Gemeente Amsterdam

Besluit van de gemeente Amsterdam tot wijziging van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam in verband met de gebiedsontwikkeling Kromhout

De raad van de gemeente Amsterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van **DATUM WORDT TOEGEVOEGD BIJ DEFINITIEF BESLUIT**,

gelet op:
a. artikel 2.4 van de Omgevingswet, dat bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente één omgevingsplan vaststelt waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen;
b. artikel 16.30 en artikel 16.23, eerste lid, Omgevingswet, die bepalen dat:
    1. op de voorbereiding van een omgevingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is, met dien verstande dat een ieder een zienswijze bij de gemeenteraad mag indienen omtrent het ontwerp wijzigingsbesluit;
    2. de artikelen 3:43 tot en met 3:45 en afdeling 3.7 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing zijn op een omgevingsplan;
c. artikel 16.78, eerste lid, Omgevingswet, dat bepaalt dat een wijziging van een omgevingsplan in werking treedt met ingang van de dag waarop vier weken zijn verstreken sinds de dag waarop het besluit is bekend gemaakt;
d. **WORDT EVENTUEEL TOEGEVOEGD BIJ DEFINITIEF BESLUIT**
e. **WORDT EVENTUEEL TOEGEVOEGD BIJ DEFINITIEF BESLUIT**.

Besluit;

Artikel I

Het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt gewijzigd conform de wijzigingen zoals opgenomen in Bijlage A. **NB: NOOIT DEZE LINK VERWIJDEREN OF AANPASSEN!!!**

Artikel II

Voor het gebied, behorende bij de locatie /join/id/proces/gm0363/2026/procedure6c8c397f3aae4739b36a9844fdce054b worden alle besluiten, bedoeld in artikel 22.6, eerste lid, van de Omgevingswet, ingetrokken.
Dit betreft delen van de volgende bestemmingsplannen:
- Bestemmingsplan Hamerstraatgebied eerste herziening (NL.IMRO.0363.N1902BPGST-VG02);
- Bestemmingsplan Hamerstraatgebied (NL.IMRO.0363.N1002BPSTD-OH01)

Artikel III

Dit besluit treedt in werking vier weken na bekendmaking ervan.

Artikel IV

Dit besluit wordt aangehaald als Wijzigingsbesluit Omgevingsplan gemeente Amsterdam: Kromhout.
Aldus vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam, **DATUM WORDT TOEGEVOEGD BIJ DEFINITIEF BESLUIT**

Niet getekend ontwerp-exemplaar

Dit document bevat verschilmarkering t.o.v. eerdere regelingtekst.

Tekst en afbeeldingen die worden toegevoegd zijn onderstreept en groen gemarkeerd, of van een groen kader voorzien.

Tekst en afbeeldingen die worden verwijderd zijn doorgestreept en rood gemarkeerd, of van een rood kader voorzien.

DE TERMIJN VOOR HET NAART VOREN BRENGEN VAN ZIENSWIJZEN START NADAT EEN KENNISGEVING VAN TERINZAGELGGING IS BEKENDGEMAAKT. DAARIN WORDT AANGEGEVEN WANNEER, DOOR WIE EN OP WELKE WIJZE ZIENSWIJZEN NAAR VOREN KUNNEN WORDEN GEBRACHT.

BEROEPSCLAUSULE WORDT TOEGEVOEGD BIJ DEFINITIEF BESLUIT

Bijlage A Bijlage bij artikel I

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Informatieobjecten

A-locatie (parkeernormering)	/join/id/regdata/gm0363/2024/5fea7f74c2e04297b605d0dce41e8b63/nld@2024-09-25;12591980
aantal autoparkeerplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/eb8df99e55ec4491aa8cc05e0aed6ab0/nld@2026-01-20;12315259
aantal woningen	/join/id/regdata/gm0363/2025/fea0475ecb494f24876d60c4ae5f2a76/nld@2026-01-20;12315259
aanvraagvereiste kelder (opbarstbeheersmaatregelen)	/join/id/regdata/gm0363/2024/5108c049ffd74d6587bbf88d4cbd0e8f/nld@2026-01-20;12315259
aanvraagvereiste kelder (standstill)	/join/id/regdata/gm0363/2024/d1908c0408d74d90b09e553be591298a/nld@2026-01-20;12315259
activiteiten die in aanzienlijke mate geluid kunnen veroorzaken	/join/id/regdata/gm0363/2024/df07330dfb764bec88cf33882fa0bab6/nld@2026-01-20;12315259
afwijkend maximum percentage ondergeschikt kantoorvloer	/join/id/regdata/gm0363/2025/a959592b38274bf7862bc16f44fa120f/nld@2026-01-20;12315259
afwijkende hoogte erfafscheiding	/join/id/regdata/gm0363/2025/ae973dc677c0470f9618c4d97be88e88/nld@2026-01-20;12315259
afwijkende maximum bouwhoogte bouwwerken geen gebouw zijnde	/join/id/regdata/gm0363/2025/8df3cedbbedc4ba0b775af4cb8d0114b/nld@2026-01-20;12315259
agrarisch bedrijfsperceel	/join/id/regdata/gm0363/2024/5317f3eb83224e22a1406b980eb206a1/nld@2026-01-20;12315259
agrarisch gebied – afwijkende geluidnorm	/join/id/regdata/gm0363/2024/6f92811ae00144db903cf4efc6f7fb06/nld@2026-01-20;12315259
B-locatie (parkeernormering)	/join/id/regdata/gm0363/2025/a98944eee6de4ac19c60a691033ba09e/nld@2026-01-26;13173720
baliefunctie uitgesloten	/join/id/regdata/gm0363/2024/985bc422683b4804b4a8a14f46f32140/nld@2026-01-20;12315259
baliefunctie uitsluitend op begane grond toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/a4573c5d8d2f405bafa85b8c9aede7b0/nld@2026-01-20;12315259
basisschool toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/4dbcadcf692042eb82380dde83aca903/nld@2026-01-20;12315259
bebouwingscontour geur	/join/id/regdata/gm0363/2024/99a0c15b66da456aa483fb9ad09befd9/nld@2026-01-20;12315259

Bed and Breakfast toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/aabbf-fee1a86480e831e62cc3eefdf0f/nld@2026-01-20;12315259
bedrijf op de begane grond	/join/id/regda-ta/gm0363/2025/b0890401c1a240e7bbe59be6bb63327e/nld@2026-01-20;12315259
bedrijfswoning	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/fd62ec8149774013b33c2530127b7f4f/nld@2026-01-20;12315259
bedrijventerrein – afwijkende geluidwaarde	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/99e3c20d43ac48fcb95e74966981e0bf/nld@2026-01-20;12315259
begraafplaats toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/bad3145415414ba1a9bdad9a6ecc5d9e/nld@2026-01-20;12315259
belemmeringengebied buisleiding gevaarlijke stoffen	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/f1180bfa9ddd443e83263f537f1a0f84/nld@2026-01-20;12315259
beperkingen erfbebouwing	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/0461bf430af44db8bdd79798a191fd50/nld@2026-01-20;12315259
beperkingengebied plaatsgebonden risico	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/4f5821e968ec403b95d4382934acdf56/nld@2026-01-20;12315259
beschermingszone archeologie	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/24e285d708454795a562dac3ebc6b494/nld@2026-01-20;12315259
beschermingszone bovengrondse hoogspanningsverbindingen	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/519f23fa3df7444e97c171399d775dcf/nld@2026-01-20;12315259
beschermingszone ondergrondse hoogspanningsverbinding	/join/id/regda-ta/gm0363/2025/8da6914ca983417298f3687103e0a5b8/nld@2026-01-20;12315259
bijbehorende hotelfaciliteiten ook voor niet-hotelgasten	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/7bd6678e277f44edb689bd1038a76df9/nld@2026-01-20;12315259
bioscoop en filmhuis toegestaan	~~/join/id/regda-ta/gm0363/2024/6cd921036f794bc3904accb40cd3871d/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regda-ta/gm0363/2024/6cd921036f794bc3904accb40cd3871d/nld@2026-02-26;13454245
bouwlaag met niet-geluidgevoelige gevel	/join/id/regda-ta/gm0363/2026/44ee3cbdfa6f4ae2a160d1f3791c6195/nld@2026-01-26;13173720
bouwlaag met niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen	/join/id/regda-ta/gm0363/2025/e9e1c7b8510d406484b861e100cee2e0/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin consumentgerichte dienstverlening is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/687db5fd-dc3646bab29ac37ac341fa1a/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin culturele voorzieningen zijn toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2025/d65fd4d058e240bd98b92a7cd45af3bd/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin detailhandel is toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2025/3034a32a6b8b4316a70d6959821240da/nld@2026-01-20;12315259

bouwlaag waarin een mini-supermarkt is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/119360d6f8034d50a3938eea1362b2e3/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin een prostitutiebedrijf is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/8472bf6738414b8faa8fde6b2c64ee82/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin een seksinrichting is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/0ab682ac0e53431791235 92f94d99e9c/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin een supermarkt is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/c60f7cb030a34ea2b8f360f2b8b30a55/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin faciliteiten voor ontspanning en vermaak is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/fe6acb27c4424e8cb08b631ca7f76864/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin hotel is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/c930d93746e54597acda4bbd7330145c/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin kinderopvang is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/7211c6b96d434d6383721a3352fcfa73/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin maatschappelijke dienstverlening is toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2025/c8cbec53306147558dbb832c50429335/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2025/c8cbec53306147558dbb832c50429335/nld@2026-02-26;13454245
bouwlaag waarin sportvoorzieningen zijn toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/a74e602d201d4fed9d01a95fe5f08157/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin wonen is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/e2cb0b62c27b4df485ec836d1e8999ae/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin wonen niet is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/fcd011f4b5d246afbd4f99d61e221180/nld@2026-01-20;12315259
bouwlaag waarin zakelijke en administratieve dienstverlening is toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/441e7667ebb34c63a26ac39bfda0550f/nld@2026-01-20;12315259
bouwvlak	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/a8f1b7d6c3384263b34dfe54e20ee27d/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/a8f1b7d6c3384263b34dfe54e20ee27d/nld@2026-02-26;13454245
bouwwerken geen gebouw zijnde niet toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/74c2db1a5f6c4b7fb30f6afacb04da3d/nld@2026-01-20;12315259
bovengrondse metro toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/35fb0537184049b6aa74d1f6a166c7d2/nld@2026-01-20;12315259
brandvoorschriftengebied	/join/id/regdata/gm0363/2024/9408e050e6924b8f91e725e5b5d1c56f/nld@2026-01-20;12315259
C-locatie (parkeernormering)	/join/id/regdata/gm0363/2024/55647253b2b849b0957d679efbbf7d82/nld@2024-09-25;12591980

casino toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/37d7cf1ffa374b9b91510ce45a394888/nld@2026-01-20;12315259
civiel explosieaandachtsgebied	/join/id/regdata/gm0363/2024/0cbbebf84dce47a1bd7d741db42fe504/nld@2026-01-20;12315259
complexe bedrijven toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/8f1f077ba3e84d7a93b280fe119578b0/nld@2026-01-20;12315259
crematorium toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/5b4b57f1ee624ddf81c94f357adcd037/nld@2026-01-20;12315259
dagmarkt	/join/id/regdata/gm0363/2024/69281c26d9444c4fb66dea61c412101e/nld@2026-01-20;12315259
datacenters toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/7882dd20b27b4ce7a94441d54379f430/nld@2026-01-20;12315259
debatcentrum toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/db120551af2c46d5ac7e591bc67299a0/nld@2026-01-20;12315259
dierentuin toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/67a10c207e194dc6a9fbbe352a0dbb23/nld@2026-01-20;12315259
explosieaandachtsgebied vuurwerk	/join/id/regdata/gm0363/2024/4b120d7052334e69b5380f8d7cf11243/nld@2026-01-20;12315259
explosievoorschriftengebied	/join/id/regdata/gm0363/2024/6d8bc03ec05842eba2a5a7c0b6ff6148/nld@2026-01-20;12315259
functiemenging	/join/id/regdata/gm0363/2024/97865e0f318e4b98a4110b5365e8e695/nld@2026-01-20;12315259
garagebox	/join/id/regdata/gm0363/2024/79032264debd4a3087bace914e1c9835/nld@2026-01-20;12315259
gebouwde publiektoegankelijke parkeervoorziening	/join/id/regdata/gm0363/2024/28e00c1666504daeb7e5fb21c4c8d84d/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: ambulante handel	/join/id/regdata/gm0363/2024/f8df353de1794ad2a79b4ea7f1e5ea54/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: bedrijf	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/9a36a44292fd4c5bbf2a80b70f1cbdbe/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/9a36a44292fd4c5bbf2a80b70f1cbdbe/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: bovengrondse hoogspanningsverbinding van 110 kV of 150 kV	/join/id/regdata/gm0363/2024/2db6ef505e694a75ab904bb0e9745080/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: bovengrondse hoogspanningsverbinding van tenminste 220 kV	/join/id/regdata/gm0363/2024/52e8a21190e54e0ebe7ea6648610bc14/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: buisleiding met gevaarlijke stoffen	/join/id/regdata/gm0363/2024/2822da2c52f140afad6ad3c57682aea0/nld@2026-01-20;12315259

gebruiksdoel: consumentgerichte dienstverlening	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/35db-de0065824d7185e2cb24e7cf8c3f/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/35db-de0065824d7185e2cb24e7cf8c3f/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: culturele voorziening	~~/join/id/regda-ta/gm0363/2024/5cfea604101a42d28ddd9e8564aa9737/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regda-ta/gm0363/2024/5cfea604101a42d28ddd9e8564aa9737/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: detailhandel	~~/join/id/regda-ta/gm0363/2024/7869253fe8ba4717b186a864abbd4176/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regda-ta/gm0363/2024/7869253fe8ba4717b186a864abbd4176/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: gewassenteelt in de open lucht	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e13002ea79b842e5b1d75bfd379fd91f/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: glastuinbouw	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/b890110cb2a9443a952914d16c66a065/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: groen	~~/join/id/regda-ta/gm0363/2024/9bc2aa4e9ed2473391a7911326b59afd/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regda-ta/gm0363/2024/9bc2aa4e9ed2473391a7911326b59afd/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: hotel	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e472372918664f0283d124dbd07fd597/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: maatschappelijke dienstverlening	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/87dd-ca9690b042e488bc13313ef23644/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/87dd-ca9690b042e488bc13313ef23644/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: ondergrondse hoogspanningsverbinding van tenminste 220 kV	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/a7fcde6c7ba946c4afb76859148c06bf/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: ontspanning en vermaak	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/ca0a2897bbd446259e8f6f6895f31d65/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: prostitutiebedrijf	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/91f437d1fc484b6c8b9d0f31316c375e/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: seksinrichting	/join/id/regdata/gm0363/2024/1bb-fc7594d08428f9c1937379e53f9d5/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: sportvoorziening	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/da90b5262a504fd-bab2641942de55322/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/da90b5262a504fd-bab2641942de55322/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: veehouderij of paardenfokkerij	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/77affb56444a4126a8c1633039bcb3cf/nld@2026-01-20;12315259

gebruiksdoel: verkeer	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/774133cd121848fd92b4facecd5d7dfb/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/774133cd121848fd92b4facecd5d7dfb/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: volkstuinpark	/join/id/regdata/gm0363/2024/8f5785e41f934b88bcc80d9e46b3d87b/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: water	/join/id/regdata/gm0363/2024/9ccf70e492004693ade99b1da2c44458/nld@2026-01-20;12315259
gebruiksdoel: wonen	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/bd9e3dc2b7b445d38b76232c332bc147/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/bd9e3dc2b7b445d38b76232c332bc147/nld@2026-02-26;13454245
gebruiksdoel: zakelijke en administratieve dienstverlening	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/a0336b6745d64f4f8e7f8a9db5818075/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/a0336b6745d64f4f8e7f8a9db5818075/nld@2026-02-26;13454245
geen geluidgevoelige ruimten	/join/id/regdata/gm0363/2024/6bb4a6093c664589ad5e50e086acb146/nld@2026-01-20;12315259
geldwisselkantoor	/join/id/regdata/gm0363/2024/3fb253c7fffd48dcb23383a381bb95d0/nld@2026-01-20;12315259
geluidgevoelig gebouw met niet-geluidgevoelige gevel	/join/id/regdata/gm0363/2024/3c904166ec944b9e8d4c8fe3c4cd94c8/nld@2026-01-20;12315259
gemeenschappelijk gebouw	/join/id/regdata/gm0363/2024/622239f5fd674b06951579b2d2ef3099/nld@2026-01-20;12315259
gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht	/join/id/regdata/gm0363/2024/70f87ae18ab74aae99d3fcbcf340501d/nld@2024-09-25;12591980
gemeentelijk monument	/join/id/regdata/gm0363/2024/9a9e3f5e4d3948d7a99ec157bd2db863/nld@2026-01-20;12315259
growshop	/join/id/regdata/gm0363/2024/faeb4929514d46dc88ea2a7ff898bc28/nld@2026-01-20;12315259
havengebonden bedrijf	/join/id/regdata/gm0363/2024/a7e980776f1d4513b9add497ed862df5/nld@2026-01-20;12315259
headshop	/join/id/regdata/gm0363/2024/fcd1adbe22394d0ca7bdc096b4544be4/nld@2026-01-20;12315259
hogeschool en universitair onderwijs toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/1fa142e7c67f4059a0012e6b35f2d074/nld@2026-01-20;12315259
huisvesting mantelzorg toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/8f62c1ff058a4b1bad2c4c32d53698c3/nld@2026-01-20;12315259
informatieplicht kleinschalig graven na spoedreparatie vitale ondergrondse infrastructuur	/join/id/regdata/gm0363/2024/047f49c3631e4026b0b4dc258314fe96/nld@2024-09-25;12591980

intensieve veehouderij	/join/id/regdata/gm0363/2024/3ee4777d7c7944cf90784a31e1965b79/nld@2026-01-20;12315259
internetcafé	/join/id/regdata/gm0363/2024/867a53ee2f0f456fabbf5268dae1fea2/nld@2026-01-20;12315259
kartbaan toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/e36ac73c81124cf796142c9772923e21/nld@2026-01-20;12315259
kas toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/c8e79339254044ccbcfad3beba997cb0/nld@2026-01-20;12315259
kinderboerderij	/join/id/regdata/gm0363/2024/1ed487e3976f454397f4532a9d437ce4/nld@2026-01-20;12315259
kinderopvang toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/6e8f0309694a46db9501542641f05146/nld@2026-01-20;12315259
kunstijsbaan toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/708484c1afe64c239ff04f9999477851/nld@2026-01-20;12315259
loketverkoop toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/9637481718e94f6c89449417c1c4b0da/nld@2026-01-20;12315259
manege toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/b6a1372efcf54973ad5f6ad15db8445a/nld@2026-01-20;12315259
maximaal aansluitvermogen datacentrum	/join/id/regdata/gm0363/2025/16de19428852490ebb8fbc5196b7c868/nld@2026-01-20;12315259
maximale milieuhindercategorie	~~/join/id/regdata/gm0363/2025/a1b58d18f14a4e41ad82cee37471978c/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2025/a1b58d18f14a4e41ad82cee37471978c/nld@2026-02-26;13454245
maximum aantal bedden	/join/id/regdata/gm0363/2025/7b33741cd740401085235892cc5a2942/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal bedden per kamer	/join/id/regdata/gm0363/2025/018f181c4547456a889f67510ac088f3/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal bezoekers culturele voorziening	/join/id/regdata/gm0363/2025/40a9695e6d7f4d2c9a2cf30725c3eaa7/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal bezoekers faciliteiten voor ontspanning en vermaak	/join/id/regdata/gm0363/2025/cb7b20b59b0c46a5b4d3981ed351311e/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal bezoekers sportvoorziening	/join/id/regdata/gm0363/2025/4f88a6cdc1a14b96ad2b4a69826e8dd3/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal hotelkamers	/join/id/regdata/gm0363/2025/8fab5c06322b49038af52264595762cb/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal kinderopvang	/join/id/regdata/gm0363/2025/288aaf663b7d4fc584d8f9b4aa8bd37e/nld@2026-01-20;12315259

maximum aantal marktplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/24df4e6058ea41efbc929b4e29fe2b49/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal onzelfstandige woonruimten	/join/id/regdata/gm0363/2025/6311666523504a8483c611963ee55a59/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal prostitutieramen	/join/id/regdata/gm0363/2025/6f7dcd7e82a847cd9c2f1da3f779a7cf/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal publiektoegankelijke parkeerplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/fdd7cecad1474e1c82a05ac634bcc74b/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal rijstroken	/join/id/regdata/gm0363/2025/a335fd8877bb48d4ae01c3cfae98d6bd/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal staan- of ligplaatsen ambulante handel	/join/id/regdata/gm0363/2025/8a3183c16bc745a5a6b2eec57816a2b3/nld@2026-01-20;12315259
maximum aantal supermarkten	/join/id/regdata/gm0363/2025/3a989b7edf0a4424a2416649fa826927/nld@2026-01-20;12315259
maximum ashoogte windturbine	/join/id/regdata/gm0363/2025/c748cc6a4ed347eca61890bcfbda8d43/nld@2026-01-20;12315259
maximum bebouwd oppervlak	/join/id/regdata/gm0363/2025/620e9afa1a6646d5a8d2b853f1e08b97/nld@2026-01-20;12315259
maximum bebouwingspercentage	/join/id/regdata/gm0363/2025/d3ce92b0131d48ffb0e8519225061648/nld@2026-01-20;12315259
maximum bouwdiepte ondergronds gebouw	~~/join/id/regdata/gm0363/2025/74070727311043699d8c7aa2a34cd0b4/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2025/74070727311043699d8c7aa2a34cd0b4/nld@2026-02-26;13454245
maximum bouwhoogte artistiek bouwwerk	/join/id/regdata/gm0363/2025/86f6af05793a4f658118bb892f7a691e/nld@2026-01-20;12315259
maximum bouwhoogte gebouw	~~/join/id/regdata/gm0363/2025/7d47d49a0f12433dacc6fe42dcb6f0a7/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2025/7d47d49a0f12433dacc6fe42dcb6f0a7/nld@2026-02-26;13454245
maximum bouwhoogte gebouw t.o.v. NAP	/join/id/regdata/gm0363/2025/f8543019a3874e93a65424f1d6f1ec9f/nld@2026-01-20;12315259
maximum bouwhoogte infrastructureel kunstwerk	/join/id/regdata/gm0363/2025/5494bddd21bb48b8ad1d91935c8d8bd5/nld@2026-01-20;12315259
maximum bouwhoogte tribune	/join/id/regdata/gm0363/2025/37c3bbe88ee040ff92442140181b799b/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlak maatschappelijke dienstverlening	/join/id/regdata/gm0363/2025/542c8e9150a549a1aa0caae9ea7a513c/nld@2026-01-20;12315259

maximum bruto-vloeroppervlakte bedrijf	/join/id/regdata/gm0363/2025/a88e04e1d6aa42ef81028df1cf784bc2/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte bovengrondse gebouwen	/join/id/regdata/gm0363/2025/09b12a71aab44aefad974581c95a8e31/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte consumentgerichte dienstverlening	/join/id/regdata/gm0363/2025/e9b3cec7e52248398d669ee213d342d3/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte culturele voorzieningen	/join/id/regdata/gm0363/2025/a303b33b4a1d48dea50dc6464c7dd33e/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte detailhandel	/join/id/regdata/gm0363/2025/139dc29fa78545e991c0ac3b2e4a475d/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte faciliteiten voor ontspanning en vermaak	/join/id/regdata/gm0363/2025/09fb702478214caf9a27e18f24f74f56/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte gebouwen	/join/id/regdata/gm0363/2025/6cb3394b7e094d43b3fa7f04c941c1b6/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte hotel	/join/id/regdata/gm0363/2025/5b4337ce018444ac94052538a79da0c7/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte mini-supermarkt	/join/id/regdata/gm0363/2025/47443883deb2411881ee7e6240ac73d1/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte sportvoorziening	/join/id/regdata/gm0363/2025/f61d2793a9a1451fb2817f6b9ef688f5/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte supermarkt	/join/id/regdata/gm0363/2025/474db66bb48c4d129f5d1bc122bdd52e/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte verhuurbare vergader- en congresfaciliteiten	/join/id/regdata/gm0363/2025/4d04e811651348f887cca5a7e1a5cba2/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte wonen	/join/id/regdata/gm0363/2025/982708dd488c4251833fc2b38e5e5753/nld@2026-01-20;12315259
maximum bruto-vloeroppervlakte zakelijke en administratieve dienstverlening	/join/id/regdata/gm0363/2025/b9b3425462a7487ab05e4c4c460f9f32/nld@2026-01-20;12315259
maximum diepte vergunningvrije bodemverstoring	/join/id/regdata/gm0363/2025/04b0408bacdc4e7ab5d6b58a3310c255/nld@2026-01-20;12315259
maximum goothoogte	/join/id/regdata/gm0363/2025/020db429a11b4ca196a1608388c4fdc6/nld@2026-01-20;12315259
maximum hoogte hoogspanningsmast	/join/id/regdata/gm0363/2025/5f2323aa898e4933ab3bbb08e73d20c5/nld@2026-01-20;12315259
maximum hoogte lichtmast	/join/id/regdata/gm0363/2025/8ddd52e0f678405286c0f3defd4474ec/nld@2026-01-20;12315259

maximum oppervlak paardenbak	/join/id/regdata/gm0363/2025/c899ebae7f504ef3bb0696dc35696f61/nld@2026-01-20;12315259
maximum oppervlak vergunningvrije bodemverstoring	/join/id/regdata/gm0363/2025/a59f21973a0143fead23ae84b8fcfc38/nld@2026-01-20;12315259
maximum oppervlakte ondergronds gebouw	/join/id/regdata/gm0363/2025/5506b5c826a54498a94fa832478e18b4/nld@2026-01-20;12315259
maximum tiphoogte windturbine	/join/id/regdata/gm0363/2025/7feea144b8e449b396c43c5496fdefaa/nld@2026-01-20;12315259
middelbaar beroepsonderwijs toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/f604b17c2699401fa7eac8289b9e87c8/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/f604b17c2699401fa7eac8289b9e87c8/nld@2026-02-26;13454245
mini-supermarkt toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/7b043a7086ad49de8c43ecaa5ceabe53/nld@2026-01-20;12315259
minimum aantal fietsstallingsplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/2eb53f7243a44c2ba3d854f2fbfd752d/nld@2026-01-20;12315259
minimum aantal onzelfstandige woonruimten	/join/id/regdata/gm0363/2025/cb3cdf90f8c54855abe3915e8aa71c70/nld@2026-01-20;12315259
minimum aantal publiektoegankelijke fietsstallingsplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/efc7a91a21a41eca80099025926aa26/nld@2026-01-20;12315259
minimum aantal publiektoegankelijke parkeerplaatsen	/join/id/regdata/gm0363/2025/2d3e243b707b42ac84c8751b7f19edda/nld@2026-01-20;12315259
minimum bebouwd oppervlak	/join/id/regdata/gm0363/2025/8def934c95a64f20a82e0156068f96e6/nld@2026-01-20;12315259
minimum bebouwingspercentage	/join/id/regdata/gm0363/2025/760b65addb4445fe87ed8042d28e60fb/nld@2026-01-20;12315259
minimum bouwhoogte gebouw	/join/id/regdata/gm0363/2025/79ee20f96389418e854fd728bb513d94/nld@2026-01-20;12315259
minimum bruto-vloeroppervlakte bovengrondse gebouwen	/join/id/regdata/gm0363/2025/18d8dfcd0a154515a5f8c9651ee509fa/nld@2026-01-20;12315259
minimum bruto-vloeroppervlakte gebouwen	/join/id/regdata/gm0363/2025/cb4c5231a4c34ef89f9837d2946ed1cf/nld@2026-01-20;12315259
minimum hoogte eerste bouwlaag	~~/join/id/regdata/gm0363/2025/fe9b1d732cbc42df80fcf4a99ab20e1d/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2025/fe9b1d732cbc42df80fcf4a99ab20e1d/nld@2026-02-26;13454245
minimum hoogte onderdoorgang	/join/id/regdata/gm0363/2025/e01f0be46c2c45b883245f3f94b46376/nld@2026-01-20;12315259

mogelijke toepassing overschrijding grenswaarde geluid bij zeehavengebonden activiteiten	/join/id/regdata/gm0363/2024/88ce1bb8352e43ad8d198e87ba0b6a4e/nld@2026-01-20;12315259
museum en expositieruimte toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/c00747192f604350b0510d3cadec1786/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/c00747192f604350b0510d3cadec1786/nld@2026-02-26;13454245
nadere afweging geluid bij bouwplan noodzakelijk	/join/id/regdata/gm0363/2024/b9e014586e654d7f8bea75954c1f46a3/nld@2026-01-20;12315259
nadere afweging geluid bij gebruikswijziging noodzakelijk	/join/id/regdata/gm0363/2024/3622c719a30b41cebd4867c27c9af865/nld@2026-01-20;12315259
niet-geluidgevoelige gevel	/join/id/regdata/gm0363/2026/9c12dbe20d8d4d6cb6e3dd8d12096904/nld@2026-01-26;13173720
niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen	/join/id/regdata/gm0363/2024/578f5a40f019495ebd05aab38054bc2e/nld@2026-01-20;12315259
niet-overdekt zwembad toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/bb7dc71b98d44253983a0c4d35947c1f/nld@2026-01-20;12315259
niet-overdekte paardenbak toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/457575204bf04534834fa5a68981b030/nld@2026-01-20;12315259
nutstuinpark	/join/id/regdata/gm0363/2024/80a080db65124fb7aec7bad70db67be6/nld@2026-01-20;12315259
ondergronds gebouw toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/544d019ba061485391f1fa5332218e47/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/544d019ba061485391f1fa5332218e47/nld@2026-02-26;13454245
ondergrondse metro toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/9a590a5228c144dcadec2e218bd34b00/nld@2026-01-20;12315259
ontsluiting parkeervoorziening toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/19faaa7e49124c21a1fe9e62e416770c/nld@2026-01-26;13173720~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/19faaa7e49124c21a1fe9e62e416770c/nld@2026-02-26;13454245
onzelfstandige woonruimte niet toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2025/c0b73950f1ba4d8bb95506c84c53d1dc/nld@2026-01-20;12315259
onzelfstandige woonruimte toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/7aeabeb1967145f4b6a9bbce828ba0d3/nld@2026-01-20;12315259
overige instellingen met gezondheidszorgfunctie met bedgebied toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/af54831bdf8f46a8bf04dc966e5bc652/nld@2026-01-20;12315259
overnachten niet toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/53102a7a78104c40b50794135b9bb664/nld@2026-01-20;12315259
parkeerterrein	/join/id/regdata/gm0363/2024/c3983764c9c24856b6112b24d301b6d5/nld@2026-01-20;12315259

parkeren op eigen terrein niet toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/764ca63afc0e484bab58fb14d296f319/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo prostitutiebedrijf 1	/join/id/regdata/gm0363/2024/cf5dfbd2e61b4d51b546d8865d54f9c8/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo prostitutiebedrijf 2	/join/id/regdata/gm0363/2024/a8cd50c7a51b4f6e982b110ebc17a539/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo prostitutiebedrijf 3	/join/id/regdata/gm0363/2024/b9c2a4aae40645c98c1b30d379dfa9c7/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo seksinrichting 1	/join/id/regdata/gm0363/2024/323a0f5e63a94c1fa1cf61a6e361cd1c/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo seksinrichting 2	/join/id/regdata/gm0363/2024/f4d79b26430f49dbb0c1bc640b62e6e1/nld@2026-01-20;12315259
peildatum bvo seksinrichting 3	/join/id/regdata/gm0363/2024/918301c481e44f3bac789bcfce857668/nld@2026-01-20;12315259
periodieke markt	/join/id/regdata/gm0363/2024/1f3183e822fb496b89a82c9b7c2a796e/nld@2026-01-20;12315259
plaatsgebonden risico 10-5 windturbine	/join/id/regdata/gm0363/2024/22cb42048910493bb9f98e60e5202f05/nld@2026-01-20;12315259
publiektoegankelijke (brom)fietsstalling	/join/id/regdata/gm0363/2024/390e86f6e2cc4c6d965bb7338503b58b/nld@2026-01-20;12315259
raamprostitutiebedrijf toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/64467e79b00f4fc69b492a464575ff9d/nld@2026-01-20;12315259
Rie-bedrijven toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/2722953cf8694fc3879c61a96edabb9d/nld@2026-01-20;12315259
rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht	/join/id/regdata/gm0363/2024/3a753034d4f44c84b3c29167515d5b56/nld@2024-09-25;12591980
risicobedrijf toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/4eaef29b32d040fd86796769708f2060/nld@2026-01-20;12315259
risicogebied externe veiligheid	/join/id/regdata/gm0363/2024/dd5e76f613644f8d875aacddd7acea0c/nld@2026-01-20;12315259
rooilijn	/join/id/regdata/gm0363/2024/14452d9dad2e46f49942fbec0cb5652b/nld@2026-01-20;12315259
ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen	/join/id/regdata/gm0363/2024/46b13a6470aa4e178431220b193c5bdf/nld@2024-09-25;12591980
ruimtelijke regels tijdelijk deel vervallen	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/b98b443889514292aa60e2daaf454e30/nld@2024-09-25;12591980~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/b98b443889514292aa60e2daaf454e30/nld@2026-02-26;13454245

seedshop	/join/id/regdata/gm0363/2024/f64b64c459c5424ebaa5c65bf002e371/nld@2026-01-20;12315259
sekswinkel toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/33fe177d5ef94e058a3b869c54c373d6/nld@2026-01-20;12315259
short stay toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/784f848e1a0c4b07a7feeae300945da8/nld@2026-01-20;12315259
smartshop	/join/id/regdata/gm0363/2024/bd86d41bd48b468897c69fc085521b64/nld@2026-01-20;12315259
speelautomatenhal toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/860d9a4161924f69a1431a55a670a934/nld@2026-01-20;12315259
spel en vermaak toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/5a2bf94296e744b4a87e4ea7c5457184/nld@2026-01-20;12315259
spoorweg toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/e309c810ed0e4d50b52fcd9ea8c583c9/nld@2026-01-20;12315259
sportschool toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/ade8295a055946a0aa4a3d69ccfdf6e5/nld@2026-01-20;12315259
staan- of ligplaats ambulante handel buiten de markt	/join/id/regdata/gm0363/2024/41ae2e0e271c4d8281a002598514754e/nld@2026-01-20;12315259
supermarkt toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/620dc0efea534ca4b1a101dcd8c771e6/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/620dc0efea534ca4b1a101dcd8c771e6/nld@2026-02-26;13454245
telefoneerinrichting	/join/id/regdata/gm0363/2024/368d4379830f43a8a86ded83fcfb545c/nld@2026-01-20;12315259
theater en concertzaal toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/89fb04b1b6824b7b97118dcd109706b7/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/89fb04b1b6824b7b97118dcd109706b7/nld@2026-02-26;13454245
tram toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/6edeb6ee709a4aac9988ea51f849279d/nld@2026-01-20;12315259
tuin	/join/id/regdata/gm0363/2024/150dcfc596c44283932c23ce0c174474/nld@2026-01-20;12315259
twee bedrijfswoningen toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/3cf91f0e7be34d119246731bb3181a18/nld@2026-01-20;12315259
uitgebreid bodemonderzoek bouwen bodemgevoelig gebouw	/join/id/regdata/gm0363/2024/b0bfe3415c9b4a7fb7b4337928d212f2/nld@2024-09-25;12591980

uitsluitend ABC-goederen	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/111f8f0f1c074896ba8cc49464aac525/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend afhaaldepot goederen	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/8feabfb850e843ae810e9dd43e80f5b8/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend bouwmarkt	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e732338e5f7a44e1befc8019909a5b82/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend grootschalige detailhandel	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/cd86aa0be8414a8895d5ca831d845575/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend kinderboerderij	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/5d2513a1524c4d4e82f566aead54e5e7/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend kinderopvang zonder bedgebied toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/339bd4047eea4532ab6077fa6f968382/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend perifere detailhandel	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/b857c651efcc4da6b7b480c368ad21f3/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend school(werk)tuin	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/b8b77e3957154c0f86a7027860a33a25/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend studentenwoningen	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/1d08d8c2969c4b95b4565b0251d57c4c/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend supermarkt toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/627876bdc82946cdaec22e8623934b1e/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend tuincentrum	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e18d5aa07c5e4b79833240521c731751/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend windturbine toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/7f5e5fea1be947618b4db77996ea0f53/nld@2026-01-20;12315259
uitsluitend woninginrichting	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/ded22bfe093943b28f5df79bcf998044/nld@2026-01-20;12315259
uitzondering maximum percentage ondergeschikt kantoorvloer	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e911344e54d1409699d9463dd6546457/nld@2026-01-20;12315259
verenigingsgebouw	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/83bcb5d91dbe4af7a5bd5ed5ce4df723/nld@2026-01-20;12315259
vergunningplicht bij wijziging ambachtelijk bedrijf	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/e26123bf32b047cab10350ad1f0df622/nld@2026-01-20;12315259
verkoop LPG toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/47ae2f6ed5bf4234aab0f2d530e96d85/nld@2026-01-20;12315259
verkooppunt motorbrandstoffen toegestaan	/join/id/regda-ta/gm0363/2024/7648125de737466d939bb7db3df4cc4c/nld@2026-01-20;12315259

verpleeghuis of verzorgingshuis toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/468d2ab053b54f2390fe81942195add2/nld@2026-01-20;12315259
verplicht verkennend bodemonderzoek bij graven	/join/id/regdata/gm0363/2024/a09bdda99a0e456cb192c1b7f75ea292/nld@2024-09-25;12591980
verplicht verkennend bodemonderzoek bij kleinschalig graven	/join/id/regdata/gm0363/2024/4b063da5b41f4ebe9fb36a6054bd4b8d/nld@2024-09-25;12591980
voorgeschreven ontsluiting parkeervoorziening	/join/id/regdata/gm0363/2026/b91513a876514e5187a00e0d82e9f3ae/nld@2026-01-26;13173720
voorgeschreven rooilijn	/join/id/regdata/gm0363/2024/f3a9dd2ae2e64dc5bc4dabc1686ac067/nld@2026-01-20;12315259
voorgeschreven rooilijn (minimum %)	/join/id/regdata/gm0363/2025/fd46f6576f784af8910a49fac8a13506/nld@2026-01-20;12315259
voormalige functionele binding - geluid	/join/id/regdata/gm0363/2024/70c8d916e0c84c65878470cebc66c9d2/nld@2026-01-20;12315259
voormalige functionele binding - geur	/join/id/regdata/gm0363/2024/4dbdd9316e0141f88e59d1c9a6c45981/nld@2026-01-20;12315259
voormalige functionele binding - slagschaduw	/join/id/regdata/gm0363/2024/8afebd6676bb426080110b4c335c72c4/nld@2026-01-20;12315259
voormalige functionele binding - trilling	/join/id/regdata/gm0363/2024/435fab2ebccf4e46a46e24cba90459bc/nld@2026-01-20;12315259
voortgezet onderwijs toegestaan	~~/join/id/regdata/gm0363/2024/aec256ab8616447aaeb70b8e331ddabb/nld@2026-01-20;12315259~~ /join/id/regdata/gm0363/2024/aec256ab8616447aaeb70b8e331ddabb/nld@2026-02-26;13454245
vrijwaringsgebied ontplofbare stoffen voor civiel gebruik	/join/id/regdata/gm0363/2024/34a605e93bd14ee3bc5fb6f00f070896/nld@2026-01-20;12315259
vrijwaringsgebied vuurwerk	/join/id/regdata/gm0363/2024/3ae2f90379dd4e20b8c1a2ceba71edca/nld@2026-01-20;12315259
waarde gezamenlijk geluid	/join/id/regdata/gm0363/2026/8378ffc377e547dabd7036972511cb02/nld@2026-01-26;13173720
watersportvoorzieningen	/join/id/regdata/gm0363/2024/840839c5e31540b0875533dc60362d72/nld@2026-01-20;12315259
weekmarkt	/join/id/regdata/gm0363/2024/298881acc2e94d319246aa697cd8298e/nld@2026-01-20;12315259
weg toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/4c70d1af1a8745bca7dae3f2d5becfa1/nld@2026-01-20;12315259
wellness toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/97473188793b4681b22b7a5ce522733b/nld@2026-01-20;12315259

windturbine toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/94e4656a04ea436a9ac76c4eae95be89/nld@2026-01-20;12315259
woonschip - afwijkende geluidsnorm	/join/id/regdata/gm0363/2024/270127bbec214155898fb9816e8aba7e/nld@2026-01-20;12315259
ziekenhuis toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/1e820b3b041f4bbb847946c0bccd131e/nld@2026-01-20;12315259
Zone 1: hoge stallingsnorm fiets	/join/id/regdata/gm0363/2024/2e0c95a3f93742f2a89228136788021b/nld@2024-09-25;12591980
Zone 2: gemiddelde stallingsnorm fiets	/join/id/regdata/gm0363/2024/1d1307cc877c47d2a769d28a8c7794d8/nld@2024-09-25;12591980
Zone 3: lage stallingsnorm fiets	/join/id/regdata/gm0363/2024/74f0152fdb75470f988c022c66c95e8d/nld@2026-01-26;13173720
zorgwoning	/join/id/regdata/gm0363/2024/99867d9738bc49519f4e70e23c86462f/nld@2026-01-20;12315259
zwembad toegestaan	/join/id/regdata/gm0363/2024/9ecc40b6c6cb4621b8c6185bf0f7c07f/nld@2026-01-20;12315259

