudkundige situatie wijzigt hiermee niet en watercompensatie is niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

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

Hemelwater

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

Cruquius Deelgebied 4B betreft een klein kavel waarbinnen weinig ruimte is om binnentuinen te realiseren. Daarnaast wordt het dak van het appartementencomplex voorzien van zonnepanelen waardoor een sedumdak om water vast te houden niet mogelijk is. Cruquius Deelgebied 4B maakt onderdeel uit van Cruquius Deelgebied 4 waarbinnen wel binnentuinen zijn voorzien. Aangezien het kavel relatief dichtbij de kade is gelegen leent het zich uitstekend voor afstroming van hemelwater via het maaiveld naar het Amsterdam Rijn Kanaal. Op deze wijze wordt voorkomen dat bij hevige regenbuien het rioolstelsel overbelast raakt. Hiermee worden de doelstellingen van rainproof nageleefd en blijft de impact van hevige buien beperkt.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

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

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

Grondwater

Het bestemmingsplan maakt geen kelders/souterrains mogelijk waardoor de grondwaterstroming niet negatief beïnvloed wordt.

5.2 Kabels en leidingen

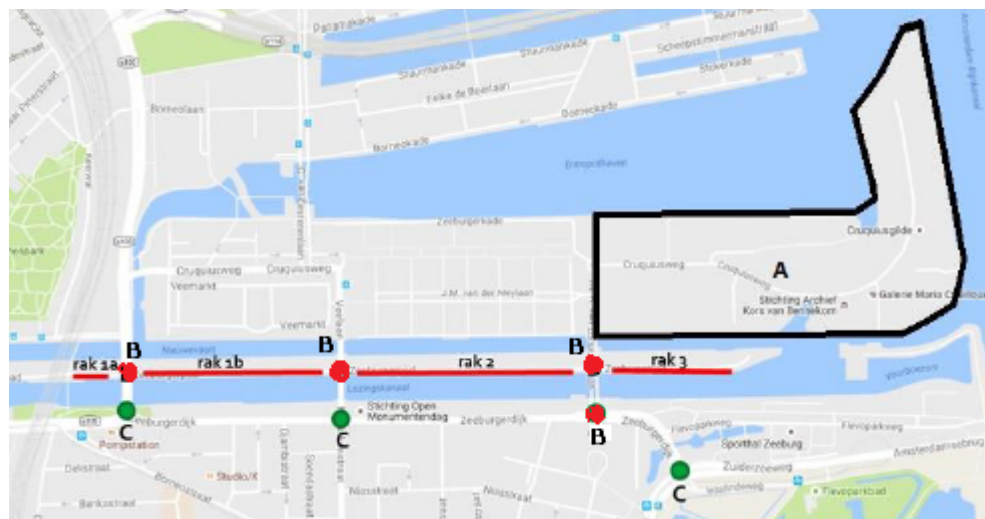
Voorafgaande aan het verrichten van graafwerkzaamheden in de zin van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION), is het doen van een zogeheten 'Klic-melding' in beginsel verplicht. Met een Klic-melding wordt informatie opgevraagd over de eventueel in de grond aanwezige kabels of leidingen.

5.3 Mobiliteit

5.3.1 Verkeer

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

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



Afbeelding 5.1: onderzoeksgebied verkeersonderzoek

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

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

5.3.2 Zichtjaren

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

5.3.3 Varianten

In totaal zijn er voor dit onderzoek 4 varianten onderzocht:

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

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

5.3.4 Conclusie

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

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

5.4 Parkeren

In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene 'voorwaardelijke verplichting' te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor het bouwen van gebouwen.

