Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Cruquius
Deelgebied 9 - Kavel 1.7

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Cruquius deelgebied 9 - Kavel 1.7

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2203BPSTD-VG01
Datum print	7 Mei 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **7**

1.1 Aanleiding en doel 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Vigerende plannen 8
1.4 Leeswijzer 11

Hoofdstuk 2 Huidige situatie **13**

2.1 Historie 13
2.2 Huidige situatie 13
2.3 Ontwikkelingen woon- en werkgebied 14

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving **17**

3.1 Doelstelling en uitgangspunten 17
3.2 Ontwikkelingen 17

Hoofdstuk 4 Beleidskader **19**

4.1 Rijksbeleid 19
4.2 Provinciaal beleid 19
4.3 Regionaal beleid 20
4.4 Gemeentelijk beleid 20

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten **27**

5.1 Bedrijven en milieuzonering 27
5.2 Verkeer en parkeren 28
5.3 Luchtkwaliteit 31
5.4 Geluidhinder 33
5.5 Externe veiligheid 36
5.6 Bodemkwaliteit 40
5.7 Water 42
5.8 Ecologie 44
5.9 Archeologie en cultuurhistorie 49

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving **53**

6.1 Algemeen 53
6.2 De bestemmingen 53

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid **57**

7.1 Economische uitvoerbaarheid 57
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 57

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

De vastgoedontwikkelaar Amvest Development Real Estate B.V. is voornemens om deelgebied 9, ook wel kavel 1.7 genoemd, op het Cruquiuseiland in Amsterdam-Oost te transformeren. De bedrijfsvoering van het voormalige bedrijf Steenkist is hier beëindigd en de oude bedrijfsbebouwing is gesloopt. Dit biedt planologische ruimte voor een nieuw bedrijf. Echter, vanwege de omliggende woningbouwontwikkelingen dient er een nieuw planologisch regime te worden vastgesteld met een lagere toegestane milieucategorie conform de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein voor bedrijven die zich op kavel 1.7 mogen vestigen. Voorliggend bestemmingsplan is een randvoorwaarde voor een goed woonklimaat voor de woningen die in nabije omgeving worden gebouwd en het waarborgen van een goed leefklimaat voor de basisschool en de kinderopvang 'De Kleine Kapitein' aan de Cruquiusweg 90.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het voorliggende plan betreft een bestemmingsplanherziening voor de kavel op de locatie aan de Cruquiusweg 77, 1019 AT in Amsterdam. De locatie is gelegen in het noordelijk deel van Stadsdeel Oost en maakt hiermee onderdeel uit van het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. Het plangebied ligt op het Curquiuseiland. Op afbeelding 1-1 is de locatie van het plangebied weergegeven.

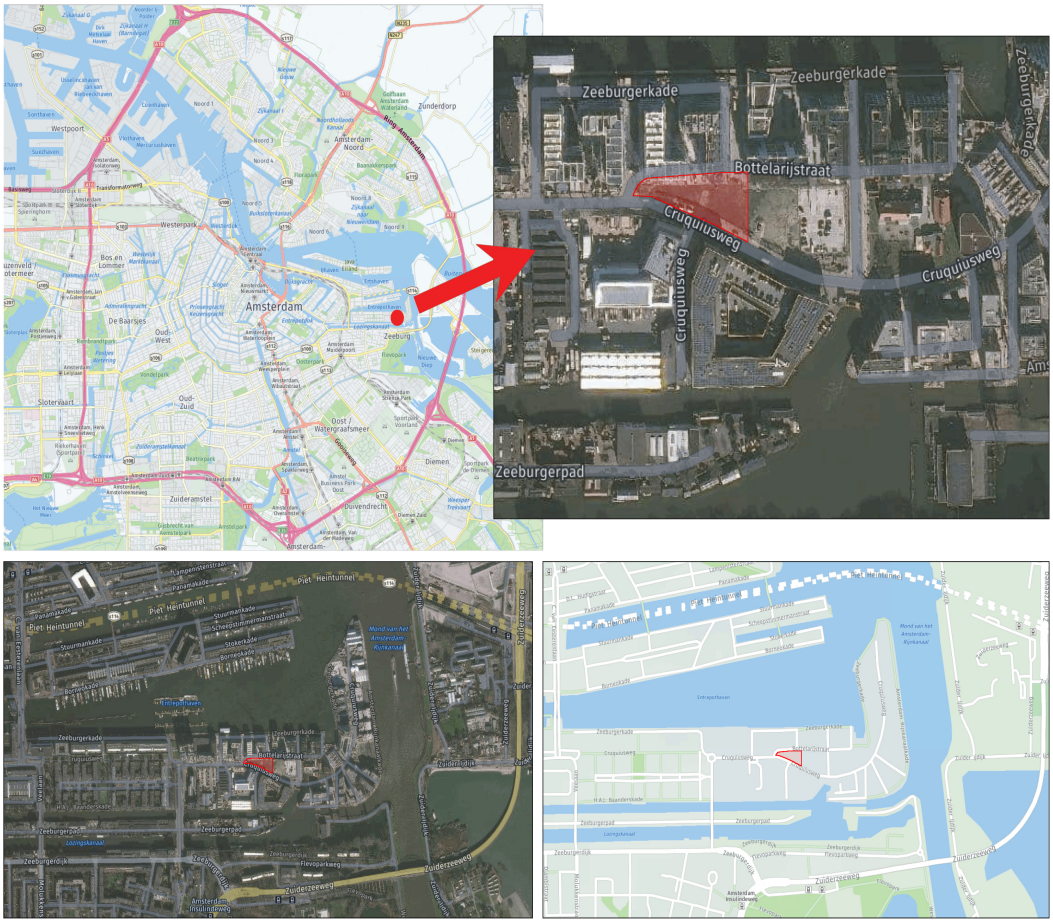
Ten noorden van het Cruquiuseiland liggen Borneo-eiland en Sporenburgeiland. Ten zuiden van het plangebied is de Indische Buurt van Amsterdam samen met het Flevopark gelegen. Verder ten westen van het plangebied bevindt zich het Stadsdeel Centrum. Ten oosten van het plangebied ligt het verdere Oostelijk Havengebied van Cruquiuseiland alsmede het Zeeburgeiland.

Het plangebied is als volgt begrensd:

- Noordzijde: de Bottelarijstraat
- Westzijde: De Bottelaarstraat en de Cruquiusweg
- Zuidzijde: de Cruquiusweg
- Oostzijde: de Mortelstraat

Kadastrale gegevens:

Amsterdam sectie A, perceelnummers 7267 en 7331.

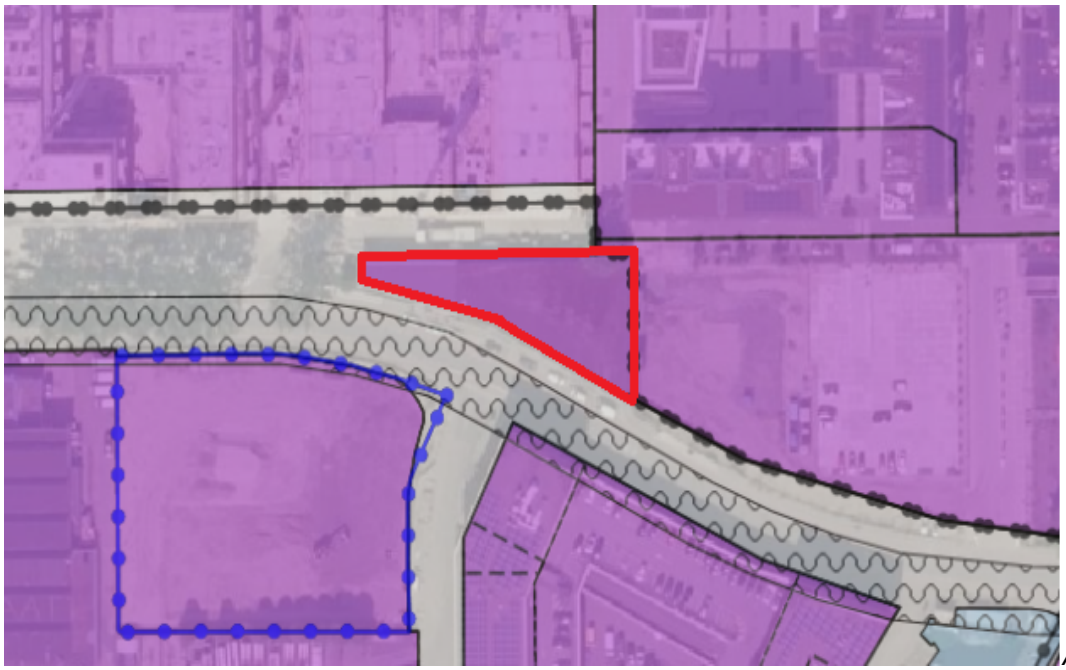


Afbeelding 1-1: ligging plangebied op Cruquius-eiland in Amsterdam (bron: wego.here.com)

1.3 Vigerende plannen

Bestemmingsplan Cruquius

Voor de grond van het plangebied geldt het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius', welke onherroepelijk is vastgesteld op 9 april 2013. Binnen dit bestemmingsplan valt de locatie onder de bestemming 'Bedrijf -3'. In de onderstaande afbeelding is een uitsnede van het bestemmingsplan Cruquius weergegeven met daarop het plangebied rood omlijnd.


Afbeelding 1-2: projectgebied weergegeven met het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius'

Bestemming 'Bedrijf -3'

De bestemming 'Bedrijf - 3' voorziet in het gebruik van bedrijven, creatieve functies en ondergeschikte detailhandel. Met daarbij behorende verkeersareaal, erven, nutsvoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Deze bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze binnen de milieucategorie 1, 2, 3 en 4.1 vallen.

Bouwregels:

- Er geldt een maximale bouwhoogte van 15 meter.
- Er geldt een maximum bebouwingspercentage van 80%.

Gebiedsaanduiding industrieterrein

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' zijn de gronden aangewezen als een industrieterrein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

Parapluplan grondwater neutrale kelders

Het parapluplan Grondwater neutrale kelders is vastgesteld op 7 oktober 2021 en heeft betrekking op de vigerende bestemmingsplannen binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Amsterdam groeit en blijft in toenemende mate aantrekkelijk om te wonen, werken en verblijven. Dat heeft onder andere tot gevolg dat de prijs per vierkante meter voor woningen aan een grote stijging onderhevig is. Deze stijging van de prijzen brengt een aantal gevolgen met zich mee.

Een trend die de afgelopen tijd veel wordt is gezien is dat er meer ruimte wordt gerealiseerd door de

aanleg van een kelder. Hiermee creëren bewoners zowel meer ruimte als waarde.

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam, dat in maart 2019 werd afgerond, bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Als het grondwater te hoog staat (overlast) kan dat onder andere leiden tot wortelrot bij planten en bomen, vochtproblemen in kruipruimtes en optrekkend vocht, regenwateroverlast onder andere in binnentuinen en schade aan wegen.

Als het grondwater te laag staat (onderlast) kan dat onder andere leiden tot paalrot aan funderingspalen, ongelijkmatig inklinken of krimpen van de grond waardoor schade kan ontstaan aan leidingen en aansluitingen en vochttekort bij planten waardoor deze sterven.

Relatie met de vigerende bestemmingsplannen

In de meeste vigerende bestemmingsplannen in Amsterdam zijn geen regels opgenomen om het bouwen van kelders te reguleren. Door in het bestemmingsplan niets te regelen voor ondergrondse bebouwing, zijn er - veelal onbedoeld - bouwrechten gegeven om ondergrondse bebouwing te realiseren.

Het paraplubestemmingsplan ligt als een deken over alle vigerende bestemmingsplannen die binnen de bestemmingsplangrens zijn gelegen. Met het parapluplanbestemmingsplan is uitsluitend een regeling getroffen voor het reguleren van het ondergronds bouwen. Het parapluplan heeft daarmee geen effect op de vigerende bouwregelingen die zien op het bovengronds bouwen. Ook heeft het paraplubestemmingsplan geen effect op de bestemmings- en gebruiksregels van de vigerende bestemmingsplannen (de moederplannen). Deze blijven onverkort van kracht op de verwezenlijkte en nog te verwezenlijken kelders en souterrains.

In het planvoornemen is er geen sprake van ondergronds bouwen. Het parapluplan heeft daarmee geen effect op het voorliggende initiatief.

Conclusie

De wens vanuit de gemeente is om de omliggende omgeving te transformeren naar een gemengd woon- en werkgebied. Om maximaal in te spelen op de wens tot transformatie van het gebied, is het noodzakelijk om de toegestane milieucategorie te verlagen. Binnen het huidige bestemmingsplan is een categorie tot en met 4.1 toegestaan. Deze hoge milieucategorieën knellen met de wens om de toekomstige woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving mogelijk te maken. In de voorliggende bestemmingsplanherziening zijn daarom slechts bedrijven die vallen binnen de milieucategorie 1 en 2 in de " toegestaan. Naast het verlagen van deze milieucategorie, zal ook de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' komen te vervallen. Het voorliggende bestemmingsplan is daarom ook een randvoorwaarde voor een goed woonklimaat voor de woningen die in nabije omgeving worden gebouwd en het waarborgen van een goed leefklimaat voor de overig aanwezige gevoelige functies. Tot slot is het parapluplan grondwater neutrale kelders in dit geval niet van toepassing. In het planvoornemen is er geen sprake van ondergronds bouwen waarmee dit parapluplan geen effect op het voorliggende initiatief.