Toelichting

1 Artikel I: het wijzigen van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam, conform de wijzigingen zoals opgenomen in Bijlage A van het Wijzigingsbesluit

Artikel I voorziet erin het Omgevingsplan gemeente Amsterdam te wijzigen, conform de wijzigingen zoals opgenomen in Bijlage A. Die bijlage A bevat in renvooiweergave de daadwerkelijke wijziging van het omgevingsplan. Die wijzigingen leiden tot een nieuwe versie van het omgevingsplan, die geconsolideerd wordt weergegeven in de landelijke voorzieningen. Na publicatie in de landelijke voorzieningen zal het wijzigingsbesluit en de consolidatie ervan raadpleegbaar zijn in de landelijke voorzieningen.

In de Motivering wordt het wijzigingsbesluit juridisch onderbouwd.

2 Artikel II: intrekken bestemmingsplannen

Dit wijzigingsbesluit voorziet in de gebiedsontwikkeling van Kromhout en het vervangen van de onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen voor de locatie Kromhout in Amsterdam. Behalve dat daar nieuwe regels moeten gaan gelden, moeten de daar geldende onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen en dergelijke worden ingetrokken. Het gaat om alle besluiten, bedoeld in artikel 22.6, eerste lid, van de Omgevingswet. Artikel II voorziet daar in. Het gaat om de gebieden, waarvan de begrenzing is gelegen in de volgende onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Hamerstraatgebied eerste herziening (NL.IMRO.0363.N1902BPGST-VG02);

- Bestemmingsplan Hamerstraatgebied (NL.IMRO.0363.N1002BPSTD-OH01)

Het zijn niet alleen deze bestemmingsplannen die binnen die gebieden worden ingetrokken, maar ook daar geldende (partiele) wijzigingen en parapluregelingen.

3 Artikel III: inwerkingtredingsdatum

Artikel 16.78, eerste lid, van de Omgevingswet bepaalt dat een besluit tot wijziging van een omgevingsplan in werking treedt op de dag waarop 4 weken zijn verstreken sinds de dag waarop het besluit bekend is gemaakt, tenzij bij het besluit een later tijdstip is bepaald. Er is geen aanleiding gebruik te maken van de mogelijkheid af te wijken van de hoofdregel. Artikel III van dit besluit bepaalt daarom dat dit besluit in werking treedt vier weken na bekendmaking ervan in werking treedt.

Dat betekent ook dat het besluit tot intrekking van de in artikel II bedoelde besluiten niet eerder in werking treedt dan op dat moment. Daarmee wordt voorkomen dat er een gat in de regelgeving ontstaat.

4 Artikel IV: aanhaaltitel

Niet alleen het omgevingsplan, maar ook elk afzonderlijk wijzigingsbesluit heeft een eigen aanhaaltitel. De aanhaaltitel voor voorliggend wijzigingsbesluit is Wijzigingsbesluit omgevingsplan Amsterdam: wijzigingsbesluit omgevingsplan Amsterdam: Kromhout.

Motivering

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel wijzigingsbesluit

Hamerkwartier is van oudsher een industriegebied met onder meer de oude fabriekshallen van Stork en Draka. Al enige jaren is dit gebied geleidelijk aan het veranderen naar creatief werkgebied met verschillende soorten bedrijvigheid, naast horeca en andere publieksaantrekkende functies. Dit is een vruchtbare basis om het gebied verder uit te bouwen naar een gemengd hoogstedelijk gebied met veel woningbouw, in lijn met andere ontwikkelingen langs de Noordelijke IJ-oevers.

Hamerkwartier wordt een levendig stedelijk woon- en werkgebied met een grote variatie aan functies en een aantrekkelijke openbare ruimte. In de Projectnota Hamerkwartier (vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 2 oktober 2018) wordt geschetst wat de ambities en uitgangspunten voor de transformatie zijn en binnen welke kaders die zou moeten plaatsvinden. In vervolg op de projectnota heeft de gemeenteraad ook de Investeringsnota Hamerkwartier op 22 februari 2022 vastgesteld. Dit besluit is een nadere programmatische en ruimtelijke uitwerking van de projectnota. Het omvat onder meer het ruimtelijk en programmatisch kader voor de stapsgewijze herontwikkeling van het gebied. Met vaststelling van de Investeringsnota Hamerkwartier is ook een grondexploitatie voor dit gebied vastgesteld.

Hamerkwartier ligt in stadsdeel Noord, aan de noordoostelijke IJ-oever. Het gebied is circa 48 hectare groot, inclusief drie havenkommen. In het westen wordt het besluitgebied begrensd door de Motorwal, aan de noordwestzijde door de Meeuwenlaan en aan de (noord)oostzijde door de Vogelbuurt en het industriële complex van Ketjen.

Eén van de deelgebieden binnen het Hamerkwartier is het Kromhout-terrein, momenteel (in 2026) in eigendom bij woningcorporatie Eigen Haard. Het Kromhoutterrein is een voormalig fabriekscomplex wat inmiddels vele verschillende (creatieve) bedrijven en publieksaantrekkende functies huisvest. Hier komt straks een nieuwe gemengde buurt. Het hart van de nieuwe buurt wordt gevormd door de Kromhouthal: dit gebied heet daarom kortweg ‘Kromhout’. De herontwikkeling van Kromhout is gericht op de bouw van een gemengd gebied met circa 610 woningen, maakindustrie, kantoren, horeca en maatschappelijke voorzieningen in de vorm van onderwijs, sporthal en een cultuurpodium. Met de grondeigenaar zijn in 2024 privaatrechtelijke afspraken gemaakt over de herontwikkeling van Kromhout, in de vorm van een anterieure overeenkomst. Het totale maximale programma voor Kromhout bedraagt 83.000m2. Dit is uitgesplitst in het volgende (maximale) programma:

- 54.000 m2 bvo woonruimte
- 6.000 m2 bvo (hybride) bedrijven
- 3.900 m2 bvo kantoorruimte
- 1.900 m2 bvo horeca
- 7.800 m2 bvo onderwijs (technologisch voortgezet onderwijs)
- 120 m2 bvo buurtkamer
- 3.400m2 bvo sporthal
- minimaal 1.500m2 bvo cultuur en maximaal 1.800m2 bvo cultuur
- 350m2 bvo consumentverzorgende dienstverlening
- 2.800m2 bvo supermarkt.

1.2 Geldende regelingsversie

Met voorliggend wijzigingsbesluit wordt de hoofdregeling van het geldende Omgevingsplan gemeente Amsterdam gewijzigd. De geldende hoofdregeling is te vinden op lokaleregelgeving.nl: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR696291/3. Daar is ook de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam te vinden. De geldende regelingsversie en de algemene toelichting zijn ook te vinden in de viewer Regels op de kaart: https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/?regelsandere=regels.

1.3 Motivering wijzigingsbesluit

Voor elke wijziging van het omgevingsplan geldt dat die voorzien moet zijn van een goede motivering. Daarin wordt onder meer aangegeven waarom het wijzigingsbesluit wordt genomen, en wat het doel ervan is. Ook moet daaruit blijken dat wordt voldaan aan het wettelijk vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Om te beoordelen of een wijziging aan dat vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties voldoet, wordt getoetst aan van toepassing zijnde instructieregels van Rijk en provincie en aan toepasselijk beleid. Het wijzigingsbesluit gaat vergezeld van een motivering waaruit dat blijkt. Voorliggend document vormt deze motivering.

1.4 Doel van dit wijzigingsbesluit

Het opstellen van “wijzigingsbesluit omgevingsplan gemeente Amsterdam: Kromhout” heeft als doel om de ruimtelijke ontwikkeling binnen het Kromhout-terrein in het Hamerkwartier juridisch-planologisch mogelijk te maken. De kaders en spelregels die in de Investeringsnota (2022) en het stedenbouwkundig raamwerk Kromhout (2024), mede vastgelegd in de anterieure overeenkomst met de grondeigenaar) worden toegepast en concreet vertaald in de planregeling van het voorliggend wijzigingsbesluit.

1.5 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet stelt de gemeenteraad een wijziging van het omgevingsplan vast.

Het gehele Hamerkwartier, waar Kromhout onderdeel van is, is aangewezen als een stedelijk project. De voorbereiding van het omgevingsplan wordt daarom door het college van burgemeester en wethouders uitgevoerd. Gedurende de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit zal stadsdeel Noord in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen (zie hoofdstuk 6 participatie).

2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ligging en begrenzing wijzigingsgebied

Het omgevingsplan voor Amsterdam geldt voor het gehele grondgebied van Amsterdam. De plangrens van het omgevingsplan is dus gelijk aan de begrenzing van het grondgebied van Amsterdam. Besluiten tot wijziging van het omgevingsplan kunnen betrekking hebben op heel dat plangebied, maar ook op delen ervan. Ter onderscheid van het plangebied wordt bij wijzigingsbesluiten daarom gesproken van besluitgebied. Daarmee wordt bedoeld het gebied waarop het wijzigingsbesluit betrekking heeft.

Het besluitgebied ligt in stadsdeel Noord. Het besluitgebied is gelegen op de noordelijke IJ-oever en maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Hamerkwartier. Het Kromhout-terrein wordt begrensd door het Motorkanaal aan de westzijde, het Gedempt Hamerkanaal aan de noordzijde, de Hamerstraat, Ketelstraat en Boorstraat aan de oostzijde en het IJ aan de zuidzijde. De begrenzing van het besluitgebied is weergegeven op figuur 2.1 & figuur 2.2



Ligging Hamerkwartier (geel)

Qgis (eigen bewerking)



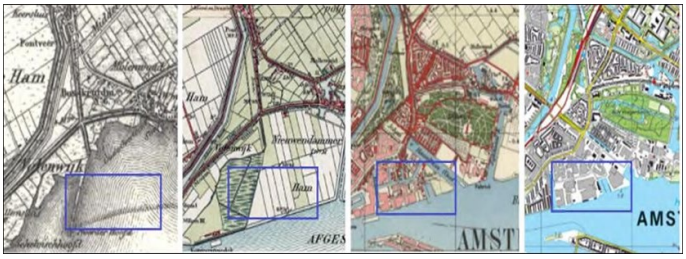
Ligging Besluitgebied Kromhout (rood) in het Hamerkwartier

Qgis (eigen bewerking)

Overige gronden van Hamerkwartier vallen in principe buiten dit besluitgebied. Hiervoor zullen afzonderlijke juridisch-planologische procedures voor worden gevolgd op het moment dat herontwikkeling op die gronden aan de orde is. Dat betekent dat de gebiedsontwikkeling van andere delen van het Hamerkwartier met afzonderlijke BOPA's of wijzigingen van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt. In deze wijziging van het omgevingsplan wordt wel voorzien in een parkeerregeling die voor het gehele Hamerkwartier gaat gelden. (zie hiervoor ook de juridische toelichting hierop.)

2.2 Historie

Het Hamerkwartier (voorheen het Hamerstraatgebied) is onderdeel van de Nieuwendammerhampolder die halverwege de negentiende eeuw is ontgonnen. Vanaf 1903 is het gebied ontwikkeld en bestemd voor industrie, gezien de gunstige ligging aan het IJ. De stedenbouwkundige structuur was vooral gericht op functionaliteit, met insteekhavens en kanalen om de scheepvaart te faciliteren. Naarmate deze vorm van industrie tot de jaren '70 van de twintigste eeuw afnam, werden ook de kanalen grotendeels gedempt. In het huidige stratenpatroon is deze oude kanalenstructuur nog wel herkenbaar. Aan het eind van de twintigste eeuw verloor het gebied langzaamaan kwaliteit en reuring, iets wat aan het begin van de eenentwintigste eeuw werd gekenterd door de komst van (hybride) bedrijvigheid, horeca en andere publieksaantrekkende functies. In onderstaande figuur 2.3 is een vergelijkingsbeeld van het Hamerkwartier door de tijd weergegeven. Te zien is hoe de ruimtelijke structuur mettertijd is veranderd tot de huidige situatie.



Historie Hamerkwartier

Het Hamerkwartier ligt op buitendijks, gemaakt land. Ooit was dit een zeearm van de Zuiderzee. Aanvankelijk is hier voor landbouw een droogmakerij aangelegd. Later is het deel dat nu het Hamerkwartier vormt opgehoogd en vergraven als watergebonden industrieterrein, gericht op staal-, scheeps- en machinebouw. Met grootschalige kavels en bedrijven aan het IJ (o.a. Stork en Draka) en kleinschalige kavels met toeleverende bedrijven tussen het Hamerkanaal (nu Gedempt Hamerkanaal) en de Meeuwenlaan. Daarnaast bevinden zich kavels en bedrijven met een middenschaal aan de zuidwest kant van het toen nog open Van Hasseltkanaal. Na vestiging van de eerste fabrieken verrezen ook de omliggende buurten Vogelbuurt en het Vogeldorp.

Nadat de grotere industrie de stad uit vertrok, vond tussen eind jaren '80 en begin jaren '90 een eerste transformatie plaats waarbij veel kanalen en insteekhavens gedempt werden ten behoeve van een logistiek

georiënteerde economie. De bedrijfsbebouwing aan beide zijden van de Van Hasseltweg stamt uit deze periode. Begin deze eeuw volgde een organische tweede transformatie naar een kennisintensievere en creatieve economie, een opmaat naar de nu voorliggende derde transformatie naar intensivering en grootschalige toevoeging van wonen.

De ruimtelijke structuur van de huidige openbare ruimte van het Hamerkwartier wordt bepaald door de kanaalprofielen en industriële functies die ooit het gebied kenmerkten. Op deze manier kan de geschiedenis van het gebied nog steeds gelezen worden in de ruimtelijke structuur.

2.3 Beschrijving huidige situatie

2.3.1 Beschrijving Hamerkwartier

Het Hamerkwartier is door het Oostveer, het IJpleinveer, de IJtunnel en de metro goed verbonden met de zuidkant van het IJ. Hiermee is het centraal station en de binnenstad van Amsterdam goed bereikbaar. De beoogde Oostbrug over het IJ tussen de Johan van Hasseltweg en het Azartplein versterkt de bereikbaarheid voor langzaam verkeer nog verder. Naast de voorzieningen die in Hamerkwartier zelf komen, zijn allerlei bestaande voorzieningen goed te bereiken. De winkelcentra Mosveld en Buikslotermeerplein liggen om de hoek en bieden alle dagelijkse benodigdheden, naast de twee supermarkten die reeds in het gebied zijn gelegen. De wijk ligt op loopafstand van het Vliegenbos en op 10 minuten fietsen van het Waterland.



Luchtfoto Hamerkwartier vanaf het IJ

Het Hamerkwartier is ongeveer 47 hectare groot. Momenteel kent het Hamerkwartier een programma van ongeveer 280.000 m² bvo dat vooral bestaat uit bedrijven, kantoren, horeca, detailhandel en enkele woningen. Binnen het Hamerkwartier is een duidelijke scheiding tussen de delen ten noorden en ten zuiden van het Gedempt Hamerkanaal zichtbaar. Het noordelijk deel van het Hamerkwartier bestaat vooraluit kleine en middelgrote kavelsmet verschillende typenbedrijvigheid. Het zuidelijk deel van het Hamerkwartier bestaat uit drie grote kavels: het voormalige Stork terrein (Kromhout), het Draka-terrein en het terrein rondom de voormalige Stork machinefabriek (Hamerkop).

De huidige stedenbouwkundige structuur van het Hamerkwartier wordt gekenmerkt door de zichtlijnen van het stratenpatroon dat haaks op de Meeuwenlaan ligt. De bredestraten waren vroeger de insteekhavens, wat de relatie met het IJ versterkt. Tevens is kenmerkend voor het Hamerkwartier dat het omsloten wordt door de omliggende tuindorpen en arbeiderswijken. Ook zijn er enkele panden met cultuurhistorische waarden.



Ligging Kromhout in Hamerkwartier

De gemeente Amsterdam heeft het Hamerkwartier aangewezen als locatie voor woningverdichting. Het gebied wordt stapsgewijs getransformeerd naar een hoogstedelijk gemengde wijk. Door de gunstige ligging aan het IJ, een betere bereikbaarheid door nieuwe verbindingen en het wegtrekken van grootschalige bedrijven, kan het Hamerkwartier uitgroeien tot een levendig hoogstedelijk gemengd gebied.

2.3.2 Beschrijving Kromhout

Kromhout is gelegen ten zuidwesten van het centrum van het Hamerkwartier en betreft het voormalige terreinvan werf 't Kromhout, één van de oudste werven van Amsterdam.





Situatiefoto's Kromhout



Situatiefoto van het water



Historische foto Kromhoutwerf (ca. 1930)

De scheepswerf 't Kromhout van de familie Goedkoop begon in de 18e eeuw in Amsterdam Oost met het vervaardigen van houten zeilschepen van kromhout. Later stapte het bedrijf over op ijzeren-stoomschepen. Dankzij de toenemende vraagnaar de schepen en motoren van Kromhout was er behoefte aan meer ruimte en week de motorendivisie in 1908 uit naar het gebied aan het IJ wat nu de Overkant heet. Na verschillende uitbreidingen van het terrein is in 1925 de IJ-zijde van De Kromhouthal ontstaan. In 1930 werd nog eens flink uitgebreid. Jarenlang werden de motoren geproduceerd, tot de vraag ernaar afnam en de productie daalde.

Machinebedrijf STORK zat aan de aangrenzende Ketelstraat en kende juist een periode van enorme groei. STORK produceerde allerlei machines en apparaten voor de voedselindustrie en nam in 1966 de moto-rendivisie van Kromhout over. Toen kreeg het terrein de omvang die het vandaag de dag nog steeds heeft.

In 2009 kocht Woningstichting Eigen Haard het terrein met de intentie het hele gebied een impuls te geven. Sindsdien is het karakter van het gebied rond de Kromhouthal veranderd. Momenteel is de Kromhouthal onder meer in gebruik als evenementenlocatie. Op het terrein is verder diverse bedrijvigheid gevestigd, naast ook horeca en een supermarkt.

2.4 Geldende juridisch-planologische besluiten

Het omgevingsplan gemeente Amsterdam geldt op het gehele grondgebied van Amsterdam. Een aantal regels uit het omgevingsplan gelden op het moment van schrijven van deze motivering (januari 2026) al voor de hele stad. Een aantal regels gelden nog niet overal omdat de locaties nog niet allemaal voorzien zijn van gebruiksdoelen zoals de Omgevingswet dat voorschrijft. Op deze locaties geldt het tijdelijk deel van het omgevingsplan, wat overeenkomt met de bestemmingsplannen. Hieronder worden enkel de voor dit gebied relevante bestemmingsplannen genoemd.

Ter plaatse gelden de volgende (voormalige) bestemmingsplannen:

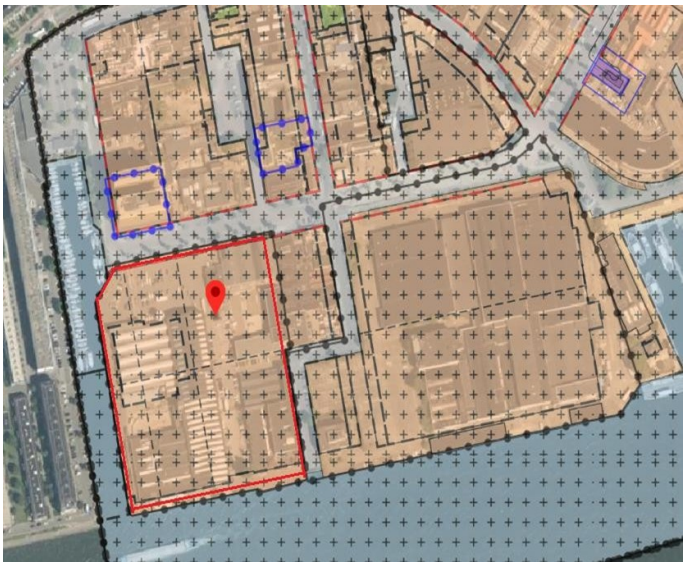
1. het bestemmingsplan "Hamerstraatgebied", vastgesteld op 24 april 2013 door de deelraad stadsdeel Noord van gemeente Amsterdam;

2. het bestemmingsplan "Hamerstraatgebied 1e herziening", vastgesteld op 8 juli 2021 door de gemeen-teraad van Amsterdam.

Bestemmingsplan "Hamerstraatgebied" en "Hamerstraatgebied 1e herziening"

Het besluitgebied van onderhavige besluit heeft o.b.v. de bestemmingsplannen "Hamerstraatgebied" en "Hamerstraatgebied 1e herziening" de enkelbestemmingen 'Gemengd - 2' en 'Verkeer', met de dubbel-bestemming 'Waarde - Archeologie'. De voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer bedrijven, kantoren, horeca en woningen ter plaatse van de aanduiding 'wonen'. Ter plaatse

van de gronden gelden een aantal bouwvlakken, waarbinnen gebouwd mag worden tot een maximum bouwhoogte van 30 meter en een maximum floorspace-index van 2. De dubbelbestemming over Archeologie ziet op de bescherming dat er geen bodemverstoring plaats kan vinden.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met in rood het nieuwe besluitgebied

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de regels van de bestemming 'Gemengd - 2', zowel programmatisch als ruimtelijk (de bouwvlakken en bouwhoogtes overschreden). Vanwege de strijdigheden met het bestemmingsplan "Hamerstraatgebied" is onderhavig wijziging opgesteld om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

3 Beschrijving van de wijziging

3.1 Projectnota Hamerkwartier (2018)

De gemeente heeft het Hamerkwartier aangewezen als locatie waar ze versneld woningen wil bouwen en heeft verkend wat nodig is om het Hamerkwartier te ontwikkelen tot een levendige en gevarieerde wijk. De gemeente heeft diverse varianten onderzocht op kansen en risico's. Ook de huidige bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden van het Hamerkwartier en de omliggende buurten hebben hierover meegedacht. De gemeentelijke analyses, het participatietraject en diverse onderzoeken hebben geleid tot een voorkeursmodel; een richting waarin het Hamerkwartier zich kan ontwikkelen. De Projectnota beschrijft dit voorkeursmodel en schetst welke ambities en uitgangspunten er zijn en binnen welke kaders de ontwikkeling zou moeten plaatsvinden. Na vaststelling heeft de gemeente het voorkeursmodel verder uitgewerkt naar een ontwerp en een Investeringsnota (zie hierna onder Investeringsbesluit).

De projectnota geeft belangrijke ambities en kaders voor de transformatie van het Hamerstraatgebied. Bestuurlijk zijn drie prioriteiten gekoppeld aan de opgave voor het Hamerkwartier:

1. Tempo en volume
2. Ongedeelde wijk;
3. Kwaliteit.

Het Hamerkwartier wordt een buurt voor iedereen. Voor jong en oud, Amsterdammers en nieuwkomers, voor verschillende inkomensklassen en verschillende gezinssituaties. In de Projectnota wordt een flinke woningbouwopgave voor Hamerkwartier voorzien van circa 6.700 woningen (circa 510.000 m2), met 30% sociale huur, 40% middelduur woonprogramma en 30% vrije sector.

Naast wonen vormt werken ook een belangrijk onderdeel van het Hamerkwartier. Dit geldt niet alleen voor de huidige situatie, maar ook in de toekomst. In het Hamerkwartier zijn kansen om een deel van de aanwezige bedrijvigheid, die past in het woonmilieu, te integreren in de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Er blijft ongeveer 100.000 m^2 BVO bestaand bedrijfsvastgoed gehandhaafd, verspreid over het gebied. Daarnaast wordt ongeveer 130.000 m^2 BVO nieuw werkprogramma in kleine, middelgrote en grote units

van zo'n 1.500 m² BVO toegevoegd. Het gaat hierbij om hybride bedrijven (50% bedrijfsruimte op begane grond, 50% kantoorruimte op de bovengelegen bouwlagen), zoals 3d-printing. Daarnaast is ook ruimte voor klassieke ambachten, zoals lokale voedselbewerking en technische ambachten die nu ook al in het Hamerkwartier gevestigd zijn.

De ontwikkeling van het Hamerkwartier is tevens een kans om te werken aan de verbetering van het woon- en werkklimaat in de omliggende buurten IJ-plein, Vogelbuurt en Vogeldorp. Daarom richt het projectbesluit zich ook op deze buurten, die samen het zogenaamde invloedsgebied vormen. Besluitgebied en invloedsgebied worden als een geheel beschouwd, zodat iedereen kan meeprofiteren van de ontwikkelingen

De voorgenomen herontwikkeling van het Kromhoutterrein is uitgewerkt binnen de kaders van de Projectnota. Het beoogde woningbouwprogramma is er worden woningen in het sociale segment (circa 30%), het middeldure segment (circa 40%) en de vrije sector (circa 30%) gerealiseerd. Daarnaast wordt ingezet op een groene, duurzame leefomgeving door het realiseren van groene daken en gevels, een oeverpark en diverse pocketparks. Ook wordt veel aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte, die uitnodigt tot bewegen en elkaar ontmoeten en minder ruimte voor autoverkeer geeft.

3.2 Investeringsnota Hamerkwartier (2022)

De Investeringsnota Hamerkwartier is een uitwerking van de Projectnota Hamerkwartier. In de Investeringsnota is het ruimtelijk ontwikkelkader voor initiatieven binnen het Hamerkwartier opgenomen. Met het vaststellen van de Investeringsnota door de gemeenteraad is ook een grondexploitatie voor het gebied vastgesteld. Het is derhalve het definitieve startsein geweest van de gebiedsontwikkeling.

De Investeringsnota bestaat uit twee delen. In deel A van de Investeringsnota wordt uiteengezet wat de beoogde uitkomst van het transformatieproces van het Hamerkwartier zal zijn op thema's zoals werken, duurzaamheid, wonen, groen etc.. Ook is onderbouwd wat de motieven en argumenten zijn om deze transformatie mogelijk te maken en als gemeente actief in gang te zetten. In deel B van de Investeringsnota wordt de ontwikkelruimte gepreciseerd voor zowel de ruimtelijke als de programmatische mogelijkheden. Op die punten waar de ontwikkelruimte meetbaar is en in cijfers uit te drukken is dit een kwantitatief kader. Denk aan bouwhoogtes, maatvoering bouwvelden en straatprofielen, maar ook aan de hoeveelheid en de samenstelling van het mogelijke programma en de functies, zowel in de bouwvelden en gebouwen als in de openbare ruimte.

Deel A

In deel A van de Investeringsnota zijn de drie doelen voor de verandering van het Hamerkwartier, zoals al opgenomen in de projectnota verder uitgewerkt.

Woon- werkwijk

Het Hamerkwartier wordt een buurt voor iedereen: voor jong en oud, Amsterdammer en nieuwkomer en voor allerlei inkomens en gezinssituaties. Doelstelling is dat 30% sociale huurwoningen, 40% middeldure huur- en koopwoningen en 30% dure koop- en huurwoningen worden gerealiseerd met in alle segmenten verschillende woninggroottes. Het totale programma dient voor 2/3e van de vierkante meters bestemd te zijn voor wonen en voor 1/3e voor werken en andere voorzieningen. Het Hamerkwartier wordt hiermee een woon-werkwijk met creatieve kantoren, maakindustrie en ambachtelijke bedrijvigheid die verenigbaar is met wonen. Er is ook veel ruimte voor horeca, leisure, sport. Het Hamerkwartier wordt autoluw ingericht met meer ruimte voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit.

Onderwijs, zorg, horeca en sport

In Hamerkwartier komen voorzieningen voor de omliggende buurten en de (nieuwe) bewoners en werknemers in de wijk zelf. Voor horeca en vermaak is verspreid door Hamerkwartier ruimte. Langs de IJ-oevers is plek voor bijzondere horeca en vermaak, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.

Daarnaast heeft Hamerkwartier voorzieningen nodig als onderwijs, zorg, cultuur, groen en sport.

Zo komt er in het besluitgebied een school voor voortgezet onderwijs. Het gaat om een techniekschool. Dit is een opleiding voor de hele stad, die ook goed aansluit bij de bestaande en toekomstige bedrijvigheid in Hamerkwartier. Ook komt er in het besluitgebied een grote sporthal. In het Hamerkwartier als geheel worden verder straks 2 of 3 basisscholen inclusief kinderopvang gerealiseerd, een gezondheidscentrum en andere maatschappelijke voorzieningen. Langs het IJ komt in het toekomstig park veel ruimte voor groen, sport en spelen in de openbare ruimte.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Er komen hoogwaardige loop- en fietsverbindingen van, naar en in Hamerkwartier. De Noord/Zuidlijn is de belangrijkste OV-verbinding, met metrohalte Noorderpark op 5 fietsminuten afstand. De komst van een nieuwe vaste oeververbinding voor fietsers en voetgangers over het IJ (de Oostbrug) kan de bereikbaarheid van Hamerkwartier nog beter maken. De aanlanding daarvan is straks op een paar minuten fietsafstand gesitueerd van het besluitgebied, binnen de grenzen van het Hamerkwartier. Het thema mobiliteit wordt nader toegelicht onder hoofdstuk 6.

Duurzaam, gezond en groen

In deel A van de Investeringsnota wordt voorts benoemd dat Hamerkwartier een aardgasvrije wijk wordt met (bijna) energieneutrale of energieleverende nieuwbouw. Dit vertaalt zich in het realiseren van goed geïsoleerde gebouwen, die op duurzame wijze van warmte en koude worden voorzien. Bij de ontwikkeling van Hamerkwartier wordt ingespeeld op mogelijke wateroverlast, grote hitte en droogte. De openbare ruimte speelt hierin een grote rol: deze kan straks veel regen verwerken, krijgt volop groen en ruimte voor koelte, bewegen en recreatie. Ook op de te ontwikkelen kavels wordt veel groen gerealiseerd (dak en gevel).

Rol gemeente en eigenaren

De gemeente is de aanjager van de herontwikkeling, volgens de uitgangspunten uit de Investeringsnota. Er wordt faciliterend grondbeleid gevoerd; erfpachters en eigenaren worden uitgenodigd om binnen de kaders van de Investeringsnota een plan voor herontwikkeling op te stellen. De gemeente legt de openbare ruimte aan (o.a. een nieuw stadspark aan het IJ) en zorgt voor de bereikbaarheid van het gebied (bijvoorbeeld de doorstroming op de kruising Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan). De gemeente draagt er daarnaast zorg voor dat de nieuwe woningen en gebouwen aangesloten kunnen worden op de nutsvoorzieningen.

Deel B

In deel B van de Investeringsnota is zowel een kwantitatief als kwalitatief kader opgenomen. Deze bestaan uit:

1. een stedenbouwkundig plan met programma en een ruimtelijk plan voor het Hamerkwartier.

2. daar waar een ontwikkeling in het kleinere stratenplan de openbare ruimte raakt, dient een actieve plint te worden gerealiseerd; met maatvoering en opbouwprofielen én soorten gebruik in de openbare ruimte.

3. een toelichting op de beoogde beeldkwaliteit met een omschrijving van de context en condities waarbinnen gestuurd wordt op kernwaarden en ambities. Daarbij is ook een omschrijving en verbeelding opgenomen van sturende principes op de schaal van de wijk, het bouwblok, het gebouw en gebouwelementen.

4. technische uitgangspunten voor ontwikkelaars.

5. blokpaspoorten voor de fysieke en programmatische ontwikkelruimte voor ieder ontwikkelveld

Voor zowel de kwantitatieve als kwalitatieve kaders geldt dat ze in de eerste plaats mogelijkheden bieden, stimuleren en inspireren, met als doel ontwikkelingen in gang te zetten.