5.4.1 Beleid Nota Parkeernormen Auto (2017)

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

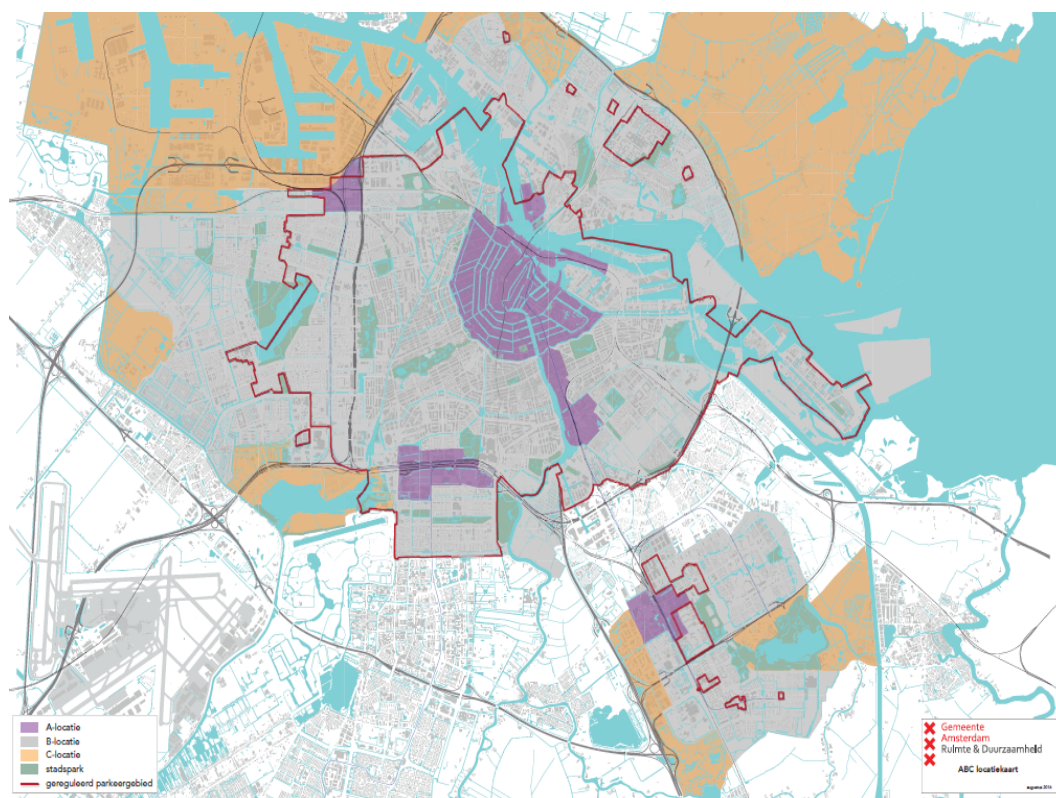
De A-locaties (op het kaartje paars) kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn als A-locatie aangemerkt. Ook de binnenstad van Amsterdam en de Wibautas zijn als A-locatie geclassificeerd. In deze gebieden schrijft de gemeente alleen een maximumparkeernorm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

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

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

gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

Het plangebied behoort tot de B-locaties.



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

5.4.2 Parkeernormen woonfuncties

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

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

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

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

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

Tabel 5.1: parkeernormen per woning in B-locaties

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

5.4.3 Parkeernormen niet-wonen functies

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

5.4.4 Plangebied

Op basis van het voorlopige programma worden 10 woningen met een bvo boven 60 m² gerealiseerd. Op basis van de Nota Parkeernormen Auto zijn 7 autoparkeerplaatsen benodigd waarvan 1 bestemd voor bezoekers.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van bedrijvigheid binnen het plangebied zijn de kencijfers van het CROW voor bedrijfsverzamelgebouwen aangehouden. Voor bedrijfsverzamelgebouwen in een dergelijk gebied geldt een minimale norm van 0,9 parkeerplaats per 100 m² BVO. In het beoogde plan

worden in hoofdzaak bedrijven gerealiseerd waardoor bij deze norm wordt aangesloten. Voor de ca. 115 m² BVO aan (creatieve) bedrijvigheid dient (115/100 x 0,9) 1 parkeerplaats aanwezig te zijn.