1.4 Leeswijzer

In het volgende en tweede hoofdstuk van de toelichting worden de historie en de huidige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten van dit voornemen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het beleidskader van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en gemeente Amsterdam uiteen gezet. Daarna gaat hoofdstuk 5 over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de voorliggende bestemmingsplanherziening.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

Historie Cruquius-eiland

Door de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 werd de Amsterdamse haven bereikbaar voor grote stoomschepen. Dit resulteerde in een uitbreiding van de kades in de haven en het daarop aansluitende spoorwegnet. In 1869 - 1874 werd, ten noorden van het voorliggende plangebied, het Spoorwegbassin gegraven.

Als eerste havenbekken voor grotere schepen wordt het Spoorwegbassin hoofdzakelijk bestemd voor het overladen van steenkool en erts van grote zeeschepen in spoorwegwagons en binnenvaartschepen. Aangezien het bestaande Rijksentrepot aan de Hoogte Kadijk voor de eind 19de eeuwse zeeschepen niet meer bereikbaar was en het ook niet over een goede spoorverbinding beschikte, besloot de gemeente in 1895 ten zuiden van het Spoorwegbassin een nieuwe Entrepothaven aan te leggen.

Het plangebied van kavel 1.7 ligt in het Cruquiusgebied in het Oostelijk Havengebied. Een plek binnen de ring van Amsterdam. Het Cruquiusgebied was vroeger onontgonnen rietland ten oosten van het centrum van Amsterdam.

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

Vanaf de 19de eeuw vormde het Cruquiusgebied de rand van de stad. Het gebied heeft sindsdien dienst gedaan als rangeerterrein, abattoir, veemarkt, pakhuizenkade en bedrijventerrein.

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

2.2 Huidige situatie

Huidige situatie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Cruquiuseiland. Dit betreft het meest zuidelijke schiereiland van het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. De omgeving van het plangebied is momenteel volop in transformatie. Het planvoornemen van de gemeente is om het Cruquiuseiland te transformeren naar een woon- en werkgebied, de oorspronkelijk industriële sferen zijn dan ook steeds minder aanwezig.

In het recente verleden is de bebouwing op de kavel 1.7 / deelgebied 9 aan de Cruquiusweg 77 gesloopt. In de directe omgeving van deze kavel bevindt zich een diversiteit aan functies en bedrijven. Zo bevindt zich ten zuiden van het projectgebied, aan de overkant van de straat, de basisschool De Kleine Kapitein. Verder zit er naast deze school een bedrijfsverzamelgebouw gesitueerd. Ten oosten van het plangebied zit Krux Bouwwerf aan de Cruquiusweg gevestigd. Dit betreft een horecagelegenheid.

Het gebied ten zuidwesten biedt daarnaast een diversiteit aan bedrijven waarvan de omvang en milieucategorie verschillen. Zo is er bijvoorbeeld een openbare werkplaats, een autoverhuurbedrijf, een bedrijf in de ontwikkeling van elektrische aandrijflijnen, een mediabedrijf, het Leger des Heils en een woonbedrijf. Enkele bedrijfspanden in deze directe omgeving staan ook leeg. De bebouwing op de

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

Ten noorden van kavel 1.7 / deelgebied 9 is op moment van opstellen van voorliggende toelichting volop woningbouw in ontwikkeling. Op de onderstaande afbeelding laat deze ontwikkelingen zien. Het van toepassing zijnde perceel is momenteel een braakliggend terrein en is op de voorgrond te zien. Op de achtergrond, ten noorden van de kavel, zijn de zichtbare woningbouwontwikkelingen te zien.



Afbeelding 2-1: kavel 1.7 / deelgebied 9 waar recent de bestaande bebouwing is gesloopt en op de achtergrond de aanwezigheid van de woningbouw ontwikkelingen.

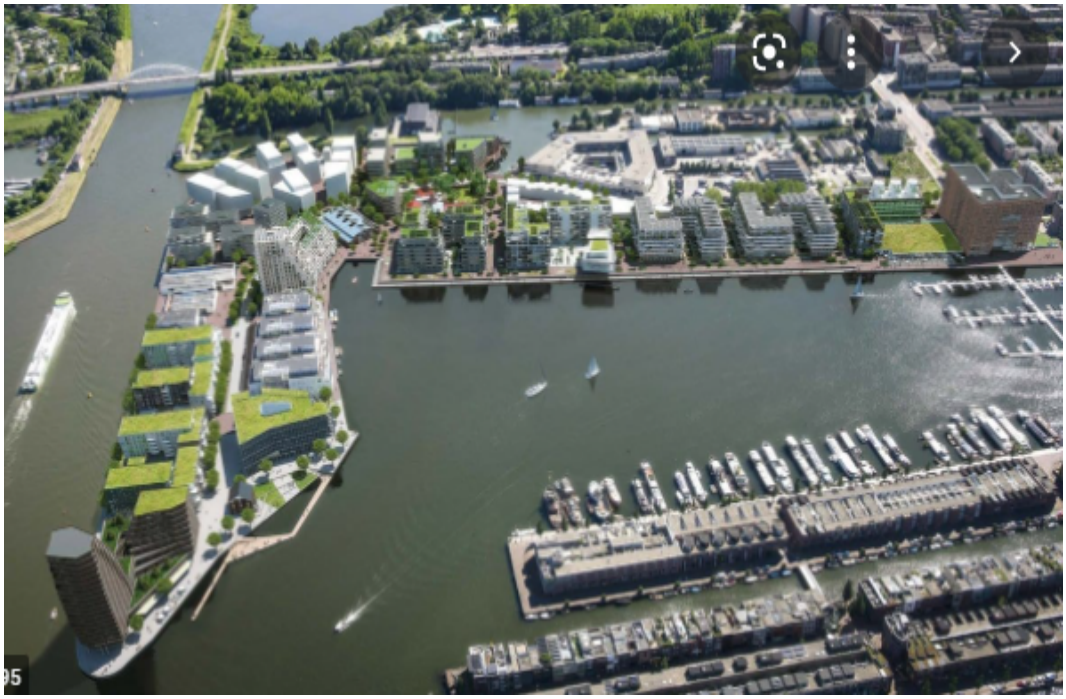
2.3 Ontwikkelingen woon- en werkgebied

Het gebied van het Cruquiuseiland is momenteel volop in beweging. Rondom de planlocatie zijn veel woningbouwontwikkelingen gaande. De transformatie van het oorspronkelijk industrieel gebied naar een woon- en werkomgeving is erg goed zichtbaar. Op de onderstaande afbeelding is een foto van juli 2021 weergegeven. Aan de hand van deze afbeelding wordt een deel van de huidige situatie van het Cruquiuseiland zichtbaar gemaakt (momentopname ten tijde van opstellen van voorliggende toelichting). Met de rode pijl in de afbeelding is het plangebied van kavel 1.7 / deelgebied 9 weergegeven.



Afbeelding 2-2: de huidige situatie (foto juli 2021) van het Cruquius-eiland waarbij veel ontwikkelingen zichtbaar zijn, met een rode pijl is de locatie van plangebied kavel 1.7 / deelgebied 9 aangegeven

De omgeving van het Cruquiuseiland wijzigt de komende jaren verder van een industrieel naar een woon- en werkgebied. Het gebied ligt op korte afstand van stedelijke voorzieningen binnen de ring A10 van Amsterdam. Dit maakt het tot een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor voorzieningen als wonen en werken. Het plan is om de komende jaren in totaal circa 1.700 woningen toe te voegen aan het Cruquiuseiland. Daarnaast is er ook veel ruimte voor werken. Er komt namelijk 18.000 vierkante meter vrij voor de realisatie van deze voorziening. Onderstaand is een impressie van het toekomstige totaalbeeld van het Cruquiuseiland, waarbij het gebied is getransformeerd naar een woon- en werkgebied.



Afbeelding 2-3: een ontwerp van het toekomstig woon- en werkgebied Cruquius-eiland

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Dit voorliggende bestemmingsplan heeft als doel het wijzigen van het planologisch regime. Binnen de planlocatie van deze kavel met enkelbestemming 'Bedrijf - 3' is in de huidige situatie nog een milieucategorie tot en met 4.1 toegestaan. In een gemengd gebied als deze geldt voor bedrijven in deze milieucategorie een richtafstand van 100 meter tot hinder gevoelige objecten. Woningen vallen onder de noemer hinder gevoelige objecten. In de directe omgeving van kavel 1.7 / deelgebied 9 zijn diverse woningbouwprojecten in ontwikkeling zoals in paragraaf 2.3 is beschreven. Daarom dient het planologisch regime op kavel 1.7 / deelgebied 9 te worden aangepast naar bedrijfsactiviteiten met een kortere richtafstand tot hinder gevoelige objecten. Daarmee is kavel 1.7 / deelgebied 9 straks in samenhang met de omringende woningbouwontwikkelingen, waaronder de naastgelegen kavel 1.3. De voorliggende bestemmingsplanherziening heeft als doel om de millieucategorie te verlagen naar een maximaal toegestane milieucategorie van 1 en 2 in de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein'. Voor deze categorieën geldt een maximale richtafstand van 10 meter ten opzichte van hinder gevoelige objecten. Hiermee voorziet het voorliggende bestemmingsplan in een gezond leefklimaat voor de woningen die in de directe omgeving worden gesitueerd. De lagere milieucategorie is planologisch juridisch verankerd in de regels en de verbeelding. Naast het verlagen van de milieucategorie zal ook de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' komen te vervallen. Hierdoor is de locatie formeel geen onderdeel meer van het gezoneerde industrieterrein. Daarmee is het in lijn met de transformatieopgave van het Cruquiuseiland en wordt een gunstig woon- en leefklimaat geborgd.

3.2 Ontwikkelingen

De recente sloop van het voormalige bedrijfspand de Steenkist, een groothandel in gereedschappen, biedt de kavel mogelijkheden voor een nieuwe bedrijfsinvulling binnen het aangepaste planologisch regime. De kavel biedt invulling voor een bedrijf van 650 m2 BVO (verdeeld over 400 m2 op de begane grond en 250 m2 op de eerste etage). Deze bedrijfsinvulling zal aansluiten op het toekomstige planologisch regime met de lager toegestane milieucategorie en het verdwijnen van de gebiedsaanduiding industrieterrein. Dit is juridisch vastgelegd in de regels en de verbeelding van de voorliggende bestemmingsplanherziening. In dit plan zijn binnen de bestemming 'Bedrijf' alleen bedrijven in milieucategorie 1 en 2 toegestaan, creatieve functies en ondergeschikte detailhandel.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie is vastgesteld op 11 september 2020. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. Het voorliggende plan verlaagt de toegestane bedrijfscategorien op een kavel in een woon-werkgebied. Het plan is daarmee van dien aard dat er geen stijd is het rijksbeleid van de NOVI.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LvDV) is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd. Voorliggend bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijk gemeentelijk beleid voor een gefaseerde transformatie van het (voormalige) monotone bedrijventerrein Cruquius naar gemengd woon-werkgebied met voorzieningen. Voorliggend bestemmingsplan betreft een deelgebied van die transformatie-opgave. Het voorliggende plan verlaagt de toegestane bedrijfscategorien op een kavel in een woon-werkgebied. Het plan levert daardoor een bijdrage aan het woon- en leefklimaat van omliggende woningen wat voorziet in een behoefte.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. Onder de hoofdambitie “Balans tussen economische groei en leefbaarheid” zijn samenhangende ambities geformuleerd. Het voorliggende plan verlaagt de toegestane bedrijfscategorien op een kavel in een woon-werkgebied. Het plan is daarmee van dien aard dat er geen stijd is met de provinciale omgevingsvisie.

4.2.2 Provinciale omgevingsverordening Noord-Holland 2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Er wordt gezocht naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de Omgevingsverordening Noord-Holland. Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Het voorliggende plan verlaagt de toegestane bedrijfscategorien op een kavel in een woon-werkgebied. Het plan is daarmee van dien aard dat er geen stijd is met de provinciale verordening.

4.3 Regionaal beleid

In het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 voor Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt op regionale schaal verwoord en verbeeld welke ruimtelijke opgaven er in de regio zijn. Het Ontwikkelingsbeeld is bedoeld als basis voor de in komende jaren op te stellen structuurvisies van de verschillende overheden in de Noordvleugelregio. De ambitie is om de Noordvleugel van de Randstad in de komende decennia te ontwikkelen tot een Europese metropool. Het succesvol verder ontwikkelen van de Noordvleugel moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Het voorliggend plan sluit aan op het regionaal beleid met het bieden aan ruimte voor bedrijven binnen het woon- en werkgebied van het Cruquiuseiland, waarbij rekening wordt gehouden met waarborging van een goed woon- en leefklimaat. Het voorliggende bestemmingsplan vindt daarmee aansluiting op het regionale beleid.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. De groeiambities van de structuurvisie uit 2011 zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is in een tijdsbeslag van een decennium al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. De afgelopen jaren ook duidelijk geworden dat ontwikkeling van de stad niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel van de stad zal vragen. Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050.

De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke

regio, is meer dan ooit doorgedrongen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Deze plannen staan deels al op de rol, een ander deel is nieuw.