Blokpaspoort bouwvelden investeringsnota deel B

Dit besluitgebied omvat de bouwvelden A0 t/m A4. Deze bouwvelden liggen ingesloten tussen het IJ, Motorkanaal, Gedempt Hamerkanaal, Spijkerkade/Boorstraat. De Blokpaspoorten vormen het ruimtelijk en functioneel (ambitie)kader voor de uitwerking van kavels (Zie afbeelding 3.9). Op basis van het Blokpaspoort is een stedenbouwkundig raamwerk (uiteengezet in hoofdstuk 4) uitgewerkt voor het Kromhoutterrein. Dit stedenbouwkundig raamwerk is vastgelegd in een anterieure overeenkomst met Eigen Haard en is de basis voor dit wijzigingsbesluit. In de uitwerking van Blokpaspoort naar Stedenbouwkundig raamwerk zijn kleine aanpassingen gedaan t.o.v. het Blokpaspoort.

3.3 Programma Kromhout

De ontwikkeling van het terrein van Kromhout bouwt voort op de bestaande kwaliteit van het gebied: het bijzondere Kromhoutcomplex, de ligging aan het water en de relatie met de omliggende buurten IJ-plein en Vogelbuurt. Met de historische hallen als basis ontstaat straks een unieke gemengde buurt aan het IJ. Het beoogde programma bestaat uit relatief veel maatschappelijke voorzieningen en biedt kansen voor de omliggende buurten: er komt een buurtkamer en een culturele voorziening, de bestaande supermarkt wordt op een nieuwe plek op het terrein ontwikkeld, er komt een techniekschool voor voortgezet onderwijs, en een sporthal. De sporthal en de culturele voorziening zijn voorzien in het te behouden Kromhoutcomplex. Hier komt tevens het merendeel van de bedrijvigheid en de kantoorfuncties. Het Kromhoutcomplex krijgt een oost-west en noord-zuid voetgangerspassage. Boven het westelijk deel van het Kromhoutcomplex komt een woonbalk.

De voorgenomen ontwikkeling van het besluitgebied omvat circa 83.000 m2 bvo programma, waarvan 54.000 m2 wonen, verspreid over verschillende kavels. Het woonprogramma biedt straks kansen voor doorstroming uit de omliggende buurten.

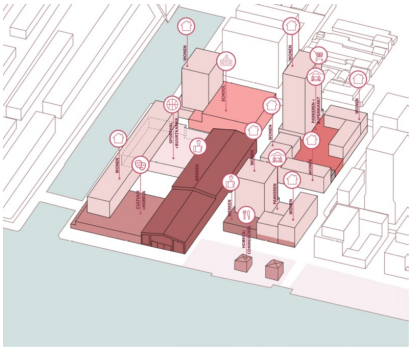
De beoogde nieuwe bebouwing bestaat uit diverse bouwhoogten variërend tussen de 21 en maximaal 70 meter. De gebiedstransformatie zal gefaseerd worden uitgevoerd.

Het programma in het voorliggende besluitgebied zoals dat volgt uit het stedelijk raamwerk is als volgt:

- Maximaal 54.000 m2 BVO wonen (ca. 610 woningen)
- Maximaal 6.000 m2 BVO maakindustrie,
- Maximaal 3.900 m2 BVO kantoorruimte,
- Maximaal 11.200 m2 BVO maatschappelijke voorzieningen (bestaande uit onder meer een school en een sporthal),
- Minimaal 1.500 m2 en maximaal 1.800 m2 BVO culturele voorziening(en),
- Maximaal 1.900 m2 BVO horecavoorzieningen,
- Maximaal 2.800 m2 BVO detailhandel (verplaatsing bestaande supermarkt)
- en minimaal 1.000 m2 aan inpandige verkeersruimte.

Ten opzichte van het Blokpaspoort uit de Investeringsnota Hamerkwartier maakt deze wijziging in de Kromhouthallen een groter programma mogelijk. In de Investeringsnota was voor het Kromhoutterrein 78.000 m2 bvo programma voorzien, waar nu 83.000 m2 bvo mogelijk wordt gemaakt. Het belangrijkste verschil zit in de uitgangssituatie zoals die bekend was ten tijde van de Investeringsnota en het nu beter bekende aantal bestaande vierkante meters bvo bedrijfsruimte in de Kromhouthal. Een deel van het bestaande programma zal behouden blijven in de Kromhouthal, dan wel elders in het besluitgebied terugkomen.

De vertaling van het blokpaspoort naar het Stedenbouwkundig Plan Kromhout is weergegeven in figuur 3.2.

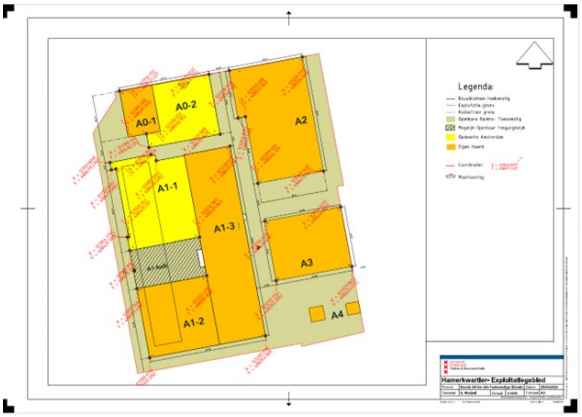


Voorbeelduitwerking Kromhout

Maatschappelijke functies

Een belangrijke maatschappelijke functie in de Kromhout is de techniekschool: een middelbare school voor techniekonderwijs. De school krijgt een plek aan het Gedempt Hamerkanaal, op de huidige parkeerplaats (het noordwestelijke deel van het besluitgebied). De scholieren werken samen met bedrijven in de Kromhouthal en sporten in de sporthal.

De supermarkt wordt verplaatst naar kavel A2 aan het Gedempt Hamerkanaal (noordoostelijk deel van het besluitgebied) en wordt onderdeel van het woonblok. Hiermee komt de hal aan het Motorkanaal (A1-1) beschikbaar voor onder meer een sporthal en een buurtkamer. Tenslotte blijft er ruimte voor cultuur in de Storkhal (de oostelijke hal van het Kromhoutcomplex). Zo ontstaan verschillende maatschappelijke functies aan het Motorkanaal: school, sporthal, cultuurpodium en een buurtkamer.



Blokindeling Kromhout

Werken

In de Kromhouthal en in delen van de plinten blijft ruimte voor werken. In de Kromhouthal heeft het werken een sterke band met de techniekschool: ondernemen en onderwijs kunnen hier samen komen, bijvoorbeeld in de vorm van leer-werkplekken of stages.

De Kromhouthal gaat functioneren als centrale ruimte waar de combinatie van onderwijs, ondernemen en ontmoeten wordt gemaakt. Aan de randen van de hal en op de verdiepingen is ruimte voor kleine units met gedeelde voorzieningen om te showen en te maken/produceren. Aan de overkant van de fabrieksstraat is op de begane grond een mix van bedrijfsruimte en wonen aanwezig.

Detailhandel

In het besluitgebied wordt de bestaande supermarkt verplaatst naar kavel A2 (het noordoostelijke deel van het besluitgebied).

Wonen

Er komen ruim 600 woningen, waarvan 30% sociale huurwoningen, 40% middeldure huurwoningen en 30% vrije sector. Een belangrijk uitgangspunt bij de woningbouw is de bevordering van sociale cohesie. Dit gebeurt onder meer met behulp van daktuinen; ook wordt er een buurtkamer gebouwd. De woningen staan hiernaast ook in relatie tot omliggende buurten; het idee is dat bewoners uit omliggende wijken komen wonen in de nieuwbouw, waardoor er gelijk meer binding ontstaat tussen Hamerkwartier, IJplein en Vogelbuurt. Er is tot slot focus op ouderenwoningen.

Oeverpark

Aan het nog te realiseren Oeverpark is ruimte voor horeca en terrassen aan het water. Ook wordt hier ingezet op verblijfskwaliteit zonder verplichte consumptie: informeel zitten, ontmoeten, sporten, spelen. Het complex van de drie industriële hallen is een belangrijke bestemming aan het Oeverpark. Door de hallen (deels) toegankelijk te maken, met de Kromhouthal als ruggengraat, ontstaat een dwaalgebied voor voetgangers. De koppen van de hal worden geactiveerd met horeca. Terrassen komen in het Oeverpark. De route langs de westzijde van de hallen is relatief smal, hier ligt het primaat bij de voetganger en is geen ruimte voor terrassen. Over het motorkanaal komt een langzaam verkeersbrug om de verbinding richting het IJ-pleinveer te verbeteren. Dit is ook onderdeel van de fiets-wandelroute langs het IJ.

De twee paviljoens, in de oostzuid-kant van het besluitgebied, nu ingebouwd in de bestaande gebouwen, blijven behouden in het Oeverpark.

Kromhouthal en passage

De Kromhouthal wordt een ontmoetingsplek en het kloppend hart van de wijk: een plek waar de Noorderling zich thuis voelt en waar de stad trots op is. De Kromhouthal wordt een innovatieve sociale hotspot waar verschillende functies en bewoners en bezoekers van het gebied samenkomen. De Kromhouthal is vrij toegankelijk en biedt het grootste deel van de dag levendigheid. In de Kromhouthal wordt zo min mogelijk afgesloten en worden zo veel mogelijk ideeën, ruimtes en werktuigen/gereedschap gedeeld. Het erfgoed wordt gekoesterd, met ruimte voor de ontwikkeling en het uitwerken van plannen.

De passage is openbaar toegankelijk. De passage vormt een verbinding van noord naar zuid en van west naar oost: openbaar, uitnodigend, met daaraan gekoppeld functies die de 'passantenopenbaarheid' van de passage ook op lange termijn waarborgen. De passage heeft een oppervlakte van minimaal 1.000m2 bvo en vormt het hart van de Kromhouthal. Het is de plek waar de vele functies van de hal beleefd kunnen worden. De passage wordt een belangrijke drager voor het functioneren van de Kromhouthal en biedt ruimte voor een concept van ondernemers in de Kromhouthal om producten die in de hal worden gemaakt te verkopen.

In deze passage zijn incidentele activiteiten zoals markten, kleinschalige optredens en workshops toegestaan. Dit zolang de publieke status van de passage behouden blijft. Zo krijgen ondernemers de mogelijkheid om bezoekers naar hun bedrijven en winkels te trekken. Rondom de passage wordt voorzien in ruimte voor de maakindustrie, culturele voorzieningen, kantoorruimtes en horeca. Horeca kan hier bijdragen aan de levendigheid van de buurt en zorgt voor ontmoeting tussen inwoners, werknemers en bezoekers. Ook wordt in de Kromhouthal een sportvoorziening mogelijk gemaakt. In een balk boven de Kromhouthal wordt wonen mogelijk gemaakt.

3.4 Stedenbouwkundige aspecten

Het Hamerkwartier krijgt een eigen kwaliteit. Kenmerkend voor het Hamerkwartier is de geleidelijke transitie van een bedrijventerrein (aan het IJ) naar een Creatieve Productiewijk waarin bedrijvigheid en (gemengde) woongebouwen elkaar afwisselen. Een deel van de bestaande bebouwing in het Hamerkwartier blijft behouden vanwege de cultuurhistorische waarde. Tussen de bestaande gebouwen komen nieuwe

gebouwen, in allerlei soorten en maten. Deze mix past bij het karakter van Hamerkwartier én bij de gewenste variatie in programma. Alle bestaande en nieuwe gebouwen worden opgenomen in bouwblokken. We noemen dit samengestelde blok met verschillende gebouwtypen 'Het Hamerblok'. Het Hamerblok is een stedenbouwkundig concept voor een samengesteld bouwblok bestaande uit een open onderbouw van maximaal 4-8 bouwlagen met een plint van 8 meter en hoge torens met een gemengd programma. Maakindustrie wordt gecombineerd met woningen en voorzieningen. In veel gevallen wordt een bedrijfshal naast de toren geplaatst. Deze plinten zijn in de regel circa 8 meter hoog, maar uitzonderingen zijn mogelijk. De gevels boven de plinten variëren in hoogte. Aan de straten is 17 meter de meest voorkomende maat, afgewisseld met 9 en 21 meter. Op de 9 meter hoge gebouwen (bedrijfsloodsen) komen collectieve daktuinen, die ook vanaf de straat te zien zijn. De ranke hoogbouw van 30, 45 en 60 meter of hoger heeft een setback: het wordt een stukje terugliggend van de straat gebouwd. Dit type bouwblok werkt goed in het Hamerkwartier omdat het een divers aantal functies goed kan huisvesten.

Het Kromhout-terrein zal een mix van nieuw en oud worden. De bestaande gebouwen worden optimaal geïntegreerd om een werkelijke mix te creëren tussen wonen en werken, het verleden en de toekomst, hoog- en minderhoogbouw. De gelaagdheid die in het Hamerkwartier beoogd wordt, kan hier bereikt worden door het samengaan van bestaande en nieuwe gebouwen.

Elk blok kent een uitwerking van het Hamerblok-principe, een gemengd programma en een gedifferentieerde opbouw. De Kromhouthal vormt de special: boven het westelijk deel ervan wordt een woonbalk gerealiseerd. De blokken verschillen in omvang en hoogtes. De torens kennen verschillende bouwhoogten. Voor de bewoners komen er collectieve daktuinen. Alle blokken van het Kromhout-terrein zijn een combinatie van diverse functies:

- Het blok op het huidige parkeerterrein van de supermarkt (A0, het noordwestelijke deel van het besluitgebied) is een combinatie van een school en een woontoren. De foyer van de toren ligt aan het Motorkanaal en de woningen zijn alzijdig georiënteerd. De school heeft het adres aan het Gedempt Hamerkanaal.

- De Kromhouthallencomplex (A1, het zuidwestelijk deel van het besluitgebied) heeft een interne straat én adressen rondom: werken aan de Fabrieksstraat, cultuur en horeca aan het IJ, sport en wonen aan de Motorkade. Veel van de maakindustrie komt in de oostelijke hal.

- Het blok aan het Gedempt Hamerkanaal (A2, het noordoostelijk deel van het besluitgebied) is een combinatie van een supermarkt met wonen. De supermarkt is georiënteerd op het Gedempt Hamerkanaal. Op het dak van de supermarkt is een daktuin, zowel aan de Fabrieksstraat als aan de Verlengde Boorstraat is het groen van de daktuin zichtbaar vanaf straatniveau. Aan het pocketpark wordt gewoond op de begane grond.

- Het blok aan het IJ (A3, het zuidoostelijk deel van het besluitgebied) is het meest klassieke Hamerblok, met een combinatie van werken en commerciële ruimte in de plint. De plint is hier één en twee lagen hoog. Aan het IJ is ruimte voor werken, wonen en eventueel horeca.

- Aan het IJ blijven twee bestaande panden (paviljoens) behouden (A4, het meest zuidoostelijke deel van het besluitgebied) ten behoeve van horeca. Deze worden onderdeel van het Oeverpark.

4 Juridisch kader wijziging omgevingsplan

4.1 Instructieregels en overig wettelijk kader

Uit de motivering moet blijken op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de van toepassing zijnde instructieregels van rijk en provincie. Een instructieregel is een algemene regel waarmee in dit geval het Rijk of de provincie aan de gemeente aangeeft hoe een taak of bevoegdheid moet worden uitgeoefend. Instructieregels gaan over de inhoud, toelichting of motivering van het omgevingsplan. In hoofdstuk 9 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt ingegaan op instructieregels. Voor een inhoudelijke beschrijving ervan, wordt kortheidshalve daarnaar verwezen.

In hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn onderwerpgewijs instructieregels voor omgevingsplannen opgenomen. In hoofdstuk 6 van de provinciale Omgevingsverordening NH 2022 zijn provinciale instructieregels opgenomen. In de hierna volgende paragrafen wordt aangegeven of de instructieregels van toepassing zijn, en zo ja, op welke wijze met voorliggend wijzigingsbesluit aan de instructieregels uitvoering wordt gegeven.

Er is ook landelijke wetgeving die (nog) niet is opgegaan in de Omgevingswet, maar die wel regels bevat die naar de aard ervan vergelijkbaar zijn met instructieregels. Het betreft de Wet luchtvaart en de daaronder hangende regelingen: het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en overige Luchthavenbesluiten. In

paragraaf 4.15 wordt aangegeven of die regels van toepassing zijn, en zo ja, op welke wijze aan de desbetreffende regels uitvoering wordt gegeven.

In deze motivering wordt alleen ingegaan op de onderwerpen die voor deze wijziging van het omgevingsplan van belang zijn. Onderwerpen die niet van toepassing zijn, worden niet beschreven.

4.2 Omgevingsveiligheid

4.2.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot omgevingsveiligheid. Daarbij gaat het grotendeels om wat voorheen werd genoemd externe veiligheid, met als doel het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Voor een toelichting op de betreffende instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan voor risico's van branden, rampen en crises als bedoeld in artikel 10, onder a en b, van de Wet veiligheidsregio's, rekening wordt gehouden met het belang van het voorkomen, beperken en bestrijden daarvan, de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen en de geneeskundige hulpverlening, bedoeld in artikel 1 van de Wet veiligheidsregio's. Het komt erop neer dat het voorkomen, beperken en bestrijden van een brand, een ramp of een crisis mee moet worden genomen in de belangenafweging.

De overige instructieregels in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving hebben tot doel bescherming te bieden aan mensen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen of een ongeval met een windturbine (externe veiligheid). In het omgevingsplan moet worden voldaan aan de randvoorwaarden voor externe veiligheid die het Rijk stelt voor het bereiken en in stand houden van een veilige fysieke leefomgeving.

4.2.2 Onderzoek en conclusie

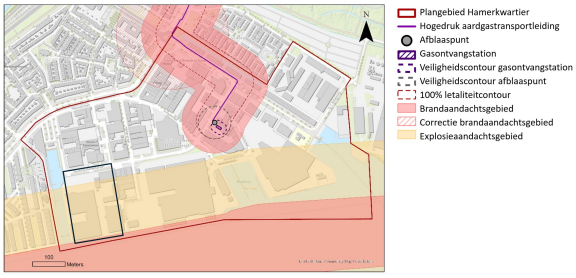
Naar de omgevingsveiligheid in het Hamerkwartier is uitgebreid onderzoek verricht. Dit onderzoek is beschreven in het Hoofdrapport omgevingsveiligheid Hamerkwartier, behorende bij de actualisatie MER Hamerkwartier 2026. In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven voor het gebiedsdeel Kromhout, en wordt ingegaan op specifieke keuzes voor dit plandeel. Aansluitend worden conclusies gegeven over het beschermingsniveau.

Risicobronnen

In en nabij het Hamerkwartier zijn diverse risicobronnen aanwezig. De plaatsgebonden risicocontour van de risicobronnen ligt niet over het plandeel Kromhout en levert derhalve geen belemmering op.

Het aandachtsgebied van de risicobronnen is weergegeven op afbeelding X. Aandachtsgebieden zijn de gebieden waarover zich de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen vooral manifesteren. Het gebied Kromhout is gelegen binnen de zwarte rechthoek.

In afbeelding is niet het gifwolkaandachtsgebied van het bedrijf Ketjen opgenomen. Dit aandachtsgebied overlapt het gehele Hamerkwartier, zie het hoofdrapport omgevingsveiligheid.



de aandachtsgebieden van de risicobronnen in en nabij het Hamerkwartier

Voor het plandeel Kromhout is relevant dat:

- De planregels geen risicobronnen toestaan.
- De planregels zeer kwetsbare functies uitsluiten.
- De planregels wel kwetsbare en beperkt kwetsbare functies toestaan.

Voorschriftengebieden

Binnen een brand- en explosie-aandachtsgebied moet een gemeente bij de ruimtelijke besluitvorming bezien of voorschriftengebieden aangewezen moeten worden. Binnen een voorschriftengebied gelden dan vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving aanvullende bouwkundige maatregelen.

Het brandaandachtsgebied ligt niet over plandelen waar gebouwen zijn toegestaan. Het aanwijzen van een brandvoorschriftengebied levert derhalve geen bescherming op. Op grond van artikel 5.14 lid 3 Bkl zien wij daarom af van het aanwijzen van brandvoorschriftengebieden.

Het explosieaandachtsgebied ligt voor een groot deel over Kromhout. Zeer kwetsbare functies zijn uitgesloten in de planregels. De gemeente heeft de mogelijkheid om gemotiveerd af te zien van het aanwijzen van het explo-sievoorschriftengebied. Met de motivering in de volgende alinea zien wij op grond van artikel 5.14 lid 3 Bkl af van het aanwijzen ven het explosievoorschriftengebied. Omdat de planregels (beperkt)kwetsbare functies toe-staan mag de gemeente ook een eigen keuze maken om alsnog een voorschriftengebied aan te wijzen.

Het explosieaandachtsgebied is aanwezig vanwege het vervoer van brandbare en explosieve gassen over het water. Zoals in het hoofdrapport is beschreven, is de omvang van dat vervoer bijzonder klein, en de afstand van dat vervoer tot het bouwplan groot. Dit betekent dat de kans bijzonder klein is dat het gebied Kromhout gecon-fronteerd gaat worden met een dergelijk incident. Vanwege de kleine kans, is besloten dat er geen voorschrif-tengebied wordt aangewezen.

Er zal van rechtswege na het wijzigen van de Omgevingswet ook een gifwolkaandachtsgebied vanwege de vaar-weg worden aangewezen. Aangezien ondermeer alle nieuwe gebouwen worden voorzien van uitschakelbare mechanisch ventilatie volgens het Bbl ontstaat in die gebouwen de mogelijkheid om bij een gifwolk veilig binnen te blijven. Zie verder de toelichting op gifwolkaandachtsgebieden in het hoofdrapport, behorende bij de actualisatie MER Hamerkwartier 2026.

Gifwolkaandachtsgebied Ketjen

De locatie Kromhout is gelegen binnen het gifwolkaandachtsgebied van Ketjen. In het hoofdrapport is beschre-ven welke maatregelen bij Ketjen worden getroffen om tot een beschermingsniveau te komen dat in lijn ligt met het Amsterdams externe veiligheidsbeleid.

Met Ketjen is overeengekomen dat zo spoedig mogelijk maatregelen aan de bron worden getroffen (inpandige verlading en opslagreductie). Daarbij is relevant dat:

- In de huidige situatie heeft Ketjen vergunning voor 17 verladingen NHC. De plaatsgebonden risicocontour hiervan ligt niet over het Hamerkwartier. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Het be-schermingsniveau voldoet hiermee aan het Amsterdamse externe veiligheidsbeleid.

- In het hoofdrapport is ook een aantal wenssituaties (meer verladingen van de stof NHC, en nieuwe verlading van de stof Kobalthydroxide) van Ketjen omgeschreven. De Omgevingsdienst moet nog besluiten of hier-voor vergunning wordt verleend, en zo ja, welke maatregelen in de vergunning worden voorgeschreven.

- In het hoofdrapport omgevingsveiligheid is beschreven dat de totale ontwikkeling van het Hamerkwartier, en de realisatie van de wensen van Ketjen, in combinatie met het treffen van veiligheidsmaatregelen, een beschermingsniveau geeft dat in lijn is met het Amsterdamse externe veiligheidsbeleid. En daarmee ook voor het Kromhoutterrein.

Conclusie

In artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is aangeven dat een bevoegd gezag in een omgevingsplan binnen een aandachtsgebied:

- Rekening houdt met de kans op overlijden van groepen personen door activiteiten met gevaarlijke stof-fen;

- Waarborgt dat maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in gebouwen.

Voor de verantwoording van het beschermingsniveaus wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van eerdergenoemde hoofdrapportage, behorende bij de actualisatie MER Hamerkwartier 2026. Samengevat wordt geconstateerd dat de omgevingsveiligheid in het Hamerkwartier voor de locatie Kromhout alsook bij de robuuste populatie én het treffen van de maatregelen in lijn is met het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Amsterdam en de beschermingsdoelen van de Omgevingswet. Het treffen van de maatregelen is geborgd in de privaatrechtelijke overeenkomst met Ketjen.

4.3 Beschermen van de waterbelangen

4.3.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot het beschermen van waterbelangen. De instructieregels over de primaire waterkeringen (paragraaf 5.1.3.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving), het kustfundament (paragraaf 5.1.3.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving), de grote rivieren (paragraaf 5.1.3.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving) en het IJsselmeergebied (paragraaf 5.1.3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving) komen voort uit het rijksbeleid voor deze onderwerpen. Binnen Amsterdam zijn geen aangewezen kustfundamenten en rivierbedden van grote rivieren. De instructieregels in paragraaf 5.1.3.3 en 5.1.3.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn derhalve niet van toepassing. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.3 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

4.3.2 Watertoets

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken.

Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022 - 2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen, is de opvolger van het NWP 2016 -2021 en vervangt dat plan. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee.

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021. Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld.

Er is een watertoets opgesteld ten behoeve van voorliggende wijziging omgevingsplan welke is opgenomen in Bijlage 19.

Hieronder wordt de samenvatting van het onderzoek gegeven.

Uit de weging van het waterbelang komen geen directe negatieve gevolgen als gevolg van de realisatie van het project naar voren voor de uitvoering van het project. Wel zijn er een aantal belangrijke aandachtspunten vanuit de Hemelwaterverordening (inmiddels onderdeel van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam), grondwaterneutraal bouwen, grondwateronttrekking en bodemverontreiniging waar rekening mee moet worden gehouden in het vervolgtraject.

Omgevingsplan gemeente Amsterdam

De eisen op grond van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam moeten nader worden uitgewerkt door de ontwikkelaar. Specifiek betreft dit:

- Dat de ontwikkelaar 1256 m3 aan hemelwaterberging dient te realiseren voor een hemelwaterberging zonder hergebruiksysteem, of een hemelwaterberging van 1256 m3 realiseert met een hergebruiksysteem wat beschikt over een centraal besturingssysteem (bijvoorbeeld een “polderdak”).

- Een alternatief is het realiseren van een hemelwaterberging met hergebruiksysteem, maar zonder centraal besturingssysteem. In dat geval dient de ontwikkelaar een hemelwaterberging te realiseren van 1883 m^3.

- Dat voldaan wordt aan de eisen voor het type waterberging dat gekozen wordt (zie 3.4.1 van het onderzoek “weging van het waterbelang”).

Grondwater

Voor het thema grondwater zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Op basis van de grondwatertoets kan worden geconcludeerd dat het merendeel van het besluitgebied voldoet aan de minimale ontwatering van 90cm-mv. Echter, een peilbuis ter hoogte van het Gedempt Hamerkanaal heeft een ontwatering van 70cm-mv. Dit deel voldoet daarmee niet aan de minimale eis van 90cm. Aanbevolen wordt om de bestaande infrastructuur te evalueren en waar nodig aanvullende maatregelen te implementeren om de grondwaterstanden te reguleren en de waterhuishouding te verbeteren. Aangezien er privaatrechtelijk is afgesproken dat er cunetten gerealiseerd moeten worden is op deze manier geborgd dat er geen problemen ten aanzien van de ontwatering meer optreden. Ook hier is daarom sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Grondwaterneutraal bouwen

- Het is verplicht om grondwaterneutraal te bouwen. Gezien de voorgenomen aanleg van verdiepte parkeerkelders zal de grondwaterstand beïnvloed worden. Een geohydrologisch rapport zal opgesteld moeten worden om aan te tonen dat de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel van de kelders niet of nauwelijks verandert ten opzichte van de huidige situatie.

Grondwatertoets Hamerkwartier zuid

Voor het Investeringsbesluit (2022) is geohydrologisch onderzoek gedaan van het zuidelijk deel van Hamerkwartier. Op basis daarvan is besloten dat (diep) cunetten worden toegepast en dat de kades waterdoorlatend worden gemaakt om de grondwatersituatie te verbeteren.

In 2024 is een grondwatertoets voor Hamerkwartier zuid uitgevoerd om de effectiviteit van deze maatregelen op de grondwaterhuishouding inzichtelijk te maken, het ontwerp te optimaliseren en een advies te geven over de toekomstige maaiveldhoogte van het besluitgebied (bijlage XX). Daarbij is rekening gehouden met wijzigingen in de maaiveldindeling ten gevolge van de gebiedstransformatie en toename van neerslag als gevolg van klimaatverandering. Een grondwatermodel is opgesteld van Hamerkwartier zuid en verschillende scenario's zijn doorgerekend die effect hebben op de grondwaterstand.

In de conclusie van het advies is te lezen dat op basis van een maaiveldhoogte van NAP +1,2 m de grondwaterstand in een groot deel van het gebied aan de ontwateringsnorm van minimaal 90 cm voldoet. Op enkele locaties wordt een ontwatering berekend van ca 80 cm. Het aanleggen van extra cunetten in het Oeverpark verbetert de situatie, maar ook dan zal de ontwatering nog niet overal volledig aan de norm van 90 cm voldoen. Meegegeven wordt om te overwegen om diepcunetten dieper aan te leggen of met een hogere waterdoorlatenheid. Dit is reeds privaatrechtelijk geborgd, waardoor hier geen problemen meer optreden.

Op locaties waar eventueel kelders onder de openbare ruimte komen wordt aangeraden om onder deze kelders een zandlaag aan te brengen (0,5-1,0 m) die in verbinding staat met het freatisch pakket. Doordat het grondwater ook onder de kelder door kan stromen compenseert dit voor de kleinere cunetdikte boven het kelderdak.

Tot slot wordt in het rapport geadviseerd om overtollige neerslag afkomstig van verhard terrein of gebouwen niet actief te infiltreren (en op eigen kavel zelfs te verbieden) maar juist af te voeren naar oppervlaktewater.

Deze adviezen maken onderdeel uit van de werkwijze van de gemeente voor het deel van het gebied dat in haar beheer is. De gemeente neemt de adviezen ook mee bij de eisen die zij stelt aan de ontwikkelaar.

Aanplemping in het IJ

Er zal een geringe aanplemping in het IJ plaatsvinden (638 m2) waarmee de oeverlijn/kade wordt rechtgetrokken. Dit is niet alleen uit beheersmatig oogpunt belangrijk, het komt ook ten goede aan de ruimtelijk gewenste groenparkstrook tussen de bebouwing van het Hamerkwartier en het IJ.

Voor deze aanplemping is compensatie van het wateroppervlak nodig. Deze compensatie is in ieder geval mogelijk bij de Waterbank van het Havenbedrijf als niet op een andere manier in compensatie zal worden voorzien. Het Hamerkwartier valt in hetzelfde peilvlak (Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal) als dat van het Havenbedrijf en daarom kan er vanuit de Waterbank van het Havenbedrijf worden gecompenseerd. In deze Waterbank wordt het saldo van ontgravingen en demping en bijgehouden.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Algemeen

Voor het thema mobiliteit, verkeer en vervoer liggen een drietal relevante documenten ten grondslag aan deze wijziging van het omgevingsplan ten behoeve van de ontwikkeling van Kromhout:

1. Het mobiliteitsplan Hamerkwartier geeft in hoofdlijnen een mobiliteitsstrategie op een duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem met een centrale rol voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, waarbij de hoeveelheid autoverkeer beperkt blijft.

2. Een verkeersonderzoek voor het gehele Hamerkwartier naar de verkeersprognoses voor auto's en het gebruik van andere modaliteiten. In dit verkeersonderzoek (op basis van het VMA) is meegenomen wat de ontwikkeling van Kromhout voor effect heeft op verkeersafwikkeling en mobiliteit.

3. Een parkeeronderzoek voor de Kromhoutontwikkeling waarin het verkeersonderzoek Hamerkwartier en het mobiliteitsplan Hamerkwartier als uitgangspunt is genomen.

4.4.2 Huidig beleid

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld 2021) heeft de gemeenteraad aangegeven waar in de stad de grootste verdichtingsopgave ligt. Dat is onder meer in een aantal buurten rondom het IJ, waaronder het Hamerkwartier. De gemeenteraad heeft vervolgens in 2022 in de Investeringsnota besloten het Hamerkwartier te ontwikkelen tot een levendig hoogstedelijk gemengd gebied. Een hoogstedelijk gebied waarbij een focus past op een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte met meer ruimte voor langzaam verkeer en het gebruik van OV, en een vermindering van het autoverkeer onder meer door een beperking van het aantal parkeerplaatsen.

Deze keuze is in lijn met de ontwikkeling van andere locaties tot autoluwe hoogstedelijke gebieden met een focus op een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte gedurende geruime tijd alweer. Daarbij kan worden gedacht aan Amstel3, Sluisbuurt, Haven-stad en ook de andere transformatiegebieden in Noord zoals Overhoeks, NDSM en Buiksloterham. Het is een logische ontwikkeling waar Amsterdam staat voor een enorme woonopgave met een veilige en aantrekkelijke woonomgeving en het bereikbaar houden van de stad. Deze ontwikkeling is ingebed in het huidige Amsterdamse beleid op het gebied van mobiliteit zoals dat is te vinden in onder meer de Mobiliteitsaanpak 2030, de Uitvoeringsagenda mobiliteit, Agenda autoluw, Amsterdam maakt ruimte, Uitvoeringsplan 2024 verkeer veilig.

Het Hamerkwartier is bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling tot een autoluw hoogstedelijk gebied zoals hierna wordt toegelicht. Essentieel is dat het gebied centraal ligt (één metrohalte/twee minuten rijden van het Centraal Station en het stadscentrum), en er een mix van functies komt die het de bewoners mogelijk maakt ook binnen het eigen woongebied de benodigde voorzieningen lopend of met de fiets te bereiken. Het Mobiliteitsplan Hamerkwartier Amsterdam (2020, update in 2026) beschrijft – als onderdeel van de Investeringsnota - de mobiliteitsstrategie en de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om bovengenoemde ruimtelijke ambities voor het gebied te realiseren. Het Mobiliteitsplan Hamerkwartier Amsterdam

(2020) en de bijbehorende strategie en maatregelen zijn als onderdeel van het Investeringsbesluit vastgesteld.

4.4.3 Ligging en bereikbaarheid Hamerkwartier

Het Hamerkwartier is gelegen aan de Oostelijke IJoever. Het Centraal Station van Amsterdam ligt op 1500 meter van het gebied.

De (metro)halte Noorderpark van de Noord/Zuidlijn ligt hemelsbreed op 400 tot maximaal 900 meter van het gebied (4 minuten fietsen) en heeft een directe metroverbinding noordwaarts naar het Buikslotermeerplein (1 metrohalte: 2 minuten), en zuidwaarts naar het Centraal Station en de binnenstad (1 metrohalte: 2 minuten). De metro rijdt in de spits in beide richtingen elke 6 minuten, buiten de spits elke 7,5 minuten. Het metrostation Noorderpark heeft een capaciteit voor ongeveer 33.000 reizigers per dag.

Fietsers en voetgangers zijn met het Centraal Station en de binnenstad verbonden door middel van de veerdiensten IJpleinveer en Buiksloterwegveer, en met het Java-eiland en het oosten van Amsterdam door middel van het Oostveer en op langere termijn door middel van een loop/fietsbrug over het IJ.

Het autoverkeer vindt zijn weg van en naar Hamerkwartier via de Johan van Hasseltweg-Nieuwe Leeuwarderweg (S116).

Reistijden

Vanaf de Hamerstraat (één van de centrale straten in Hamerkwartier) is het centrum binnen een half uur lopen bereikbaar, met de (niet elektrische) fiets circa 13 minuten, met het OV circa 20 minuten, en met de auto circa 10 minuten. Voetgangers en fietsers maken daarbij tevens gebruik van de veerboot die vanaf het IJ-plein oversteekt naar het Centraal Station.

De reistijden naar de Zuidas bedragen met de (niet elektrische) fiets gemiddeld ongeveer 30 minuten, met het OV ongeveer 25 minuten en met de auto ongeveer 20-25 minuten.

De Noord/Zuidlijn is vanuit het besluitgebied Kromhout goed bereikbaar, lopend is het ongeveer maximaal 9 minuten naar de metrohalte Noorderpark, met de fiets duurt het 4 minuten om de metrohalte te bereiken.

Rondom het Hamerkwartier zijn twee fietsverbindingen aanwezig naar de pontveren IJpleinveer (in westelijke richting) en het Oostveer (in oostelijke richting). Langs de Meeuwenlaan is dit een vrijliggend fietspad en langs de Johan van Hasseltweg een aangeduid fietspad op de autoweg.

In de ontwikkeling van Hamerkwartier is ervoor gekozen om een loop/fietsverbinding langs het IJ te realiseren, die voor het zuidelijk deel van het Hamerkwartier een nog snellere verbinding naar het IJveer tot stand brengt. Een brug over het Motorkanaal, die deze snellere verbinding zal ondersteunen is in voorbereiding.