Gebruik wordt gemaakt van de ondergrondse parkeergarage op het terrein Cruquius deelgebied 4, die plaats biedt aan 196 auto's. Met de eigenaar van deze garage is overeengekomen dat hier 10 parkeerplaatsen worden afgenomen. Hiermee is er afdoende parkeergelegenheid voor de woningen en bedrijvigheid en zijn bezoekers.

Fietsparkeren

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

In onderstaande tabel zijn de van toepassing zijnde fietsparkeernormen opgenomen:

Functie	Fietsparkeernormen
Creatieve functies	2,9 fpp per 100 m ² bvo
Bedrijven	2,9 fpp per 100 m ² bvo
Woningen	Individuele berging (Bouwbesluit) of 3 fpp per woning in gemeenschappelijke stalling i.c.m. 2,7 m ² berging in woning (gelijkwaardige oplossing Bouwbrief 2015-130)
Woning bezoekers	0,5 fpp per woning

Tabel 5.2: fietsparkeernormen per functie

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

Aandachtspunten ontwerp stallingen: bereikbaarheid, comfort en afmetingen

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

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

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

- De entree van een fietsenstalling ten opzichte van aanvoerroute is rechtstreeks bereikbaar vanaf de rijbaan/het fietspad, waarbij een voetgangersgebied over korte afstand doorsneden mag worden. Situaties waarbij de fietser vóór het bereiken van de ingang moet afstappen en een stuk moet lopen

moet voorkomen worden: de fietser stapt meestal niet af en dat kan tot ongewenste situaties leiden.

- De entree van een fietsenstalling is vanaf maaiveld gemakkelijk te vinden: duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De toegang naar een fietsenstalling mag gebruik niet ontmoedigen. Zorg voor een luie hellingshoek van hellingbaan of trap met fietsgoot, een makkelijk te openen toegangsdeur (automatisch, drukknop of chipkaart) en een korte route vanaf maaiveld naar de stalling.
- Vanuit de fietsenstalling kan men eenvoudig, comfortabel en snel bij de bijbehorende functie komen. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling doorlopen naar de bestemming, zonder door de stalling terug te moeten lopen en omgekeerd.
- Zorg voor een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en eventueel (camera)toezicht of bewaking (openbare stallingen), etc. voor een optimale (sociale) veiligheid.