Gezien de diverse beleidsmatige ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur in de omgevingsvisie vijf strategische keuzes die worden aangehaald als:

- 'Meerkernige ontwikkeling': Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is; een van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen.
- 'Groeien binnen grenzen': De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Want groei en verdichten van de bestaande stad is geen doel op zich. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen, wordt onder meer ingezet op ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven. De grootste verdichtingskansen liggen in gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaats maakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid blijft hier waar mogelijk behouden.
- 'Duurzaam en gezond bewegen': In een verdichtende stad moet zuinig worden omgegaan met de schaarse ruimte. Gezocht wordt naar plekken om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. Nabijheid van voorzieningen is daarvoor essentieel. Mede dankzij de verdichting krijgen Amsterdammers hun voorzieningen, inclusief park, in de eigen buurt op loop- of fietsafstand.
- 'Rigoureus vergroening': Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. De stad zal rigoureus vergroenen met meer en betere natuur door de hele stad. Straten en pleinen worden groen ingericht, straatstenen zullen wijken voor bomen en beplanting. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Bouwen wordt natuurlijker door gevels en daken te vergroenen. Dit lukt alleen als Amsterdammers meedenken en meedoen. Vergroening is ecologisch noodzakelijk, maar moet ook aansluiten bij de wensen van de Amsterdammers.
- 'Samen stadmaken': Het stadsbestuur stuurt met de Omgevingsvisie op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. Het stadsbestuur wil daarvoor meer ruimte bieden voor bewoners om individueel of in collectieven zoals coöperaties betaalbare huurwoningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, mee te doen met inrichting van de buurt of lokaal ondernemerschap.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Op de 'Visiekaart Amsterdam 2050' van de omgevingsvisie is het deel van Cruquius waar voorliggend plangebied onderdeel van uit maakt, aangemerkt als 'stedelijke ontwikkeling - gemengde stadsbuurt'. In dergelijk gebied is de inzet gericht op ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin door de locatie bestemd te houden voor bedrijvigheid, maar hierbij het type toegestane bedrijvigheid meer aan te laten sluiten bij een woonomgeving. Dit door het verlagen van de toegestane bedrijfsmilieucategorie.

4.4.2 Routekaart Klimaatneutral 2050

Om invulling te geven aan de klimaatdoelstellingen van Parijs heeft de gemeente Amsterdam de Routekaart Klimaatneutraal 2050 opgesteld. De gemeente streeft naar een aardgasvrij 2040 en het verminderen van de CO2-uitstoot. In 2050 wil de gemeente klimaatneutraal zijn. In ruimtelijke plannen is het daarom van belang. De gemeente streeft naar aardgasvrij bouwen en het energiezuinig maken van de zakelijke markt. Ook de toekomstige ontwikkeling op kavel 1.7 / deelgebied 9 zal hier een bijdrage in leveren. Zo wordt het toekomstige gebouw voorzien van zonnepanelen, wordt de ontwikkeling aangesloten op de WKO-installatie van de nabijgelegen kavel 1.6 en zal het aardgasvrij zijn. Hiermee geeft de beoogde ontwikkeling invulling aan het energiezuinig en aardgasvrij maken van de gemeente Amsterdam. Daarmee vindt het aansluting op het beleid van de 'Routekaart Klimaatneutral 2050'.

4.4.3 Hemelwaterverordening 2021

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. De verordening is na vaststelling door de gemeenteraad op 11 mei 2021 inwerking getreden.Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en bestaande gebouwen om per m^2 minimaal 50 liter hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad. Hier dient in het ontwerp rekening mee te worden gehouden.

4.4.4 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt verwezen naar het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022. Op 20 december 2017 heeft gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld:

De strekking van het detailhandelsbeleid is dat Amsterdam inzet op een sterke en diverse winkelstad waar de bewoners hun dagelijkse boodschappen op redelijke afstand van de woning kunnen doen en er meerdere interessante winkelgebieden zijn om te winkelen, ook buiten de binnenstad. De inzet is niet gericht op losstaande winkels, maar op clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden. Voorliggend plangebied ligt niet in of nabij een winkelgebied. Dit maakt dat detailhandel vanuit het bestaande beleid, niet in dit plangebied wordt beoogd.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen detailhandel mogelijk, maar enkel ondergeschikte verkoop als onderdeel van een bedrijfsfunctie. Dit in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan dat met voorliggend bestemmingsplan wordt vervangen.

4.4.5 Bedrijvenstrategie 2020-2030

De gemeente 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 de bedrijventerreinen zoals het Cruquiusgebied. Terreinen als deze worden ook wel transformatiegebieden genoemd. Met deze transformaties neemt het aanbod aan traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt.

Daarom heeft de gemeente Amsterdam de bedrijvenstrategie 2020-2030 vastgesteld. Het doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van de stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt en duurzaam aantrekkelijk voor ondernemers.

Bij een 'business as usual' beleid zijn deze laatste kavels per 2026 uitgegeven. Tot 2040 loopt het tekort op tot minimaal 150 hectare. Het grootste deel van de vraag betreft bedrijven uit transformatiegebieden, die verplaatsen vanwege de verdichting en woningbouw. Uit de data-analyse blijkt dat veel van de bedrijven in principe te combineren zijn met wonen. Hier ligt een kans om bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden in de nieuwe gemengde gebieden. Met het in ontwikkeling komen van meerdere transformatiegebieden neemt de vervangingsvraag voor bedrijfsruimten richting 2030 snel toe. De vraag bestaat in deze periode waarschijnlijk vooral uit lichtere vormen van bedrijvigheid.

Definitie bedrijven

Definitie bedrijven Bedrijven zijn inrichtingen die als hoofdactiviteit de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport hebben. Bedrijven hebben maximaal 30% kantoorvloer per vestiging. Heeft een onderneming meer dan 30% kantoorvloer, dan is het een kantoor. Kantoorvloer is de ruimte die hoofdzakelijk in gericht is voor bureauwerkzaamheden. (Bron: Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam.). Voor 'bedrijven' worden ook vaak de termen maakindustrie, productief bedrijf, logistiek, ambacht en productie en reparatie gebruikt.

Amsterdam wil bijdragen aan een duurzaam en sterk vestigingsklimaat voor bedrijven in de MRA. Dat doen we door de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid in Amsterdam maximaal te benutten en waar mogelijk te vergroten. Hiermee ondersteunen we stedelijke en MRA-ambities. Dat betekent dat we binnen de bedrijvenstrategie aandacht hebben voor onder ander inclusiviteit, verduurzaming en regionale concurrentiekracht.

Het is voor Amsterdam van groot belang om in de periode van snelle groei de balans te behouden. Het college heeft zich ten doel gesteld om een economisch inclusieve stad te creëren die kansen biedt aan iedereen, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers.

Bedrijven hebben maximaal 30% kantoorvloer per vestiging. Heeft een onderneming meer dan 30% kantoorvloer, dan is het een kantoor.

Ruimte voor de Economie van Morgen

De ruimtelijk-economische visie verbonden aan Koers 2025, biedt economische perspectieven voor stedelijke ontwikkeling en introduceert verschillende soorten gemengde wijken, waaronder productieve en creatieve wijken die moeten ontstaan op plekken die nu bedrijventerreinen zijn.

Ontwikkeling gemengde wijken

Op de locaties die zich op termijn tot gemengde woon-werklocaties zullen ontwikkelen is een aanzienlijke hoeveelheid bedrijfsruimte geprogrammeerd, geschikt voor lichtere vormen van productieve bedrijvigheid (minimaal tot milieucategorie 3.1) en passend bij de mate van stedelijkheid.

Speerpunten:

Om te komen tot een uitgebalanceerde en toekomstbestendige bedrijfsruimtemarkt, waarin op de korte en middellange termijn voldoende passende ruimte beschikbaar blijft voor diverse vormen van stedelijke bedrijvigheid, zetten we in op de volgende speerpunten voor de uitvoering:

1. Maximaal de kansen benutten om bedrijfsruimte in gemengde wijken te combineren met wonen
2. Behouden, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen
3. Selectief omgaan met de laatste vrije kavels bedrijventerrein
4. Werken aan een regionale strategie voor bedrijfslocaties

Conclusie

De ontwikkeling maakt het mogelijk om bedrijvigheid toe te staan die vallen binnen de milieucategorie 1 en 2 die deel uitmaken van de Staat van bedrijfsactiviteiten bedrijventerrein. Dit is lijn met de bedrijvenstrategie waarin tot minimaal 3.1 wenselijk wordt geacht binnen een gemengd gebied. Binnen deze bedrijvigheid worden verder creatieve functies en ondergeschikte detailhandel toegestaan. Daarmee geeft de kavel invulling aan de integratie van bedrijven in woonmilieus en speelt het in op de behoefte van veel bedrijven om zich te vestigen in een stedelijk milieu, dicht bij geschoolde arbeidskrachten, creativiteit en afnemers.

4.4.6 Kantorenplan 2019-2026

In de jaren 2001 tot en met 2003 is in Amsterdam te veel kantoorruimte gerealiseerd. Er werd gebouwd voor de beleggingswaarde, wat door de overvloed aan kantoren en met een afnemende vraag naar kantoorruimte uiteindelijk leidde tot een grote kantorenleegstand, die in 2015 nog 18% was. Als gevolg heeft de gemeenteraad in verschillende jaren de kantorenplannen gereduceerd, nieuwbouw nog maar beperkt toegestaan, de kantorenloods ingesteld en het programma transformaties opgezet.

Het doel van het programma Transformaties (2015-2018) was leegstand terugdringen en woningen door transformatie realiseren. Nu de kantorenmarkt aantrekt neemt de leegstand in rap tempo af. De druk op de woningmarkt zorgt er echter voor dat er initiatieven blijven binnenkomen om kantoren te transformeren naar wonen. Hierdoor komt de woon-werkbalans in het stedelijke werkmilieu onder druk te staan, waardoor wonen mogelijk de overhand krijgt ten koste van kantoren.

De opgave voor de stad is het realiseren van de juiste balans tussen wonen en werken én binnen werken tussen kantoor en bedrijfsruimte.

Doel van het kantorenplan 2019-2026

De huidige kantoorsituatie vraagt extra regie op het realiseren van nieuwe kantoren. Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is om te sturen op een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m 2 kantoor per jaar. Voor dit doel gelden de volgende uitgangspunten:

- 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.

De transformatie van monofunctionele kantoorlocaties naar gemengde woon- en werkgebieden is cruciaal om te kunnen voldoen aan de woningbouwdoelstelling en om een kwalitatief en aantrekkelijk kantoormilieu te creëren. Beide functies gaan goed samen in een stad die zich steeds verder verdicht.

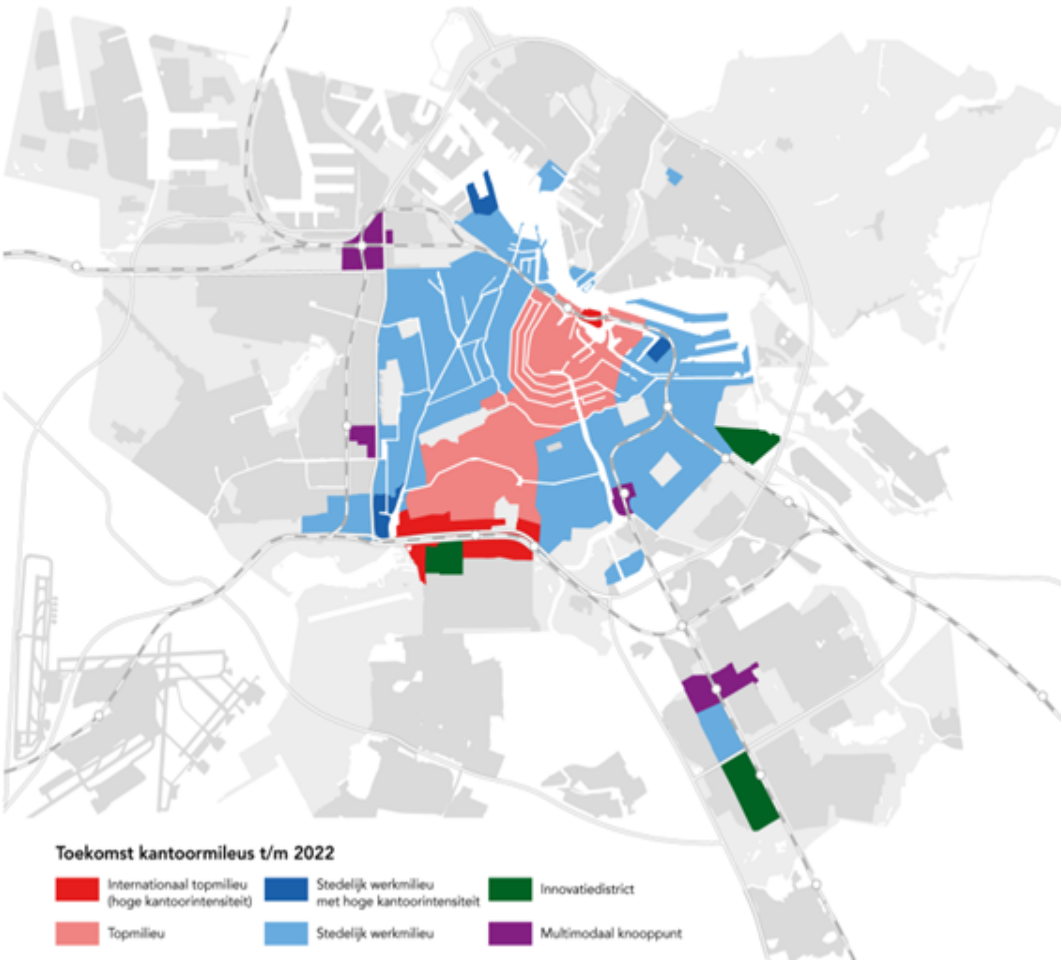
Toekomstbestendige kantoren

Toekomstbestendige kantoren betekent het realiseren van kantoren op goed bereikbare plekken in een gemengd woonwerkmilieu en het uitvoeren van ambities op het gebied van CO2-reductie, energiebesparing, duurzame energie, schone lucht, modulair bouwen, een circulaire economie én een klimaatbestendige stad. Naast dat het gebouw toekomstbestendig is, is het ook belangrijk dat het gebouw bijdraagt aan de leefbaarheid van het gebied. De functionaliteit, toekomstwaarde en belevingswaarde van een gebouw bepalen de ruimtelijke kwaliteit.