De ligging van het Hamerkwartier is gunstig ten opzichte van de binnenstad van Amsterdam. Dit nodigt uit om zich niet alleen binnen Hamerkwartier zelf en binnen Noord veelal lopend, per fiets en met het OV (of combinaties daarvan) te verplaatsen, maar ook richting het centrum (en van daaruit naar overige delen van de stad, zoals de eerdergenoemde Zuidas). Amsterdam zet in op het nog meer verbeteren van de OV-bereikbaarheid door aanvullende busverbindingen door of langs het gebied te realiseren. Mogelijk wordt dit de HOV-ZaanIJ verbinding die tussen Amsterdam Noord en Zaandam zal gaan rijden. Er wordt nog onderzocht of deze snelbusverbinding een eindhalte krijgt bij metrostation Noorderpark of op een andere locatie in het Hamerkwartier. Vanuit de OV-concessie voor de stad, in beheer bij de vervoersregio, zal er zodra er meer woningen worden gerealiseerd ook (moeten) worden aangestuurd op een verbeterde aantakking op het netwerk van stadsbussen (GVB). Aan de mogelijke uitbreiding van een stadsbuslijn langs of door het Hamerkwartier, wordt (sinds 2025) al gewerkt.

4.4.4 Mobiliteitsplan Hamerkwartier

De mobiliteitsstrategie voor het Hamerkwartier is zoals gezegd een uitwerking van het stadsbrede autoluwe beleid van de gemeente. De kern van de mobiliteitsstrategie is tegelijkertijd een integrale en brede benadering. Het gaat om het samen laten werken van maatregelen op het gebied van infrastructuur,

parkeerbeleid, mobiliteitshubs, openbare ruimte en gedragsbeïnvloeding. De overkoepelende inzet van het mobiliteitsplan is een autoluw gebied met een ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem en inzet op langzaam verkeer, OV en deelmobiliteit in combinatie.

De mobiliteitsstrategie is uitgewerkt aan de hand van een vijftal principes te weten:

1. Goede ruimtelijke ordening maakt mobiliteit efficiënter.
2. Veraangenamen: interne structuur als aantrekkelijke openbare ruimte.
3. Hoogwaardige verbindingen met de rest van de stad.
4. Passende parkeernormen stimuleren duurzame vervoerswijzen en delen.
5. Mobility as a service en mobiliteitshubs.

4.4.5 Verkeersonderzoek

In 2024 heeft een actualisatie van het verkeersonderzoek Hamerkwartier plaatsgevonden op basis van de recente inzichten met betrekking tot het te ontwikkelen programma, de wegenstructuur en met betrekking tot de actualisatie van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Het onderzoek (zie bijlage XXX) geeft inzicht in de verkeerstromen en een eerste indicatie van mogelijke verkeerskundige knelpunten als gevolg van de ontwikkeling van het Hamerkwartier.

Onderzocht zijn de autonome situaties (zoals het verkeer zich ontwikkelt zonder de nieuwe ontwikkelingen van Hamerkwartier) en de plansituaties (zoals het verkeer zich ontwikkelt met de nieuwe ontwikkelingen van Hamerkwartier). Dit is gedaan met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, 5.0).

Conclusie

De totale mobiliteit neemt toe door toevoeging van extra programma

De mobiliteit, uitgedrukt in aantal verplaatsingen met auto, openbaar vervoer en fiets op een werkdag van, naar of in het Hamerkwartier, neemt sterk toe door de transformatie van het Hamerkwartier naar een gemengd woon-werkgebied en toevoeging van extra programma. De mobiliteit neemt toe van 14.000 verplaatsingen zonder ontwikkeling van het Hamerkwartier tot een aantal van 36.000 verplaatsingen in 2035 en 45.000 verplaatsingen in 2040 als het Hamerkwartier wel wordt ontwikkeld.

Het aandeel autogebruik neem af als gevolg van de gewijzigde invulling van het Hamerkwartier

Het aandeel auto neemt af van 55% tot circa 24% in 2040 waarin het volledige programma is ontwikkeld. Dit komt door de gewijzigde samenstelling van de functies in het Hamerkwartier: minder bedrijfsfuncties die veel autoverkeer genereren en meer woonfuncties die relatief meer fiets- en OV-verplaatsingen genereren. Ook de minder prominente rol van de auto in het straatbeeld (minder parkeermogelijkheden) draagt bij aan de afname van het autoaandeel.

Het totale autoverkeer van en naar het Hamerkwartier neemt wel toe

Ondanks het lagere aandeel auto in de vervoerwijzekeuze neemt het aantal autoverplaatsingen van en naar het Hamerkwartier in absolute zin toe als het Hamerkwartier wordt ontwikkeld. In

2040, waarin wordt uitgegaan van de volledige transformatie van het Hamerkwartier, neemt het aantal autoverplaatsingen toe met 45% ten opzichte van 7.500 autoverplaatsingen in de huidige situatie. Als wordt uitgegaan van een hogere parkeernorm, dat wil zeggen meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners, dan neemt het aantal autoverplaatsingen toe met 60% ten opzichte van de huidige situatie. Door de gewijzigde verkeersstructuur met eenrichtingsverkeer zijn er in veel straten grote veranderingen te zien in hoeveelheid verkeer ten opzichte van nu. Door de gewijzigde verkeersstructuur wordt de interne ontsluiting via het oostelijk deel van de Johan van Hasseltweg richting de Nieuwe Leeuwarderweg belangrijker; de ontsluiting via de Meeuwenlaan wordt minder belangrijk.

De toename van het autoverkeer heeft geen verwachte ingrijpende gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het Hamerkwartier

Door de plannen in het Hamerkwartier ontstaan geen nieuwe aandachtspunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van het Hamerkwartier. De hoeveelheid verkeer van en naar het Hamerkwartier neemt weliswaar toe, maar de gewijzigde functies in het gebied zorgen ook voor een meer evenwichtig verdeling van de verkeersstromen van en naar het gebied. Door het toevoegen van de woonfuncties in het gebied ontstaat een tegenspits waardoor beschikbare capaciteit op kruisingen beter wordt benut.

4.4.6 Parkeeronderzoek

Door Goudappel is een parkeeronderzoek voor de ontwikkeling van Kromhout uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX. De belangrijkste conclusies uit de onderzoek zijn:

Autoparkeren

In de parkeergarage van de Kromhoutkavel parkeren de bewoners én bezoekers van de woningen, commerciële functies. In totaal bedraagt de parkeerbehoefte voor deze functies 221 parkeerplaatsen, waarvan 6 parkeerplaatsen voor deelmobiliteit worden gereserveerd. Zonder toepassing van deelmobiliteit bedraagt de totale parkeerbehoefte 231 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. In de parkeergarage zijn 193 parkeerplaatsen beschikbaar, waardoor een tekort van 28 reguliere parkeerplaatsen ontstaat op het maatgevend moment met deelmobiliteit en een tekort van 38 parkeerplaatsen zonder het toepassen van deelmobiliteit.

Het benodigd parkeeraanbod voor de sporthal en het cultuurcluster bedraagt 83 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt zolang het Hamerkwartier als geheel nog niet is ontwikkeld, opgelost in de openbare ruimte in de nabije omgeving. Na ontwikkeling van het Hamerkwartier en met het vervallen van de parkeercapaciteit op maaiveld, wordt het parkeren opgelost in de mobiliteitshub van het Hamerkwartier. Bij de realisatie van de hub wordt bepaald hoeveel capaciteit de hub moet gaan bevatten. Er zal te allen tijde worden gezorgd voor voldoende aanbod aan openbare parkeerplaatsen zonder dat de parkeerdruk buiten het Hamerkwartier toeneemt.

Het ogenschijnlijke tekort van (38 (zonder toepassing deelmobiliteit) + 83 =) 121 parkeerplaatsen kan, tot en met het moment dat er een mobiliteitshub wordt gebouwd, worden opgevangen in de openbare ruimte.

In het Hamerkwartier zijn momenteel 455 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Uit parkeerdrukmetingen van 2024 is gebleken dat de bezetting van deze parkeerplaatsen 39 % bedraagt. Daarmee blijven er 277 parkeerplaatsen over. Deze parkeerplaatsen zijn allemaal openbare parkeerplaatsen en liggen in de directe nabijheid van het plangebied (tussen de 0 en ca. 300 meter) Er is dus voldoende ruimte om de benodigde 121 parkeerplaatsen op te vangen. Dat betekent dat alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte van het Hamerkwartier binnen loopafstand van het Kromhoutterrein beschikbaar zijn.

Fiets- en scooterparkeren

Het benodigde fietsparkeeraanbod voor bewoners is per kavel voor de kromhoutontwikkeling bepaald. Voor fietsstallingsplaatsen voor bewoners is toepassing van dubbelgebruik niet mogelijk. Uit de berekeningen komen de volgende resultaten voor het aantal stallingsplaatsen:

o Blok A0: 312 waarvan 210 in een laag rek

o Blok A1: 453 waarvan 278 in een laag rek

o Blok A2: 756 waarvan 482 in een laag rek

o Blok A3: 428 waarvan 248 in een laag rek

Op het maatgevend moment zijn voor de gehele kromhout ontwikkeling 136 scooterparkeerplaatsen nodig.

Er is in de gebouwen voldoende ruimte voor het realiseren van de benodigde fiets- en scooterparkeerplaatsen. Op het moment dat er een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken wordt aangevraagd, wordt er ook getoetst of er daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

4.5 Luchtkwaliteit

Paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot de kwaliteit van de buitenlucht. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregels zien toe op gevolgen voor specifieke gebieden (de aandachtsgebieden) en specifieke gevallen (de aanleg van auto(snel)wegen en wegtunnels). Ook zijn instructieregels opgenomen voor de niet in betekenende mate bijdrage aan de luchtverontreiniging (NIBM).

Peutz heeft onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit ter plaatse. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX van deze motivering. Hieronder zijn de samenvatting en conclusie van het onderzoek weergegeven.

In voorliggend onderzoek heeft Peutz de luchtkwaliteit in de omgeving van het besluitgebied beoordeeld voor en na realisatie van de ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling kan immers van invloed zijn op de luchtkwaliteit in de omgeving door een toename van het aantal verkeersbewegingen, welke een emissie van luchtkwaliteitsbepalende stoffen met zich meebrengt.

Uit de rekenresultaten van het onderzoek volgt dat voor de beschouwde toekomstige situaties in 2035:

- geen sprake is van overschrijding van de rijksomgevingswaarden voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5.

- de ontwikkeling van Kromhout niet leidt tot hogere waarden dan zonder de ontwikkeling;

- aan de advieswaarden van de WHO voor 2005 voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 wordt voldaan. Dit zijn de waarden die in het Schone Lucht Akkoord worden nagestreefd;

- aan de Europese grenswaarden vanaf 2030 wordt voldaan aan de kalenderjaargemiddelde grenswaarden voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5;

- aan de WHO-advieswaarden uit 2021 wordt vooraslnog niet geheel voldaan; de haalbaarheid van deze aangescherpte advieswaarden zijn nog in onderzoek en nog niet in nader landelijk en gemeentelijk beleid vertaald.

- sprake is van een NIBM-bijdrage van het plan aangezien de toename van de concentraties van voornoemde stoffen minder bedraagt dan 3% van de grenswaarden.

- in de toekomstige situatie zonder ontwikkeling van het Kromhoutterrein sprake is van een beperkte toename in de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 als gevolg van een hoger aandeel vrachtverkeer. Desondanks blijven deze waarden ruim onder de geldende rijks- en Europese grenswaarden en is nog steeds sprake van een 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdrage op een verslechtering van de luchtkwaliteit;

In het besluitgebied Kromhout is sprake van de realisatie van een gevoelige bestemming, te weten een onderwijsfunctie, en is de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 2024 van toepassing. Op basis van deze gemeentelijke richtlijn mogen er geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd op korte afstand langs snelwegen, provinciale wegen of overige drukke weg (> 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal). De beoogde gevoelige bestemming binnen het plan wordt niet op korte afstand van een dergelijke weg gesitueerd. Om die reden wordt aan de Amsterdamse richtlijn voldaan.

De conclusie is dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De verwachting is dat de luchtkwaliteit in de toekomst verder zal verbeteren, waarmee mogelijk op enig moment ook aan de WHO-advieswaarden uit 2021 zal worden voldaan. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling oplevert en er ook in het kader van luchtkwaliteit sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.6 Geluid

4.6.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.4.2 en paragraaf 5.1.4.2a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot geluid door activiteiten en geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.5 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het beschermen van geluidgevoelige gebouwen tegen geluid. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties en om geluidbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai.

Amsterdam stelt als agglomeratiegemeente elke vijf jaar een geluidskaart en een Actieplan geluid vast. Dit Actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeerlawaai.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 17 oktober 2023 het Interim geluidbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hiermee beoogt het college zoveel mogelijk te voorzien in een beleidsneutrale overgang van het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd) en de geluidsnota Weesp 2007.

De (voor deze wijziging) belangrijkste eisen uit het Amsterdams geluidbeleid zijn:

- Iedere woning moet beschikken over een geluidluwe gevel wanneer er een overschrijding van de standaardwaarde vastgesteld wordt. Een geluidluwe gevel is een gevel waar het geluid niet hoger is dan de wettelijke standaardwaarde en de nachtwaarde van 40 dB van milieubelastende activiteiten en scheepvaartlawaai niet wordt overschreden. Het is toegestaan om geluidluwe geveldelen te creëren, door te openen geveldelen af te schermen.

- Wanneer gemotiveerd kan worden dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om een geluidluwe gevel te creëren, kan ook worden volstaan met een bijna geluidluw gevel(deel). Er is sprake van een bijna geluidluwe gevel(deel) als de verhoging maximaal 3 dB bedraagt.

- Slaapkamers zijn zo veel mogelijk gelegen aan de geluidluwe gevel van de woning, zodat bewoners rustig met het raam open kunnen slapen.

- Buitenruimtes zoals een balkon, zijn bij voorkeur gesitueerd aan de geluidluwe zijde.

- Woningen met een niet-geluidgevoelige gevel of een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen moeten beschikken over een geluidluwe gevel.

- Het gecumuleerde geluid is niet meer dan 3 dB hoger dan de hoogste grenswaarde.

4.6.2 Geluid door activiteiten

Paragraaf 5.1.4.2.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door enkele specifieke activiteiten.

Artikel 5.74 en 5.75 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot windturbines en windparken. De instructieregels hebben betrekking op het toestaan in het omgevingsplan van zowel solitaire windturbines als van windparken of op het toestaan van geluidgevoelige gebouwen die belast worden met het geluid van windturbines. Nu er in deze wijziging geen windturbines of windparken mogelijk worden gemaakt zijn deze instructieregels niet van toepassing.

Artikel 5.76 en 5.77 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten instructieregels met betrekking tot civiele buitenschietbanen, militaire buitenschietbanen en militaire springterreinen. Deze zijn binnen Amsterdam niet aanwezig en zijn redelijkerwijze ook niet te verwachten.

Paragraaf 5.1.4.2.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten. Die instructieregels zijn zowel van toepassing op het toelaten van een activiteit dat geluid veroorzaakt op een toegelaten geluidgevoelig gebouw als op het toelaten van een geluidgevoelig gebouw waarop toegelaten activiteiten geluid veroorzaken.

In subparagraaf 9.2.2.3 van het omgevingsplan zijn geluidnormen opgenomen waaraan toegelaten activiteiten moeten voldoen. De deelgebieden zijn gemengde stedelijke gebieden. De geluidwaarden van het Omgevingsplan passen bij deze gemengde stedelijke gebieden. Naast de geluidnormen bevat het omgevingsplan een zorgplichtbepaling die geldt voor geluidbronnen waarvoor geen geluidwaarde geldt. De zorgplicht houdt in dat degene die een milieubelastende activiteit verricht alles moet doen en laten om onder meer geluidhinder te voorkomen dan wel beperken. Met een maatwerkvoorschrift kan het bevoegd gezag concreet bepalen welke maatregelen exploitant moet treffen om geluidhinder te beperken. De zorgplichtbepaling kan als een vangnet gezien worden.

De zorgplichtbepaling borgt samen met de geluidnormen dat het geluid van milieubelastende activiteiten aanvaardbaar is.

4.6.3 Geluid door industrieterreinen met geluidproductieplafonds als omgevingswaarden

Subparagraaf 5.1.4.2a.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat de instructieregels voor de vaststelling van omgevingsplannen die betrekking hebben op een industrieterrein. Dat zijn de terreinen waarvoor op grond van de Omgevingswet geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld. Het industrieterrein Johan van Hasseltkanaal oost is een industrieterrein waarvoor geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld. Dat is op het moment van schrijven van deze motivering nog niet gebeurt. Daarom is bij wet bepaald dat er op dat moment nog gebruik moet worden gemaakt van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

Door Peutz is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai en naar gezamenlijk en gecumuleerd geluid. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX van deze motivering. Hieronder wordt een samenvatting van de conclusies van dit onderzoek opgenomen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat het geluid afkomstig van het industrieterrein Johan Hasseltkanaal Oost in het besluitgebied Kromhout voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB zorgt. Het aantal overschrijdingen is hoger in de situatie met de beperkte afscherming door het naast het besluitgebied Kromhout gelegen deelgebied Draka in de bestaande situatie. In de toekomst zal het te transformeren deelgebied Draka meer afscherming geven van het geluid afkomstig van het industrieterrein aan het besluitgebied Kromhout. De ten hoogste toelaatbare waarde van 55 dB wordt nergens in het besluitgebied Kromhout overschreden, noch bij de huidige bestaande situatie Draka, noch bij de toekomstige situatie Draka.

Er is in het akoestisch onderzoek gekeken of het mogelijk is maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied te nemen. Dat is niet het geval.

Het is niet mogelijk om bronmaatregelen te nemen, omdat er veel geluidbronnen aanwezig zijn (en er dus veel maatregelen zouden moeten worden getroffen bij veel bedrijven) en de bedrijven daarmee in hun bedrijfsvoering geschaad (kunnen) worden.

Het is ook niet mogelijk om maatregelen in het overdrachtsgebied te treffen. Ook daar is de oorzaak mede gelegen in het feit dat er veel geluidbronnen zijn. Bovendien worden schermen hier niet als effectieve maatregel beoordeeld, nu er veel schermen in de (openbare) ruimte nodig zijn met een hoogte van 30 meter. Enerzijds zijn de overdrachtsmaatregelen dus onvoldoende doelmatig (want zorgt dit niet voor voldoende akoestische afscherming van de woningen) en anderzijds leidt dit tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Conclusie industrielawaai

Er wordt een besluit hogere waarden industrielawaai vastgesteld. Het besluit hogere waarden met daarin opgenomen de onderbouwing hoe tot dit besluit is gekomen is opgenomen in bijlage XX bij deze motivering. Op basis van het gemeentelijke geluidbeleid zal iedere woning waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd worden voorzien van een geluidluwe zijde. Daarmee wordt voldaan aan het geluidbeleid. Dit is in de paragraaf wegverkeerslawaai nader omschreven.

Gecumuleerd geluid

De gecumuleerde geluidbelasting dient te worden bepaald indien voor een geluidgevoelige bestemming een hogere waarde nodig is én diezelfde geluidgevoelige bestemming een geluidbelasting ondervindt door een andere geluidbron die boven de voorkeursgrenswaarde ligt. Hierbij worden als het ware de verschillende soorten geluid gecumuleerd berekend en wordt aan de hand hiervan bepaald of er in totaliteit sprake is van een akoestisch goed woon- en leefklimaat. Met andere woorden, er is in dit kader geen sprake van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden, maar van (wel of geen) aanvaardbare akoestische situatie. Dit betekent ook dat het bevoegd gezag enige mate van beleidsvrijheid heeft bij de beoordeling van de gecumuleerde akoestische situatie. Het gecumuleerde geluid houdt rekening met de hinderlijkheid van geluid dat wordt geproduceerd: het gecumuleerde geluid omvat een gewogen optelling van de verschillende geluidbronsoorten

Het onderzoek laat zien dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 55 dB(A) bedraagt. Dat komt neer op een redelijke akoestische situatie ter plaatse. Nu alle woningen en andere geluidgevoelige gebouwen per definitie gaan voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid en iedere woning wordt voorzien van een geluidluwe gevel wordt daarmee voldaan aan een goed woon- en leefklimaat op alle gebouwen. Ook in het kader van gecumuleerd geluid is er met voorliggende wijziging omgevingsplan sprake van een akoestisch goed woon- en leefklimaat.

Gezamenlijk geluid

Volgens artikel 5.78ab van het Bkl (Besluit kwaliteit leefomgeving) is aangegeven dat het gezamenlijk geluid bepaald dient te worden als het geluid van een geluidsoort hoger is dan de standaardwaarde. Zoals uit voorgaande paragrafen is gebleken, is hiervan sprake in het besluitgebied. De gezamenlijke waarde van het geluid is relevant voor het bepalen van de minimaal vereiste geluidwering van de gevels om te kunnen zorgdragen voor een acceptabele binnenwaarde van het geluid. In artikel 4.103 Bbl is de acceptabele binnenwaarde bepaald op een maximale waarde van 33dB. De berekening van het gezamenlijke geluid moet dan ook laten zien hoeveel dB gevelwering er aanwezig moet zijn om aan de binnenwaarde te kunnen voldoen. Op grond van het Bbl is al bepaald, ongeacht de geluidbelasting, dat de gevelwering minimaal 20 dB bedraagt. Uit het onderzoek komt naar voren dat het gezamenlijk geluid maximaal 55 dB bedraagt. Dat betekent dat er een gevelwering van minimaal 22 dB moet worden behaald. Op basis van de nu bekende gevelweringen en methoden om te bouwen kan gesteld worden dat bij nieuwbouw de gevelwering van 22 dB zeker kan en zal worden gehaald: een ‘normale gevelindeling met HR++ glas en mechanische ventilatie zorgt al voor meer dan 22 dB wering. Hiermee is vast komen te staan dat ook in het kader van gezamenlijk geluid met de voorliggende wijziging omgevingsplan sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.6.4 Geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidsproductieplafonds als omgevingswaarden

Subparagraaf 5.1.4.2a.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geluid door wegen en lokale spoorwegen zonder geluidsproductieplafonds als omgevingswaarden. Hiermee zijn nieuwe regels gesteld voor gemeentewegen en lokale spoorwegen om woningen en andere geluidgevoelige gebouwen beter te beschermen tegen geluidhinder. Een omgevingsplan dat aanleg of wijziging van een (spoor)weg of het gebruik van een spoorweg toelaat, moet voldoen aan preventieve geluidregels.

Voor wegverkeerslawaai is door Haskoning een akoestisch onderzoek uitgevoerd, met kenmerk BI2566-R250829-HAS-F2.0 gedateerd op 29 augustus 2025. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX bij deze motivering. Hieronder is een korte samenvatting van de conclusies van dit onderzoek opgenomen.

In dit onderzoek is aandacht besteed aan wegverkeerslawaai, scheepvaartlawaai en akoestische gevolgen voor bestaande situaties (indirect geluid).

Ten gevolge van het Gedempt Hamerkanaal wordt de standaardwaarde van 53 dB overschreden bij de eerste drie bouwlagen van de noordelijke gevels van de nieuwbouw. Hoewel de aangrenzende straten verkeersluw zijn met een maximumsnelheid van 30 km/uur, is door de korte afstand tot de gevels van de nieuwbouw toch sprake van een overschrijding van de standaardwaarde. De waarde van het geluid vanwege het wegverkeer is maximaal 55 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt niet overschreden.

Geluidbeperkende maatregelen

De geluidbeperkende maatregel die in het besluitgebied zou kunnen worden getroffen stuiten allemaal op bezwaren van financiële of stedenbouwkundige aard.

Eisen uit het gemeentelijke geluidbeleid

Bij een overschrijding van de standaardwaarde geldt een motiveringsplicht, waarbij het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel moet worden betrokken en de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid moet worden beoordeeld. Voor deze belangenafweging heeft de gemeente Amsterdam beleid opgesteld, zie bijlage 5 van het akoestisch onderzoek.

Om aan de voorwaarden uit dat beleid te voldoen, wordt in het rapport het volgende geadviseerd:

• Zorg er in het stedenbouwkundig ontwerp voor dat deze woningen ook een zij- en/of achtergevel hebben die geluidluw is en situeer hier bij voorkeur de slaapkamer(s) en indien aanwezig ook de buitenruimte.

• Aan deze voorwaarde kan worden voldaan door geen eenzijdig georiënteerde woningen toe te passen. Uit de berekeningen blijkt namelijk dat zij- en achtergevels van de gebouwen geluidluw zijn. Als toch voor eenzijdig georiënteerde woningen wordt gekozen, kunnen afschermende gebouwmaatregelen worden toegepast (zoals afgeschermde balkons), waarmee het achterliggende geveldeel (bij voorkeur de hele buitenruimte) zodanig wordt afgeschermd dat een geluidluw geveldeel ontstaat. Als hiervoor wordt gekozen is nader onderzoek nodig om te bepalen wat adequate maatregelen zijn.

Als gemotiveerd kan worden dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om geluidluwe gevels te creëren, kan op grond van het gemeentelijke geluidbeleid ook een bijna geluidluwe gevel worden toegestaan. Op een dergelijke gevel mag het geluid maximaal 3 dB hoger zijn dan de standaardwaarde. Aan deze geluideis wordt voldaan, aangezien het geluid ten hoogste 55 dB bedraagt (2 dB hoger dan de standaardwaarde).

Het geluidbeleid kent geen eisen ten aanzien van onderwijsfuncties. Er wordt wel geadviseerd om leslokalen zo veel mogelijk te laten grenzen aan een geluidluwe gevel. Voor de onderwijsfunctie alleen in de dagperiode (van 07.00u tot 19.00u) zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

Indirecte akoestische effecten (geluid bij de bestaande woningen)

Voor de indirecte akoestische effecten (geluid op de gevels van de bestaande woningen) heeft het onderzoek de akoestische effecten van veranderend verkeer vanwege de ontwikkeling van het Hamerkwartier in eerste instantie bepaald op basis van emissieverschilberekeningen.

Op basis van deze verschilberekeningen is geconcludeerd dat op het gedempt Hamerkanaal, Spijkerkade en Motorkade het geluid naar verwachting met meer dan 1,5 dB toeneemt. Daarom is bij die straten een berekening op woningniveau uitgevoerd. Met uitzonering van de Motorkade, omdat daar geen geluidgevoelige gebouwen zijn of mogelijk worden.

Bij de woningen aan de Hamerstraat en het noordelijk deel van de Spijkerkade neemt het geluid af omdat de verkeersintensiteit afneemt, bij de woningen aan het zuidelijk deel van de Spijkerkade en het Gedempt Hamerkanaal neemt het geluid toe, maar wordt het geluid niet hoger dan de wettelijke standaardwaarde van 53 dB.

Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de verandering in verkeersstromen niet leidt tot onaanvaardbare geluidbelastingen op bestaande woningen. Er wordt daarmee ook bij bestaande woningen voldaan aan een goed woon- en leefklimaat in het kader van wegverkeerslawaai.

Conclusie wegverkeerslawaai

Ten aanzien van wegverkeerslawaai kan worden geconcludeerd dat de standaardwaarde op de onderste drie bouwlagen aan het Gedempt Hamerkanaal wordt overschreden.

De in het akoestisch rapport genoemde maatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Er wordt daarom met de vaststelling van dit omgevingsplan gemotiveerd afgeweken van de standaardwaarde voor een klein deel van de nieuwbouwwoningen. Er kan wel worden voldaan aan de voorwaarden uit het Amsterdamse geluidbeleid. Nu aan die voorwaarden voldaan kan worden en hiervoor ook nadere regels over in het omgevingsplan staan, kan er geconcludeerd worden dat er voor wegverkeerslawaai sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Scheepvaartlawaai

Uit het onderzoek naar scheepvaartlawaai blijkt dat dit lawaai kwantitatief wordt beschouwd op basis van kencijfers. Hieruit volgt dat de geluidbelasting als gevolg van scheepvaartlawaai naar verwachting maximaal tussen de 50 en 55 dB (A) bedraagt. Naar verwachting is de geluidbelasting in de praktijk lager aangezien in het onderzoek is uitgegaan van kencijfers uit 2004. Inmiddels is gebleken dat de scheepvaart stiller is geworden, waardoor de geluidbelasting naar verwachting maximaal 45 dB (A) zal bedragen.

Dit betekent dat scheepvaartlawaai niet leidt tot onaanvaardbare geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen en daarmee wordt voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

4.6.5 Toelaten van geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden

Subparagraaf 5.1.4.2a.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied van een weg, spoorweg of een industrieterrein. Dat omvat ook het wijzigen van toegelaten geluidgevoelige gebouwen voor zover dat een nadelig effect heeft op het geluid op die gebouwen. De instructieregels zien echter niet op geluidgevoelige gebouwen die al eerder toegelaten zijn.

In de reeds beschreven geluidparagrafen is ook ingegaan op het toelaten van geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden. Er wordt kortheidshalve hiernaar verwezen.

4.7 Bodemkwaliteit

Paragraaf 5.1.4.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot bodemkwaliteit. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.8 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregels voor bouwen van gebouwen op bodemgevoelige locaties op verontreinigde bodem verplichten gemeenten met het oog op de gezondheid van aanwezige personen in het omgevingsplan voorwaarden te stellen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de gemeente in het omgevingsplan regels stelt die voorkomen dat er onaanvaardbare gezondheidsrisico's ontstaan.

Paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Met onderdeel 4.2.4.4 van de planregels is uitvoering gegeven aan de daarin opgenomen instructieregels. In dat onderdeel zijn beoordelingsregels opgenomen met betrekking tot aanvragen om een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken.

Paragraaf 5.1.4.5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over nazorg. Als een sanering van de bodem is uitgevoerd door het aanbrengen van een afdeklaag (een leeflaag van schone grond of een duurzaam aaneengesloten verhardingslaag) om blootstelling te voorkomen, dan is het voor de bescherming van de gezondheid van belang dat die afdeklaag in stand blijft.

Aan paragraaf 5.1.4.5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is met algemene regels uitvoering gegeven met onderdeel 9.4.5.1 van het omgevingsplan.

Het besluitgebied valt binnen zone 5 van de bodemkwaliteitskaart waarvoor onderzoek naar de bodem nodig is. Uit de resultaten van het uitgevoerde actualiserende bodemonderzoek (Bijlage XX) blijkt dat er binnen het onderzoeksgebied zes 'spots' met (potentieel) mobiele verontreiniging zijn te onderscheiden.

In vier gevallen gaat het om een verontreiniging met minerale olie, in twee gevallen gaat het om een verontreiniging met vluchtige aromaten (BTEXN) en één geval om verontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen. In het actualiserend onderzoek is per 'spot' het beeld van de verontreinigingssituatie geverifieerd.

Uit het actualiserende onderzoek is ook gebleken dat het besluitgebied gelegen is op een demping van het IJ. Deze is in de periode 1700 tot 1799 aangebracht. Daarnaast is het besluitgebied ten behoeve van het gebruik als bedrijfsterrein opgehoogd. Voor de ophoging van het gebied is gebruik gemaakt van baggerspecie uit grachten en havens. Daarnaast zijn tijdens het gebruik als bedrijfsterrein mogelijk terreindelen van het besluitgebied verhard met slooppuin, sintels en/of slakken. Het actualiserend onderzoek is gebruikt om het beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de demping en de ophooglaag te actualiseren.

Daarnaast geeft het onderzoek, vooruitlopend op het nog uit te voeren verkennend en nader bodemonderzoek, inzicht of op de locatie sprake is van verhoogde PFAS-, dan wel asbestgehaltes.

De resultaten ter plaatse van de verschillende locaties laten zich als volgt samenvatten (zie onderstaande figuur voor ligging locaties):

- Ophooglaag: op de gehele locatie is een ophooglaag aanwezig met licht tot sterk verhoogde gehalten zware metalen en PAK. Diepte varieert tot 1 à 2,5 m-mv.

- Locatie H: de eerder aangetoonde sterke verontreiniging in de grond (0,7-1,0 m-mv) is niet bevestigd. In de grond en het grondwater zijn hooguit licht verhoogde gehalten aangetoond.

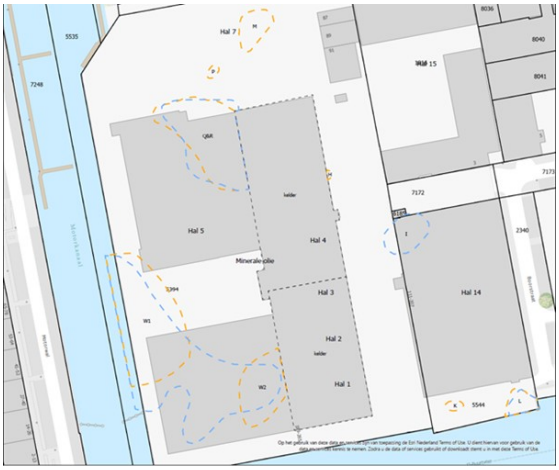
- Locatie I: buiten de bebouwing is de sterke verontreiniging in het grondwater niet meer aangetoond. Als gevolg van natuurlijke afbraak is de omvang in het grondwater de afgelopen 20 jaar afgenomen. Onder de bebouwing is mogelijk nog een verontreiniging in de grond en het grondwater aanwezig (geen onderzoek). Naar verwachting zal de omvang beperkt zijn.

- Locaties K en L: in de ondergrond is tot een diepte van circa 3 m-mv een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig. Er is sprake van 2 vlekken. De verontreiniging bevindt zich in de bodemlaag tot 2 a 3 m-mv. Ter plaatse van locatie L is de eerder aangetoonde verontreiniging in het grondwater niet meer bevestigd. Een aanvullende verticale afperking in grond op locatie L is noodzakelijk.

- Locaties M en P: op de locaties M en P is sprake van twee verontreinigingen met minerale olie in de grond. De verontreinigingen zijn in de diepte afgeperkt op circa 2 m-mv. Horizontaal zijn de verontreinigingen nog niet volledig afgeperkt. En op locatie P is verificatie van het grondwater noodzakelijk.

- Locatie Q&R: op de locatie Q&R is onder het pand een sterke verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten aangetoond. De verontreiniging in de grond is verticaal afgeperkt op 2,5 m-mv. Een nadere horizontale afperking (grond en grondwater) ter plaatse van het pand is noodzakelijk.

- Locatie W: onder en naast de bebouwing op locate W is een verontreiniging met minerale olie in de grond en het grondwater aanwezig. Ook zijn drijflagen aangetoond. Een nadere afperking in de grond en het grondwater onder de bebouwing is noodzakelijk.



Verdachte bodemlocaties

Conclusie

Voor het besluitgebied is duidelijk sprake van een overschrijding van de interventiewaarde bodemkwaliteit. Met het overschrijden van de interventiewaarde bodemkwaliteit wordt de toelaatbare bodemkwaliteit overschreden voor het realiseren van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie. Om bodemgevoelige functies (zoals woningen) mogelijk te maken in het besluitgebied moeten maatregelen worden genomen om de risico's vanwege de bestaande bodemverontreiniging weg te nemen en de locatie geschikt te maken voor de toekomstige functies van het besluitgebied. Dit betekent dat saneringsmaatregelen voor de bodem noodzakelijk zijn. De Omgevingswet schrijft standaard saneringsmaatregelen voor die gericht zijn op het voorkomen van humane risico's. Deze maatregelen gelden voor de milieubelastende activiteit "saneren" en omvatten het aanbrengen van een leeflaag/isolatielaag of het verwijderen van de bron van de verontreiniging. Voor de sanering van het grondwater op de locatie gelden vanuit de huidige wetgeving geen specifieke saneringseisen of -normen. Uitgangspunt is dat de verontreiniging in het grondwater wordt verwijderd tot onder de voormalige interventiewaarde voor grondwater.

Op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken is voldoende duidelijk welke saneringsmaatregelen getroffen moeten worden om de bodemgevoelige functies binnen dit besluitgebied te kunnen realiseren en de kosten voor de uitvoering van de sanering te ramen.

Voor de uitvoeringsfase in dit besluitgebied is nader onderzoek naar de horizontale en verticale omvang van de aanwezige verontreinigingen noodzakelijk en dient een verkennend asbestonderzoek te worden uitgevoerd. Daarbij dient het bodemonderzoek (incl PFAS) te voldoen aan de ARVO en het asbestonderzoek aan de NEN5707. Na sanering is er geen belemmering voor het realiseren van de beoogde functies. Het aspect bodem vormt onder deze voorwaarde geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling van het Kromhoutterrein.

Aanplemping aan het IJ

Er zal een geringe aanplemping in het IJ plaatsvinden (638 m2) waarmee de oeverlijn/kade wordt rechtgetrokken. Dit is niet alleen uit beheersmatig oogpunt belangrijk, het komt ook ten goede aan de ruimtelijk gewenste groenparkstrook tussen de bebouwing van het Hamerkwartier en het IJ.

Bij de aanplemping moet met de combinatie van de 'ontvangende waterbodem' en de kwaliteit van de toe te voegen grond worden gebleven binnen de daarvoor geldende algemene regels (Bal paragraaf 4.1.2.4). Met inachtneming van eventuele wijzigingen van de waterbodemkwaliteit in de loop van de komende jaren mag worden verwacht dat dat geen problemen zal opleveren. Deze verwachting is mede gebaseerd op een onderzoek uit 2020 door het Havenbedrijf, waaruit gebleken is dat ter plekke sprake is van een bodemkwaliteit B. Op grond hiervan is de conclusie dat de waterbodemkwaliteit niet in de weg zal staan aan de gewenste functiewijziging tot oeverpark. Uiteraard zal tegen de tijd dat de aanplemping daadwerkelijke ter hand wordt genomen, naar verwachting rond 2027, opnieuw onderzoek (moeten) worden gedaan naar de waterbodemkwaliteit.

4.8 Geur

Paragraaf 5.1.4.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot geur. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.9 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregel houdt in dat in een omgevingsplan wordt rekening gehouden met de geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen en dat een omgevingsplan erin moet voorzien dat de geur door een activiteit op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar is.

Bij het stellen van regels in een omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties speelt de geurbelasting een rol bij verschillende situaties:
a. de toedeling van functies die geuremitterende activiteiten mogelijk maken in de nabijheid van (bestaande of geplande) geurgevoelige gebouwen;
b. de toedeling van functies die geurgevoelige gebouwen mogelijk maken in de nabijheid van (bestaande of geplande) geuremitterende activiteiten.

Onderzoek

Het uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op de milieueffectrapportage (MER) Hamerkwartier van Antea Group van XX, het onderzoek milieuzones Hamerstraatgebied van LBP Sight van 11 september 2020 en het onderzoek Beoordeling geur- en stof(fen) emissies Albemarle van LBP Sight van 5 december 2021.

1. Bedrijven met een geurcontour binnen het Hamerkwartier

In de milieueffectrapportage van het Hamerkwartier (XX) en het onderzoek milieuzones van LPB Sight (11 september 2020) zijn verschillende bedrijven in het Hamerkwartier onderzocht. De bedrijven zijn in onderstaande tabel weergegeven. In deze tabel is zowel de richtafstand als de afstand tot het besluitgebied Kromhout aangegeven.

Nummer	Bedrijf	Adres	Type hinder	Milieucategorie	Richtafstand*	Afstand tot gebied
1	Esso Tankstation	Johan van Hasseltweg 73	Geur	2	10 m	320 m
2	Auto Rio	Meeuwenlaan 112	Geur	2	10 m	250 m
3	Schöne edelmetaal	Meeuwenlaan 88	Geur	3.2	50 m	180 m
4	Bierbrouwerij Walhalla	Spijkerkade 10	Geur	2	10 m	160 m
5	L. van Vliet (incl. Tango)	Hamerstraat 16	Geur	2	10 m	70 m
6	Bierbrouwerij Oedipus	Schaafstraat 19-21	Geur	2	10 m	210 m

** Het Hamerkwartier wordt gekwalificeerd als gemengd gebied, zowel in de huidige situatie als in de beoogde toekomstige situatie (woon-werk wijk)*



Ligging geurbronnen in relatie tot besluitgebied

Uit de tabel blijkt dat er een aantal bedrijven is gevestigd binnen het Hamerkwartier met een richtafstand voor geur. Het gaat om twee tankstations, een autobedrijf, een edelmetaalbedrijf en twee bierbrouwerijen. Deze bedrijven binnen het Hamerkwartier vormen geen belemmering voor het planvoornemen in het kader van het omgevingsaspect geur. Wanneer er ontwikkelingen plaatsvinden rondom de bierbrouwerij Walhalla, dan dient er extra aandacht besteed te worden aan geur. Echter, ligt het planvoornemen van het Kromhoutterrein op circa 160 meter afstand van de brouwerij. De richtafstand tussen de brouwerij en een gevoelige functie bedraagt 10 meter. Aan deze afstand wordt dus ruimschoots voldaan.

2. Bedrijven met een geurcontour buiten het Hamerkwartier

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake zal zijn van onacceptabele geurhinder in het besluitgebied Kromhout vanuit Ketjen, evenmin levert de beoogde ontwikkeling van het Kromhout-terrein een beperking op voor de activiteiten van Ketjen. Uit de milieuvergunning blijkt dat geur geen relevant thema is. De geuremissies van Ketjen zijn verwaarloosbaar, ook op grotere hoogten. Er is geen emissie van geur vergund, noch aangevraagd. Ook een calamiteit (storingsemissies) kan niet leiden tot een onacceptabele geurhindersituatie in het besluitgebied.

Conclusie

Het milieuaspect geur vormt geen belemmering voor het planvoornemen Kromhout in het Hamerkwartier. Bedrijven zowel binnen als buiten het Hamerkwartier zijn niet belemmerend voor de transformatie en emissies van deze bedrijven zijn verwaarloosbaar, ook op grotere hoogten.

4.9 Ladder voor duurzame verstedelijking / stedelijke functies

Paragraaf 5.1.5.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.10 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Artikel 5.129g regelt dat in het geval in het omgevingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, rekening moet worden gehouden met de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling (laddertoets).

Hiermee verband houdend bevat de Omgevingsverordening NH 2022 instructieregels met betrekking tot stedelijke functies. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.2 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. In de verordening zijn in paragraaf 6.2.2 instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, voormalige agrarische bouwpercelen en kleinschalige ontwikkelingen (geen woningbouw) in het werkingsgebied Landelijk Gebied.

De ontwikkeling is gelet op het te realiseren woningaantal en de hoeveelheid voorzieningen aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Voor wat betreft de beoogde maakindustrie dan wel (hybride) bedrijvigheid, kantoren, dienstverlening, horeca en cultuur en ontspanning en vermaak geldt dat deze functies reeds planologisch zijn toegestaan waarbij het aantal m2 niet is begrensd. Enkel de toevoeging van de beoogde woningen, de school, buurtkamer, verkeerfunctie en sporthal zijn daarom aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Formeel hoeft hiervoor dan ook niet de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen te worden. Vanuit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt echter in deze paragraaf alsnog in gegaan op de behoefte aan deze functies.

Behoefte aan woningen

Het besluitgebied is gelegen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In het Jaarprogramma Wonen in de MRA 2024 is opgenomen dat het de doelstelling binnen de MRA is om jaarlijks 17.500 woningen toe te voegen. Verder volgt uit de Regionale Woondeal Metropoolregio Amsterdam (2023) dat tot en met 2030 ruim 144.000 woningen nieuwe gerealiseerd dienen te worden.

70 % van het woningbouwprogramma in Kromhout zullen sociale en betaalbare woningen zijn. Er wordt daarmee voorzien in de kwantitatieve behoefte die aanwezig is binnen de MRA.

Ook op lokaal niveau wordt voorzien in de woningbouwbehoefte: uit de Amsterdamse woonagenda 2025 volgt dat de gemeente tot 2025 de ambitie heeft om circa 50.000 extra woningen te realiseren. Naast deze kwantitatieve behoefte voorziet de herontwikkeling van het Kromhout-terrein ook in een kwalitatieve behoefte. Van de circa 610 toe te voegen nieuwbouwwoningen in het besluitgebied wordt in overeenstemming met het investeringsbesluit 30% in het sociale segment gerealiseerd, 40% in het middensegment en 30% in de vrije sector. Deze keuze van de gemeenteraad in het investeringsbesluit sluit aan bij de programmering zoals opgenomen in de Amsterdamse woonagenda voor transformatiegebieden. De percentages voor de diverse woonsegmenten in de Kromhoutontwikkeling helpen het tekort aan sociale- en middeldure huurwoningen zoals omschreven in de Amsterdamse woonagenda te bestrijden. Inzet is om verschillende woningen te realiseren, klein en groot, voor verschillende doelgroepen. Veel van de woningen zullen gebruik kunnen maken van een collectieve daktuin en/of balkons (of loggia's). Daarmee kan geconcludeerd worden dat de herontwikkeling van het Kromhout-terrein ook voorziet in de kwalitatieve behoefte aan woningen.

Behoefte aan de maakindustrie (hybride) bedrijvigheid

In de visie Ruimte voor de Economie van Morgen is voor het Hamerkwartier de opgave geformuleerd om het gebied verder te ontwikkelen als productieve en creatieve wijk. Productieve wijken zijn woon-werkwijken die vestigingsruimte bieden aan bedrijven die verenigbaar zijn met stedelijk woonmilieu. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Dit houdt in dat in het Hamerkwartier ruimte wordt geboden aan moderne hybride bedrijven en zakelijke dienstverlening ("kantoor"), stadsverzorgende maakindustrie waaronder ambachtelijke en moderne productie- en maakbedrijven ("maakindustrie"). De herontwikkeling van het Kromhout-terrein draagt derhalve bij aan de opgave om het Hamerkwartier te ontwikkelen tot een productieve en creatieve wijk. De behoefte aan productieve bedrijvigheid (maakindustrie) wordt bevestigd in de gemeentelijke 'Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020 – 2030' (zie hiervoor ook paragraaf 5.4.4 van deze motivering) en uit jaarlijkse monitoring blijkt dat er in 2024 een flink tekort is aan bedrijfsruimten in Amsterdam.

Behoefte aan kantoren

Met het 'Kantorenplan' (2019) geeft de gemeente Amsterdam vorm aan een gezonde kantorenmarkt in Amsterdam. De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Nieuwbouw van kantoren op goed bereikbare OV-locaties en onttrekking door transformatie op andere locaties biedt de juiste ruimte op de kantorenmarkt. Het juiste kantoor op de juiste locatie. Deze vernieuwing levert een grote bijdrage aan de verduurzaming en toekomstbestendigheid van kantoren. De 'Monitor Kantoren' van de gemeente Amsterdam (medio 2022), geeft daarnaast inzicht in de kantorenleegstand, kantoorontwikkelingen en de toekomstbestendigheid van kantoren. Door gemiddeld 125.000 m2 bvo kantoorruimte per jaar toe te voegen, kan de kantorenvoorraad gestaag toenemen om daarmee te voldoen aan de netto uitbreidingsvraag conform het 'Kantorenplan 2019 – 2026'. In de periode 2019 – 2021 is de kantorenvoorraad slechts met circa 100.000 m2 bvo toegenomen. Dit komt omdat er de afgelopen jaren volop is ingezet op de transformatie van incourante kantoren en veel herontwikkeling- en nieuwbouwprojecten nog in uitvoering zijn. Er is op dit moment circa 415.000 m2 bvo kantoorruimte in uitvoering. De verwachte toename van de kantorenvoorraad in de periode 2022 – 2030 is circa 1.250.000 m2 bvo. Dit is blijkens de 'Monitor Kantoren' voldoende om aan de jaarlijkse netto uitbreidingsvraag van 125.000 m2 bvo te kunnen voldoen.

In de 'Monitor Kantoren' is het Hamerkwartier opgenomen als kantoorlocatie, waar reeds 10.000 m2 aan kantoren beschikbaar is en waar zich geen leegstand heeft voorgedaan (blijkens de Monitor van medio 2022). Het Hamerkwartier is daarnaast in de Monitor als ontwikkellocatie voor kantoren aangewezen. Dit vindt zijn oorsprong in het 'Kantorenplan 2019 – 2026' waarin het volgende is opgenomen: "Door de gunstige ligging aan het IJ, een betere bereikbaarheid door nieuwe verbindingen (zoals de Noord/Zuidlijn en de toekomstige Javabrug) en het wegtrekken van grootschalige bedrijven, kan het Hamerkwartier uitgroeien tot een levendig stedelijk gebied. Het Hamerkwartier ontwikkelt zich de komende jaren van een bedrijventerrein naar een wijk met 6.700 woningen en veel ruimte voor werken. Het totale programma zal voor 1/3 uit werken en voorzieningen bestaan. Van de circa 130.000 m2 nieuwe werkfuncties die kunnen worden toegevoegd is plek voor circa 50.000 m2 kleine solitaire kantoorvestigingen."

Onderhavige wijziging staat de realisatie van maximaal 3.900 m2 aan kantoren in het besluitgebied toe. Deze toevoeging past binnen de kwantitatieve behoefte aan 125.000 m2 bvo per jaar. Ook kwalitatief gezien levert deze ontwikkeling een bijdrage aan de behoefte om van het Hamerkwartier een levendig stedelijk gebied te maken, dat bestaat uit zowel ruimte voor wonen als ruimte voor werken.

Behoefte aan dienstverlening, horeca en cultuur en ontspanning

De behoefte aan voorzieningen zoals dienstverlening, horeca en cultuur & ontspanning vloeit enerzijds voort uit de bestaande situatie. Veel van dit type functies is reeds aanwezig in het Hamerkwartier en wordt door menigeen bezocht. Daarboven zullen de toe te voegen woon- en werkfuncties meer vraag genereren. Dit programma is bedoeld om de behoefte te faciliteren van zowel de toekomstige bewoners van het gebied als de mensen die in de bedrijven werken en heeft daarmee in alle opzichten een wijkondersteunende functie.

Het Amsterdamse kunst– en cultuurbeleid zet in op de groei van het aantal culture voorzieningen in Noord. Het behoud en versterken van de culturele voorzieningen langs de IJ-oevers is een belangrijk onderdeel hiervan. Deze kaders sluiten goed aan bij de ambitie om Hamerkwartier te transformeren naar een creatieve productieve wijk.

Culturele voorzieningen dragen bij aan een rijke functiemenging en balans in de stad. In Hamerkwartier heeft zich een netwerk van verschillende grote en kleine culturele instellingen, creatief ondernemers, zzpers en kunstenaars gevestigd die smaakmakers zijn in het gebied en die een breed publiek trekken. De

vernieuwende vormen van horeca en cultuur maken de mix van bedrijvigheid af. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op het behoud en versterken van deze kunst- en cultuurfuncties in Hamerkwartier, ook in het Kromhoutgebied.

Behoefte aan maatschappelijke voorzieningen

Een belangrijke voorwaarde voor een leefbare, complete en vitale stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau, inclusief maatschappelijke voorzieningen. Voor de nieuwe bewoners van Hamerkwartier zijn maatschappelijke voorzieningen nodig op het gebied van onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, kunst en cultuur, groen, spelen en sport. Daarbij zal een deel van de nieuwe voorzieningen ook dienst doen voor de bewoners van de omliggende bestaande woonwijken en stadsdeel Noord en Amsterdam als geheel.

Het benodigde programma is tot stand gekomen op basis van de Amsterdamse referentienorm maatschappelijke voorzieningen, sport, groen en spelen. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande en gewenste voorzieningen in de IJ-plein-Vogelbuurt en de voorzieningenstructuur op hoger schaalniveau.

Er is behoefte aan scholen in Hamerkwartier. Eén daarvan, een school voor voortgezet onderwijs, komt in het Kromhoutgebied. Dit wordt een opleidingsfaciliteit voor de hele stad die goed aansluit bij de bestaande toekomstige bedrijvigheid in het Hamerkwartier. Basisscholen met kinderopvang worden elders in het Hamerkwartier gerealiseerd.

Dichtbij de school, ook in Kromhout, komt een sporthal die in de avonduren en weekenden beschikbaar kan zijn voor verenigingen en buurtsportactiviteiten. Op deze manier voorziet de sporthal ook in een deel van de algemene behoefte aan sportaccommodaties. Zorg- en welzijnsvoorzieningen maken deel uit van het programma in Hamerkwartier. Zo komen er twee tot drie buurtkamers om ontmoetingen op buurtniveau te faciliteren. Eén daarvan wordt gerealiseerd in het Kromhoutgebied.

Conclusie

Uit bovenstaande toets aan artikel 5.129g Bkl (de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking) volgt dat er voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte is aan de ontwikkeling van de Kromhout met het voorziene programma. De voorgenomen ontwikkeling is derhalve in overeenstemming met artikel 5.129g Bkl en paragraaf 6.2.2. van de provinciale verordening.

4.10 Cultureel erfgoed en werelderfgoed

4.10.1 Algemeen

Paragraaf 5.1.5.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels met betrekking tot cultureel erfgoed en werelderfgoed. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.11 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Artikel 5.130 bepaalt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Met het oog op het belang van het behoud van cultureel erfgoed worden in een omgevingsplan in ieder geval regels gesteld ter bescherming van daarvoor in aanmerking komend cultureel erfgoed.

4.10.2 Monumenten

Artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regelt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van onder meer monumenten, zoals (bouw)werken, tuinen en parken en archeologische monumenten.

In de deelgebieden zijn geen monumenten aanwezig.

4.10.3 Beschermd stads- en dorpsgezicht

Artikel 5.130, tweede lid, onderdeel d, onder 2, bepaalt dat bij het stellen van regels in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het karakter van in het omgevingsplan beschermde stads- of dorpsgezichten of beschermde cultuurlandschappen door de sloop van bestaande gebouwen, de bouw van nieuwe gebouwen of andere belangrijke veranderingen.

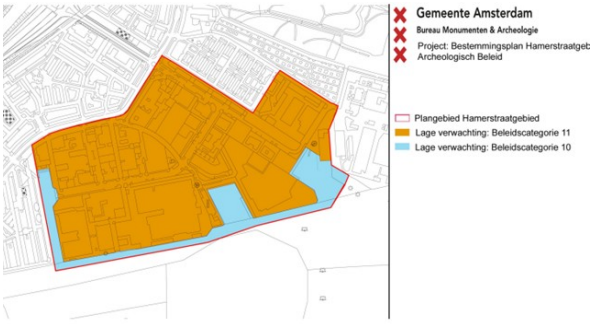
De deelgebieden maken geen deel uit van een beschermd gezicht. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

4.10.4 Archeologische verwachtingsgebieden en archeologische monumenten

Artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regelt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van archeologische monumenten.

In afdeling 6.2 van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is ter uitvoering van deze instructieregel voor bekende en aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten een beschermende regeling opgenomen. Uitgangspunt van de regeling is een verbod behoudens vergunning voor de uitoefening van bepaalde bodemverstorende activiteiten binnen gebieden waarvan bekend is of verwacht wordt dat sprake is van een archeologische vindplaats. Aan de vergunningplicht is een beoordelingsregel gekoppeld, die borgt dat een belangenafweging plaatsvindt.

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van stadsdeel Noord een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsbesluitgebied Hamerstraatgebied.



Binnen het Hamerkwartier zijn twee gebieden die relevant zijn met betrekking tot archeologie. Het gaat hierbij om een klein stukje ten noorden van het Motorkanaal en het stuk nabij de rotonde op de kruising van de Meeuwenlaan en de Johan van Hasseltweg. Deze gebieden kennen een grote kans op archeologische vondsten.

Voor het besluitgebied zelf geldt een lage archeologische verwachting. Dit komt omdat het Kromhoutterrein tot in de 19de eeuw in het IJ lag. Mogelijke archeologische resten kunnen nog voorkomen op de voormalige IJ-bodem en op grotere diepte op het Pleistocene zand.

Door de lage archeologische verwachting geldt dat er pas een archeologisch bureauonderzoek nodig is wanneer een ingreep omvangrijker is dan 10.000 m² en 4 meter onder maaiveld. Dit is niet het geval voor de ontwikkeling Kromhout.

4.10.5 Cultuurhistorische waarden en Werelderfgoed

Artikel 5.131 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat de instructieregel dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed.

Beschermde stadsgezichten

Hamerkwartier ligt op circa een kilometer meter afstand van de Amsterdamse grachtengordel die in 2010 een plaats kreeg op de UNESCO Werelderfgoedlijst.

De grachtengordel is door UNESCO verdeeld in twee zones: de zogenaamde kern met daaromheen een bufferzone (zie figuur 16.3). De kern bestaat uit het daadwerkelijke Werelderfgoed, waaraan de bufferzone direct grenst. Deze buffer dient ter bescherming van de kern, die grotendeels bestaat uit 17e en 18e-eeuwse panden in redelijk tot goede conditie. Hamerkwartier ligt buiten de bufferzone.



Vanuit het Unesco-werelderfgoed geldt dat hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. In hoofdstuk 17 wordt hier nader op in gegaan.

Cultuurhistorisch Hamerkwartier

Het Hamerkwartier, net als vrijwel alle bedrijventerreinen in Amsterdam, valt niet onder één van de waarderingskaarten van Amsterdam (Grachtengordel, beschermd stadsgezicht centrum, 19e eeuwse ring, gordel 20-40, AUP en Post AUP). Monumenten en Archeologie is momenteel wel bezig deze gebieden te waarderen en formeel op te nemen. Het Hamerkwartier valt dan onder de kaart 'Havens, Kantoren en Bedrijventerreinen'.

In 2004 en 2017 is cultuurhistorisch onderzoek gedaan voor het Hamerkwartier (Cultuurhistorische Effectrapportage Nieuwendammerham/ Hamerstraatgebied, 2004 en Hamerkwartier. Cultuurhistorische studie en advies als uitgangspunt voor gebiedsontwikkeling, 2017). De resultaten daarvan zijn verwerkt in de Project- en Investeringsnota. Die resultaten vormen dan ook het uitgangspunt voor deze aanpassing Omgevingsplan.

De Investeringsnota gaat uit van behoud van een aantal gebouwen uit cultuurhistorische overwegingen (zie figuur 16.6). Behoud van deze panden betekent dat de belangrijkste cultuurhistorische opstallen behouden blijven, waarbij er voor sommige gebouwen wel functieveranderingen worden beoogd waarbij de cultuurhistorisch waardevolle elementen zo veel mogelijk behouden blijven. De mate van stedelijkheid is relevant voor de ensemblewaarden van deze panden. In de huidige situatie zijn de historisch waardevolle gebouwen omgeven door industriële bebouwing met weinig ruimtelijk-visuele of historische kwaliteit. Een gepolijst beeld met moderne bebouwing die de historische panden in schaal overstijgt leidt tot verlies van historische waarden die voortvloeien uit de ruimtelijke samenhang tussen de panden en hun omgeving. Daarom is een zorgvuldige inpassing van de te behouden opstallen nodig.

Kenmerkend voor het gebied is de combinatie van kleinschalige en grootschalige bedrijvigheid, die zich ruimtelijk vertaald heeft in het verschil in korrelgrootte van de verkaveling. Deze is zichtbaar in onderstaande figuur. De wijze van inrichting van de kavels loopt eveneens sterk uiteen: op sommige plekken kenmerkt het gebied zich door strakke rooilijnen aan de straatzijde, op andere door de rommelige interne structuur van de bedrijfskavels.

De historisch-geografische kwaliteiten van het Hamerkwartier worden gekenmerkt door:

- De betekenisvolle stedelijke ruimten met directe relatie tot het water: insteekkanalen, hellingbaan, kades;

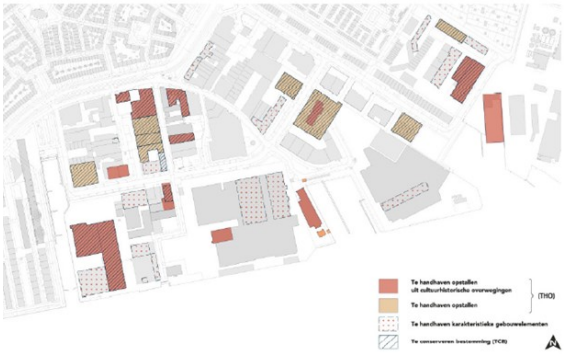
- De kenmerkende, gevarieerde industrieterreinstructuur, gebaseerd op kanalenontsluiting in relatie tot de maatvoering van de kavels en inrichting van de kavels met ruig karakter, rafelranden;

- Contrast tussen besloten industriegebied met (soms verrassende) doorkijkjes en weidse, lange zichtlijnen over het IJ/Noordzeekanaal.

De handhaving van de hierboven genoemde belangrijkste historisch-geografische kwaliteiten draagt bij aan een unieke gebiedsidentiteit. De nieuwe stedenbouwkundige opzet oriënteert zich daarom zo veel mogelijk aan de bestaande stedenbouwkundige structuur.

In aanvulling op de drie kenmerkende historische geografische kwaliteiten zijn de cultuurhistorisch betekenisvolle haven gerelateerde complexen en gebouwen eveneens van kenmerkende kwaliteit. Het gaat

om de volgende panden en elementen zoals opgenomen in de figuur uit de Investeringsnota hieronder. De waarderingen zijn gebaseerd op de conclusies uit de bovengenoemde rapporten, maar komen er niet volledig mee overeen.



Waardevolle bebouwing: Kromhout-terrein

In de Investeringsnota Hamerkwartier is een advies van Monumenten en Archeologie met betrekking tot de waardering van de cultuurhistorische bebouwing en stedenbouwkundige structuur opgenomen. Hierin is het volledige Kromhouthal-complex als behoudenswaardig aangeduid. In 2017 en in 2025 zijn beschrijvingen van dit beeldbepalend industrieel complex opgesteld om waarden in beeld te brengen. Op de kavel Kromhout komt geen ordewaardering te liggen, zoals besloten op 11 december 2025. Het bestuur geeft zich goed rekenschap van deze waarden maar heeft besloten dat het waarderen van het complex tot orde 1 (met in het verlengde daarvan een eventuele monumentenstatus) een onevenredig beslag legt op de planontwikkeling voor zowel Eigen Haard als gemeente zelf, waar nu juist veel maatschappelijke functies worden beoogd. Hoe dit vorm krijgt, wordt in deze paragraaf nader toegelicht. Om ervoor te zorgen dat de cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk worden behouden in de planuitwerking heeft het bestuur ook opdracht gegeven aan de Commissie Omgevingskwaliteit om het belang van het behoud van de cultuurhistorische waarden mee te laten wegen bij de beoordeling daarvan.

Typerend voor dit ensemble is de gefaseerde ontwikkeling, waarbij de bebouwing het functioneren volgde: als de productie het vroeg werd een hal toegevoegd of verlengd, een deur uitgezaagd of een gevel aangepast. Dit is terug te zien in de Kromhouthal die in twee fases is gebouwd die in hoogte verschillen. Die identiteit vormt de basis voor het ruimtelijk concept: een schakeling van gebouwen en ruimtes waarbij door de plaatsing van gebouwen informele tussenruimtes ontstaan die zorgen voor intimiteit en woonkwaliteit en beschutting bieden tegen het soms ruige klimaat aan het IJ.

De essentie van het ensemble rondom de Kromhouthal wordt behouden: het samengestelde complex van hallen, openbare ruimten en industriële details. De industriële hallen, de fabrieksstraat met werkvloer en de restanten van stalen structuren vormen samen de identiteit van de plek. Het is een levend monument, waarin toevoegingen en aanpassingen mogelijk zijn zolang de ensemblekwaliteit behouden blijft. Het ensemble bestaat uit drie hallen en een hof aan het Motorkanaal.

De (oostelijke) Kromhouthal vormt in dit ensemble de kern, de gevels en dakconstructie worden volledig behouden. De gevel aan de fabrieksstraat, de ruimtelijkheid van het interieur, de industriële details en het interieur van de bestuurskamer ook.

Er vindt wel een functiewijziging plaats in de Kromhouthal. De Kromhouthal vormt straks het centrale hart van het gebied, waar bedrijvigheid, horeca en andere niet-woon functies worden gehuisvest. Er komen openbare toegankelijke passages door de Kromhouthal t.b.v. de toegankelijkheid en bereikbaarheid. De aanpassingen in het interieur kunnen ten koste gaan van cultuurhistorische waarden, maar zullen tot een minimum worden beperkt.

De andere twee hallen, de westelijke ‘Storkhal’ en ‘Jumbohal’, bieden meer ruimte voor aanpassing en transformatie ten behoeve van de toekomstige programma's, zoals dat in de loop der jaren steeds gebeurde. Het uitgangspunt is dat in de Jumbohal de sporthal zal worden gehuisvest, en in de Storkhal een culturele voorziening conform de Investeringsnota en het Stedenbouwkundig Raamwerk Kromhout. De inpassing van de sporthal in de Jumbohal zal gevolgen hebben voor het dak, in het bijzonder de draagconstructie. Hierbij zal worden ingezet op zo veel als mogelijk behoud van de bestaande cultuurhistorische waarden. Bij de Storkhal zal een lagere uitbouw aan het Motorkanaal worden gesloopt om de ruimte van de kade te vergroten.

Het hof tussen de twee hallen aan de zijde van het Motorkanaal is een essentieel element voor het ensemble, omdat het de werkrelatie tussen de hallen en het water zichtbaar maakt. Losse stalen structuren die herinneren aan het industriële verleden blijven behouden, zoals de constructie aan de kade bij restaurant Stork en de kraanbaan in het hof tussen Jumbo en Storkhal .

Er wordt een laag toegevoegd aan het ensemble in de vorm van een balk over de lagere Jumbo- en Storkhallen, parallel aan de hogere Kromhouthal. Hier komt een woonbalk (zie ook hoofdstuk 4). De draagconstructie van de woonbalk landt met haar poten door de daken van de Jumbo- en Storkhal. De inpassing van de woonbalk zal gevolgen hebben voor een deel van de dakconstructie.

Er wordt nog onderzocht hoe de draagconstructie van de Stork- en Jumbohal zo veel als mogelijk behouden kan blijven. Mogelijk zijn er hiernaast nog kleinere cultuurhistorische elementen die worden aangetast door inpassing van het beoogde programma, maar dit is momenteel niet voorzien. In de uitwerking van ontwerpen voor de Kromhouthallen zullen de cultuurhistorische elementen nader worden beschouwd in samenhang met de bouwtechnische staat, om deze zo veel als mogelijk te behouden met de beoogde functiewijziging. Dit wordt per ingreep beoordeeld.

In het oostelijk deel van de kavel is de cultuurhistorische kwaliteit lager. De twee karakteristieke gebouwen aan het IJ, nu opgeslokt door een fabriekshal, worden behouden als paviljoens in het Oeverpark. Ze zijn beeldbepalend vanaf de IJ-zijde en dragen bij aan de leesbaarheid van de historische gelaagdheid en industriële identiteit van het gebied. Voor de identiteit is ook de openbare ruimte essentieel. De fabrieksstraat is een werkvloer op één hoogte waarbij de werkruimte binnen en buiten op elkaar aansluit. De fabrieksstraat en de kades aan het Motorkanaal en het IJ worden autoluw, en ingericht als werkvloer.

Openbare Ruimte

Voor de leesbaarheid van de industriële identiteit is ook de openbare ruimte essentieel. Karakteristieke industriële elementen (bolders, etc.) dragen bij aan de gebiedsidentiteit. Deze worden in het nieuw aan te leggen oeverpark zoveel mogelijk geïntegreerd. Dit is conform de aanbevelingen in Hamerkwartier. Cultuurhistorische studie en advies als uitgangspunt voor gebiedsontwikkeling (2017).

Conclusie

De Kromhouthal in het besluitgebied is behoudenswaardig vanwege zijn constructie en opzet. De twee overige industriële hallen van het ensemble, de Storkhal en de Jumbohal, en de Fabrieksstraat met werkvloer en de restanten van stalen structuren vormen samen de identiteit en zullen zo veel mogelijk behouden blijven. Vooral in de twee kleinere hallen, de Storkhal en Jumbohal, zijn er ingrepen nodig die gevolgen hebben voor het cultuurhistorisch karakter, meest voornaam voor de draag- en dakconstructie. Aanpassingen en toevoegingen zijn mogelijk zolang de ensemblekwaliteit behouden blijft.

De karakteristieke gebouwen aan het IJ worden behouden als paviljoens in het Oeverpark. Onderzocht wordt tot slot hoe karakteristieke gebouwelementen zoveel mogelijk behouden kunnen blijven bij sloop van de overige (niet te behouden) opstallen.

4.11 Behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten

4.11.1 Rijksvaarwegen

Artikel 5.161 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op een rijksvaarweg of een vrijwaringsgebied als bedoeld in artikel 5.160 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, rekening moet worden gehouden met het belang van het veilig gebruik van de vaarweg. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.13.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De geometrische begrenzing van de vrijwaringsgebieden zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling. Een illustratie van de begrenzing ervan is opgenomen in paragraaf 9.2.13.4 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Het plangebied ligt tegen het IJ aan. De vrijwaringszone valt deels binnen dit gebied. Er worden geen nieuwe functies of gebouwen mogelijk gemaakt binnen de vrijwaringszone. Er zullen geen wijzigingen aan zichtlijnen plaatsvinden, waardoor de veilige doorgang van de vaart is gegarandeerd.

4.12 Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

Paragraaf 5.1.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. Artikel 5.162 van het besluit bepaalt dat voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.2.15 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De instructieregel is alleen van toepassing op nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden in het omgevingsplan.

Het wijzigingsbesluit voorziet in nieuwe ontwikkelingen waarvoor een handboek openbare ruimte is gemaakt. Hierin staat opgenomen dat mensen met een (visuele) beperking, ouderen, mensen met kinderwagens e.d. ook gebruik moeten kunnen maken van de openbare ruimte. De ontwerpen van de openbare ruimte zullen aan de hand hiervan worden ingericht. De gemeente Amsterdam heeft bovendien een ‘checklist toegankelijkheid’ (2019) opgesteld. De Checklist bestaat uit een overzicht van inrichtingsprincipes en maatvoeringen die bij elkaar genomen duidelijk maken hoe een toegankelijke openbare ruimte er idealiter uitziet. Het ontwerp van de openbare ruimte zal zoveel als mogelijk toegankelijk worden voor iedereen.

4.13 Duurzame energie en energie-infrastructuur

In paragraaf 6.2.3 van de Omgevingsverordening NH 2022 zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot duurzame energie en energie-infrastructuur. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.3 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

In paragraaf 6.2.3.1 van de Omgevingsverordening NH 2022 gaat over het bouwen, opschalen en vervangen van windturbines. In paragraaf 6.2.3.2 van de Omgevingsverordening NH 2022 gaat over het oprichten van een of meer opstellingen voor zonne-energie. In paragraaf 6.2.3.3 van de Omgevingsverordening NH 2022 zijn instructieregels opgenomen die betrekking hebben op de bouw, vervanging of verandering van hoogspanningsstations en over station in het tussenspanningsnet in het landelijk gebied.

Het wijzigingsbesluit voorziet niet in het mogelijk maken van de bedoelde voorzieningen, en deze zijn in de deelgebieden ook niet aanwezig. Een nadere beoordeling kan achterwege blijven.

De gemeente stimuleert en faciliteert in overleg met de ontwikkelende partijen een TEO-systeem (Thermische Energie uit Oppervlaktewater).

4.14 Klimaatadaptatie

In paragraaf 6.2.8 van de Omgevingsverordening NH2022 zijn instructieregels opgenomen met betrekking tot klimaatadaptatie. Voor een toelichting op de instructieregels wordt verwezen naar paragraaf 9.3.6 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De provincie vraagt gemeenten om in omgevingsplannen de risico’s ten aanzien van klimaatverandering in beeld te brengen voor nieuwe ontwikkelingen.

In het Hamerkwartier en het besluitgebied wordt sterk ingezet op duurzaamheid, in lijn met beschreven beleid.

De gemeente richt de openbare ruimte in, waarbij er veel aandacht is voor duurzaamheid:

- De openbare ruimte wordt rainproof ingericht, zodat het een piekbui kan opvangen zonder dat er wateroverlast optreedt.

- Er wordt ingezet op zo veel mogelijk bomen en planten ter voorkoming van hittestress en biodiversiteit. Een oeverpark langs het IJ maakt straks onderdeel uit van Hamerkwartier, een deel daarvan ligt binnen het besluitgebied Kromhout.

- Er is aandacht voor circulariteit: onderzocht wordt in hoeverre de materialen uit gesloopte gebouwen kunnen worden hergebruikt in het Hamerkwartier, zowel in de openbare ruimte als in de gebouwen.

- Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd met laadpalen.

De ontwikkelende partijen bouwen duurzaam. De gemeente hanteert een faciliterende ontwikkelstrategie, en toetst op de geformuleerde duurzaamheidsambities van de Investeringsnota. Dat betekent aardgasvrije gebouwen met een duurzame energievoorziening die zorgt voor lage temperatuur warmte, warm tapwater en koudelevering. De goed geïsoleerde gebouwen krijgen geïntegreerde duurzame energieopwekking op de kavels. De gebouwen zijn adaptief en bevorderen de gezondheid met hun ontwerp, indeling en materialisering. Inzet is op materialen met een lage milieubelasting, op hergebruik of op biobased materialen. Hieronder een greep uit de ambities waarop de bouwplannen worden getoetst:

- (Bijna) Energieneutrale of energieleverende nieuwbouw met voor woningbouw de volgende BENG-waarden: BENG 1 ≤ 60kWh/ m² per jaar, BENG 2 ≤ 10 kWh/m² per jaar en BENG 3 ≥ 85% (NTA8800), of zo dicht mogelijk bij deze waarden.

- De hoogste daken op de kavel worden gebruikt voor duurzame energieopwekking, waarbij minimaal 70% van het dak wordt belegd met zonnepanelen.

- 25% van de parkeerplaatsen wordt ingericht voor elektrische auto's.

- Toepassen van warmte koude opslag systeem conform het bodemenergieplan Hamerkwartier. Warmte/ koudeopslagsysteem dient op eigen kavel of in samenwerking met omliggende kavels te worden gerealiseerd.

- De ontwikkeling (woningbouw en utiliteit) heeft een MPG ≤ 0,7

- 40% van de oppervlakte van het perceel (ontwikkeleenheid) dient uit hoge kwaliteit groen te bestaan. Deze vergroening kan een plek krijgen op het dak, aan de gevel of op het (verhoogd) maaiveld, binnen de ontwikkeleenheid.

- De initiatiefnemer moet ervoor te zorgen dat de kavels hemelwater neutraal zijn. Hiervoor moet de ontwikkelaar voldoen aan de meest recente hemelwaterverordening. De kaveleigenaar moet tenminste 60 liter per m² bebouwd oppervlak bergen of infiltreren en loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur (1l/m²/uur) op het openbaar riool (via een geknepen afvoer).

4.15 Wet luchtvaart

De Wet luchtvaart stelt regels aan luchtvaartverkeer. Op grond van die wet worden onder meer ruimtelijke beperkingen gesteld in verband met vliegveiligheid, veiligheid van de omgeving en geluidbelasting. De ruimtelijke beperkingen zijn uitgewerkt in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) en in luchthavenbesluiten van de provincie als het gaat om luchthavens van regionale betekenis. Voor een toelichting wordt verwezen naar paragraaf 9.4.1 van de algemene toelichting bij het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

Bij het wijzigen van een omgevingsplan binnen het beperkingengebied van Schiphol wordt aangegeven op welke wijze de regels de Wet luchtvaart en het Luchthavenindelingsbesluit in acht zijn genomen.

Bij het wijzigen van een omgevingsplan binnen het beperkingengebied een luchthaven met een luchthavenbesluit wordt aangegeven op welke wijze de regels de Wet luchtvaart, Besluit burgerluchthavens en het luchthavenbesluit in acht zijn genomen.

Paragraaf 6.2.10 van de Omgevingsverordening NH2022 bepaalt dat de regels in deze afdeling zien op de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthavens van regionale betekenis met luchthavenbesluit ex afdeling 8.3.2 van de Wet luchtvaart.

De genoemde beperkingen in verband met vliegveiligheid, die voor deze wijziging relevant zijn, betreffen:

- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het vliegverkeer (veiligheid en radar);

- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het vliegverkeer.

Bij de vaststelling van een omgevingsplan moet de toetshoogte van het LIB in acht worden

genomen. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 bij het LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a bij het LIB). Met een omgevingsplan kan van de maatgevende toetshoogte van het LIB worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het omgevingsplan in strijd zijn met de radartoetshoogte, is het vaststellen van het omgevingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Het besluitgebied ligt volgens het LIB in een beperkingengebied. De algemene of maatgevende toetshoogte in het besluitgebied is 146m t.o.v. NAP en de toetshoogte in verband met de radar ligt in het besluitgebied tussen de 71m en 72m t.o.v. NAP.

De maximale bouwhoogte die met voorliggende wijziging mogelijk wordt gemaakt bedraagt 70 meter t.o.v. NAP exclusief ondergeschikte bouwdelen zoals een glazenwasinstallatie. Op voorhand kon niet worden uitgesloten dat het radarbeeld zou kunnen worden verstoord. De gemeente heeft daarom de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) een verzoek gedaan tot afgifte van een positief advies voor het gebouw dat in het besluitgebied wordt opgenomen voor 74 meter t.o.v. NAP.

Het advies van de LVNL is positief (zie bijlage XX), een nadere invulling van het bouwwerk en de materiaalkeuze zal niet van invloed zijn op dit positieve advies. Gezien dit advies heeft de ILenT ook positief geadviseerd over voorliggende wijziging van het omgevingsplan.

De conclusie is dat dit planvoornemen geen negatieve effecten zal hebben op de luchtvaart en bijbehorende radarapparatuur. Er is daarmee sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.16 Milieueffectrapportage

De ontwikkeling van het besluitgebied Kromhout-terrein valt onder het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' (Categorie D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r.). Hiervoor geldt een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht. Hierbij wordt gekeken of en hoe groot de impact op de leefomgeving is. Voor het besluitgebied zelf gaat het om een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht; de zogenaamde drempelwaarden worden niet overschreden. Vanwege de omvang van de totale transformatie heeft de gemeente gekozen om voor het Hamerkwartier in plaats van een m.e.r.-beoordelingsnotitie direct een milieueffectrapportage (MER) op te stellen.

In een MER worden de milieueffecten onderzocht van een ontwikkeling, in dit geval de transformatie van Hamerkwartier. De basis hiervoor vormt het 'stedenbouwkundig voorkeursmodel' (dit wordt in dit MER het 'projectnota-alternatief' genoemd) uit de Projectnota.

De effecten op de verschillende thema's bij transformatie van het Hamerkwartier worden afgezet tegen de situatie wanneer Hamerkwartier niet ontwikkeld is (de zogenaamde referentiesituatie). Ook is beschouwd of een milieueffect bijdraagt of juist afbreuk doet aan de ambities voor Hamerkwartier. Per thema worden ook mogelijke maatregelen in beeld gebracht die een negatief effect beperken of een positief effect juist versterken.

<u>Een Voorkeursalternatief met spelregels voor verdere uitwerking in de Investeringsnota en ruimtelijke plannen</u>

De beschouwing per thema en de keuzes voor de diverse voorkeursvarianten per thema leidt tot een aanscherping van het Projectnota-alternatief, die zijn vertaald naar spelregels (deel C van het MER). Het spelregelkader vormt het kader bij de Investeringsnota en nog te nemen ruimtelijke besluiten voor Hamerkwartier, zoals voorliggend bestemmingsplan.

<u>Monitoring van de verwachte effecten leidt tot een 'levend' MER</u>

Omdat de transformatie van Hamerkwartier over langere tijd plaats vindt, is monitoring van de effecten die voorspeld zijn in dit MER van belang. Zo kan het opgestelde spelregelkader waar nodig aangepast of aangevuld worden bij een volgend ruimtelijk plan/initiatief als uit deze monitoring blijkt dat de effecten groter/anders zijn en hiermee de ambities voor het Hamerkwartier in het geding komen. Dit maakt dit een levend MER. Conform de m.e.r.-procedure is er in dit MER een voorzet voor monitoring opgezet. De exacte wijze van monitoring wordt op een later moment vastgesteld aan de hand van een monitoringsrapportage. Deze rapportage put uit de resultaten van dit MER, maar zal separaat van dit MER worden opgesteld. De aanzet voor monitoring is in het MER opgenomen.

<u>Hinder tijdens realisatie</u>

In het Milieueffectrapport Hamerkwartier wordt in hoofdstuk 8.3, 'Hinder tijdens realisatie' nader ingegaan op het voorkomen/beperken van hinder tijdens de realisatiefase en worden spelregels gegeven die opgenomen kunnen worden in het BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

Elk project krijgt altijd het vastgestelde BLVC-kader Hamerkwartier mee (generieke uitvoeringseisen), plus eventuele aanvullende projectspecifieke eisen (voortkomend uit de impactanalyse). Op basis hiervan stelt de ontwikkelaar (of doorgecontracteerde bouwaannemer) of de maaiveld/infra-aannemer van een project een BLVC-uitvoeringsplan op. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal dit om nadere aandacht vragen. Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving zal hinder tijdens de realisatiefase zoveel mogelijk worden beperkt. Zo zijn in artikel 7.17 van dit besluit bijvoorbeeld eisen opgenomen met betrekking tot het beperken van geluidhinder. Hier dient aan te worden voldaan. In de omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden opgenomen ten aanzien van bijvoorbeeld het aanleveren va een veiligheidsplan en maatregelen om hinder te beperken.

De complete MER is toegevoegd als bijlage bij dit besluit. In de navolgende tekst worden enkel de effecten van Kromhout beschreven.

Verkeer en vervoer

Het plangebied wordt autoluw ingericht met een parkeergarage die ontsluit op het Gedempt Hamerkanaal.

Vervolgens kan het verkeer afgewikkeld worden via de Motorkade en Hamerstraat naar de Meeuwenlaan en

via het Gedempt Hamerkanaal naar de Johan van Hasseltweg. Dit is in lijn met de verkeersafwikkeling die

geanalyseerd is in het MER. Bij het plan wordt bewerkt met een parkeerbalans die aansluit bij de passende

parkeernormen vanuit Mobiliteitsplan Hamerkwartier.

Geluid

<u>Industrielawaai</u>

Voor het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal Oost zijn nog geen GPP's vastgesteld, daarom

is het plan nog getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh). Uit de berekening van industrielawaai voor het plan

volgt dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Er is echter geen overschrijding

van de maximale ontheffingswaarde. Er worden daarom hogere waarden toegekend, hierin is de mitigerende

maatregel geborgd dat elke woning wordt voorzien van een geluidluwe gevel.

<u>Wegverkeerslawaai</u>

Ten gevolge van gemeentelijke wegen (met name het Gedempt Hamerkanaal) wordt de standaardwaarde

overschreven aan de noordelijke zijde. De grenswaarde wordt niet overschreden. De overschrijding wordt

gemitigeerd door het realiseren van geluidluwe gevels.

Bij een plan dient ook gekeken te worden naar akoestisch indirecte effecten van de verkeerstoename. Bij

woningen met een hoorbare toename ligt de geluidbelasting onder de standaardwaarde.

<u>Scheepvaartlawaai</u>

Uit het planonderzoek volgt dat scheepvaartlawaai niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting ter

plaatse van het plangebied.

Cumulatieve belasting

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB. Er is sprake van een akoestisch aanvaardbare situatie nu alle geluidgevoelige functies voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid en iedere woning een geluidluwe gevel krijgt.

De planeffecten zijn in lijn met de geconstateerde effecten bij geluid voor Hamerkwartier in hoofdstuk 4 van het MER.

Luchtkwaliteit

Als gevolg van de realisatie van het plan worden in 2035 geen overschrijdingen verwacht van de rijksomgevingswaarden NO2, PM10 en PM2,5. Er wordt niet voldaan aan de WHO-advieswaarden (2021). Verder wordt bij het plan wel voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005 die zijn opgenomen in het Actieplan schone lucht van de gemeente. Ook wordt voldaan aan de Nieuwe Europese Richtlijn.

Binnen het plan worden gevoelige bestemmingen (onderwijsfuncties) opgenomen, deze zijn niet gesitueerd op korte afstand van een drukke stedelijke weg.

Deze planeffecten zijn in lijn met de geconstateerde effecten bij luchtkwaliteit voor Hamerkwartier in hoofdstuk 4 van het MER.

Omgevingsveiligheid

Plaatsgebonden risico

Er lopen geen plaatsgebonden risicocontouren over het plangebied.

Groepsrisico

Bij het plan is een berekening uitgevoerd voor het groepsrisico. Verder zijn een verantwoording van het groepsrisico en de te nemen maatregelen opgenomen in het plan.

Nautische veiligheid

Bij de effectbeschouwing voor Hamerkwartier is de ligging van de Kromhouthal binnen de vrijwaringszone meegenomen.

Milieuzonering

De bedrijven binnen het plangebied vallen binnen milieucategorie 1, 2 of 3.1 (die laatste wel met voorwaarden die de milieubelasting beperkt). Deze zijn goed te verenigen met gevoelige functies, het gehele plangebied is aangemerkt als gemengd gebied. De genoemde bedrijfsmogelijkheden waren ook al opgenomen in het

tijdelijke omgevingsplan (bestemmingsplan Hamerstraatgebied en 1e herziening), dus er wordt geen milieuhinder toegevoegd ten opzichte van omliggende gevoelige functies. Het plan wordt ingepast ten opzichte van omliggende milieubelastende functies, wat in lijn is met de functiemengingsstrategie die volgt uit het MER.

Gezondheid

Gezondheidsbescherming

Net als voor heel Hamerkwartier geldt dat Kromhout getransformeerd wordt naar een groenere en koelere omgeving om hittestress tegen te gaan. Er is binnen dit plangebied geen sprake van lichthinder. Ook zorgt deze ontwikkeling niet voor lichthinder naar andere gebieden. Er bevinden zich in en in de nabijheid van het plangebied geen stralingsbronnen die van invloed kunnen zijn op de gezondheid van de mens.

Gezondheidsbevordering

De ontwikkeling voorziet in het toevoegen van groen (met name het Oeverpark aan het water) en een sporthal, hierdoor wordt een gezonde lifestyle aangemoedigd.

Bodem

Bodemkwaliteit

In hoofdstuk 4 van het MER is weergegeven dat Kromhout valt binnen zone 5 binnen de bodemkwaliteitskaart. In het kader van het plan is daarom nader onderzoek uitgevoerd om de verontreinigingen meer gedetailleerd in beeld te brengen, hieruit volgen diverse verdachte locaties. Om bodemgevoelige functies (zoals woningen) mogelijk te maken in het plangebied moeten maatregelen genomen worden om de risico's vanwege de bestaande bodemverontreiniging weg te nemen en de locatie geschikt te maken voor de toekomstige functies van het plangebied. Dit betekent dat saneringsmaatregelen voor de bodem noodzakelijk zijn. Dit is in lijn met de geconstateerde effecten bij bodem voor Hamerkwartier in hoofdstuk 4 van het MER.

Niet gesprongen explosieven

Binnen het plan zijn op de bommenkaart geen verdachte locaties aangewezen.

Kabels en leidingen

Er bevinden zich in en in de nabijheid van het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen.

Water

Waterveiligheid

Alle kavels binnen Kromhout liggen boven de 1 meter NAP, hiermee wordt voldaan aan de ambitie voor waterveiligheid vanuit het MER.

Oppervlaktewater

Er zal een geringe aanplemping in het IJ plaatsvinden (638 m2) waarmee de oeverlijn/kade wordt rechtgetrokken. Voor deze aanplemping is compensatie van het wateroppervlak nodig. In ieder geval is deze compensatie mogelijk bij de Waterbank van het Havenbedrijf als niet op een andere manier in compensatie zal worden voorzien, daarmee worden negatieve effecten voorkomen.

Grondwater

Het merendeel van het plangebied voldoet aan de ontwateringseis van 90 cm-mv. Alleen deel van het Gedempt Hamerkanaal zit op 70 cm-mv, daarom wordt de bestaande infrastructuur geëvalueerd en waar nodig worden maatregelen genomen. De ondergrondse parkeergarages worden grondwaterneutraal aangelegd.

Waterkwaliteit

Binnen het plan wordt het gebruik van uitlogende materialen voorkomen.

Klimaatadaptatie

In het plan is hemelwaterberging voorzien in lijn met de Amsterdamse eis van 60mm die ook beschreven wordt in het MER.

Ecologie

Gebiedsbescherming

Net als voor Hamerkwartier worden bij het plan Kromhout geen negatieve effecten verwacht op Natuur Netwerk Nederland (NNN) en gemeentelijke groenstructuren. Bij het plan zijn indirecte effecten op Natura 2000 als gevolg van stikstofdepositie niet op voorhand uit te sluiten, daarom is een berekening uitgevoerd in AERIUS Calculator voor Kromhout.

Stikstofdepositie op Natura 2000

Uit het stikstofonderzoek voor Kromhout volgt dat er tijdens de realisatiefase en gebruiksfase geen sprake is van een toename hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Er worden als gevolg van het plan dus geen significante (negatieve) gevolgen verwacht op Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Uit de natuurtoets bij het plan Kromhout volgt dat rekening gehouden dient te worden met potentiële effecten

op grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels en ongewervelden. De effecten en eventueel

benodigde maatregelen zijn als volgt:

- Voor de grondgebonden zoogdieren, het betreft specifiek (spits)muizen, wordt de zorgplicht in acht genomen.
- Bij nader onderzoek voor vleermuizen zijn geen verblijfplaatsen aangetroffen, maar wel een vliegroute. Deze worden behouden in de toekomstige situatie, dus permanente effecten zijn uitgesloten. Tijdelijke effecten kunnen voorkomen worden door maatregelen tijdens de bouw m.b.t. lichtuitstraling.
- Bij broedvogels is het plan mogelijk geschikt voor de huismus, gierzwaluw en algemene broedvogels.
- Bij nader onderzoek zijn nesten van de huismus aangetroffen. Door de herontwikkeling worden vijf nestlocaties aangetast. Hiervoor worden compensatiemaatregelen getroffen voor het plan, dat is geborgd middels te benodigde omgevingsvergunning flora- & fauna-activiteit.
- Bij nader onderzoek zijn geen nesten van de gierzwaluw aangetroffen.
- Effecten op jaarrond beschermde nesten kunnen voorkomen worden door maatregelen tijdens de bouw die verstoring voorkomen.
- Bij de ongewervelden, het betreft specifiek de teunisbloempijlstraat, kunnen effecten voorkomen worden door maatregelen tijdens de bouw die kolonisatie voorkomen.
- Op de kade is geen beschermde flora aanwezig die wordt aangetast.

In hoofdstuk 4 van het MER is beschreven dat beschermde soorten naar verwachting aanwezig zijn op het Hamerkwartier en dat dit vraagt om mitigerende maatregelen. De onderzoeken bij plan Kromhout bevestigen dit beeld en geven een nadere detaillering van de effecten en benodigde maatregelen.

Archeologie

Voor het besluitgebied geldt een lage archeologische verwachting. Dit komt omdat het Kromhout-terrein tot

in de 19de eeuw in het IJ lag. Mogelijke archeologische resten kunnen nog voorkomen op de voormalige IJbodem en op grotere diepte op het Pleistocene zand. Hiervoor geldt dat er pas een archeologisch

bureauonderzoek nodig is wanneer een ingreep omvangrijker is dan 10.000 m^2 en 4 meter onder maaiveld. Dit

is niet het geval voor de ontwikkeling Kromhout. Deze archeologische verwachting is in lijn met de

geconstateerde verwachtingen voor heel Hamerkwartier.

Cultuurhistorie

Binnen het plan is de Kromhouthal aangewezen als behoudenswaardig cultuurhistorische object. Binnen de

planontwikkeling wordt dit complex zoveel als mogelijk ingepast. Dit is in lijn met de cultuurhistorische

inzichten voor heel Hamerkwartier.

Hoogbouw

Landschap

De ontwikkeling zal zoveel mogelijk landschappelijk worden ingepast. Dit is in lijn met de rest van

Hamerkwartier.

Windhinder

In de straten van het besluitgebied wordt er geen windhinder verwacht. Op de daktuin van bouwblok A1 is

alleen op de smalle strook aan zuid- en westzijde van de daktuin en beperkt risico op windgevaar mogelijk.

In hoofdstuk 4 van het MER is beschreven dat er meerdere aandachtsgebieden zijn en dat hiervoor maatregelen genomen kunnen worden. Er zal nog wel nader onderzoek uitgevoerd moeten worden op het moment dat er voor de betreffende gebouwen een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken wordt aangevraagd.

Bezonning

De bezonning van alle bestaande woningen in het invloedgebied van de nieuwe bebouwing in het besluitgebied voldoet aan het gestelde criterium in alle getoetste situaties. De bezonning ten aanzien van de (semi)openbare verblijfsgebieden is dat zij voor het overgrote deel in voldoende mate in de zon vallen (de daktuinen en het gebied tussen de bestaande Kromhouthallen), of dat de bezonning zelfs zeer gunstig is (het zuidelijk gelegen Oeverpark). Alleen in een klein deel van de (semi)openbare ruimte (het pocketpark tussen A2 en A3) voldoet de bezonning wel op 21 juni, maar in de situatie dat de nieuwe bebouwing van het besluitgebied Draka wordt betrokken niet op 21 september. Voor de pocketparken betekent dit dat er gekeken moet worden hoe de functie als verblijfsgebied zal worden vormgegeven. De invulling kan mogelijk juist van de mindere bezonning een deugd maken en functioneren als

een weldadige, relatief koele plek waar men in de hete maanden aan de zon kan ontsnappen. Dit vormt een

mooie aanvulling op het overgrote deel van het verblijfsgebied, waar sprake is van (meer dan) voldoende

bezonning.

De planeffecten zijn in lijn met de geconstateerde effecten bij hoogbouw voor Hamerkwartier in hoofdstuk 4 van het MER.

Duurzaamheid

De ontwikkeling draagt bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam. Net als voor heel

Hamerkwartier wordt hier dan ook een positief effect verwacht.

Sociale inclusiviteit

De ontwikkeling draagt bij aan de ongedeelde wijk die Amsterdam voor ogen heeft door in te zetten op een

breed aanbod van woningen en maatschappelijke voorzieningen. Net als voor heel Hamerkwartier wordt hier

dan ook een positief effect verwacht.

4.17 Hoogbouweffecten

4.17.1 Hoogbouweffectrapportage

Zowel ten tijde van het opstellen van de investeringsnota en het stedenbouwkundig plan voor het gehele Hamerkwartier als de herziening van de MER behorende bij deze wijziging van het omgevingsplan voor Kromhout is een Hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld.

De HER is toegevoegd als bijlage bij deze motivering (bijlage XX).

In het hoofdstuk landschappelijke inpassing is gekeken naar de toekomstige impact die de ontwikkeling van het Hamerkwartier kan hebben op de omgeving. Er is vanuit verschillende richtingen een beeld geschetst of en zo ja in welke mate de beoogde hoogbouw van het Hamerkwartier te zien vanuit de omgeving.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat het Hamerkwartier op grond van het hoogbouwbeleid valt in een gebied waar hoogbouw gewenst is. Uit de HER blijkt dan ook dat de hoogbouw weliswaar zichtbaar zal zijn vanuit verschillende richtingen, maar er geenszins sprake is van een onevenredige aantasting van het landschap. Vanuit het UNESCO wereld erfgoed gebied (Grachtengordel), is de hoogbouw van het Hamerkwartier niet of nauwelijks zichtbaar. Op grond van het beleid mag nieuwe hoogbouw niet hoger lijken dan gemiddeld. Als aan deze voorwaarde wordt voldaan kan worden gesteld dat het UNESCO werelderfgoed niet wordt aangetast. Aan deze voorwaarde wordt voldaan.

4.17.2 Windhinder

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Op grond van onderzoek kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Voor gebouwen van 30 meter en hoger geldt dat een windhinderonderzoek conform NEN 8100 verplicht is. Middels dit onderzoek kan worden aangetoond of er sprake is van windhinder of niet.

In het onderzoek dient de bestaande bebouwing uit de directe omgeving te worden betrokken en tevens de toekomstig te realiseren bebouwing in de directe omgeving waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd of verleend.

Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om een maatwerkvoorschrift te stellen dat ook de toekomstige bebouwing wordt meegenomen in het onderzoek waarvoor nog geen aanvraag omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd, maar wel op korte termijn is te verwachten.

Indien noodzakelijk kunnen er voorschriften worden verbonden aan de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken die nodig zijn met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare windhinder of windgevaar. Deze voorschriften kunnen betrekking hebben op:

a. het nemen van windhinder beperkende maatregel in, op, aan of bij de bebouwing; en

b. de vormgeving van bovengrondse bebouwing.

Door Haskoning is onderzoek naar windhinder uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX van deze motivering. Hieronder wordt de samenvatting en conclusie van het onderzoek weergegeven.

Toetsing van het windklimaat (windhinder en –gevaar) vindt plaats overeenkomstig de norm NEN8100:2006 “Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving”. Volgens de NEN8100 is voor gebouwen hoger dan 30 meter een kwantitatief onderzoek noodzakelijk. Gezien de geplande bouwhoogte van de bouwblokken binnen het besluitgebied, boven de 30 meter, wordt het uitvoeren van een windhinderonderzoek als noodzakelijk beschouwd.

Om het windklimaat in de toekomstige situatie te bepalen, zijn de geplande gebouwen volgens de vier scenario’s (maximale invulling Kromhout, maximale invulling Kromhout en maximale invulling Draka, representatieve invulling Kromhout, representatieve invulling Kromhout en representatieve invulling Draka) en de bestaande bebouwde omgeving ingevoerd in een CFD-rekenprogramma (Computational Fluid Dynamics). Vervolgens is de windsnelheid rond de ingevoerde gebouwen berekend voor 12 windrichtingen zoals door de NEN8100 beschreven. De uitkomsten van de stromingsberekeningen, gecombi-

neerd met de windstatistiek van de locatie, geven een beeld van het verwachtte windklimaat op loopniveau en op het niveau van de daktuinen.

De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van kwaliteitsklasse (A t-m E, van minder naar meer wind) en de activiteit die binnen het projectgebied plaatsvinden (doorlopen, slenteren en zitten) levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op (goed, matig, slecht). Voor de activiteit zitten/langdurig verblijven is er sneller (vanaf klasse C) sprake van de kwalificatie 'slecht' dan bij doorlopen. Doorlopen kan ook bij meer wind (t/m klasse D) nog als 'goed' of 'matig' worden ervaren en gekwalificeerd. De gemeente is van oordeel dat het windklimaat tenminste moet worden beoordeeld als matig voor de desbetreffende activiteit.

Voor de beoordeling van het windklimaat, krijgen de daktuinen een gebruikscategorie van "langdurig zitten", activiteitklasse III.

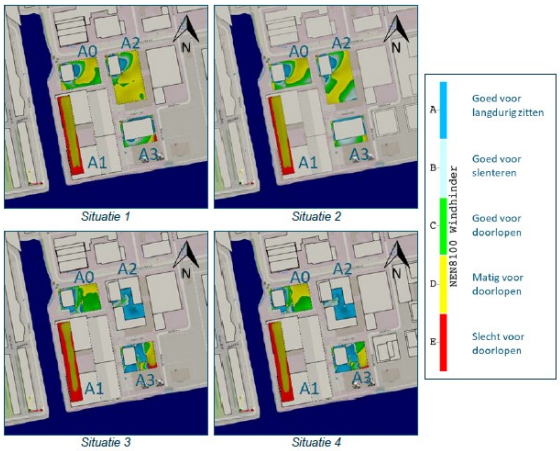
Voor het straatniveau in het besluitgebied is de exacte invulling van de activiteit (doorlopen, slenteren, zitten) en daarmee de windgevoeligheid ter plekke nog niet vastgesteld. Daarom wordt aangegeven welke locaties op basis van de ambitie en de resultaten wel of niet geschikt zijn voor een bepaalde activiteit. Zo zijn de locaties van de entrées van de gebouwen met openbare functies nog niet bekend, daar waar doorgaans de gebruikscategorie 'slenteren, activiteitenklasse II' passend is.

Het eindresultaat van het onderzoek is gevisualiseerd door middel van kaarten waarop de kans op windhinder en windgevaar inzichtelijk is gemaakt. Deze kaarten zijn weergegeven in het rapport en ook terug te vinden in bijlagen B en C van het windonderzoek. Het volgende kan worden geconcludeerd:

Langdurig zitten (daktuinen):

Voor de daktuinen is vooral in situatie 1 en 2 (maximale invulling Kromhout zonder en maximale invulling Kromhout met maximale invulling Draka) een slecht windklimaat te verwachten. Echter in situatie 3 en 4 (representatieve invulling Kromhout zonder en representatieve invulling Kromhout met representatieve invulling Draka) is het windklimaat op de lage daktuin van blok A0, A2 en A3 voor een groter gedeelte klasse A ("goed") voor "langdurig zitten".

De daktuin van blok A1 is in alle gevallen 'slecht' voor langdurig zitten (klasse D tot E). Dit komt door de vrije en hoge ligging aan het IJ. Om het windklimaat te verbeteren voor de daktuinen kunnen maatregelen zoals het plaatsen van dichte hoge windschermen (>1,8m) getroffen worden. Overigens kan ook gekozen worden om een hogere klasse te accepteren omdat er op hoogte en aan het IJ mogelijk andere verwachtingen zijn ten aanzien van de wind.

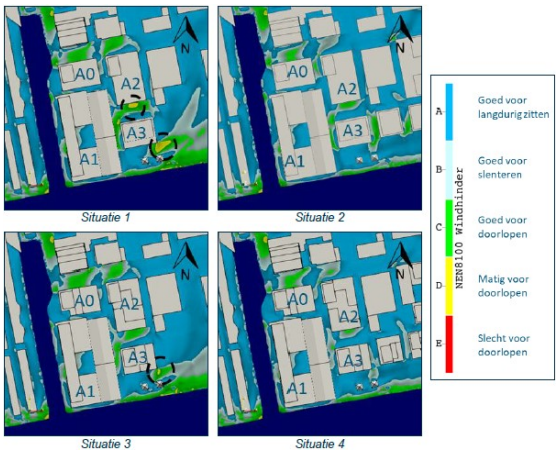


Slenteren (straatniveau):

Voor alle situaties geldt dat aan de noordzijde van bouwblok A0, aan de zuidzijde van bouwblok A2 en tussen bouwblok A1 en bouwblok A3 een matig windklimaat voor slenteren kan worden verwacht. Op alle overige locaties kan een goed windklimaat voor slenteren worden verwacht.

Omdat de locaties van de entrées van de gebouwen nog niet zijn vastgelegd, kunnen de afbeeldingen helpen om een goede locatie te bepalen met een lage windhinderkans, bijvoorbeeld klasse A of B. Als

toch een locatie gekozen wordt met klasse C kan het plaatsen van windremmende schermen of een verdiepte entrée helpen een goed windklimaat te creëren.

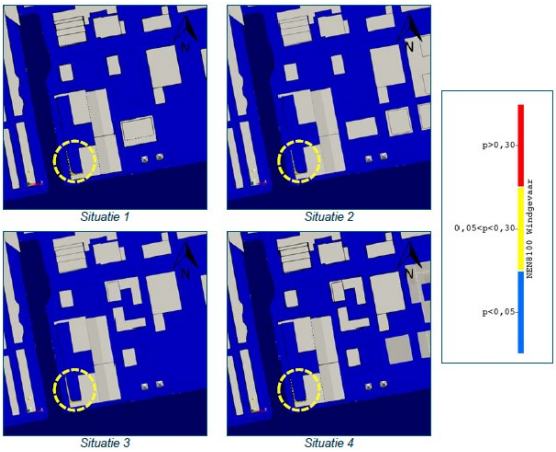


Doorlopen (straatniveau):

In situatie 1 (maximale invulling Kromhout) is er een tweetal locaties met klasse D, "matig", voor 'doorlopen' en in situatie 3 (representatieve invulling Kromhout) is er één locatie met klasse D, 'matig'. De overige locaties in deze situaties voldoen aan "goed" voor doorlopen. Voor situatie 2 en 4 (maximale invulling Draka, representatieve invulling Kromhout en representatieve invulling Draka) zijn alle locaties "goed" voor doorl open.

Windgevaar:

Op basis van toetsing van de berekende resultaten wordt geconcludeerd dat in de straten in het besluitgebied de kans op windgevaar onder de grens van 0,05% komt. Hierdoor is er geen windgevaar te verwachten. Op de daktuin van bouwblok A1 is alleen op de smalle strook aan de zuid- en westzijde van de daktuin een beperkt risico op windgevaar mogelijk. Hiertegen kunnen maatregelen getroffen worden zoals schermen of bordes.



Conclusie

Naar aanleiding van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er sprake gaat zijn van enige mate van windhinder. Er zijn echter nog veel afhankelijkheden om het exacte windklimaat ter plaatse vast te stellen. De resultaten van het onderzoek laten zien dat er in iedere situatie nog steeds sprake is, of met maatregelen gaat zijn, van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In de regels van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam is in subparagraaf 4.2.4.6 bepaald dat er extra beoordelingsregels gelden voor gebouwen die hoger dan 30 meter worden gebouwd. Maatregelen ter waarborging van een goede windsituatie ter plaatse worden hiermee verzekerd. Er zal dus nader onderzoek uitgevoerd moeten worden op het moment dat de er voor de betreffende gebouwen een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (de voormalige bouwvergunning) wordt aangevraagd. Aan deze vergunning(en) kunnen ook voorschriften in het kader van het voorkomen van windhinder wordt gekoppeld. Er is daarmee sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.17.3 Bezonning

Algemeen

In het kader van hoogbouw speelt bezonning een rol. Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan, als richtlijn, gebruik gemaakt worden van een TNO-norm of een afgeleide daarvan zoals hier. Uitgegaan wordt van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking worden.

Voor de bezonning op pocketparken, daktuinen en overige openbare verblijfsruimten wordt uitgegaan van de richtlijn dat 2 uur zon op tenminste 50% van het oppervlak valt op 1 maart/september, en 4 uur op tenminste 50% van het oppervlak op 21 juni.

Door Peutz is onderzoek naar bezonning uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX van deze motivering. Hieronder wordt de samenvatting en conclusie van het onderzoek weergegeven.

Net als bij windhinder zijn hier vier situaties beschouwd.

1. Bestaande situatie Kromhout met bestaande omgevingsbebouwing.

2. Maximale benutting bouwmogelijkheden Kromhout, met bestaande omgevingsbebouwing.

3. Bestaande situatie Kromhout met representatieve invulling Hamerkwartier.

4. Maximale benutting bouwmogelijkheden Kromhout, met representatieve invulling Hamerkwartier.

Voor de volledigheid zijn de situaties 3 en 4 tevens onderzocht met een maximale invulling voor Draka Hamerkwartier:

5. Als 3, met een maximale invulling voor Draka Hamerkwartier.

6. Als 4, met een maximale invulling voor Draka Hamerkwartier.

Het bezonningsonderzoek is gericht op de bezonning van de omliggende bestaande

woningen en op de buitenruimte in het plangebied. De bezonning van de geplande

bebouwing hoeft niet getoetst te worden. Voor de volledigheid is de bezonning daarvan

wel inzichtelijk gemaakt.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt:

- De bezonning van alle bestaande woningen in het invloedsgebied van Kromhout

voldoet in alle getoetste situaties aan het gestelde criterium.

- Op toetsingsdatum 21 september ontvangt het pocketpark tussen de bouwdelen A2

en A3 weinig zon vanwege de schaduw van A3. Desondanks voldoet de bezonning van

het pocketpark in de situatie van de bestaande omgevingsbebouwing aan het gestelde

criterium. Als ook de schaduw van de bebouwing van de ontwikkeling van het Draka-terrein

meegerekend wordt, voldoet de bezonning niet op deze datum. Hierbij is er geen

verschil tussen de representatieve invulling en de maximale benutting van de

bouwmogelijkheden van Draka. Op 21 juni voldoet de bezonning van het pocketpark

tussen A2 en A3 in alle onderzochte situaties.

- Ter plaatse van het Oeverpark, de verblijfsruimte tussen de bestaande Kromhouthallen

en op de daktuinen voldoet de bezonning aan het gestelde criterium.

Conclusie

De conclusie in het rapport is dat bezonning van alle bestaande woningen in het invloedgebied van de nieuwe bebouwing in het besluitgebied voldoet aan het gestelde criterium in alle getoetste situaties. Ten aanzien van de bezonning in de verblijfsgebieden geldt dat ook hier wordt voldaan aan het gestelde criterium. Alleen in een klein deel van de (semi)openbare ruimte (het pocketpark tussen A2 en A3) voldoet de bezonning wel op 21 juni maar in de situatie dat de nieuwe bebouwing van het besluitgebied Draka wordt betrokken niet op 21 september. Voor het pocketpark betekent dit dat goed zal worden gekeken hoe de functie als verblijfsgebied hier zal worden vormgegeven. Of de invulling mogelijk juist van de mindere bezonning een deugd kan maken en wellicht zal kunnen functioneren als een weldadige, relatief koele plek waar je in de hete maanden aan de zon kan ontsnappen. Dit kan een mooie aanvulling zijn op het overgrote deel van het verblijfsgebied waar sprake is van (meer dan) voldoende bezonning.

Er wordt met de ontwikkeling van het Kromhoutterrein voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ten aanzien van het onderwerp bezonning.

4.18 Ecologie

4.18.1 Hoofdgroenstructuur

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in 2021) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Dit beleidskader vervangt het beleid voor de hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie 2012.

De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur.

Op de toetskaart in het beleidskader staan alle bestaande groengebieden ingetekend die tot de Hoofdgroenstructuur behoren.



Om de diversiteit van het groen te bewaken wordt gewerkt met zogenaamde ‘groentypen’. In het ene groentype kan meer dan in het andere groentype. Zo biedt een stadspark gericht ruimte aan voorzieningen om te wandelen, fietsen, sporten en spelen of elkaar te ontmoeten, naast groene attracties zoals een natuurpad, bloemweide, rosarium of kruidentuin. In een natuurpark draait het juist om beleving van natuur en stilte. Beschermen en bevorderen van de natuurwaarde en biodiversiteit zijn hier het meest belangrijk.

De groenfunctie van de Hoofdgroenstructuur wordt streng ‘bewaakt’: alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de Hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Initiatieven die daarentegen een aantasting ervan vormen niet.

4.18.2 Gebiedsbescherming

Deze wijziging buiten Natura2000 gebieden en het Natuurnetwerk Nederland. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Het planvoornemen heeft geen negatieve effecten op het Natuurnetwerk Nederland.

Het besluitgebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Markermeer & IJmeer) ligt op minder dan 4 km afstand van het besluitgebied. Vanuit het voornemen zijn negatieve effecten verzuring en vermesting op de omliggende Natura 2000-gebieden in zowel de aanleg- als gebruiksfase niet op voorhand uitgesloten. Om deze effecten te kunnen beoordelen en uit te kunnen sluiten dient een AERIUS-berekening te worden gedaan.

Stikstof

Anteagroep heeft een stikstofonderzoek (zie bijlage XX bij deze motivering) gedaan voor het besluitgebied Kromhout. Daar is gekeken naar de gebruiksfase en de realisatiefase. Uit de berekeningen blijkt dat er tijdens de volledige gebruiksfase en de realisatiefase (inclusief gedeeltelijke ingebruikname) geen sprake is van een depositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

Conclusie stikstof

Geconcludeerd kan worden dat er wat betreft stikstofdepositie geen significante (negatieve) gevolgen zijn voor de beschermde habitats in de Natura 2000-gebieden.

4.18.3 Soortenbescherming

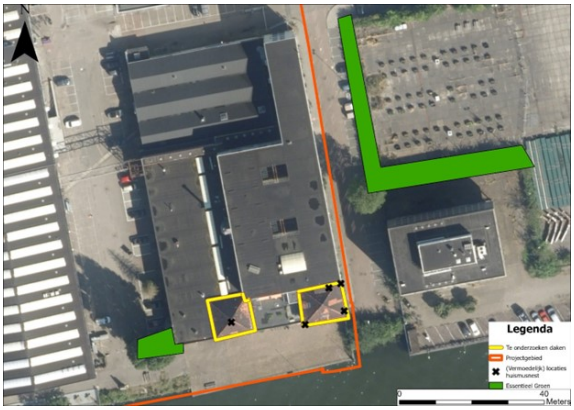
Door Haskoning is een natuurtoets uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage XX van deze motivering. Hieronder wordt de samenvatting en conclusie van dit onderzoek weergegeven.

Soortgroep	Soort of soorten	Tijdelijke en/of permanente effecten?	Verbodsartikel Ow	Vervolgstappen/voorzorgsmaatregelen noodzakelijk?
Vaatplanten	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Grondgebonden zoogdieren	(spits)muizen	Tijdelijk.	11.54	Het betreft vrijgestelde soorten. Geen vervolgstappen vereist. Wel dient de zorgplicht (artikel 11.27 Bal) in acht te worden genomen.
Vleermuizen	Gebouw bewonende soorten zoals gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis en ruige dwergvleermuis	Tijdelijk en permanent.	11.46 lid 1a, b en c	Negatieve effecten zijn op basis van het nader onderzoek (Ecoresult, 2023) uitgesloten.
	(Essentiele) vliegroutes.	Tijdelijk.	11.46 lid 1c	Maatregelen vereist: Eventuele bouwverlichting van route(water) africhten of werkzaamheden uitvoeren tussen zonsopkomst en zondergang dan wel buiten de actieve periode. Dit dient in een ecologisch werkprotocol opgenomen te worden.
Broedvogels	Huismus	Tijdelijk en permanent	11.37 lid 1a, b en d	Nader onderzoek is vereist.
	Gierzwaluw	Tijdelijk en permanent.	11.37 lid 1a, b en d	Negatieve effecten zijn op basis van het nader onderzoek (Ecoresult, 2023) uitgesloten.
	Algemene broedvogels zoals kauw, meerkoet, stadsduif en zilvermeeuw	Tijdelijk en permanent	11.37 lid 1a, b en d	Voorzorgsmaatregel nodig: Werken buiten het broedseizoen of werken met maatregelen en onder ecologische begeleiding.
Amfibieën, vissen en reptielen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Ongewervelden	Teunisbloempijlstaart	Tijdelijk	11.54 lid 1a en b	Voorkomen van kolonisatie door het bouwterrein ongeschikt te houden tijdens de bouwwerkzaamheden.
Rode lijst- soorten	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

In het MER is geconstateerd dat het besluitgebied een mogelijk groeigebied van de schubvaren, blaasvaren en muurvaren kan zijn. Uit het veldonderzoek is gebleken dat deze varens niet in het plangebied voorkomen.

Nader onderzoek huismus

Door Haskoning is nader onderzoek naar de huismus uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage XX van deze motivering. Hieronder volgt de conclusie van dit onderzoek.



Tijdens het nader onderzoek is de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van de huismus vastgesteld. Het gaat hierbij om vijf nestlocaties binnen de twee meest zuidelijk gelegen gebouwen (zie figuur 15.2). Daarnaast is vastgesteld dat er voor de huismus essentieel groen aanwezig is in de directe omgeving. Omdat renovatie van de bebouwing van de nestlocaties noodzakelijk is voor de ontwikkeling en hierbij het groen wordt gerooid is een overtreding van de verbodsbepaling uit artikel 11.37, lid a, b, c en d van het Bal niet uitgesloten. Voor het vernietigen en verstoren van vijf nestlocaties en het rooien van essentieel groen in de aanlegfase dient een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit te worden aangevraagd.

Indien voldoende compensatiemaatregelen worden genomen is het haalbaar om een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit te verkrijgen. Het is aannemelijk dat er voldoende compensatiemaatregelen kunnen worden genomen: de ontwikkeling en de omgeving van het besluitgebied bieden voldoende compensatiemogelijkheden voor tijdelijke nestkasten en tijdelijk groen, zoals plantenbakken in de aanlegfase. De bebouwing waar de locaties van de huismus zijn aangetroffen blijven behouden. Na de renovatie in de gebruiksfase is compensatie voor de huismusnesten in het de bebouwing zelf mogelijk. Het omgevingsplan is op dit punt niet onuitvoerbaar.

4.19 Milieuruimte van milieubelastende activiteiten

Binnen het besluitgebied van het kromhoutterrein zijn gevoelige functies en bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten uit bijlage VI van het Omgevingsplan naast elkaar voorzien. Bedrijfsactiviteiten uit maximaal categorie 2 zijn in principe goed mengbaar met gevoelige functies in een gemengd gebied. Dit is een van de uitgangspunten van de ontwikkeling van Hamerkwartier in zijn geheel: maximale functiemenging waarmee een levendige wijk ontstaat waar zowel gewoond als gewerkt wordt.

Binnen deze uitgangspunten van de ontwikkeling van het Hamertkwartier tot een levendige wijk wenst de gemeente ook de aanwezigheid van scholen. Scholen binnen het Hamerkwartier maken het mogelijk dat bewoners en omwonenden van het gebied hun kinderen op korte (loop- en fiets) afstand naar school kunnen laten gaan. Het gaat in die zin om een functie die bijdraagt aan een goede leefbaarheid van de wijk. Op het Kromhoutterrein wordt een technische middelbare school voorzien.

Een school toevoegen in het besluitgebied betekent enerzijds het inpassen van een geluidgevoelige functie en anderzijds het toevoegen van een functie die mogelijk (geluid)overklast kan geven op eventuele omliggende woningen. Hierbij gaat het in het bijzonder om stemgeluid van de scholieren.

Naar verwachting zal de beoogde school in het besluitgebied Kromhout geen dusdanige milieugevolgen teweegbrengen dat situering ten opzichte van woningen om een nadere beschouwing vraagt. Dit ook gezien de hoogstedelijke omgeving waarin de school een plek krijgt met naast wonen ook bedrijvigheid, een supermarkt en horeca. Inpandig fietsparkeren in het gebouw van de school met een toegang tot (de rest van) het gebouw binnendoor zal ook zeker bijdragen aan beperking van mogelijke (geluid)overlast van leerlingen.

Zo nodig zullen maatregelen worden getroffen.

Daarnaast is er met een onderzoek (zie bijlage XX van deze motivering) bekeken welke bedrijven in de nabijheid van het plangebied liggen en of deze hinderlijk kunnen zijn voor de toekomstige woningen. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er in de nabijheid van het plangebied diverse bedrijven aanwezig zijn. Zie hiervoor onderstaande tabel:

Locatie	Type bedrijf	Milieucategorie	Verste richtafstand op basis van de milieucategorie
Nieuwendammerkade 1-3	Ketjen Netherlands B.V.	4.2	200 m
Motorkade 15	Watersportvereniging Aeolus	3.1	30 m (geluid)
Aambeeldstraat 8	Ponthaven GVB veren	4.1	100 m
Gedempt Hamerkanaal 83	Autobedrijf Kuijl	2	10 m (geluid)
Gedempt Hamerkanaal 79	Garagebedrijf AYYILDIZ	2	10 m (geluid)
Meeuwenlaan 112	Autowerkplaats en spuiterij Auto Rio	3.1	Geen/minder activiteit
Ketelstraat 5	Interieurbouw en timmerbedrijf Enderberg B.V. en Kneppers schildersbedrijf B.V	2	10 m (geluid)
Ketelstraat 3	Studio 300	2	10 (geluid)
Ketelstraat 3	Fitness centrum Changing Life	2	10 m (geluid)
Gedempt Hamerkanaal 86	Evenementlocatie Noordwaarts	2	10 (geluid)
Gedempt Hamerkanaal 81	Restaurant Europa	2	0
Gedempt Hamerkanaal 231	Kromhouthallen	2	10 m (geluid)

De in de tabel genoemde richtafstanden worden ruimschoots gehaald. De genoemde bedrijven zullen op grond van bedrijven en milieuzonering geen hinder ondervinden van de toekomstige woningbouw op het Kromhoutterrein. In het kader van de MER (zie XXX van deze motivering) en omgevingsveiligheid (zie hoofdstuk XX van deze motivering) is er wel voor het gehele Hamerkwartier uitgebreid onderzoek uitgevoerd in het kader van de nabijheid van Ketjen.

Conclusie

De bedrijven binnen het besluitgebied Kromhout zijn bedrijven die zich goed laten verenigen met woningen en andere gevoelige functies. Het gehele besluitgebied is aan te merken als een gemengd gebied. Wonen en bedrijvigheid gaan hier naast elkaar plaatsvinden in een gemengd woon-werkgebied. De bedrijven die binnen het besluitgebied worden toegelaten vallen in categorie 1 of 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten. Er is daarmee binnen het besluitgebied sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bedrijven en woningen die buiten dit besluitgebied liggen zullen geen hinder ondervinden van deze ontwikkeling. De afstand tussen bedrijven buiten het Kromhoutterrein en de (toekomstige) woningen is dusdanig groot dat de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden geschaad en bij de woningen sprake zal zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

5 Beleidskader

5.1 Rijksbeleid

5.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

<u>De Visie</u>

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

<u>Toelichting</u>

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

<u>Uitvoeringsagenda</u>

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan:

1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel

3 sterke en gezonde steden en regio's

4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De kracht van Nederland ligt in een polycentrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transporten mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

Uit de uitwerking van prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' volgt dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod dient aan te sluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 "Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse." Verder worden in de NOVI onder meer de volgende nationale belangen benoemt:

1. Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

2. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

Besluitgebied

De herontwikkeling van het Kromhout-terrein voorziet onder meer in de realisatie van circa 610 woningen, bedrijvigheid, een sporthal, een middelbare school, een cultuurfunctie, horeca en andere voorzieningen. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de woonbehoefte binnen de gemeente Amsterdam en wordt tevens binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het woningaanbod binnen Kromhout is divers, waardoor voorzien wordt in de behoefte aan verschillende woontypologieën. Daarnaast worden overige functies zoals kantoren, bedrijvigheid, een middelbare school, een sporthal, een cultuurfunctie en andere voorzieningen gerealiseerd, waarmee een gezonde en veilige leefomgeving wordt gewaarborgd en de inwoners in het gebied in de nabijheid gebruik kunnen maken van diverse functies.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling aansluit bij prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' en diverse nationale belangen met bijbehorende opgave(n). De ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met de NOVI.

5.2 Provinciaal beleid

5.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan. De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen wil omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid, zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snelgroeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

Besluitgebied

De voorgenomen herontwikkeling van het Kromhout-terrein is in lijn met de ambitie om nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus. Daar komt bij dat de herontwikkeling onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling van het gehele Hamerkwartier. Het Hamerkwartier verandert de komende 10 tot 20 jaar van een bedrijventerrein in een wijk met ongeveer 6.500 woningen en veel ruimte voor werken. In zowel de herontwikkeling van het Kromhout-terrein (het besluitgebied) als de herontwikkeling van het Hamerkwartier wordt ingezet op een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling daarmee in overeenstemming is met de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050.

5.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening NH2022 (in werking getreden gelijk met de Omgevingswet) ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland.

De Omgevingsverordening geeft de weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van bijvoorbeeld het landelijk gebied. De regels geven de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen.

Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen. Deze instructieregels gelden ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed.

Besluitgebied

Op grond van artikel 6.13 van de Omgevingsverordening kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan deze afspraken. De voorgenomen ontwikkeling is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt immers hetzelfde verstaan als in artikel 5.129g van het Bkl (de Ladder voor duurzame verstedelijking). De toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking heeft reeds plaatsgevonden in paragraaf 3.1.2 van deze motivering. Kortheidshalve wordt hier volstaan met de vermelding dat voldoende behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling en de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken (zie hiervoor ook paragraaf 3.3 van deze motivering).

Verder dient getoetst te worden aan artikel 6.75 van de Omgevingsverordening. Artikel 6.75 bepaalt

dat de motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een

beschrijving moet bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van

klimaatverandering. In de beschrijving dient in ieder geval het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit betrokken te worden.

Voor de toetsing aan artikel 6.75 van de Omgevingsverordening is van belang dat het Hamerkwartier, de gebiedsontwikkeling waar het Kromhout-terrein onderdeel van uitmaakt, rainproof wordt opgezet. In het gebied geldt de hemelwaterverordening van Amsterdam: zowel de toekomstig gebouwen als de openbare ruimte worden rainproof ingericht om zo bestendig te zijn tegen stortbuien. Dit betekent bijvoorbeeld dat groene gevels en daken worden gerealiseerd, die bijdragen aan een watervertragend effect. Groene daken en gevels hebben tevens een waterbergend vermogen en een verkoelend effect. Daarnaast gelden de volgende regels:

• het oppervlak van het besluitgebied voor 40% uit hoge kwaliteit groen dient te bestaan. Voor groen op de daken geldt daarnaast een minimale substraatdikte van 10 cm;

• de minimale waterberging op de kavel, de totale kaveloppervlakte vermenigvuldigt met 60 mm bedraagt;

• 60 mm water langer wordt vastgehouden dan 24 uur;

• het water vertraagd wordt afgevoerd met een maximaal debiet van 2,5 liter / m2 / uur.

E.e.a. wordt ook nader omschreven in het hoofdstuk over water. In de openbare ruimte worden hiernaast groen en bomen verplaatst wat bijdraagt aan vermindering van hittestress.

In dit gebied is derhalve geborgd dat voldoende rekening wordt gehouden met de risico's van klimaatverandering, voor zover deze toezien op het risico op wateroverlast, overstroming, hitte en watertekort.

Voor het risico op verzilting geldt dat op projectspecifiek niveau enkel het vasthouden van water als maatregel kan worden getroffen. Door het vasthouden van water voor een droge periode, is gedurende een droge periode voldoende water beschikbaar om verzilting door watertekort te voorkomen. Omdat in het besluitgebied maatregelen voor waterberging worden getroffen, draagt het – zij het in beperkte mate – bij aan het beperken van het risico op verzilting. Het risico op verzilting wordt echter op een groter gebiedsniveau tegengegaan.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggende wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening NH2022.

5.2.3 Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Met dit programma wordt invulling gegeven aan het waterbeleid in Omgevingsvisie NH 2050 voor zover het uitvoering van Europese richtlijnen over water betreft. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Met Water en bodem sturend worden water en bodem meer leidend voor ruimtelijke plannen en ontwikkelingen, met als doel een robuust, klimaatbestendig en toekomstbestendig landelijk gebied te creëren.

Besluitgebied

In het hoofdstuk 'Water' wordt beschreven hoe in het besluitgebied met de waterhuishouding wordt omgegaan. Uit deze paragraaf blijkt dat geen negatieve effecten op gebied van water worden verwacht. Het planvoornemen is daarmee in lijn het Regionaal Waterprogramma.

5.3 Regionaal beleid

5.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De 30 gemeenten vormen 7 deelregio's; de gemeente Amsterdam is alleen een deelregio. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

MRA agenda 2025-2028

De MRA-agenda 2025-2028 (Anders kijken, anders doen) is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. Met deze agenda wil de MRA nadrukkelijk inzetten op verbetering van de brede welvaart voor iedereen. In MRA-samenwerkingsafspraken zijn drie thema´s geselecteerd waarmee MRA richting en invulling wil geven aan de brede welvaart:

De meest inventieve regio van Europa, met de best opgeleide bevolking

Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat

Een duurzaam verbonden regio

Om recht te doen aan brede welvaart als leidraad zoekt MRA de balans tussen deze drie thema's. De drie thema's zijn geconcretiseerd in een achttal ambities waaronder: leefbare steden met voldoende, betaalbare, bereikbare en passende toekomstbestendige woningen in een gezonde leefomgeving, en toekomstbestendige werklocaties in de nabijheid van (potentiële) werkenden.

In de MRA-agenda is onder meer opgenomen dat de doelstelling binnen de MRA is om in de periode 2020-2030 minstens 175.000 woningen te bouwen, oftewel 17.500 per jaar en de woningvoorraad daarnaast op andere manieren te laten groeien, zodat de MRA in 2030 minstens 1.300.000 woningen telt.

De te realiseren woningen moeten passend zijn en kwalitatief geschikt voor diverse doelgroepen. Hierover worden regionaal afspraken gemaakt.

De woningen dienen bereikbaar te zijn en goed ontsloten door o.a. het OV en gunstig te liggen ten opzichte van werklocaties (verbeteren van de woon-werkbalans). Wonen, werken en voorzieningen worden in elkaars nabijheid gehouden en ontwikkeld vanuit het perspectief van brede welvaart. Er wordt serieus werk gemaakt van het realiseren van aantrekkelijk gecombineerde woon- werkgebieden.

Gebiedsontwikkelingen worden toekomstbestendig gerealiseerd op een manier die bijdraagt aan de gezondheid van inwoners en natuur. De verstedelijking wordt afgestemd op kwaliteit van bereikbaarheid en nabijheid. Mobiliteitsgroei wordt afgeremd en gespreid. Stedelijke en regionale fietsnetwerken worden verbeterd. Er wordt ingezet op duurzame, gezonde en emissieloze mobiliteit- van hoogwaardig OV en deelmobiliteit tot lopen en (e)fietsen (met doorfietsroutes)- om een gezonde leefstijl te stimuleren en de CO2-uitstoot terug te dringen

Het jaarprogramma Wonen in MRA voor 2024 heeft als hoofddoelstelling het realiseren van voldoende, passende en betaalbare woningen, met een jaarlijkse productie van 17.500 woningen en 1.500 flexwoningen. Dit programma richt zich op het terugdringen van het woningtekort en het accommoderen van de groei van het aantal huishoudens in de MRA, waarbij sociale huur en het middensegment een belangrijk accent hebben. Amsterdam en de Provincie Noord-Holland benadrukken in het bouwprogramma de sociale huur en het middensegment met als doel de betaalbaarheid te ondersteunen en de doorstroming te bevorderen.

In de Regionale Woondeal Metropoolregio Amsterdam (2023) zijn afspraken gemaakt over het aantal woningen, concrete grote bouwlocaties en de categorieën sociaal, betaalbaar en vrije sector. Het streven is minimaal twee derde betaalbare woningen te bouwen waarvan 30% sociale huurwoningen met een

huur tot €879,66 per maand (prijspeil 2024). Ook is het streven woningen in de categorie middenhuur tot €1157,95 per maand (prijspeil 2024) en betaalbare koopwoningen met een koopsom tot €390.000 te realiseren (prijspeil 2024).

Besluitgebied

In het Hamerkwartier wordt in overeenstemming met de doelstellingen van het MRA gewerkt aan een aantrekkelijk woon-werkgebied. Zie hiervoor ook paragraaf 3.1.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking.

Daarnaast wordt er ook ingezet op het terugdringen van de (auto)mobiliteit en op meer gebruik van openbaar vervoer, langzaam verkeer (fietsen en lopen) en deelmobiliteit. Fiets- en wandelverbindingen met de omgeving worden verbeterd. De rotonde Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan wordt heringericht waarmee ook het langzaam verkeer veilig over kan. Ook worden de fietsverbindingen met de omgeving verbeterd.

5.3.2 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) heeft tot doel om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat. Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030' (Uitvoeringsstrategie). In 2019 is een lichte actualisatie uitgevoerd: 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'.

In deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over:

- Een adaptieve strategie: de nieuwe uitvoeringsstrategie is minder kwantitatief dichtgetimmerd. Als het gevolg van de crisis wordt er meer rekening gehouden met onvoorspelbaarheid en onzekerheid. De afspraken moeten dus wendbaar en flexibel zijn. De marktvraag en kwaliteit van het vestigingsklimaat zijn leidend in de strategie.

- Programmering: de planvoorraden van zowel bedrijventerreinen als kantoren moeten worden bewaakt om overaanbod te beperken en te voorkomen. Voor Amsterdam wordt versneld bijgeschakeld als (inter)nationale kansen daarom vragen. Voor alle deelregio's wordt in aanvulling op de kantorenvraag naar formele locaties extra ruimte geboden voor kantoorontwikkeling in informele milieus.

- Transformatie: Zowel voor kantoren als voor bedrijventerreinen zijn de transformatieambities hoog. Als gevolg daarvan wordt een uitplaatsingsvraag verwacht, met name vanuit Amsterdam.

- Herstructurering: de herstructurering van bedrijventerreinen is een belangrijk aandachtspunt.

Besluitgebied

In het besluitgebied wordt ingezet op een gemengd milieu. De ontwikkeling voorziet zowel in woningen als in niet-woonfuncties. De niet-woonfuncties bestaan onder meer uit (hybride) bedrijvigheid alsmede uit kantoren en voorzieningen, waaronder voortgezet onderwijs. Het besluitgebied maakt daarnaast onderdeel uit van de grotere gebiedsontwikkeling van het Hamerkwartier. Met de herontwikkeling van het Kromhout-terrein en het Hamerkwartier als geheel wordt bijgedragen aan het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat binnen de MRA (gemengde werklocaties en creatieve wijken waar de groei van het aantal banen het sterkst is gestegen) en van de speerpunten van de regio. Daarbij volgt uit het Plabeka dat voor deze mix aan woon- en niet-woonfuncties voldoende behoefte is. De leegstand is immers beperkt en er is sprake van een groeiende ruimtebehoefte voor werken in het locatietype gemengd werkmilieu. Het werkprogramma zet er tot slot op in om de bestaande bedrijvigheid in het Hamerkwartier de mogelijkheid te bieden zich te kunnen herhuisvesten, zodat deze bedrijvigheid in Amsterdam behouden blijft.

5.3.3 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van veertien gemeenten dat sinds 1 januari 2017 is opgericht als opvolger van stadsregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam werkt onder meer aan de verbetering van de bereikbaarheid.

Beleidskader Mobiliteit ‘Verbinden in Verscheidenheid'

Op 31 oktober 2023 heeft de regioraad van de Vervoerregio het nieuwe beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid' vastgesteld. Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio Amsterdam. Het geeft de doelen van Vervoerregio Amsterdam weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de vervoerregio daarbij moeten maken.

Het beleidskader is opgedeeld in twee documenten. Het Beleidskader Mobiliteit deel A: deze visie beschrijft de lange termijnvisie op mobiliteit en bereikbaarheid. In Beleidskader Mobiliteit deel B is de visie dieper uitgewerkt en gaat de vervoerregio in op de keuzes die ze maken.

Het beleidskader Mobiliteit Deel A: visie

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen met deze gemeenten wordt gewerkt aan een regio waar mensen zich prettig en vlot kunnen verplaatsen. Het beleidskader mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft de doelen weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de Vervoerregio daarbij moet maken. De Vervoerregio heeft vijf samenhangende doelen:

1. Bereikbaarheid

Optimale bereikbaarheid voor alle bewoners. De definitie van bereikbaarheid wordt verbreed naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'.

2. Inclusiviteit

Iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt.

3. Duurzaamheid

Er wordt gewerkt aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstof uitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

4. Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in het verkeer stijgt. De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, is de wens om op korte termijn een trendbreuk te realiseren en de stijging om te zetten in een daling door de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer.

5. Gezondheid

Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes wordt positief bijgedragen aan de fysieke en mentale gezondheid. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. Ook wordt toegewerkt toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.

Het beleidskader Mobiliteit Deel B: uitwerking

Omdat de gebieden binnen de Vervoerregio erg van elkaar verschillen, verschilt de aanpak ook per gebied. Allereerst wordt onderscheid gemaakt tussen vijf gebiedstypen: (A) Metropolitaan centrum stedelijk; (B) Centrum stedelijk; (C) Stedelijk woon-werkgebied; (D) Landelijk wonen en recreëren; en (E) Logistieke kerngebieden. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe (zie hierna onder 2). Voor ieder gebiedstype is bepaald welke vervoerswijzen de Vervoerregio wil stimuleren, faciliteren, accepteren of juist ontmoedigen. Hubs zorgen ervoor dat men kan overstappen tussen vervoerswijzen en men zich zo tussen verschillende typen gebieden kan verplaatsen.

Er wordt uitgegaan van vijf doelen: bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Daarbij wil de Vervoerregio minder vanuit het systeem denken en meer vanuit de mens en het gebied. Daarvoor wordt gewerkt vanuit vier principes:

1) De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.

Reis- en verkeersgedrag van mensen kan worden beïnvloed met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. In de logistiek maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. De Vervoerregio vindt verduurzaming, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en efficiëntie belangrijke onderwerpen. Ook prijsprikkels kunnen hierbij worden ingezet.

2) STOMP is de basis (niet-reizen, actief, gedeeld, schoon).

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en privéauto. Bij het STOMP-principe wordt aan de S de meeste prioriteit gegeven, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Wanneer het STOMP-principe wordt toegepast, betekent dit automatisch dat de voetganger een belangrijke plek heeft in het mobiliteitssysteem. Het is vanuit leefkwaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk dat de voetganger de ruimte krijgt die deze verdient.

3) Ieder gebied vraagt om een andere oplossing.

De Vervoerregio streeft naar goede publieke mobiliteit. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Dit wordt gedaan om twee redenen: 1) Er wordt gezorgd dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven en 2) Het bieden van aantrekkelijke vervoersopties en daarmee de keuzevrijheid vergroten.

4) Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar.

Hoewel de Vervoerregio geen ruimtelijke bevoegdheden heeft vinden we dat de invulling van de mobiliteit start bij een betere ruimtelijke ordening en de inzet op nabijheid. Er wordt in eerste instantie ingezet op vervoerswijzen die dit ondersteunen, zoals lopen en fietsen. De kennis en expertise van de Vervoerregio wordt daarom actief aan gemeenten aangeboden, om tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe.

Regionale OV-Visie 2010-2030

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (nu: Vervoerregio Amsterdam), aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio. De ambitie van de OV-visie is om het openbaar vervoer in de vervoerregio Amsterdam te verbeteren en uit te breiden. Dit betekent enerzijds het marktaandeel te vergroten en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Besluitgebied

De gebiedsontwikkeling Hamerkwartier is in lijn met het beleidskader Mobiliteit en de Regionale OV-visie. Het plan zet in op het STOMP-principe, biedt een gemengd-stedelijk milieu en er wordt ingezet op kwalitatieve openbare ruimte voor langzaam verkeer. Het Oeverpark moedigt straks nog meer aan om te bewegen.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Op 17 juli 2024 is het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld door de gemeenteraad wat het Hoogbouwbeleid uit 2011 vervangt.

De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. De omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

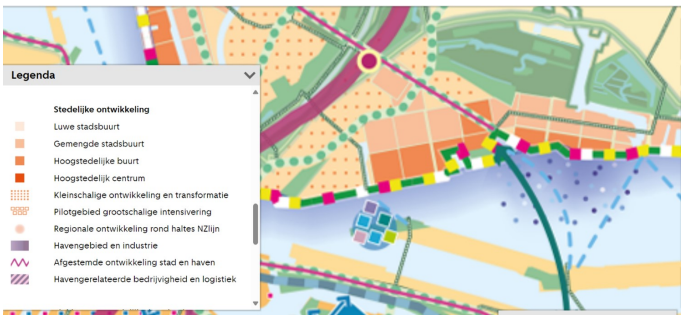
De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
- Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
- Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
- Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Besluitgebied

Het besluitgebied is op de visiekaart van de Omgevingsvisie gelegen in het type ‘hoogstedelijke buurt’. De zuidelijke kant van het besluitgebied, te weten de zijde die is gelegen aan het IJ, is aangewezen als ‘groen-blauwe kralenketting’, een aaneenschakeling van plekken met een stedelijke betekenis (cultuurgebouwen, horeca, parken). Deze plekken zijn met elkaar verbonden door (groene) routes langs het water. Besloten is tot een vaste oeververbinding over het IJ ter hoogte van Hamerkwartier. Hierbij zijn de aanlanding, de omliggende openbare ruimte, bebouwing en verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgaven op dit schakelpunt.



Afbeelding 5.1 Uitsnede Omgevingsvisie

In het type ‘hoogstedelijke buurt’ wordt de ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen beoogd. Daarnaast krijgt groen een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling. Om op

een klein oppervlak veel dichtheid te maken, is hoogbouw een bruikbare bouwvorm in het type 'hoogstedelijke buurt'.

De herontwikkeling of transformatie van het Kromhoutterrein sluit daarmee aan bij de beoogde hoogstedelijke buurt uit de Omgevingsvisie. Sterker nog, het is een uitwerking daarvan.

5.4.2 Horecabeleid 2025

Het horecabeleid, vastgesteld in 2025, weerspiegelt de waarde die Amsterdam hecht aan een levendige horeca én het recht van de bewoners op rust en ruimte. Doel van het beleid is het bewaren of bereiken van een gezonde fysieke leefomgeving en omgevingskwaliteit.

Met het horecabeleid wordt onderscheid gemaakt tussen regels over horeca die gaan over:

- de locatie en de ruimtelijke aanvaardbaarheid (ruimtelijke ordening) en

- de veiligheid en de exploitatie (openbare orde en veiligheid)

Regels over de ruimtelijke aanvaardbaarheid zijn opgenomen on het omgevingsplan. Daarmee ook de regels over terrassen en over openingstijden. Dit betekent dat bepaalde regels uit de algemeen plaatselijke verordening zijn verdwenen zodat deze alleen nog de regels over veiligheid en de exploitant/exploitatie bevat.

Het horecabeleid gaat over alle vormen van horeca, zowel als hoofdactiviteit als ondersteunend aan een andere functie. Het gaat niet over hotels, tenzij de bar of het restaurant ook door niet-hotelgasten kan worden bezocht.

<u>Categorieën</u>

In het horecabeleid 2025 wordt aangegeven hoe de ruimtelijke beoordeling plaats vindt in het omgevingsplan aan de hand van een nieuwe indeling van horecacategorieën. De nieuwe indeling is gebaseerd op de daadwerkelijk uitgevoerde horeca-activiteiten die invloed hebben op de omgeving. Met de nieuwe indeling bestaat er één ruimtelijke regie voor de hele stad.

Sommige horeca-activiteiten beïnvloeden de fysieke leefomgeving meer dan andere, en sommige combinaties van horeca-activiteiten verzwaren deze impact. Door de afzonderlijke horeca-activiteiten in samenhang met elkaar te wegen, onderkent het Amsterdamse beleid vier zwaarte-categorieën van horecabedrijven, oplopend in de mate van impact op hun omgeving:

- lichte horeca
- reguliere horeca en reguliere horeca fastfood
- middelzware horeca en
- zware horeca.

Het verschil tussen lichte en reguliere horeca bestaat uit de mogelijkheid van het schenken van alcoholische dranken. Bij middelzware horeca bestaat de mogelijkheid om meer dan achtergrondmuziek te draaien (77 dB(A) en hoger) en met de zware horeca zijn we beland in de discotheken, nachtclubs en zalenverhuur.

<u>Openingstijden</u>

Speciaal in horeca-concentratiegebieden is het wenselijk dat niet alle bezoekers van de verschillende zaken op hetzelfde moment naar buiten komen. De nieuwe standaardsluitingstijden van horeca in Amsterdam lopen daarom uiteen met 22.00 uur voor de lichtste horeca, met 1.00 uur door de week en 2.00 uur in het weekend voor de reguliere horeca, en met 1.00 uur door de week en 3.00 uur in het weekend voor de middelzware horeca, tot 4.00 uur door de week en 5.00 uur in het weekend voor de zwaarste horeca.

Het is denkbaar dat op een locatie bepaalde horeca-activiteiten in verband met bijvoorbeeld de overlast voor het woon- en leefklimaat in de omgeving alleen verantwoord zijn bij een beperking van de openingstijden. Dit kan dan met een maatwerkvoorschrift. Omgekeerd kunnen de openingstijden voor horeca-gelegenheden incidenteel worden verruimd, als dat niet leidt tot overlast. De ontheffing kan vijf keer per jaar worden verleend voor alle horecabedrijven en twaalf keer per jaar voor middelzware en zware horecabedrijven.

<u>Terrassen</u>

Ook voor terrassen is er nu één uniforme regeling. In het omgevingsplan worden locaties aangewezen waar een horecaterras kan worden toegelaten. Het kan gaan om een specifieke locatie of een groter gebied. De locatie moet in beginsel geschikt zijn voor een terras. Voor een concreet initiatief is vervolgens een omgevingsvergunning nodig, waarbij naar de specifieke gevolgen van het concrete initiatief en de aanvaardbaarheid wordt gekeken. De vergunning is gebonden aan de locatie, niet aan de exploitant en is voor onbepaalde tijd.

Besluitgebied

In dit besluitgebied wordt horeca in alle categorieën toegestaan. Deze categorieën voorzien onder meer in de realisatie van een horecazaak in de vorm van een café, restaurant of broodjeszaak. De regels van het omgevingsplan zijn zodanig opgesteld dat telkens de meest zware vorm van horeca wordt aangeduid. Op een locatie met de aanduiding middelzware horeca is ook lichte en reguliere horeca toegestaan. Dat hoeft niet met drie aanduidingen weergegeven te worden.

Concreet wordt er in ieder geval voorzien in een “foodcafé” nabij de nieuw te realiseren supermarkt. De overige horeca zal worden ingevuld op het moment dat de herontwikkeling plaats gaat vinden. Er zal te allen tijde worden voldaan aan de regels voor horeca uit dit omgevingsplan en de daarbij behorende voorwaarden om te kunnen voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De horecavoorzieningen in dit gebied voldoen aan het horecabeleid.

5.4.3 Kantorenstrategie

In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 stond een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Door in te zetten op meer kantoorontwikkelingen wordt met het kantorenplan 2019-2026 aan dit coalitieakkoord invulling gegeven. Het doel van het nieuwe kantorenplan is een toekomstbestendige en gezonde kantorenmarkt met kwalitatieve woon-werkmilieus. De volgende uitgangspunten zijn in het plan opgenomen:

- meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Met het ‘Kantorenplan’ (2019) geeft de gemeente Amsterdam vorm aan een gezonde kantorenmarkt in Amsterdam. De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Nieuwbouw van kantoren op goed bereikbare OV-locaties en onttrekking door transformatie op andere locaties biedt de juiste ruimte op de kantorenmarkt. Het juiste kantoor op de juiste locatie. Deze vernieuwing levert een grote bijdrage aan de verduurzaming en toekomstbestendigheid van kantoren.

Besluitgebied

Het Hamerkwartier is in de Monitor als ontwikkellocatie voor kantoren aangewezen. **Zie ook paragraaf Ladder voor duurzame verstedelijking**. Daar is gemotiveerd dat met die planvoornemen wordt voldaan aan het beleid en er wordt voorzien in de behoefte aan kantoren.

5.4.4 Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft op 15 april 2020 de Bedrijvenstrategie 2020-2030 'Amsterdam Duurzaam Productief' vastgesteld.

Amsterdam staat bekend om haar ondernemerschap en bedrijvigheid, die zorgen voor goede banen en kansen voor Amsterdammers en ver daarbuiten.

De logistiek en (maak) industrie zijn de machinekamer van de economie in de regio. De ruimte voor deze bedrijven is echter aan verandering onderhevig, mede omdat in de stad veel woningen nodig zijn. Nieuwe stedelijke wijken zijn gepland op bedrijventerreinen zoals het Hamerkwartier. Met de transformaties binnen Amsterdam neemt het aanbod aan traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt, door o.a. stedelijke groei, nieuwe economie en toepassingen voor de circulaire economie en de energietransitie. Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aan-

vullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen. Doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers.

De komende jaren gaat de gemeente de ruimte op bedrijventerreinen beter inzetten, zodat meer bedrijven zich kunnen vestigen. Daarnaast wordt 500.000 m2 aan bedrijfsruimte ontwikkeld in nieuwe stedelijke wijken, waar wonen en bedrijvigheid samen kunnen gaan.

De Bedrijvenstrategie kent vier doelstellingen/speerpunten:

1. maximaal de kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren,

2. het bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen,

3. selectief omgaan met de laatste vrije kavels op bedrijventerreinen,

4. een regionale aanpak voor bedrijfslocaties.

Besluitgebied

In de Bedrijvenstrategie 2020-2030 is Hamerkwartier opgenomen als één van de bedrijventerreinen waar wonen en werken worden gecombineerd tot een 'productieve wijk'. Het programma van het Hamerkwartier zal voor 1/3 gevuld worden door werken, 2/3 van het volume zal bestaan uit wonen. De voorgenomen mix is één van de onderscheidende onderdelen van het plan voor het Hamerkwartier. Binnen het Kromhoutterrein wordt 6.000 m2 bedrijfsruimte mogelijk gemaakt, die vooral zal landen in de Kromhouthal. Hiermee wordt voorzien in de behoefte aan bedrijfsruimte. De nieuwe wijk wordt op een dusdanige manier gerealiseerd dat wonen en werken naast elkaar kunnen bestaan. Dit is in lijn met de doelstellingen uit de Bedrijvenstrategie 2020 – 2030.

5.4.5 Groenvisie 2020-2050

De Groenvisie 2020-2050 is op 21 december 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen.

Groen is essentieel voor sociaal welzijn, recreatie, klimaatadaptatie (voorkomen hittestress, wateropvang), gezondheid en biodiversiteit. Door de opgave om de stad te verdichten met nieuwe woningbouw, en de opgaves rondom energie en mobiliteit, wordt het drukker in de open ruimte. Tegelijk groeit de behoefte om dichtbij de woning gebruik te maken van een prettige groene ruimte. Gezien het belang van groen, mogen de stedelijke opgaven niet ten koste gaan van de groene ruimte en de kwaliteit daarvan. Waar mogelijk, wordt meer groen gemaakt en het bestaande groen beter benut. Het groen draagt bij aan zoveel mogelijk opgaven.

Een groennorm geeft aan hoeveel groen er minimaal in een stad of buurt moet zijn voor een leefbare omgeving. In 2018 zijn voor het eerst groennormen opgesteld als onderdeel van de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Deze worden gebruikt bij nieuwe stedenbouwkundige plannen en daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebruiksgroen en ecosysteem groen. Op die manier worden nieuwe buurten vanaf de aanleg ingericht op basis van de groennorm. De groennorm geldt echter ook voor bestaande buurten. Op basis van de groennorm wordt het beleid voor nieuw en/of beter groen in de bestaande stad gerealiseerd. De natuur moet een volwaardige plek hebben in de stad. Gestreefd wordt naar een optimale lokale biodiversiteit en natuurwaarden door het natuurinclusief bouwen, ontwerpen, inrichten en beheren van de openbare en private buitenruimten.

De hoofdpunten van de Groenvisie zijn kort samengevat:

- Groene routes van voordeur tot landschap: in 10 minuten wandel je naar een park, in 15 minuten fiets je naar het landschap;

- Groen tenzij: waar het kan vervangen we verharding door groen voor een prettige, gezonde en natuurlijke leefomgeving met ruimte;

- Gezonde straat- en pleinbomen: we planten bomen die groot en oud kunnen worden;

- Openbaar en toegankelijk groen: volkstuinparken, sportparken en schooltuinen worden toegankelijker voor meer mensen;

- Samenwerken: het aanleggen en beheren van groen doen we samen met bewoners, organisaties en bedrijven;

- Meer biodiversiteit: door natuurinclusief te bouwen, te ontwerpen, in te richten en te beheren;

- Groen is gevarieerd: in het groen is voor ieder wat wils. Zo heeft bijvoorbeeld elk stadspark een eigen karakter;

- Nieuw bos en parken: er komt een nieuw stadsbos en er komen nieuwe stadsparken;

- Landschapsparken: In het landschap direct om de stad creëren we ruigere natuur, voedselbossen en meer mogelijkheden voor bewegen.

Besluitgebied

In het besluitgebied is ruim voldoende aandacht voor groen. Aangezien het Hamerkwartier van oudsher een industrieterrein is, kent het gebied weinig groen. In de toekomst heeft het Hamerkwartier veel meer groen. In de regels van het besluitgebied is opgenomen dat het oppervlak van het perceel voor 40% uit groen dient te bestaan. Aan de zuidelijke rand van het besluitgebied, de zijde die gelegen is aan het IJ, wordt een park gerealiseerd. Er komen tevens pocketparken en buurtpleinen met een groen karakter. Ook is er veel aandacht voor groen in de bouwplannen: het groen wordt ook op daken en/of aan gevels gerealiseerd. Verder wordt bij het ontwerp van de gebouwen rekening gehouden met biodiversiteit en natuurinclusief bouwen, zoals is opgenomen in de Investeringsnota.

5.4.6 Hoofdgroenstructuur

In 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad vastgesteld. De visie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2020, met uitzondering van de hoofdgroenstructuur die integraal was opgenomen in de structuurvisie. De Structuurvisie blijft, voor wat betreft de hoofdgroenstructuur, van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

In de Structuurvisie (vastgesteld op 17 februari 2011 door de gemeenteraad) is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad, die aan het college van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd, aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen. Per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

5.4.7 Erfgoed in de stad

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19de-eeuwse ring, de Gordel '20-'40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. Verborgen in de bodem liggen daarbij archeologische overblijfselen die getuigen van de rijke geschiedenis van de stad. Met Erfgoed voor de stad (juni 2016), de agenda voor erfgoed in een groeiend Amsterdam, wil Amsterdam de komende jaren koersen op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische waarden

(zowel kwantitatief als kwalitatief) hoort hierbij. Dit is immers de basis voor het in beeld te krijgen van de bestaande waarden om deze optimaal te kunnen inzetten.

Besluitgebied

De agenda Erfgoed voor de stad is in acht genomen en staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg. De cultuurhistorische waarden zijn geïnventariseerd en worden zoveel als mogelijk behouden.

5.4.8 Hoogbouwbeleid

In het Hoogbouwbeleid Amsterdam van 2024 (een actualisatie van de Hoogbouwvisie Amsterdam 2011) wordt explicieter aangegeven waar in Amsterdam wel en waar geen hoogbouw kan. Het Hoogbouwbeleid Amsterdam onderscheidt daarbij vier regimes: gebieden die geschikt zijn voor hoogbouw, gebieden die op specifieke plekken geschikt zijn voor hoogbouw, gebieden waar in principe geen hoogbouw kan, en gebieden die ongeschikt zijn voor hoogbouw.

Onder het eerste regime (gebieden geschikt voor hoogbouw) vallen de transformatiegebieden rondom de OV-knooppunten (dus met duurzame mobiliteit ontsloten) en de noordelijke IJ-oevers, dicht bij het centrum en het Amsterdamse Centraal Station. Het besluitgebied maakt hier deel van uit.

Voor de IJ-oevers geldt dat het van belang is dat het stadsbeeld op deze plekken heel precies wordt vormgegeven omdat vergezichten over het IJ mogelijk zijn en het gebied middenin cultureel erfgoed ligt (het UNESCO werelderfgoed aan de zuidkant, de tuindorpen aan de noordkant). De weidsheid van het IJ wordt gekoesterd door hoogbouw nooit als aaneengesloten wanden direct aan deze landschappelijke elementen te positioneren. Het vraagt om een gelaagd volume. Nieuwe bebouwing mag perspectivistisch vanuit het UNESCO-gebied gezien niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing. Een inpassingstudie in stad en directe omgeving waarborgt dit.

Gebouwniveau

Het hoogbouwbeleid kent tevens op het schaalniveau van het gebouw en het blok waarin het gebouw staat vier principes waar een hoog gebouw aan moet voldoen: hoogbouw draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte, het is fijn wonen en werken in hoogbouw, hoogbouw gaat lang mee en hoogbouw maakt op een mooie manier deel uit van het stadssilhouet.

Besluitgebied

De ontwikkeling van het besluitgebied is in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050 en het geactualiseerde hoogbouwbeleid. Vanwege de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de ligging aan het IJ, de nabijheid van het grootste Amsterdamse OV-knooppunt (het Centraal Station) valt het besluitgebied onder het Amsterdamse regime waar hoogbouw mogelijk is, en geven de lange doorgaande straten aanleiding voor hoogbouw tot (meer dan) 70 meter. Conform het hoogbouwbeleid wordt de weidsheid van het IJ gekoesterd door hoogbouw in de vorm van gelaagde volume-opbouw. In de Investeringsnota zijn voor het gehele Hamerkwartier en nu ook specifiek voor het besluitgebied regels opgesteld voor maximale hoogtes, het aantal torens en het grondoppervlak dan wel oppervlak per bouwlaag daarvan.

5.4.9 Mobiliteitsbeleid

In de Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (MMA 2030) wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de stad in de toekomst goed bereikbaar wil houden. Amsterdam staat de komende jaren voor de uitdaging om meer bewoners, banen en bezoekers op te vangen. Hierdoor is ook een verdere groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

De hoofdlijnen van de MMA 2030 zijn:

1. met minder geld gerichter investeren door scherpe keuzes,

2. ruimte maken voor de veranderende mobiliteitsbehoefte en een betere openbare ruimte en

3. gebiedsgerichte aanpak voor centrumgebied, rond de Ring en daarbuiten.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Behorend bij de MAA 2030 is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015).

De speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn:

1. Meer ruimte in het centrum

· Autoluwer maken van straten en invoering 30 km p/u-gebied.

· Nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ en fietsparkeren onder- en bovengronds.

· Parkeergarages en -plekken ondergronds.

2. Betere doorstroming op belangrijke routes

· Verbeteringen van het OV.

· Betere fietsroutes en fietskruispunten.

· Meer hoogwaardige voetgangersgebieden.

· Vlotte autoroutes in- en uit de stad.

· Ruimte voor laden- en lossen.

· Aantrekkelijkere P+R-locaties aan de randen van de stad.

· Elk vervoersmiddel krijgt de ruimte op geschikte routes.

3. Verbinden van de binnenstad met de delen daarbuiten

· Het aanleggen van ontbrekende delen van fietsroutes.

· Het verbeteren van verbindingen van en naar de stad.

· Het verbeteren van de verbinding met Noord.

Beleidskader verkeersnetten

Een van de uitvoeringsprogramma's van de MMA 2030 is het Beleidskader Verkeersnetten (vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2018) waarin staat vermeld op welke plekken in de stad de gemeente prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto's en welke eisen er worden gesteld aan de infrastructuur.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen Plus- en Hoofdnetten. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit (de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto) actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden. In de Hoofdnetten wordt het accent gelegd op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. De overige straten behoren tot het Basisnet.

Agenda Autoluw

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities heeft Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020). Het hoofddoel van de Agenda Amsterdam Autoluw is een leefbare en toegankelijke stad. Door stapsgewijs autoritten te verminderen, wordt meer ruimte voor lopen, fietsen, OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven gecreëerd. Hiermee draagt de Agenda Amsterdam Autoluw bij aan schonere lucht, minder geluidsoverlast en een inclusieve stad voor nu, straks en later. De Agenda Amsterdam Autoluw is uitgewerkt in beleidsstukken en rapportages. De laatste voortgangsrapportage dateert van 13 april 2023. Deze rapportage benoemt de voortgang van de maatregelen.

In de openbare ruimte van Amsterdam liggen ongeveer 250.000 autoparkeerplaatsen. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiest Amsterdam ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en

losvoorzieningen. Aangezien Amsterdam de mobiliteitstransitie wil blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaat Amsterdam ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen.

Amsterdam Maakt Ruimte

De openbare ruimte in de stad knelt: het wordt steeds drukker. In de beleidsstrategie Amsterdam Maakt Ruimte wordt hierin een kentering gezocht. Als er niets gebeurt, kan die toegenomen drukte leiden tot onveiligheid, irritatie en ongemak in de openbare ruimte. Ook in deze strategie ligt de prioriteit bij de voetganger, vervolgens de fietser en tot slot de bus/auto. Er wordt gezocht naar een nieuwe verdeling van de ruimte waar groen en veiligheid voorop staat. Het beleid wordt de komende periode verder geconcretiseerd samen met de Amsterdammer.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022(vastgesteld door de gemeenteraad op 8 november 2017), volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte (2017). In het meerjarenplan Fiets 2017-2022 worden keuzes gemaakt voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad.

1. Betere doorstroming voor het meest gebruikte vervoermiddel.

Amsterdam kiest voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen. Fietsers krijgen meer ruimte om gemakkelijk van A naar B te komen.

2. Uitbreiding fietsroutes met nieuwe verbindingen.

Er komen nieuwe routes (bruggen, nieuwe fietspaden) voor fietsers waarvan ook voetgangers profiteren. Amsterdam zorgt voor een fietsvriendelijke inrichting van ontwikkelgebieden, zodat de stad bereikbaar blijft.

3. Van groene lopers naar autoluw Groennet.

De groene fietsroutes worden uitgebouwd tot een sluitend fietsnetwerk: het Groennet.

4. Gemakkelijker fietsparkeren: beter benutten van meer plekken.

Het aantal fietsparkeerplekken op drukke locaties wordt uitgebreid.

5. Het nieuwe fietsparkeren voor een aantrekkelijk verblijfsgebied.

Drukke straten worden met nieuwe fietsparkeerknelpunten tot aantrekkelijk verblijfsgebied gemaakt.

6. Verstandig fietsen stimuleren

Verbeteringen in het fietsnet worden aangegrepen om fietsvriendelijk gedrag te stimuleren.

7. Ruimte voor innovatie

Er wordt ruimte geboden voor (technologische) fietsinnovaties.

Uitvoeringsplan 2024 Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets

Amsterdammers voelen zich in toenemende mate onveilig in het verkeer en de druk op de voet- en fietspaden neemt toe. Deze toenemende drukte vraagt dat de gemeente werk maakt van een veilige, gezonde en ontspannen stad.

Het Uitvoeringsplan 2024 staat niet op zichzelf, maar ligt in het verlengde van vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021). Hierin kiest Amsterdam voor een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten, spelen en bewegen, een leefomgeving die voor iedereen toegankelijk is met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook onder meer het coalitieakkoord ‘Amsterdams Akkoord’ (2022), de ‘Agenda Amsterdam Autoluw’ (2020), de beleidsnotitie ‘Amsterdam Veilig en Leefbaar, 30 km/uur in de stad’ (2021), het Kader Fietsparkeren (2015) en ‘Ruimte voor de Voetganger’ (2023) vormen het beleidsmatig fundament onder dit uitvoeringsplan. De Rijksoverheid, IPO, VNG en regio’s hebben zich in 2019

gecommitteerd aan het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030' en bijbehorende ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050.

Op 19 september 2023 heeft het college van B&W het koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte' vastgesteld om richting te geven aan de vormgeving van Amsterdam in de toekomst. Dit koersdocument ziet – onder andere – op zorgvuldig ruimtegebruik in het drukke Amsterdam. De stad groeit snel. Om te waarborgen dat Amsterdam schone lucht, groene straten en ruimte voor ontmoeting heeft, moeten de gemeente en haar inwoners nadenken over ruimtegebruik. In dit kader heeft de gemeente in december 2023 de maximumsnelheid van 80 procent van de wegen in Amsterdam aangepast naar maximaal 30 km/u. De gemeente monitort in 2024 wat de effecten hiervan zijn.

In het Uitvoeringsplan 2024 staan de maatregelen waarin de gemeente in 2024 aan werkt. Dit doet de gemeente Amsterdam aan de hand van drie pijlers:

1.Uitnodigend voor fietsers en voetgangers

Voetgangers en fietsers spelen een belangrijke rol in het Amsterdam van de toekomst, als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met meer ruimte voor voetgangers en fietsers wordt de stad (ruimte-) efficiënter ingericht en daarnaast aantrekkelijker, gezonder en veiliger.

2.Veilig en gebruiksvriendelijk netwerk

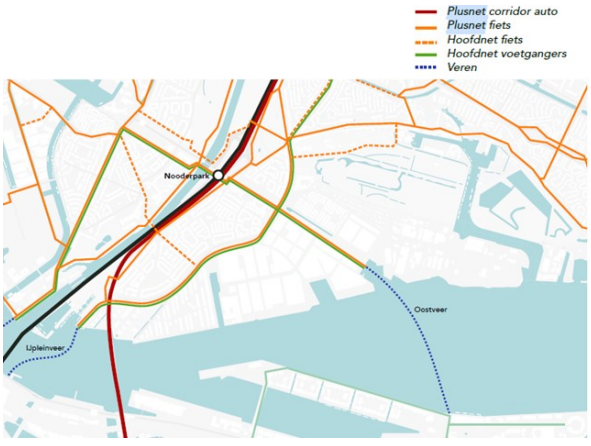
Een veilig en gebruikersvriendelijk netwerk bestaat uit infrastructuur in de openbare ruimte, gericht op het gebalanceerd faciliteren van verblijven, recreëren en veilige en efficiënte mobiliteit. Hieronder vallen infrastructurele maatregelen die Amsterdam veiliger en gebruikersvriendelijker maken, zoals een lagere snelheid in de stad, aanpak van risicovolle locaties in het verkeersnetwerk en gebruikersvriendelijke fietsparkeervoorzieningen bij OV-locaties om de keten fiets-OV te versterken.

3. Bewust mobiliteitsgedrag

Bewust mobiliteitsgedrag gaat aan de ene kant over het stimuleren van duurzame en ruimte efficiënte vervoerswijzen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Aan de andere kant gaat het over veilig en sociaal verkeersgedrag en oog voor een toegankelijke openbare ruimte, bijvoorbeeld door het aanpakken van onveilig gedrag met aandacht voor risicogroepen en het stimuleren van het toegankelijk houden van stoepen. Het gaat ook over maatregelen gericht op gedragsverandering door middel van educatie, communicatie en handhaving.

In samenhang dragen de drie pijlers bij aan een veilige, gezonde en ontspannen stad.

Op onderstaande afbeelding zijn de plus- en hoofdnetten te zien van de verschillende modaliteiten. Daar komt in de toekomst ook nog de Oostbrug als plusnet fiets bij. Over de Meeuwenlaan gaat ook nog een hoofdnet bus.



Afbeelding 5.2 Plus- en Hoofdnetten uit beleidskader verkeersnetten

Besluitgebied

Voor de wegen in Hamerkwartier geldt de in 2023 vastgestelde maximum snelheid van 30 km per uur. Daarnaast is voor het Hamerkwartier een mobiliteitsstrategie opgesteld in lijn met het hierboven beschreven

Amsterdams beleid rondom mobiliteit en bereikbaarheid. Deze mobiliteitsstrategie is vastgesteld als onderdeel van de Investeringsnota Hamerkwartier (2022), en geactualiseerd in 2025. Inzet qua modaliteit is op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Voor een uitgebreide toelichting van de mobiliteitsstrategie Hamerkwartier wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

5.4.10 Actieplan schone lucht 2019

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen hoe de gemeente in 2030 wil voldoen aan de jaargemiddelde advieswaarden van 2015 van de World Health Organisation (WHO): een gemiddelde jaarconcentratie van fijnstof onder 20 µg/m3 (PM10) en 10 µg/m3 (PM2,5). Dit zijn strengere waarden dan de Europese grenswaarden die nu in bijlage 2 van de wet Milieubeheer zijn opgenomen. In tabel 3.1 zijn deze grenswaarden en de advieswaarden weergegeven.

Tabel 3.1 Grens- en advieswaarden luchtkwaliteit

Stof	Type Norm	Maximaal aantal overschrijding	EU-grenswaarde	WHO advieswaarde (2005)
			µg/m³	µg/m³
NO_2	Jaargemiddelde	-	40	40
	Uurgemiddelde	18 keer per jaar	200	-
PM_{10}	Jaargemiddelde	-	40	20
	24-uurgemiddelde	35 keer per jaar	50	-
$PM_{2.5}$	Jaargemiddelde	-	25	10

In het Actieplan Schone Lucht wordt omschreven hoe de gemeente wil gaan voldoen aan deze waarden. De kern van de aanpak om dit te bereiken laat zich samenvatten in 4 punten:

1. bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden;

2. aanpakken wat haalbaar is: tegengaan van de uitstoot van verkeer, houtstook en mobiele werktuigen als aggregaten en bouwwerktuigen;

3. meest vieze punten eerst: het centrum heeft de meeste knelpunten in luchtkwaliteit en is het drukste deel van de stad;

4. van zakelijk naar privaat: zakelijk verkeer maakt de meeste kilometers en heeft meer mogelijkheden om sneller te verschonen dan bewoners.

Besluitgebied

In de gebiedsontwikkeling Hamerkwartier wordt ook ingezet op schone lucht, onder meer door in te zetten op weinig autogebruik en langzaam verkeer te stimuleren. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de ontwikkeling van nieuwbouw op het Kromhout-terrein op de luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 9.

6 Participatie en bestuurlijk overleg

6.1 Beleidskader participatie

Omgevingsbesluit: motiveringsplicht vroegtijdige publieksparticipatie

Op grond van artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit dient bij de kennisgeving van het voornemen om een omgevingsplan vast te stellen te worden aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding worden betrokken. Bij het vaststellen van een omgevingsplan wordt hier verslag van gedaan. Hierbij wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

6.2 Voortraject

Voorafgaand het maken van deze wijziging van het omgevingsplan zijn er verschillende communicatie- en participatiemomenten geweest. De voorloper van de deze ontwikkelingsplannen was de Projectnota. Tijdens het opstellen hiervan is een aantal participatiebijeenkomsten georganiseerd.

In 2019 zijn door de gemeente meerdere werksessies en gesprekken georganiseerd, in het bijzonder over het realiseren van de productieve, creatieve wijk. De laatste fase van de participatie voor de Investeringsnota vond plaats tijdens de coronacrisis. In april 2020 is een grote digitale bijeenkomst geweest om reacties te verzamelen op de plannen. In het voorjaar van 2021 heeft de concept-investeringsnota ter inspraak gelegen, gelijktijdig met de ter visie legging van het MER. Waar daartoe aanleiding was, is de investeringsnota aangepast op de inspraakreacties. Daarnaast is er in het wijkkantoor een maandelijkse inloopspreekmiddag waar mensen uit de buurt kunnen reageren op de plannen.

In september 2023 heeft vervolgens een informatiebijeenkomst plaatsgevonden waarbij de ontwikkelaars, waaronder Eigen Haard, hun plannen hebben gepresenteerd aan de buurt.

Op 9 september 2025 heeft nog een informatiebijeenkomst plaatsgevonden over de stand van zaken van de ontwikkeling Hamerkwartier.

Hierbij zijn geïnteresseerden bijgepraat over de de stand van zaken van de ontwikkeling van Hamerkwartier en waren daarnaast kraampjes waar over de verschillende deelontwikkelingen (waaronder Kromhout) kon worden gesproken met ontwikkelaars (voor Kromhout Eigen Haard) en gemeente.

Vanuit Eigen Haard zijn er ook vele communicatie- en participatiemomenten georganiseerd. Zo is er regelmatig bij buurtbijeenkomsten een toelichting geweest op de plannen. Er is in de omliggende buurten gevraagd waar de behoeftes voor de toekomst van het Hamerkwartier ligt. Specifiek is er voor bepaalde doelgroepen, zoals ouderen, gekeken waar de woonbehoeftes liggen, om deze vervolgens in de plannen te kunnen verwerken. Verder is er regelmatig contact opgenomen door Eigen Haard met de huurders over de ontwikkeling van de plannen.

In totaal zijn er meer dan 30 participatiemomenten geweest.

Participatieplan

Op 12 februari 2025 is op grond van artikel 16.29 Omgevingswet formeel kennisgegeven van het voornemen om het Omgevingsplan Amsterdam ‘TAM-omgevingsplan Kromhout’. Hierbij is aangegeven op welke wijze burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen worden betrokken.

Nu het TAM-omgevingsplan Kromhout niet meer in procedure is gegaan is er op 20 januari 2026 een nieuwe kennisgeving gedaan van het voornemen tot het wijzigen van het omgevingsplan ten behoeve van de ontwikkeling van het Kromhoutterrein.

Omdat er in het voortraject al veel participatiemomenten zijn geweest, wordt er voor deze wijziging van het omgevingsplan gekozen voor het participatieniveau ‘informeren en luisteren'.

De ontwerp wijziging van het omgevingsplan zal op grond van afdeling 3.4 Awb voor zes weken voor eenieder ter inzage worden gelegd. Eenieder wordt hierbij in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. De zienswijzen zullen voor vaststelling worden samengevat en beantwoord in een nota van beantwoording zienswijzen. Aan de hand van de zienswijzen wordt bekeken of het noodzakelijk is of er nog aanpassingen in de regeling moeten worden doorgevoerd.

6.3 Betrokken maatschappelijke partners

In februari 2025 heeft de wethouder Ruimtelijke Ordening het toenmalige TAM-omgevingsplan Kromhout, vrijgegeven voor vooroverleg. Dit plan is in het kader van het wettelijk vooroverleg vervolgens naar diverse (overheids)instanties gestuurd en/of mee overlegd.

Aan de volgende instanties is gevraagd advies uit te brengen:

1. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht p/a Waternet
2. Rijkswaterstaat
3. Provincie Noord-Holland
4. Afdeling Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam.
5. GVB

6. GGD
7. Liander
8. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
9. Veiligheidsregio Amsterdam

In 2024 en 2025 is er n.a.v. een eerdere vernietiging van de bestemmingsplannen Draka en Exclusiva in het Hamerkwartier op gebied van externe veiligheid, veelvuldig overleg gevoerd met de Provincie Noord Holland, De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en Veiligheidsregio.

Ten tijde van de investeringsnota is er al overleg gevoerd met Stadsdeel Noord. Gedurende de terinzagelegging van de ontwerpwijziging van het omgevingsplan zal stadsdeel Noord wederom om advies gevraagd worden. Dit op basis van artikel 12 lid 2 van de Verordening op de Stadsdelen. De reactie van Stadsdeel Noord zal ook worden meegenomen in de nota van beantwoording zienswijzen.

De GVB en GGD hebben de stukken beoordeeld en geen reactie gegeven.

In een separate Nota beantwoording vooroverleg reacties zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. De Nota is opgenomen in Bijlage XX van deze motivering.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Eigendomsverhoudingen en gemeentelijke grondexploitatie

De percelen waarop deze wijziging van het omgevingsplan betrekking heeft zijn grotendeels particulier eigendom. Een klein deel van de beoogde ontwikkeling betreft een erfpachtperceel waarvan de gemeente Amsterdam nog de bloot eigenaar is. Het betreft kavel A2 in de noordwesthoek van het besluitgebied (zie hoofdstuk 4 voor een kavelkaart). Om het toekomstige perceel A2 te vormen, zijn enkele grenscorrecties noodzakelijk. Tevens worden in de toekomst delen van de percelen aan de gemeente verkocht en een deel vna het erfpachtrecht beëindigd, ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte. Hierover zijn afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst.

Op 22 februari 2022 heeft de gemeenteraad haar goedkeuring gegeven aan het Investeringsbesluit Hamerkwartier met bijbehorende grondexploitatie. In de grondexploitatie zijn de kosten en opbrengsten in het gebied geraamd volgens de binnen de gemeente geldende systematiek. In deze exploitatiebegroting is rekening gehouden met alle relevante kosten en opbrengsten, waaronder bijvoorbeeld: planvoorbereidingskosten, inrichting openbare ruimte, bouwrijpkosten en dergelijke. Opbrengsten worden gegenereerd uit de erfpachtmeerwaarde op herontwikkelingen; en uit de opbrengsten die volgen uit anterieure bijdrages.

7.2 Kostenverhaal

Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zal de gemeente kosten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. De wettelijke regeling voor kostenverhaal is niet van toepassing op gronden die de gemeente in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft, omdat kostenverhaal dan wordt verrekend via de gronduitgifte of de meerwaarde erfpachtcanon. Afdeling 13.6 kostenverhaal van de Omgevingswet is in dat geval niet van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van kostenverhaal in de Omgevingswet, dat het privaatrechtelijke spoor vooropstelt.

Voor de overige gronden (vol eigendom) bevat afdeling 13.6 van de Omgevingswet de regeling voor kostenverhaal. De wet geeft de uitgangspunten en vereisten op basis waarvan wordt bepaald of kostenverhaal verplicht is en hoe de kostenverhaalsbijdrage wordt bepaald. De verplichting tot kostenverhaal geldt voor particuliere grondeigenaren die een bouwplan als bedoeld in artikel 13.11 Omgevingswet en artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit kunnen realiseren. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bouw van een of meerdere woningen of een nieuw hoofdgebouw.

Als kostenverhaal verplicht is wordt bij voorkeur een privaatrechtelijke anterieure overeenkomst afgesloten met initiatiefnemer(s) (artikel 13.13 Ow).

Onderhavige wijziging van het omgevingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk, grotendeels op gronden die niet volledig in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam en de bloot eigenaar hebben een anterieure overeenkomst gesloten over de beoogde herontwikkeling waarbij ook een kostenverhaalsbijdrage is bepaald. Er hoeft derhalve geen kostenverhaalsgebied te worden aangewezen

7.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de rechtmatige uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven.

Nadeelscompensatie heeft betrekking op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

- rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of

- rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

- een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),

- een omgevingsvergunning (art. 15.1. lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt alleen het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan (ook wel: de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit). Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

In de anterieure overeenkomst is bepaald dat mogelijke nadeelcompensatie in zijn geheel voor rekening en risico van de ontwikkelende partij is. Het gaat hier om nadeelcompensatie die voortvloeit uit alle ruimtelijke besluiten (dus wijziging omgevingsplan én vergunningen die nodig zijn om de ontwikkeling te realiseren. De ontwikkelende partij heeft een risicoanalyse nadeelcompensatie uit laten voeren. Voor de gemeente is hiermee gedekt dat mogelijke nadeelcompensatie voor rekening en risico van de ontwikkelaar is.

8 Onderdeelsgewijze toelichting bij Wijzigbijlage A

8.1 Inleiding

Wijzigbijlage A geeft met een was/wordt-weergave de wijzigingen aan die in de geldende hoofdregeling van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam worden aangebracht. Deze wijzigingen wordt onderdeelsgewijs aangegeven, aangeduid als onderdeel A tot en met onderdeel **PM**.

In dit deel van de motivering zullen per onderdeel van de Wijzigbijlage A de aangegeven wijzigingen voor zover nodig inhoudelijk worden toegelicht.

8.2 Onderdeelsgewijze toelichting

PM

I Bijlage

[Gereserveerd]

Gemeente Amsterdam

II Overzicht Documentenbijlagen

Weging van het waterbelang	/join/id/publdata/gm0363/2026/5291fefe45d042abb5efe1e5ff73e563/nld@2026-02-26;13454245
Mobiliteitsplan Hamerkwartier	/join/id/publdata/gm0363/2026/e088e52b49404379038a23dbfac1919/nld@2026-02-26;13454245
Verkeersonderzoek Hamerkwartier	/join/id/publdata/gm0363/2026/3d4bc8c4b7464bab917f02b69cd5f2fe/nld@2026-02-26;13454245
Parkeeronderzoek Kromhout	/join/id/publdata/gm0363/2026/a3c0ea9c0a7640c7a5f88b437b0e9ebd/nld@2026-02-26;13454245
Luchtkwaliteit	/join/id/publdata/gm0363/2026/d217584cd722487e952058a098c027a6/nld@2026-02-26;13454245
Industrielawaai	/join/id/publdata/gm0363/2026/f76c7192cf3e4dbba494d2712bf6e3f7/nld@2026-02-26;13454245
Wegverkeerslawaai	/join/id/publdata/gm0363/2026/8a8f4f3c005d4eafae60fd5e5a7582b9/nld@2026-02-26;13454245
Ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai	/join/id/publdata/gm0363/2026/a29220ebaec4a5bb05083724811b0b86/nld@2026-02-26;13454245
Bodem	/join/id/publdata/gm0363/2026/f99dc135cf7146f6a0592214af480331/nld@2026-02-26;13454245
Geur	/join/id/publdata/gm0363/2026/101acd00739294bcc8012edd6f415c4054/nld@2026-02-26;13454245
Advies Inspectie Leefomgeving en Transport	/join/id/publdata/gm0363/2026/81affe9149d34715bb3323422ebcd18f/nld@2026-02-26;13454245
Actualisatie MER (2026)	/join/id/publdata/gm0363/2026/889a93caf5af4dbbba7f6ed639e41666d/nld@2026-02-26;13454245
Bijlagenbundel behorende bij Actualisatie MER 2026	/join/id/publdata/gm0363/2026/61ade70d91aa40bf9777983b660029c0/nld@2026-02-26;13454245
Aanvulling MER (2022)	/join/id/publdata/gm0363/2026/65b70eb07e7b4b18865ae2172c3e5a06/nld@2026-02-26;13454245
MER (2021)	/join/id/publdata/gm0363/2026/c3d9106de8b542448f1aff15e6586842/nld@2026-02-26;13454245
Bijlagenbundel behorende bij MER 2021	/join/id/publdata/gm0363/2026/b176c532c04962a8ddb64ec4616bd45/nld@2026-02-26;13454245
Hoogbouweffectrapportage	/join/id/publdata/gm0363/2026/54cc1d61936c439abc3b5307611139 35/nld@2026-02-26;13454245
Windhinderonderzoek Kromhout	/join/id/publdata/gm0363/2026/4549a520eb14c17afa2b63f21c6e2ae/nld@2026-02-26;13454245
Bezonningsstudie Kromhout	/join/id/publdata/gm0363/2026/66ba903993ae4ff682bbd5825c6c2c65/nld@2026-02-26;13454245
Stikstof	/join/id/publdata/gm0363/2026/e07de53710fd4705beb4cf3bddb7eff/nld@2026-02-26;13454245
Quickscan flora en fauna	/join/id/publdata/gm0363/2026/71cc851c2c5499ad65d2c7a3457d3e/nld@2026-02-26;13454245
Huismussenonderzoek	/join/id/publdata/gm0363/2026/6377c0facff1042 6aa8cd781d6d0a579e/nld@2026-02-26;13454245
Milieuzonering	/join/id/publdata/gm0363/2026/cad646e560f143eead93b370be584caf/nld@2026-02-26;13454245
Participatieplan	/join/id/publdata/gm0363/2026/7dd09c71d8e24d9a86b156722e73a91f/nld@2026-02-26;13454245
Nota vooroverleg	/join/id/publdata/gm0363/2026/b1655e680d7d499598d725de41e8ad75/nld@2026-02-26;13454245