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

Algemeen advies met betrekking tot fietsen met afwijkende maten en scooters

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

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

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Wetgeving

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

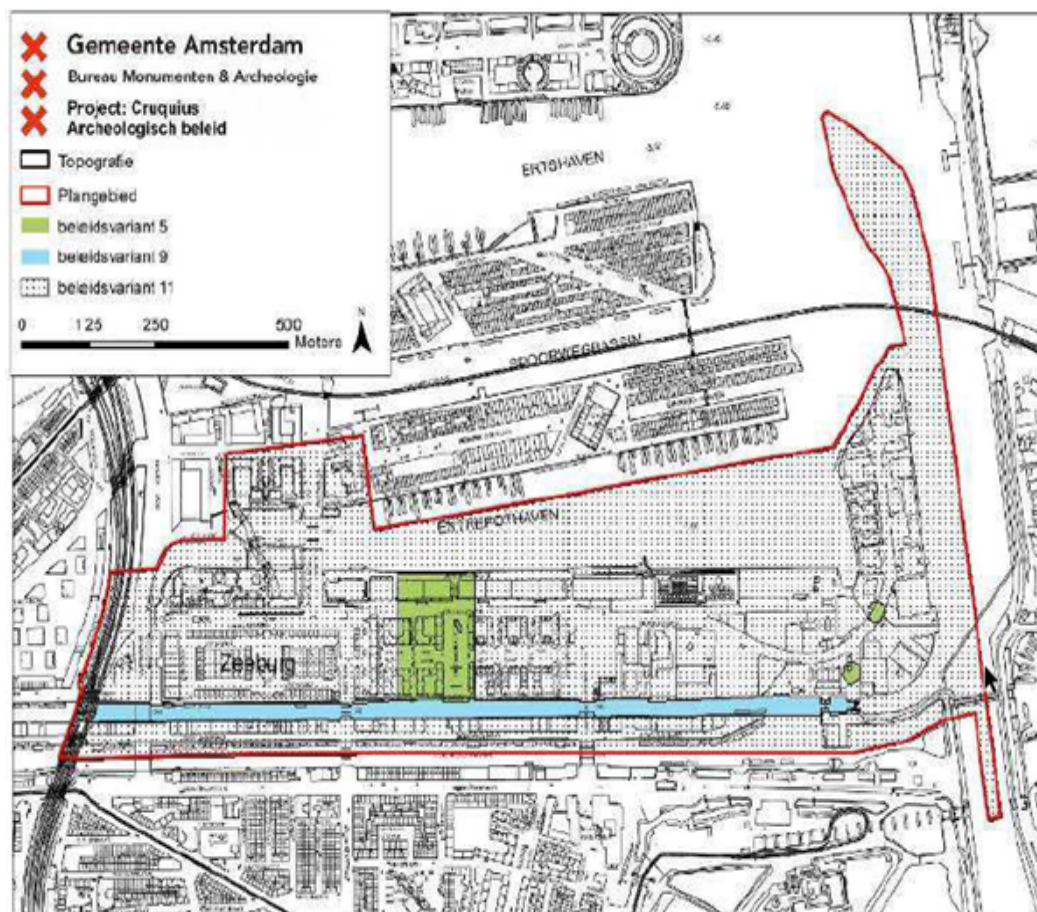
Plangebied

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

Het gebied ter plaatse van het Cruquiuswerkgebied betreft aangeslibd land buiten de zeedijk. De materiele resten kunnen bestaan uit losse vondsten en afval. Daarnaast kunnen sporen voorkomen die verband houden met de verkaveling en afvalstort uit de laatste kwart van de 19de eeuw. De kans op

verstoringen van deze resten is groot aangezien het terrein aanzienlijk is opgehoogd en intensief is geëxploiteerd in de 20ste eeuw. Er worden daarom geen archeologische resten meer verwacht.