Goede bereikbaarheid met OV en fiets

De opkomst en groei van de kenniseconomie gedijt op locaties in de nabijheid van stedelijke voorzieningen met goede OV- en fietsbereikbaarheid op OV-knooppunten voor werknemers uit de metropool en daarbuiten. Ondernemingen zoeken kantoorruimte in gemengde woon-werkmilieus en op goed bereikbare OV-knooppunten. Nieuwe kantoren worden bij voorkeur op goed OV-bereikbare locaties gebouwd. De behoefte aan kantoorruimte blijft hoog en het einde van de vraag naar vooral duurzame en goed OV-bereikbare kantoren is nog niet in zicht.

De fiets en in toenemende mate de e-bike speelt een belangrijke rol bij woon-werkafstanden tot 15 kilometer. De van-deur-tot-deur-bereikbaarheid met de fiets draagt eraan bij dat kantoorwerkgelegenheid over een groot deel binnen de ring van Amsterdam verspreid is. Veel werknemers van de talloze financiële dienstverleners, advocatenkantoren, reclamebureaus, instituten en start-ups wonen op fietsafstand van hun werkgever. Veel werknemers van buiten Amsterdam gaan met de fiets vanaf het OV-knooppunt naar hun kantoor. In combinatie met de fiets heeft een groot deel van Amsterdam een goede OV-ontsluiting en is daarmee een stedelijk werkmilieu.



Afbeelding 4-3: de kantoormilieus tot en met 2022 in de gemeente Amsterdam

In deze figuur is duidelijk te zien dat nieuwe kantoorontwikkeling gerealiseerd worden in het stedelijk milieu, waarbij de kantoren vooral op goed OV-bereikbare locaties worden ontwikkeld. Ook de locatie van kavel 1.7 / deelgebied 9 ligt in een stedelijk milieu waarmee de OV- en fietsbereikbaarheid kan worden gegarandeerd.

Reduceren van gemotoriseerd verkeer

Een belangrijke stap naar het verduurzamen van de kantorenmarkt is sturen op locatie. Amsterdam wil een klimaat neutrale stad, schone lucht en gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Het gemotoriseerde verkeer zorgt voor negatieve effecten op de lokale luchtkwaliteit. Door kantoren mogelijk te maken op locaties die goed bereikbaar zijn met het OV en fiets wordt het woon-werkverkeer met de auto tot het minimum beperkt. Dit is ook in het belang van de ondernemingen waarbij bereikbaarheid bepalend is voor het vestigingsklimaat. In veel gebiedsontwikkelingen speelt een bereikbaarheidsprobleem, waardoor nieuwe ontwikkelingen vertragen. Specifiek voor de kantoorlocaties, waar de auto vaak nog dominant is, komt dit door het ruime aanbod aan parkeerplaatsen en het forensenverkeer. Gezamenlijk zullen gemeente, ontwikkelaars en kantoorgebruikers naar innovatieve mobiliteitsoplossingen moeten zoeken, met de inzet:

- Het aantal parkeerplaatsen te minimaliseren bij nieuwe ontwikkelingen of zelfs geen parkeerplekken meer te realiseren. Het parkeerbeleid geeft deze ruimte. Echter is voor ontwikkelaars en beleggers van kantoren het vaak wenselijk een bepaalde hoeveelheid parkeerplekken te realiseren, met name voor medewerkers uit de regio, waar geen goed OV-alternatief voor handen is;
- Bij een significant deel van de parkeervoorzieningen elektrische laadpunten te installeren of voor te bereiden op toekomstige installatie. Daarnaast wordt bij de nieuwbouw van kantoren voldoende (inpandige) parkeerplaatsen voor fiets en scooter geëist;
- Een gedragsverandering van de medewerkers te bewerkstelligen, waardoor meer van alternatieve modaliteiten gebruik wordt gemaakt;
- Het beperken van het aantal vervoersbewegingen van het goederenvervoer en de bevoorradingsroutes.

Bereikbaarheid en specifiek het parkeerbeleid zijn bepalend voor het vestigingsklimaat. Tegelijkertijd hebben bereikbaarheid en parkeerbeleid een significant effect op de verduurzaming van de mobiliteit. Amsterdam werkt alleen mee aan kantoorontwikkeling die goed met het OV bereikbaar zijn en gaat met marktpartijen verkennen om kantoorgebouwen zonder parkeerplekken te realiseren.

Duurzaamheidsambities

De gemeente zet voor kantoren in op duurzame energie, aardgasvrij, circulaire economie en afval. Daarnaast is ook klimaatadaptatie erg belangrijk. Het extremer wordende klimaat en de verdere verdichting van Amsterdam is een extra inspanning nodig om de stad leefbaar te houden. Voor steden zijn hittestress en extreme hoosbuien de meest in het oog springende veroorzakers van schade of overlast. Het is belangrijk om een klimaat-/regenbestendige stad te realiseren. Er zijn verschillende goed toe te passen maatregelen, onder andere de aanleg van ecogroen en integratie van oppervlaktewater. Denk verder ook aan natuur inclusief bouwen om de biodiversiteit van Amsterdam te vergroten.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt onder meer ruimte voor creatieve functies mogelijk. Dit als bestendiging van de functies die zijn toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan dat met voorliggend bestemmingsplan gedeeltelijk wordt vervangen. Het bestemmingsplan ziet derhalve niet toe op het toestaan van nieuwe functies.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige objecten (zoals woningen). Voor het bepalen van deze afstand wordt de VNG-brochure 'Berdrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen- en installaties aan welke milieuaspecten (geur, stof, geluid en/of gevaar) een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot hindergevoelige functies vanuit een goede ruimtelijke ordening passend zijn. In de VNG-publicatie worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in zes categorieën, variërend van lichte tot zeer zware milieuhinder. Per milieucategorie zijn richtafstanden tot hindergevoelige functies opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstypen: een rustige woonwijk en een gebied met een menging van functies. In de onderstaande tabel zijn deze richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur.

Tabel 6-: Richtafstanden per milieucategorie.

Milieucategorie	Richtafstanden in 'rustige woonwijk'	Richtafstanden in 'gemengd gebied'
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter
5	500-1.000 meter	300-700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

Beschouwing

Het gebied van de planlocatie op het Cruquiuseiland is er sprake van een diversiteit aan functies.

Daarom is het plangebied het best te classificeren als omgevingstype 'gemengd gebied'. Als er sprake is van dit omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen mildere richtafstanden worden gehanteerd. De richtafstanden van milieubelastende en milieugevoelige functies kunnen danmet één afstandsstap worden verlaagd zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat (behalve voor het aspect 'gevaar'). De geldende richtafstanden zijn in de bovenstaande tabel per bedrijfscategorie weergegeven.

Tot voor kort was het op kavel 1.7, destijds ook wel bekend als 'locatie Steenkist' een handelsonderneming voor machines, gereedschappen, lastechnieken, veiligheidsartikelen en werkkleding gevestigd. In het huidige en vigerende bestemmingsplan 'Cruquius' zijn bedrijven tot en met milieucategorie 4.1 mogelijk. Voor deze categorie geldt in een gemengd gebied een hinderafstand van 100 meter ten opzichte van gevoelige objecten zoals woningen. Dit kan een belemmering vormen voor de omliggende woningbouwontwikkelingen. In dit voorliggende bestemmingsplan wordt het planologisch regime daarom aangepast, zodat de mogelijkheid voor het type te vestigen bedrijven wordt beperkt tot milieucategorie 2. De toegestane hinder- of richtafstand tussen de woningen en deze bedrijfskavel wordt aan de hand van dit regime verkleind van 100 meter naar 10 meter. Hierdoor vormt het plangebied van kael 1.7 / deelgebied 9 geen risico meer voor de woningbouwontwikkelingen in de omliggende kavels. Over dit nieuwe regime heeft inmiddels afstemming plaatsgevonden tussen de gemeente en Amvest Development Real Estate B.V.

Conclusie

Het milieuaspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering in het kader van het voorliggende planvoornemen.

5.2 Verkeer en parkeren

Beleidskader

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet er sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Kencijfers CROW en Nota parkeernormen 2017

In het algemeen geldt dat gemeenten hun parkeernormen afleiden van de kencijfers die het CROW opgeeft. De gemeente Amsterdam heeft haar parkeernormen opgenomen in het vigerende beleid 'Nota parkeernormen 2017'. Deze nota gaat over auto parkeren in relatie tot de ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen. Volgens de nota valt het gebied van kavel 1.7 betreft parkeren in zone B. Voor deze zone geldt dat ze een goed openbaar vervoer hebben, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximum parkeernorm ook een minimum parkeernorm te hanteren.

De meest recente kencijfers van de CROW-publicatie zijn te vinden in de 'publicatie 381 toekomstbestendig parkeren'. Binnen de kencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van een centrumgebied.

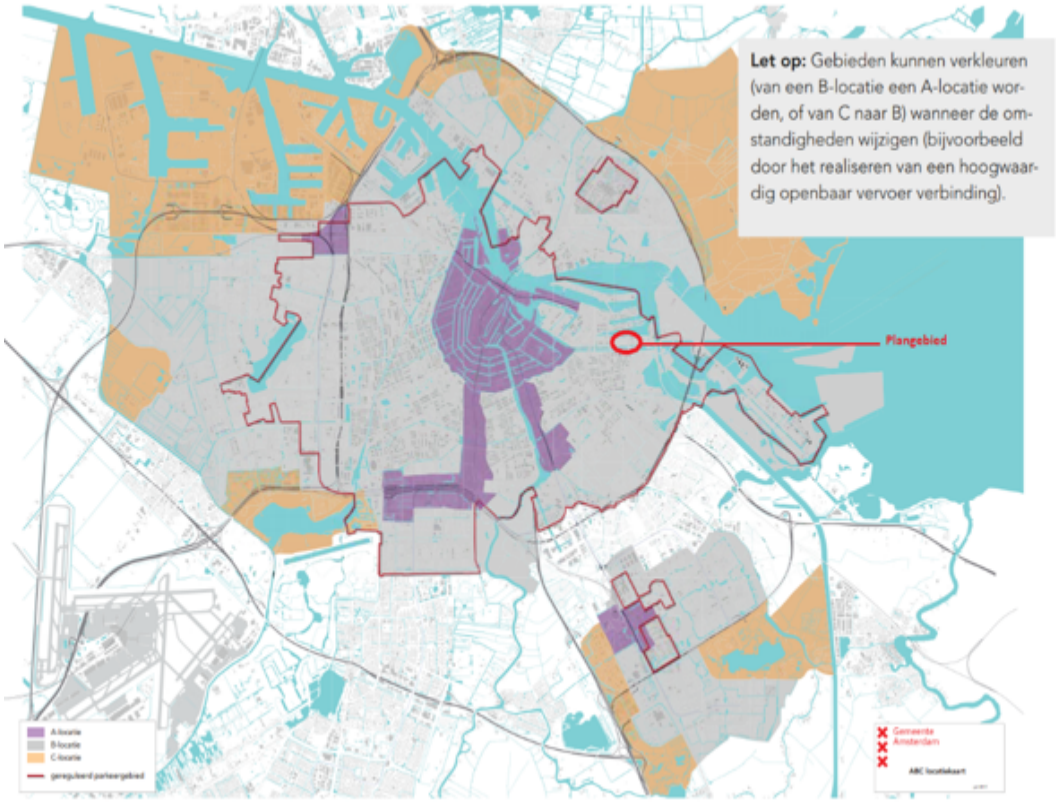
Beschouwing

Locatie en ontwikkeling plangebied

Het beoogde plangebied is gelegen op het Cruquiuseiland, gelegen in het oosten van Amsterdam. Op dit braakliggende terrein wordt de invulling van een bedrijf mogelijk gemaakt met een maximaal bruto vloeroppervlak van 650 m^2. Zoals reeds is aangenomen kan de planlocatie volgens het CROW als volgt worden samengevat:

- Gelegen binnen een 'sterk stedelijk' klimaat;
- Ligging ten opzichte van Amsterdam is 'schil centrum'.

In de onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven waarin te zien is dat de kavel binnen een B-locatie van de gemeente Amsterdam is gesitueerd. Een locatie die zich kenmerkt aan de hand van een goede openbaar vervoersverbinding maar met een grotere afstand tot een intercitystation.



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

Afbeelding 5-1: kaart gebiedsindeling verkeer Amsterdam

B-locatie

De B-locaties (op het kaartje grijs) hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Zo bevindt zich de dichtstbijzijnde ov-halte op 8 minuten loopafstand (op circa 700 meter). Het betreft de bushalte aan de Veelaan. Iedere paar minuten vertrekt er vanaf deze locatie een bus. Het gaat om de buslijnen 22 (Station Sloterdijk - Muiderpoort station) en 65 (KNSM-eiland - Station-Zuid) in diverse richtingen. Tevens is op deze locatie ook een nachtbus voorzien. Het gaat om de N89 die rijdt tussen IJburg en het Centraal Station. Zoals in deze alinea is aangenomen valt de kavel binnen de volgende

locatie-omschrijving:

- Een B-locatie.

Voor het opstellen van een parkeerbalans voor kavel 1.7 geldt dat sprake is van een B-locatie met CROW kenmerken 'schil centrum' en stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'.

Voorzieningen

Zoals in het beleidskader staat omschreven hanteert de gemeente Amsterdam de Nota Parkeernormen Auto welke is vastgesteld op 8 juni 2017. De gemeente Amsterdam hanteert in deze Nota voor het bepalen van de parkeernormen verschillende categorieën, namelijk:

- Wonen.
- Kantoren.
- Voorzieningen.

De bestemming die geldt op de voorliggende bestemmingsplanherziening is 'Bedrijf'. Deze functie valt binnen de Nota het best te omschrijven als 'voorzieningen'. De categorie voorzieningen is een zeer diverse categorie. In de Nota omvat deze categorie alles wat geen woning of kantoor is. Het kan hierbij gaan om commerciële functies van gebouwen zoals hotels, bedrijven en ziekenhuizen. Naast de commerciële functies vallen ook maatschappelijke functies onder deze noemer.

Bepalen van de parkeernorm van voorzieningen

Voor deze categorie gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van de CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm. Ook in het geactualiseerde beleid zijn de kencijfers van het CROW uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor voorzieningen. Deze kencijfers worden, samen met de gegevens over de verkeersgeneratie en specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen.

Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

Binnen het CROW zijn diverse bedrijfsfuncties te onderscheiden. In dit voorbeeld is uitgegaan van de kencijfers van een voorzieningen. Gezien de bestemming bedrijf op deze kavel komt de omschrijving het dichtst in de buurt. Op basis van de Nota Parkeernormen Auto gemeente Amsterdam kan voor de categorie voorzieningen de parkeervraag worden bepaald aan de hand van de CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm (0,6 parkeerplaatsen per 100 m^2). Met een maximaal bruto vloeroppervlak van 650 m2 komt dit neer op een parkeernorm van 3,9 parkeerplaatsen. Hiermee komt te totale parkeervraag op een totaal aantal van 4 voor de kavel 1.7.

Kleine projecten

In paragraaf 5 van de parkeernormen in de gemeentelijke Nota staat opgenomen dat bij kleine projecten waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt, er een standaard vrijstelling geldt van de parkeernorm. Per project zal bepaald worden of de nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening. Hierbij zal de parkeerdruk op het maatgevend moment en de beschikbare openbare ruimte bepalend zijn.

Verkeersveiligheid speelt ook een rol

Ook verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol in de gemeentelijke parkeernota. Het realiseren van de toegang tot een klein te realiseren parkeerruimte leidt vaak tot ruimtelijk ongewenste oplossingen. In sommige situaties kan de verkeersveiligheid in het geding komen. Het is van belang om goede zichtlijnen op de weg te waarborgen en voldoende ruimte te behouden voor zowel parkeerplekken als draaimogelijkheden. In sommige situaties is het fysiek onmogelijk of onwenselijk om parkeerplaatsen te realiseren. De kavel van het voorliggende plan is niet erg groot waarbij het realiseren van parkeerplekken ruimtelijk tot ongewenste situaties kan leiden.

Conclusie

De voorliggende bestemmingsplanherziening maakt een dermate kleine ontwikkeling mogelijk, dat vanuit de gemeentelijke parkeernota een vrijstelling geldt voor het realiseren van parkeerplaatsen. Ook kan het realiseren van parkeerruimte op een kleine kavel als deze ruimtelijk tot ongewenste situaties leiden. Daarnaast is de kavel gelegen in een gebied welke beschikt over goede openbaar vervoersverbindingen.

5.3 Luchtkwaliteit

Beleidskader

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

De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;

De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de norm.

Luchtkwaliteitseisen

Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:

- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of;
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of;
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of;
- Het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal

Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Beschouwing

Niet In Betekenende Mate

Het begrip NIBM speelt een belangrijke rol in de regelgeving voor luchtkwaliteit en is uitgewerkt in het Besluit 'Niet in betekende mate' bijdragen en de Regeling 'Niet in betekende mate' bijdragen. Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden). In de regeling NIBM is een aantal activiteiten, zoals projecten tot 1.500 woningen met één ontsluitingsweg (3.000 met twee ontsluitingswegen), tot 100.000 m^2 kantooroppervlakte met één ontsluitingsweg (200.000 m^2 met twee ontsluitingswegen) en intensieve veehouderijen (afhankelijk van het aantal dieren), bij voorbaat aangemerkt als niet in betekenende mate.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de realisatie van de functie 'Bedrijf', met een bruto vloeroppervlak van 650 m^2, mogelijk. Binnen deze functieaanduiding worden behalve bedrijf ook ondersgeschikte detailhandel en creatieve functies mogelijk gemaakt. Omdat een dergelijke ontwikkeling in de lijst uit de Regeling NIBM is opgenomen, mag hier worden volstaan met de aanname dat de ontwikkeling van geringe omvang is en dat de bijdrage aan luchtverontreiniging niet in betekende mate is. Een nadere motivering aan de hand van onderzoek is daarom niet vereist.

Toelichting op basis van het planvoornemen

Het bestemmingsplan is puur op beheer gericht, namelijk het verlagen van de milieucategorie en het laten vervallen de gebiedsaanduiding 'industrieterrein'. Dit staat geen nieuwe ontwikkelingen toe die kunnen leiden tot (verdere) overschrijding van normen. Er is met de komst van dit planologisch regime minder zware bedrijvigheid toegestaan wat de luchtkwaliteit enkel ten goede komt. Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met de Wet milieubeheer. Gezien het conserverende karakter van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening om maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren.

Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

5.4 Geluidhinder

Beleidskader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeerslawaai

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitie bepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en maatregelen gericht op reductie van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, zijn burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

De gevels van geluidgevoelige bestemmingen kunnen ook worden uitgevoerd als een blinde of dove gevel (conform artikel 1b lid 5 van de Wgh). Hiermee vervalt de verplichting om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, waarbij een kanttekening wordt geplaatst dat de geluidwering van deze gevels ten minste gelijk dient te zijn aan de hoogte van de geluidbelasting minus de maximale binnenwaarde.

Ter anticipatie op het steeds stiller worden van motorvoertuigen mag alvorens te toetsen aan de geldende grenswaarden een aftrek worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Deze aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waar de maximumsnelheid gelijk is aan of hoger is dan 70 km/uur;
- 5 dB voor overige wegen.

Railverkeerslawaai

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.

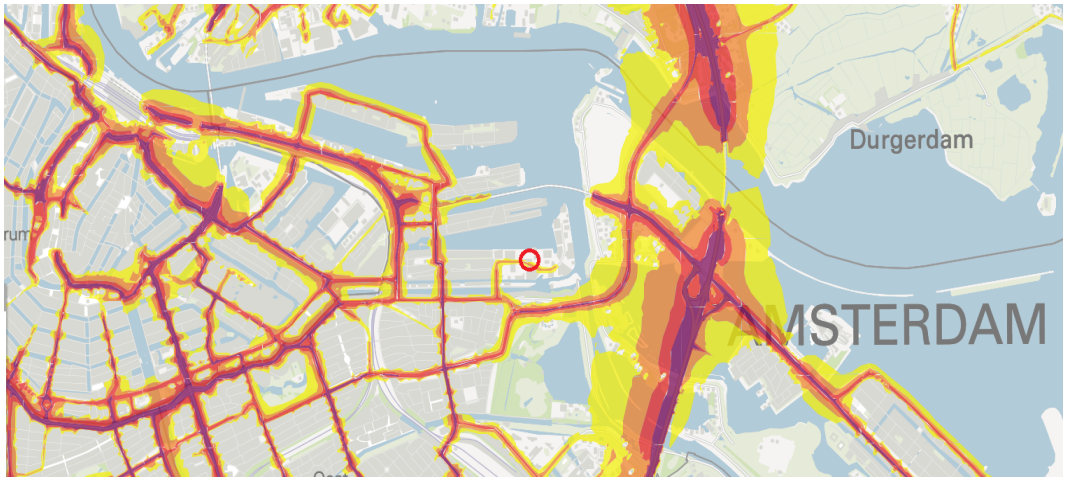
Industrielawaai

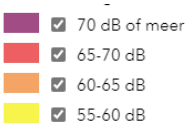
Een industrieterrein is volgens de Wet geluidhinder een terrein waar zich bedrijven kunnen vestigen die genoemd worden in artikel 40 van de Wet geluidhinder en onderdeel D van Bijlage I behorende bij het Besluit omgevingsrecht (de zogenaamde grote lawaaimakers). Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder is rondom deze terreinen een zone vastgesteld, waarbuiten de etmaalwaarde van het gemiddelde geluidsniveau ten gevolge van alle bedrijven op dat terrein niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). De zone is een planologisch aandachtsgebied, waarbinnen regels van kracht zijn, die aan zowel industriële activiteiten als aan woningbouw beperkingen opleggen. De ligging en omvang van de zone wordt met een bestemmingsplan vastgelegd. In het kader van het bestemmingsplan dient gekeken te worden naar de geluidsbelasting van geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van het industrieterrein. Indien de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt, kan de gemeente een hogere waarde vaststellen. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A).

Beschouwing

Wegverkeerslawaai

Een groot deel van het plangebied is daardoor gelegen in één of meerdere geluidszones van bestaande wegen. In en nabij het plangebied zijn geen nieuwe wegen voorzien met een snelheidsregime van 50 km/u of meer. Om de onderstaande afbeelding is de situatie weergegeven waarin het plangebied met rood is omcirkelt.





Afbeelding 5-2: uitsnede geluidskaart 2018, gemeente Amsterdam, met het plangebied rood omcirkelt

Het bestemmingsplan is conserverend en maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk, waardoor akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai achterwege kan blijven. Wegverkeerslawaai werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt niet binnen de geluidszone van het spoorvak Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet ook niet in nieuwe ontwikkelingen binnen deze geluidszone van de spoorweg, waardoor akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai achterwege kan blijven. Railverkeerslawaai werpt derhalve geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan. Op de onderstaande afbeelding is de geluidskaart spoorwegen weergegeven met het plangebied rood omcirkelt.



Afbeelding 5-3: geluidskaart ProRail spoorwegen

Industrielawaai

Het plangebied is onderdeel van een gezoneerd industrieterrein. In de loop van de tijd zijn er diverse besluiten genomen door zowel de Centrale stad als het voormalig stadsdeel Zeeburg die van invloed zijn op het gezoneerde industrieterrein en de industriële zone. In het onderstaande wordt hierop ingegaan.

De afgelopen jaren is door de ontwikkelingen in het Oostelijk Havengebied de industriële bedrijvigheid verminderd. De bedrijvigheid concentreert zich vooral op het Cruquius werkgebied inclusief de strook aan het Zeeburgerpad. Het gebied wordt qua industriële geluidsbelasting gedomineerd door de bedrijven

Albeton, Kapteijn en in mindere mate door Kleijer. Voorts moet bedacht worden dat het industrieterrein in de loop der jaren al is verkleind. Zeeburgereiland maakt sinds het bestemmingsplan 'Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg' geen deel meer uit van het industrieterrein. Ook de vaststelling van het bestemmingsplan 'Borneo, Sporenburg en Rietlanden' leidde al tot verkleining van het industrieterrein, alsook de vaststelling van de bestemmingsplannen 'Java-eiland', 'KNSM-eiland', 'Kop Oostelijke Handelskade', 'Oostelijke Handelskade' en 'Rietlanden' verkleinden het industrieterrein al.

Ook met deze bestemmingsplanherziening wordt het industrieterrein verder verkleind op het Cruquiuseiland. Naast het verlagen van de milieucategorie zal ook de gebiedsaanduiding 'gezoneerd industrieterrein' komen te vervallen. Met het voorliggende bestemmingsplan komt het plangebied in de zone van het industrieterrein te liggen. Deze ontwikkeling beperkt de mogelijke geluidsbelasting van een toekomstige planvoornemen op deze locatie wat de omliggende woningbouw verder mogelijk maakt. Het voorliggende bestemmingsplan is dan ook een randvoorwaarde voor een goed woonklimaat voor de woningen die in nabije omgeving worden gebouwd en het waarborgen van een goed leefklimaat voor overige hindergevoelige objecten in de omgeving.

Conclusie

In het kader van het milieuaspect geluid vormt het voorliggende planvoornemen geen belemmering.

5.5 Externe veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid heeft betrekking op risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen. Ook gaat het om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van de risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen.. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Besluit externe veiligheid

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (2004)
- Het externe veiligheidsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in:
- Besluit externe veiligheid Buisleidingen, 2011;
- Besluit Transport en Externe Veiligheid (2015).

Risicomaten

De risico's met betrekking tot externe veiligheid dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden

door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron zoals bedrijven, wegen en spoorlijnen.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico kan niet in contouren worden vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek.

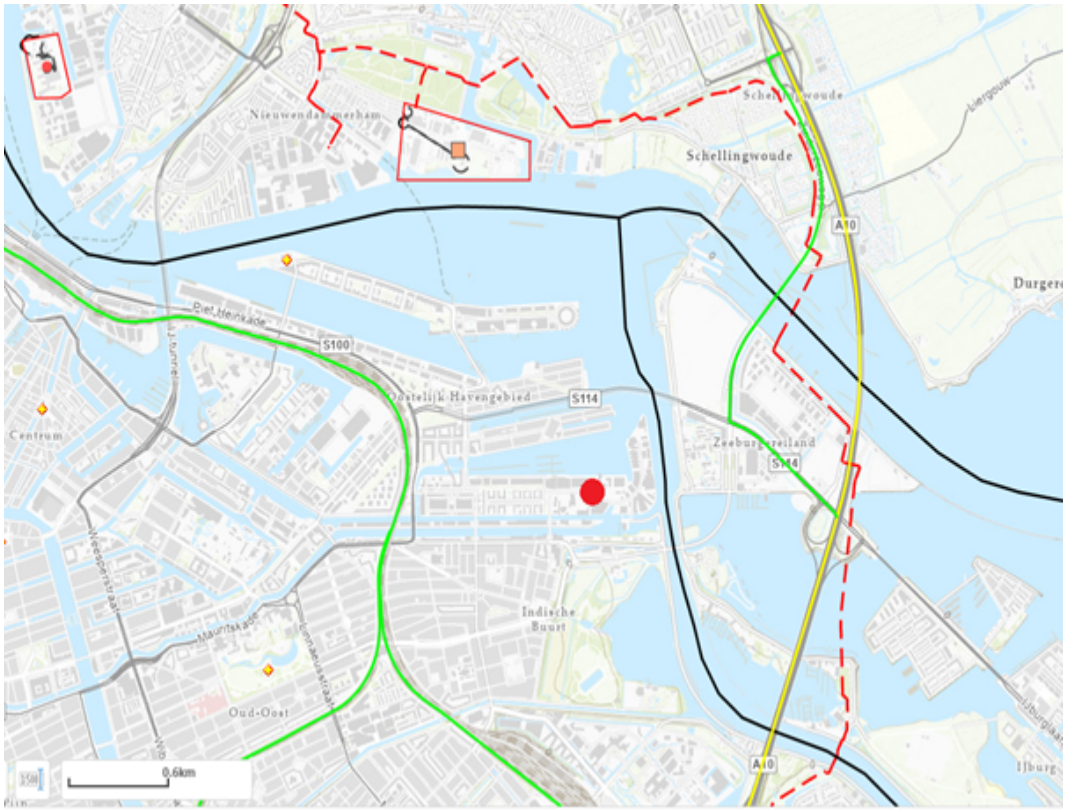
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.

Beschouwing

Risicovolle bedrijven

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle objecten aanwezig. In de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de risicokaart weergegeven met daarbinnen de rode stip het plangebied.



Afbeelding 5-4: uitsnede van de risicokaart (www.risicokaart.nl)

De dichtstbijzijnde contour voor het plaatsgebonden risico PR10-6 ligt niet binnen het plangebied Cruquiuseiland, daarom zijn er geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig of bestemd. Het plan voldoet derhalve aan de grens- en richtwaarden voor het Plaatsgebonden Risico (PR). Sinds het metaalbedrijf Metaal Magnus B.V. is verhuisd naar Amstelveen, zijn er geen risicovolle bedrijven meer aanwezig in de directe omgeving van het plangebied.

Buisleidingen

Door de Gasunie is het bestemmingsplan getoetst aan het vigerende beleid met betrekking tot externe veiligheid voor aardgastransportleidingen, zijnde het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing wordt geconcludeerd dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van buisleidingen is derhalve niet aan de orde.

Vervoer over het spoor

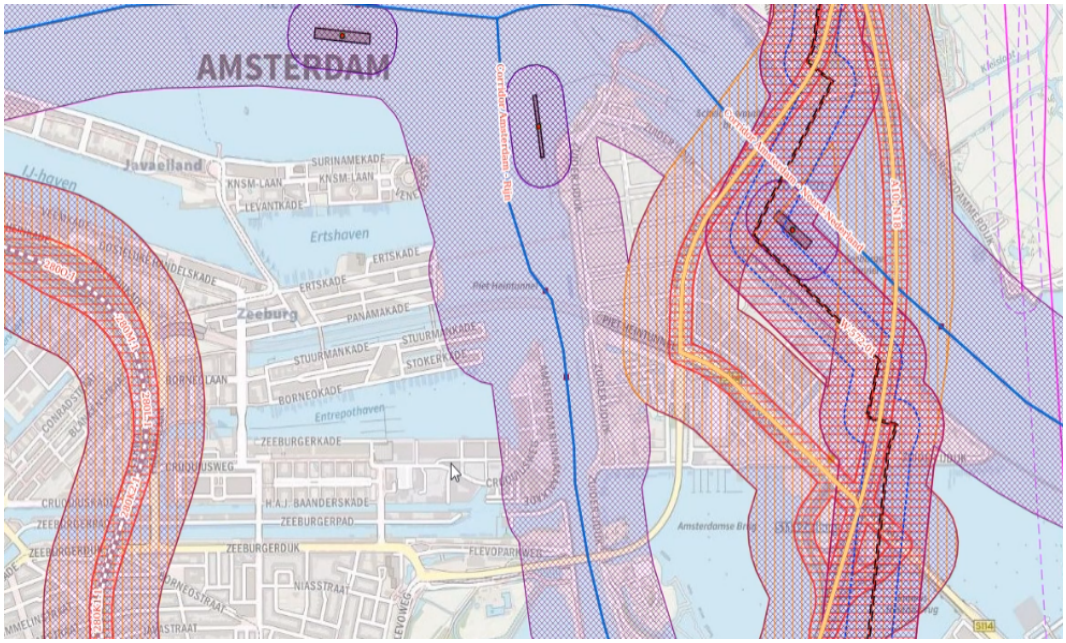
Het plangebied is gelegen op circa 1 kilometer van het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht. Op dit moment vindt er nauwelijks tot geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over dit traject. Het spoortraject is onderdeel van het op bestuurlijk niveau geaccordeerde Basisnet Spoor. Met het Basisnet spoor worden aan de vervoerszijde risico's vastgelegd in een vaste, niet veranderlijke (vervoer-) gebruiksruimte. In deze gebruiksruimte wordt voor dit traject, conform het bestuurlijk geaccordeerde Basisnet Spoor, uitgegaan van risico-arm samengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het risicovollere "warme BLEVE scenario" (een grote explosie met brandbaar gas) kan worden uitgesloten.

- Plaatsgebonden risico: Vervoer over het spoor. Het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor is lager dan 10-6 per jaar. Het plan voldoet aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.
- Groepsrisico vervoer over het spoor: Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico op het traject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht is ter hoogte van het Centraal Station en bedraagt circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Ter hoogte van het plangebied van bestemmingsplan Cruquius is het groepsrisico lager. De circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” geeft aan dat een verantwoording van het groepsrisico (GR) is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor niet toenemen en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per spoor is daarom niet nodig.

Vervoer over het water

Voor het voorliggende bestemmingsplan is alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit kanaal ligt op circa 400 meter afstand van het plangebied van deelgebied 9 / kavel 1.7. Het planvoornemen dient daarom getoetst te worden aan de externe veiligheidsnormen plaatsgebonden risico en groepsrisico betreffende Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het plaatsgebonden risico geldt een zogenaamde risicolijn. Kijkend naar het groepsrisico dient inzichtelijk te worden of ten gevolge van het plan het groepsrisico toeneemt en dient bepaald te worden of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. Wanneer het groepsrisico ten gevolge van het plan toeneemt en/of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt dient het bevoegd gezag het groepsrisico te verantwoorden. Dit kan inzichtelijke worden gemaakt middels het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het berekenen van het groepsrisico echter niet verplicht is bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1500 pers/ha dubbelzijdige bebouwing en 2250 pers/ha enkelzijdige bebouwing.

- Groepsrisico: Volgens artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes moet bij elk plan binnen het invloedsgebied een beperkte verantwoording worden uitgevoerd. Er dient te worden ingegaan op de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van de effecten van een ongeval en op de mogelijkheid van personen om zich in veiligheid te brengen. Wanneer het plan binnen de 200 meter van de transportas ligt, en wanneer het groepsrisico. Echter, op de onderstaande afbeelding is te zien dat het plangebied, met een rode stip aangegeven, zich buiten de 200 meter van de transportas ligt.



Afbeelding 5-5: een uitsnede van de risicokaart externe veiligheid rondom het plangebied en daarbinnen is met een witte pijl het plangebied aangegeven

Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid.

5.6 Bodemkwaliteit

Beleidskader

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

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Onderzoek

Ter voorbereiding op de nieuwbouw (aanvraag omgevingsvergunning) is het noodzakelijk dat

bodemonderzoek is uitgevoerd wat voldoet aan de ARVO en NEN5740 richtlijnen.Hiervoor is het noodzakelijk om de bodemgegevens van de gehele locatie in beeld te brengen, zodat inzicht verkregen wordt in onder andere:

- De huidige milieuhygiënische kwaliteit van de vrijkomende en achterblijvende grond bij bouwrijp- en saneringswerkzaamheden;
- De huidige milieuhygiënische kwaliteit van het grondwater;
- De aanwezigheid van een verontreiniging met asbest in de bodem;
- De aanwezigheid van een verontreiniging met PFAS in de bodem;
- De maatregelen die, conform het Arbeidsomstandighedenbesluit, getroffen moeten worden om de operationele medewerkers te beschermen tegen directe en indirecte blootstelling aan stoffen die zich mogelijk in de bodem bevinden (bepaling voorlopige veiligheidsklassen).

In de periode van 12 maart tot en met 19 april 2021 heeft Royal HaskoningDHV, in opdracht van Amvest Development Real Estate B.V , een verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het voormalige bedrijfsterrein van Steenkist - Schijfsma aan de Cruquiusweg 77 te Amsterdam. Naar aanleiding van het uitgevoerde vooronderzoek volgens de NEN 5725 kan het volgende worden gesteld:

- het terrein aan de Cruquiusweg 77 behoort tot het gebied dat voor de oorlog is opgehoogd en bebouwd;
- in het verleden zijn verschillende bodembedreigende activiteiten uitgevoerd op de onderzoekslocatie;
- Er zijn voor zover bekend geen (recente) bodemonderzoeken op het terrein uitgevoerd;
- naar verwachting is ter plaatse van de Cruquiusweg 77 sprake van licht tot sterk verhoogde gehalten aan verontreinigende stoffen in de grond (met name zware metalen, minerale olie en PAK);
- Verkennend onderzoek asbest conform de onderzoeksprotocollen NEN5707/NEN5897 heeft niet plaatsgevonden. De locatie is op voorhand verdacht voor asbest vanwege de ophogingen, de aanwezigheid van asbestfabriek(en) elders aan de Cruquiusweg, en de onderzoeksresultaten van nabijgelegen terreinen.

Samenvattend wordt verwacht dat het terrein aan de Cruquiusweg 77 mogelijk heterogeen verontreinigd is met zware metalen, PAK en/of asbest. Naar aanleiding van bovenstaande is, met het oog op de voorgenomen herontwikkeling van het terrein, het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

Grondwater

In het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan barium en/of naftaleen aangetroffen. Er zijn geen matig of sterk verhoogde concentraties aangetroffen. Nader onderzoek naar de licht verhoogde gehalten wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

PFAS

Verspreid over de onderzoekslocatie heeft PFAS-onderzoek plaatsgevonden. De analyseresultaten van het onderzoek zijn getoetst aan de normen uit de Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2020. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er op de onderzoekslocatie maximaal licht verhoogde concentraties PFAS zijn aangetroffen waardoor vrijkomende grond met betrekking tot PFAS als Vrij Toepasbaar kan worden beschouwd. Er is geen sprake van sterk met PFAS verontreinigde grond.

Heterogeen verontreinigde bovenlaag

Uit de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek blijkt dat ter plaatse de gehele onderzoekslocatie in de bodem (direct vanaf maaiveld) tot een diepte van maximaal 1,5 m-mv sprake is van een sterk geroerde, heterogeen verontreinigde (ophoog)laag. In de heterogene ophooglaag zijn lichte tot sterke bijmengingen van onder andere baksteen, beton, puin, bitumen en asbest waargenomen. De bodemlaag

blijkt voornamelijk matig tot sterk verontreinigd te zijn met PAK en lood. De horizontale omvang van de verontreiniging is tijdens onderhavig onderzoek niet volledig in beeld gebracht. Aangezien de verhoogde concentraties te relateren zijn aan de aanwezigheid van de puin- en bitumenhoudende ophooglaag die overal op de locatie aanwezig is, zijn individuele verontreinigingsspots niet te onderscheiden. In het grondwater worden geen sterke verontreinigingen aangetroffen. Gezien de omvang van de heterogene verontreiniging in de grondfase is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Asbest

Uit de resultaten van het asbest onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van asbest op het bedrijfsterrein in de heterogeen verontreinigde bovenlaag is bevestigd in zowel de fijne als de grove fractie. Geconcludeerd wordt dat in de bodem vanaf maaiveld tot een diepte van circa 1,0 m-mv sterk verhoogde concentraties asbest zijn aangetoond waardoor er sprake is van een sterke verontreiniging met asbest.

Gevalsdefinitie

In het kader van de Wet Bodembescherming spreekt men van een geval van bodemverontreiniging als sprake is van grondgebieden die vanwege verontreiniging, de oorzaak of de gevolgen daarvan in technische, organisatorische en ruimtelijke zin met elkaar samenhangen. Op basis van de huidige gegevens zijn een tweetal gevallen van ernstige bodemverontreiniging te onderscheiden. Op basis van de risico beoordelingen kan geconcludeerd worden dat bij het huidige gebruik er geen sprake is van actuele humane, ecologische en/of verspreidingsrisico's. Het verrichten van sanerende maatregelen op de locatie is bij het huidige gebruik derhalve niet spoedeisend. Echter, dit is in het kader van de huidige situatie. In de toekomstige situatie zal er op de locatie een nieuwbouwproject worden gerealiseerd. In dat geval is het uitvoeren van de saneringsopgave wel van belang. Deze bodemsanering zal moeten worden opgenomen in het planvoornemen. Wanneer deze saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd vormt het milieuaspect bodem geen belemmering.

Conclusie

Gezien de omvang van de heterogene verontreiniging in de grondfase is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er zal daarom een bodemsanering moeten plaatsvinden. Met uitvoering van deze saneringswerkzaamheden vormt het milieuaspect bodem geen belemmering voor het beoogde gebruik.

5.7 Water

Beleidskader

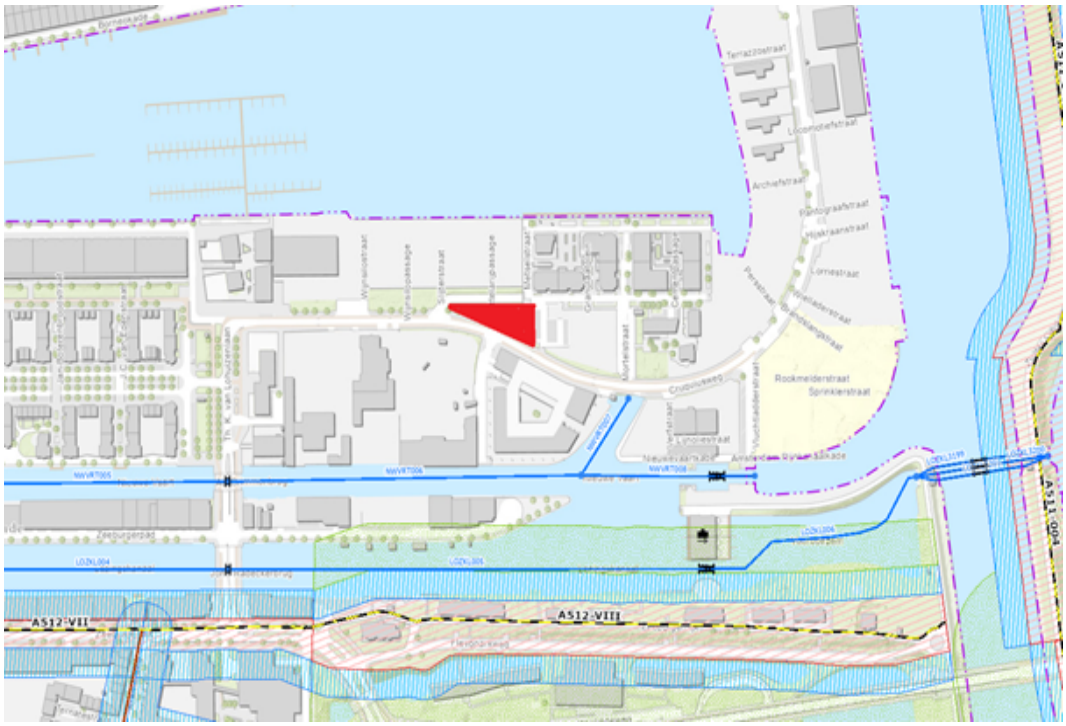
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Er is reeds een toetsing gedaan aan de Hemelwaterverordening 2021 en zijn er regels in dit plan opgesteld die voldoen aan het paraplu bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'.

Beschouwing

Op de onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven, in het rood, op de kaart van waterschap

Amstel, Gooi en Vecht (hierna te noemen AVG).



Afbeelding 5-6: een uitsnede van de legger van waterschap Amstel, Gooi en Vecht met in het rood het plangebied weergegeven

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen primaire en/of secundaire waterkeringen aanwezig. Tevens is het niet gelegen binnen de zonering van dergelijke waterkeringen. Een watervergunning of afstemming met Waternet is in het kader van waterkeringen dan ook niet nodig.

Toename van verharding - waterberging

In onbebouwde grond zakt een groot deel van het regenwater weg. Bij verharding loopt het regenwater sneller in de richting van een sloot en of het riool. Dit kan tot wateroverlast leiden. Om dit te voorkomen is soms extra ruimte nodig om water op te kunnen slaan. Bij de beoogde ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met het beleid van waterschappen. Een van de beleidsregels houdt in het compenseren bij een toename van het verharde oppervlak. Deze beleidsregels vormen het afwegingskader voor vergunningverlening. Het waterschap AVG stelt dat bij binnenstedelijke toename van verhard oppervlak van meer dan 1.000 m^2, in bestaand of nieuw in te richten stedelijk gebied, een compensatienorm van kracht is (artikel 2.3 lid 2 Keur AVG). Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m^2 of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de

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

Demping van wateroppervlaktes

In de Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn ook regels opgenomen wanneer er sprake is van het dempen van water bij planontwikkelingen. Wanneer er sprake is van demping van oppervlaktewater moet er voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. Echter, in het planvoornemen is er geen sprake van demping van oppervlaktewater.

Hemelwater

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

Een gemengd stelsel

Schoon hemelwater wordt gescheiden ingezameld en loost direct op het omliggende oppervlaktewater. Het vuile water wordt op de perceelgrens aangeboden en aangesloten op het gemeentelijk riool. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt bedrijven, creatieve functies en ondergeschikte detailhandel mogelijk. Bij een nieuwe invulling van de kavel dient rekening gehouden te worden met het de toenname van het verhard oppervlak ten opzichte van de huidige situatie (een braakliggend terrein). Ook dient er afstemming te worden gezocht met Waternet om Rainproof oplossingen in het ontwerp in te kunnen passen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad regenbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

5.8 Ecologie

Beleidskader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming

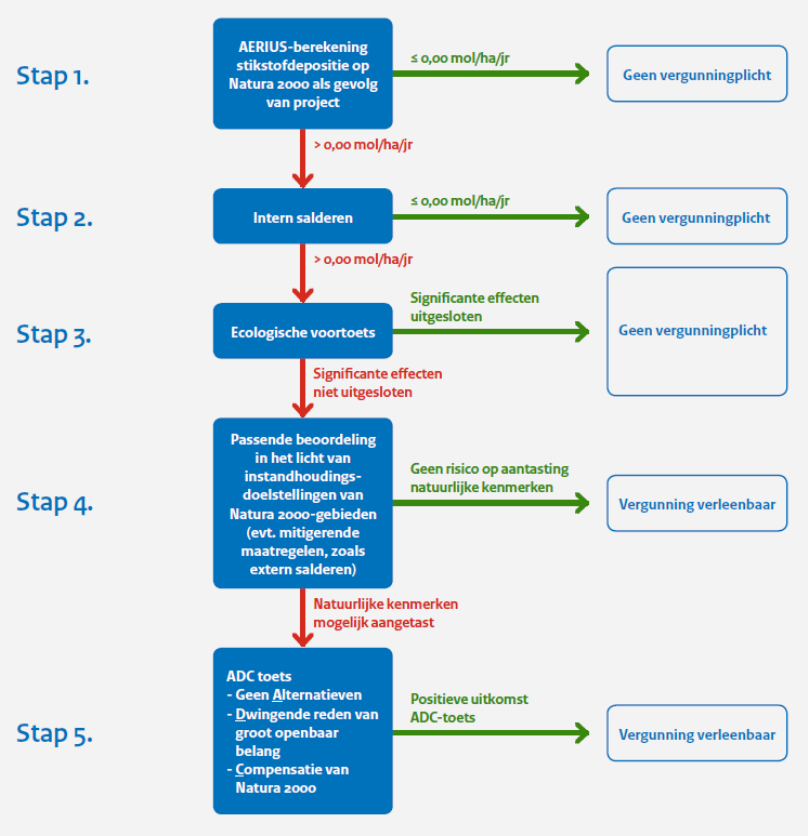
in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

Natura-2000 gebieden

Natura-2000 gebieden zijn het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zonder meer toegestaan. Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij nieuwe activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. In de beslisboom voor stikstofdepositie (figuur 1 hieronder) zijn de stappen weergegeven om vergunningsplicht vast te stellen.



Figuur 5-7: Beslisboom toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten

Beschouwing

Op 3 mei 2021 is er een terreininspectie uitgevoerd door Royal HaskoningDHV op de projectlocatie aan de Cruquiusweg 77 te Amsterdam. Ook is er een bureaustudie verricht. Onderstaand zijn hiervan de relevante gegevens over het milieuaspect ecologie beschreven.

Gebiedsbescherming

In de nabije omgeving van het Cruquiusgebied ligt op circa 1,5 km het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Op ruim 6 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Op grotere afstand liggen Polder Westzaan (11 km), Botshol (12,5 km), Naardermeer (12 km) en Oostelijke Vechtplassen (13 km). Op de onderstaande afbeelding is het plangebied aangegeven met een rode stip ten opzichte van het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied.



Afbeelding 5-8: uitsnede van het plangebied ten opzichte van het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied

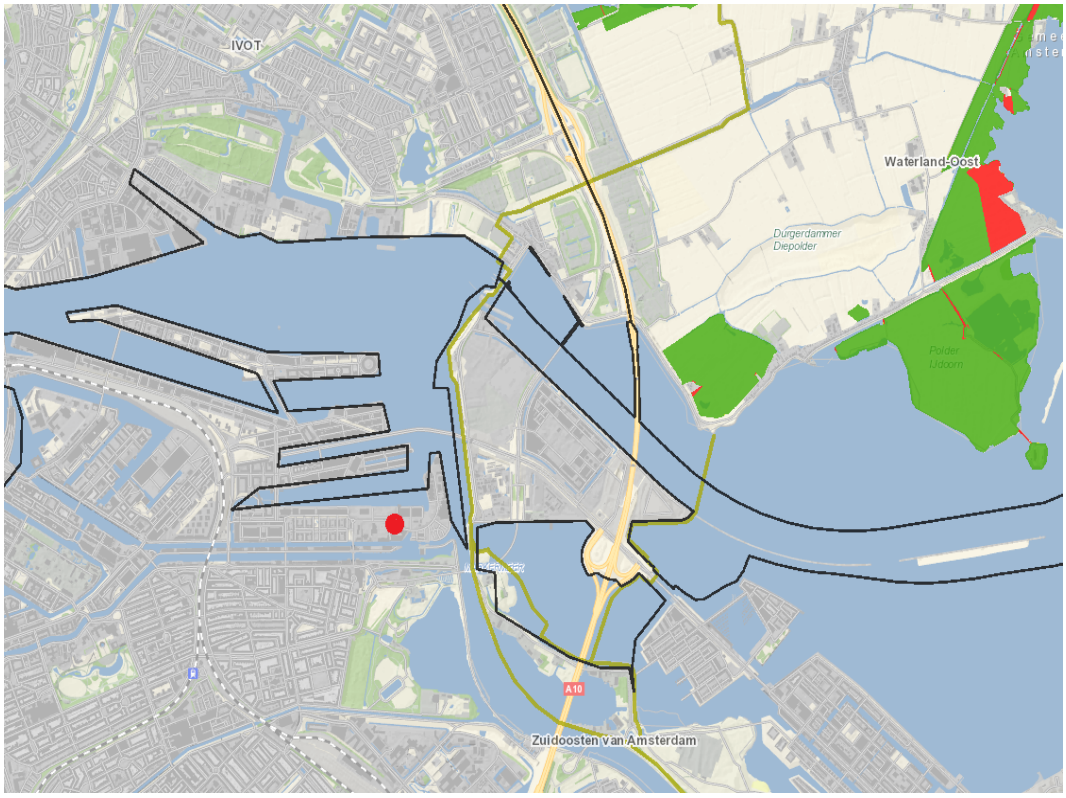
Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 6 kilometer afstand. Om de effecten van de bestemmingsplanherziening te berekeningen is een stikstofdepositieberekening (bijlage 1) uitgevoerd. Als gevolg van het gebruik van de nieuwe ontwikkeling zal er een toename in verkeer optreden van en naar het plangebied op (verkeersaantrekkende werking). De beoogde verkeergeneratie is bepaald op basis van de kencijfers van het CROW en bedraagt maximaal 42,3 verkeersbewegingen per etmaal. De funtie 'bedrijf' is daarbij als uitgangspunt genomen. Worst case is aangenomen dat 5% hiervan zwaar vrachtverkeer is, dit komt neer op maximaal 2,1 vrachtverkeersbewegingen per etmaal.

Het bedrijfsgebouw zal niet worden aangesloten op aardgasnet, tijdens de gebruiksfase zullen er dus geen emissies als gevolg van gasgestookte installaties optreden.

Uit de stikstofberekening is geconcludeerd dat door de verkeersaantrekkende werking tijdens de permanente gebruiksfase van het gebouw de stikstofdepositie niet toe zal nemen (0,00 mol N/ha/j). Dit betekent dat significant negatieve effecten op de natuurwaarden van de omliggende Natura 2000-gebieden zowel tijdens de aanlegfase als tijdens de gebruiksfase op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Natuur Netwerk Nederland (NNN-gebieden)

Het dichtstbijzijnde gebied van Natuur Netwerk Nederland bestaat uit een 'verbindingszone'. Deze loopt door de mond van het Amsterdam-Rijnkanaal en de westzijde van het Zeeburgereiland. De afstand van het plangebied tot deze natuurverbinding bedraagt meer dan 500 meter. Het projectgebied valt dan ook niet binnen de grenzen van deze NNN-verbinding. Het beleidskader van Natuur Netwerk Nederland is daarmee niet van toepassing en de effecten zijn op voorhand uit te sluiten. Op de onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven, met een rode stip, ten opzicht van de NNN-gebieden en NNN-verbindingszones. Zowel de gebieden als zones zijn in het groen weergegeven.



Afbeelding 5-9: Het plangebied met een rode stip weergegeven ten opzichte van Natuur Netwerk Nederland gebieden

Soortenbescherming

Op maandag 3 mei 2021 is door ter zake deskundig ecoloog van Royal HaskoningDHV de projectlocatie bezocht. In 2017 was voor deze locatie al een quickscan Flora & Fauna uitgevoerd. Toen is geconcludeerd dat er geen beschermde soorten te verwachten zijn. Omdat deze quickscan is verjaard, is er een aanvullend controlebezoek uitgevoerd om te bepalen of er kans is op aanwezigheid van krachtens de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde soorten. Het verslag ervan is een bijlage bij voorliggende toelichting.

Het betreft een locatie op het Cruquiuseiland waar op dit moment in de directe omgeving veel woningbouw plaatsvindt. Er is veel bedrijvigheid met bouwverkeer. Het plangebied ligt omgeven door asfaltwegen en andere verhardingen, zoals fiets- en voetpaden. Vegetatie is er alleen in de vorm van een kleine bosschage in de zuidpunt van het plangebied. Hier kunnen algemeen voorkomende vogels tot broeden komen, zoals merel of roodborst. Een huismus is niet waargenomen of gehoord. Hier dient men rekening mee te houden door de vegetatie voorafgaand aan de werkzaamheden in de winterperiode te verwijderen. Er zijn geen watergangen in het plangebied noch op het gehele eiland aanwezig. Het plangebied ligt verder braak en er zijn in de bodem veel sporen van zwaar materieel aanwezig. De bodem is sterk ingeklinkt en zwaar kleiig. Er zijn geen amfibieën waargenomen. De aanwezigheid van amfibieën is gezien voorgaande uitgesloten. Andere beschermde soorten kunnen gezien de staat van het plangebied en de biotoopeisen van deze soorten worden uitgesloten.

Conclusie

Het bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen die van negatieve invloed kunnen zijn op ecologische waarden of flora en fauna. Wel is het van belang dat de maatregel uit de terreininspectie in acht te nemen. De vegetatie in de zuidpunt van de kavel dient voorafgaand aan de werkzaamheden in de winterperiode te worden verwijderd.

5.9 Archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting in juli 2022 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Ook is er De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Deze is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen. Naast de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vormt ook de Omgevingsvergunning 2020 een belangrijk onderdeel in de gewenste ruimtelijke kwaliteit in het kader van cultuurhistorie.

Beschouwing

Archeologie

In november 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Het onderzoek (kenmerk: BO 11-055 Amsterdam 2011) is als bijlage opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Het bureauonderzoek is te beschouwen als een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Uit het bureauonderzoek blijkt dat ter plaatse van de Nieuwe Vaart in het water gegooide of gevallen losse voorwerpen te verwachten zijn die verband houden met scheepvaart of andere activiteiten op de wal. Losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans. Ter plaatse van het Cruquiuseiland zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de zomerdijk rond het buitendijkse land, met landgebruik vanaf de 12^{e} eeuw en met het gebruik als molenwerf van de 17^{e} tot eind 19^{e} eeuw. De archeologische sporen van landgebruik en losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans. De sporen van de molenwerven hebben een sterkere onderlinge samenhang en een hogere dichtheid, waardoor de archeologische verwachting hoger is. Het betreft hier de houtzaagmolens en de watermolens.

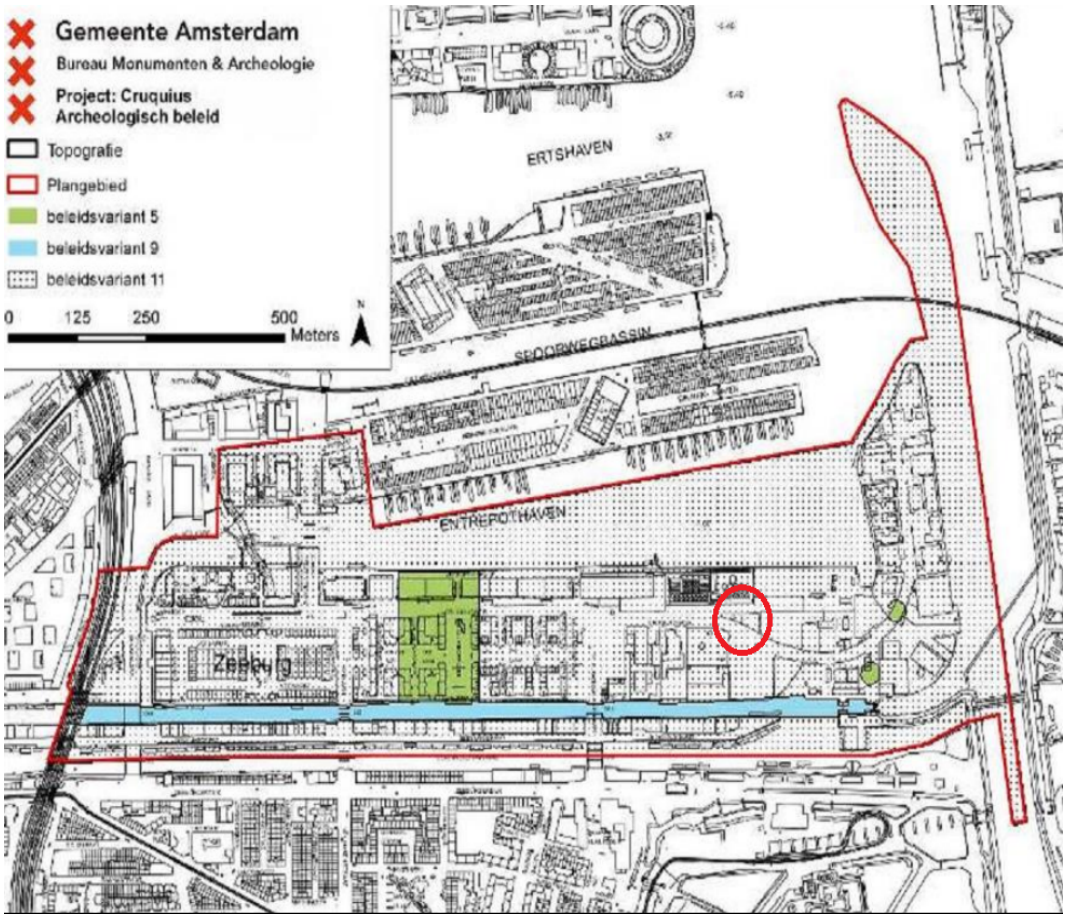
Houtzaagmolens:

De materiële neerslag betreft sporen van het gebruik als molenwerf van eind 17de tot eind 19de eeuw. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid;

Watermolens:

De materiële neerslag betreft sporen van de twee 17de eeuwse watermolens die in 1759 naar de stad zijn verplaatst. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid. Bij de aanleg van de Entrepothaven en het Lozingskanaal is de oorspronkelijke bodem weggegraven. De archeologische verwachting is daarom negatief. Ter plaatse van het open deel van het IJ kunnen resten worden verwacht die verband houden met scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepswrakken en voorwerpen die in het water gevallen zijn. In principe hebben dergelijke resten een wijde verspreiding. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Daarnaast is dit deel van de haven tot 10,5 m uitgediept, waardoor de oorspronkelijke IJ-bodem is verdwenen. De archeologische verwachting is daarom negatief.

De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen, wat heeft geleid in een achttal verwachtingszones. Deze verwachtingszones zijn vertaald in een archeologische beleidskaart. Hierna is de archeologische beleidskaart voor bestemmingsplan Cruquius weergegeven. Het plangebied, kavel 1.7 / deelgebied 9, is weergegeven met de rode cirkel.



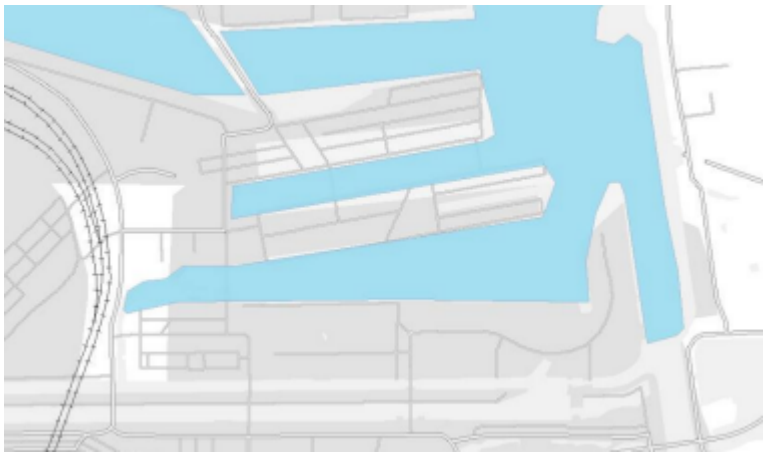
Afbeelding 5-10: archeologische beleidskaart Cruquius

Beleidsvariant 11:

Deze variant is van toepassing op het voorliggend plangebied. In deze gebieden geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is. Voor het voorliggende bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen knelpunten zijn.

Cultuurhistorie

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



Afbeelding 5-11: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie

Voor het voorliggende plangebied heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Dit onderzoek ‘Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg e.o.’ (C 12-046 Amsterdam 2012) is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan. In de Cultuurhistorische verkenning is aangegeven dat het plangebied een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble vormt, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden. De rommelige bedrijvigheid in het oostelijk deel van het plangebied en langs het Zeeburgerpad vormt een karakteristiek gegeven. Andere Oostelijke Haveneilanden zijn getransformeerd tot vrijwel monofunctionele woongebieden met in wezen eenvormige architectuur. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801.

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen bijzonderheden zijn.

Conclusie archeologie en cultuurhistorie

In het kader van het voorliggend bestemmingsplan geldt dat het voorliggende bestemmingsplan doorgang kan vinden op het gebied van archeologie en cultuurhistorie. Er zijn geen belemmeringen aanwezig.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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

Toelichting

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

In de toelichting wordt van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht wat de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. Vervolgens worden de maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

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

- Hoofdstuk 1: De inleidende regels
- Hoofdstuk 2: De bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3: De algemene regels
- Hoofdstuk 4: De overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden.Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2: De bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

Vanwege de omliggende woningbouwontwikkelingen is er in het voorliggende bestemmingsplan een nieuw planologisch regime opgesteld met een lagere toegestane milieucategorie conform Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein. Voorliggend bestemmingsplan is een randvoorwaarde voor een goed woonklimaat voor de woningen die in nabije omgeving worden gebouwd en het waarborgen van een goed leefklimaat betreft de andere hinder gevoelige objecten in de directe omgeving zoals een basisschool.

Ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf' mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor bedrijven die vallen in de milieucategorie 1 en 2 zoals bedoeld in de bij de regels in Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein. Op deze lijst staan voor meerdere functies milieucategoriën vermeld op basis van de richtafstanden van de VNG-publicatie bedrijven en miliezonering, waaronder milieucategorien voor bedrijven, horeca, maatschappelijke voorzieningen, etc.. Met bedrijven wordt in dit bestemmingsplan de bedrijfsfunctie bedoeld zoals die in de begripsbepalingen is gedefineerd. Verder zijn binnen op de gronden met de bestemming Bedrijf ook creatieve functies en ondergeschikte detailhandel mogelijk. Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, verkeersareaal, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding en betreft 15 meter.

Voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de maximale hoogte van lichtmasten 12 meter bedraagt. De hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt maximaal 6 meter.

Verbeelding

De verbeelding wordt bijna hetzelfde als de bestaande situatie, met uitzondering van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein'. Deze is komen te vervallen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 4: Anti-dubbeltelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van

een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 5: Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

Artikel 6: Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 6.1 verbodsregels worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn onder andere automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Artikel 7: Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels.

Artikel 8: Overige regels

Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan. Daarnaast is hierin ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het bevoegd gezag om wijzigingen aan te brengen in Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregel

Artikel 9: Overgangsrecht

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

Artikel 10: Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat een planrechtskracht verkrijgt dat qua financiële haalbaarheid niet realistisch blijkt te zijn.

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

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

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

7.1.2 Plangebied

Met onderhavig bestemmingsplan is een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Met de ontwikkelende eigenaar Amvest Development Real Estate B.V. van de gronden is een anterieure overeenkomst gesloten (zoals is bepaald in artikel 6.24 Wro) voordat het bestemmingsplan is vastgesteld, zodat de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan niet geldt. In deze anterieure overeenkomst zijn afspraken over het verhaal van kosten op afdoende wijze vastgelegd. De raad besluit bij vaststelling van het bestemmingsplan dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat kostenverhaal anderszins verzekerd is. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Het project wordt gerealiseerd op kosten en voor risico van de initiatiefnemer Amvest Development Real Estate B.V. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voortraject Cruquiusgebied en Zeeburgerpad

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

Inspraak en maatschappelijk overleg

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en

maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Overleg met andere overheden

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Uit de Nota van toelichting van het Besluit van 21 april 2008 tot uitvoering van de Wet ruimtelijke ordening is daarover nog het volgende op te maken: Het overleg tussen de bestuurlijke instanties dient in een redelijke verhouding te staan tot de aard en omvang van het bestemmingsplan. Versnelling van besluitvormingsprocedures is één van de doelstellingen van de Wro. Bij de voorbereiding van de Wro en in het kader van het Project herijking VROM-regelgeving is door partijen uit de praktijk aangegeven dat het verplichte vooroverleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen één van de factoren is die vertraging kunnen veroorzaken in de bestemmingsplanprocedure. Het overleg dient dan ook beperkt te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad. Indien het gaat om een bestemmingsplanherziening (niet: inpassingsplanherziening) van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, waarbij niet of in geringe mate herschikking van de betrokken belangen aan de orde is, zal volstaan kunnen worden met een simpel overleg, of zal wellicht zelfs geen overleg behoeven plaats te vinden.

Afweging voorliggend bestemmingsplan: voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies of meer bebouwing mogelijk dan op grond van het geldende bestemmingsplan is toegestaan. In dat opzicht verandert er niets. Daarmee is het conserverend van aard. Dit bestemmingsplan raakt dan ook niet aan belangen van buurgemeenten, hoogheemraadschap, provincie of rijk. En om die reden is, in overeenstemming met de overweging bij de invoering van de Wro, overleg in het kader van artikel 3.1.1 Bro voor dit bestemmingsplan dan ook niet aan de orde.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Cruquius deelgebied 9 - kavel 1.7 heeft met ingang van 23 november 2023 tot en met 03 januari 2024, voor een ieder voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.