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



Afbeelding 5.3: archeologische beleidskaart Cruquiusgebied

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

Conclusie

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

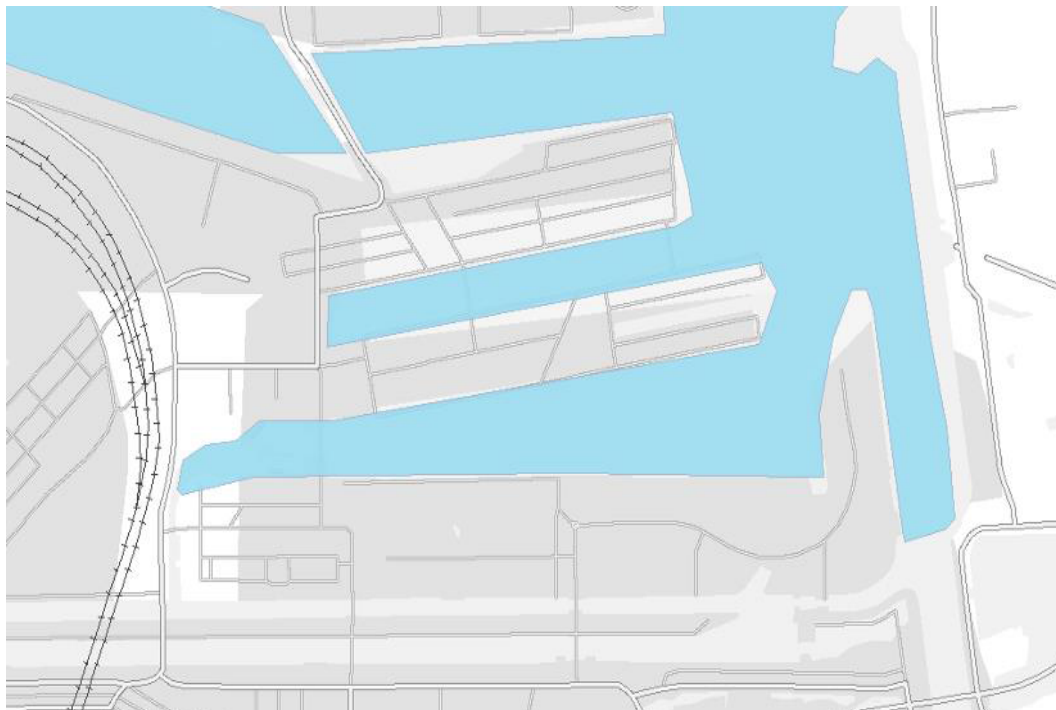
5.5.2 Cultuurhistorie

Beleid

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

Plangebied

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



Afbeelding: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap en Cultuurhistorie

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

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

In het plangebied zijn geen gemeentelijke monumenten aanwezig.

Conclusie

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten. Het aspect cultuurhistorie levert derhalve geen

belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.6 Agenda duurzaamheid

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

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

Duurzame energie

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

Schone lucht

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

Circulaire economie

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

Klimaatbestendige stad

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

Duurzaamheid in plan

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

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

De woningen worden gasloos uitgevoerd, wat bijdraagt aan een schonere lucht in de stad (minder CO₂- en stikstofdioxide uitstoot). Daarnaast zullen de appartementencomplexen met zonnepanelen worden uitgevoerd.

Op buurtniveau speelt 'Bouwen voor biodiversiteit', een particulier initiatief vanuit de overtuiging dat Cruquius zich kan ontwikkelen tot een gebied waarin mens en natuur goed samenleven en dat elk gebouw en iedere ontwikkeling kan bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Het integreren van nestkasten voor vogels en vleermuizen in de bebouwing draagt hieraan bij.

5.7 Flora en fauna en ecologie

5.7.1 Kader

Wet natuurbescherming

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

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

Nationaal Natuurnetwerk

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

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

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

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

gedragscode betreft:

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

5.7.2 Plangebied

Natura 2000-gebieden

In de nabije omgeving van het Cruquiusgebied ligt op circa 1,5 km het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Op ruim 6 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Op grotere afstand liggen Polder Westzaan (11 km), Botshol (12,5 km), Naardermeer (12 km) en Oostelijke Vechtplassen (13 km). De voorgenomen transformatieactiviteiten/ontwikkelingen hebben geen directe fysieke effecten op de Natura 2000-gebieden. Van zogeheten externe werking is ook geen sprake zie Bijlage 10 Stikstofdepositieberekening. 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 kademuuren. 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

Het plangebied is pas geleden ontdaan van zijn bebouwing en betreft dan ook geen habitat dat geschikt is voor beschermde flora en fauna in het plangebied. Om het plangebied ook ongeschikt te houden zullen plassen in het gebied voorkomen dienen te worden en dient in geval van groenvorming een maaibeleid te worden ingevoerd.

Conclusie

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

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en 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 doeleinden omschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

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

6.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.3 Bestemmingsregels

Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, uitsluitend op de verdiepingen;
- b. maatschappelijke voorzieningen;
- c. dienstverlening;
- d. bedrijven op de begane grond, zoals opgenomen in de bij deze regels opgenomen Functiemengingslijst
- e. creatieve functies, zoals bedoeld in de bij deze regels opgenomen lijst met Creatieve functies;
- f. aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven;
- g. verkeers- en verblijfsgebied ten behoeve van de functies onder a t/m f,

met de daarbij behorende:

- h. tuinen- en erven;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. wegen, fiets- en/of voetpaden;
- k. laad- en losvoorzieningen;
- l. groen;
- m. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

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

Verder zijn er een aantal bouwregels opgenomen voor gebouwen. De bouwhoogte mag binnen 'Gemengd' maximaal 25 meter bedragen met een maximaal aantal bouwlagen van 7, waarbij ondergronds bouwen niet is toegestaan. Hierbij sluit de bebouwing aan bij het hoogteaccent van het aanpandige gebouw dat deel uitmaakt van Cruquius deelgebied 4. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit en woonkwaliteit kan het wenselijk zijn een verhoogde verdiepingsvloer te realiseren. Hierbij is een hogere bouwhoogte dan 21 meter nodig.

In de specifieke gebruiksregels is opgenomen wat het maximale programma is dat aan vierkante meters bvo binnen 'Gemengd' mag worden gerealiseerd. Vanuit de spelregels wordt voorgeschreven dat een verdeling van 50% wonen en 50% werken op de begane grond wenselijk is. In de regels is opgenomen dat in minimaal 50% van de eerste bouwlaag bedrijvigheid moet worden gerealiseerd en dat er minimaal 115 m² aan bedrijvigheid moet worden gerealiseerd. Hierdoor wordt geborgd dat er een werk-woongebied wordt gerealiseerd.

Verkeer

De gronden in het plangebied met de bestemming 'Verkeer'. mogen gebruikt worden voor wegen, straten, pleinen, fiets- en/of voetpaden. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, terrassen en laad- en losvoorzieningen toegestaan. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen, en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan aangezien met uitzondering ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-1', waar een overbouwing vanaf 4 meter boven peil is toegestaan ten dienste van de in lid 3.1 beschreven functies.

Anti-dubbeltelbepaling

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

Algemene bouwregel

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

Algemene gebruiksregels

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

Algemene aanduidingsregels

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

Algemene afwijkingsregels

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

Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het gemeentebestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan,

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

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

7.2 Plangebied

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

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

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

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

In het kader van het plan Cruquius deelgebied 4 is op 6 april 2016 een inloopmiddag/avond georganiseerd voor de bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de gronden. Hierbij was er gelegenheid tot het stellen van vragen dan wel het plaatsen van opmerkingen. Alle reacties zijn destijds verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan Cruquiusdeelgebied 4. Met de ontwikkeling van Cruquius deelgebied 4B wordt uiteindelijk Cruquius deelgebied 4 afgerond. Het is dan ook niet de verwachting dat dit zal leiden tot nieuwe reacties. In voorliggend bestemmingsplan is eveneens rekening gehouden met de destijds gemaakte opmerkingen waardoor separate inspraak niet noodzakelijk wordt geacht.

8.2 Vooroverleg

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

- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Prorail
- Gasunie
- Rijkswaterstaat
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- GVB
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Liander
- Alliander
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Tennet
- Nuon
- Vervoerregio

De Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat hebben een vooroverlegreactie ingediend welke heeft geleid tot aanpassing van de toelichting. Zo is het nieuwe beleid van de Provincie Noord-Holland in de toelichting opgenomen en is naar aanleiding van de vooroverlegreactie van Rijkswaterstaat nader ingegaan op het gemeentelijke beleid aangaande klimaatadaptatie en/of Rainproof. Prorail en Waternet hebben gereageerd zonder inhoudelijke opmerkingen en de Gasunie komt na toetsting tot de conclusie dat de dichtsbijzijnde hogedruk aardgastransportleiding geen invloed heeft op verdere planontwikkeling. Alle overige adressanten hebben niet gereageerd.

8.3 Zienswijzen

Van 27 november 2019 tot en met 8 januari 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze binnengekomen. In Bijlage 12 is deze zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Aan de toelichting van het bestemmingsplan is een stikstofdepositieberekening toegevoegd nader te onderbouwen dat de beoogde ontwikkeling geen significante negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden.