



Bestemmingsplan Woontoren Fibonacci

Ontwerp

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1702BPSTD-OW01

Datum print 24 Augustus 2018

Planstatus ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldend bestemmingsplan	8
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	17
2.3	Ontwikkeling	21
Hoofdstuk 3	Beleidskader	33
3.1	Rijksbeleid	33
3.2	Provinciaal beleid	35
3.3	Regionaal beleid	39
3.4	Gemeentelijk beleid	41
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	47
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	49
4.1	Geluidhinder	49
4.2	Milieuzonering bedrijven	53
4.3	Luchtkwaliteit	54
4.4	Bodemkwaliteit	57
4.5	Externe veiligheid	59
4.6	Milieueffectrapportage	66
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	67
5.1	Water	67
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	73
5.3	Duurzaamheid en materialisatie	74
5.4	Flora en fauna en ecologie	76
5.5	Verkeer en parkeren	79
5.6	Trilling railverkeer	81
5.7	Hoogbouwaspecten	81
5.8	Woningbehoefte	85
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	89
6.1	Algemeen	89
6.2	De bestemmingen	89
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	93
7.1	Inleiding	93
7.2	Plangebied	93
7.3	Conclusie	93
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	95
8.1	Informatievoorziening	95
8.2	Vooroverleg	95
8.3	Zienswijzen	95

Bijlagen toelichting		97
Bijlage 1	Onderzoek ontsluiting en verkeersafwikkeling	99
Bijlage 2	Hoogbouweffectrapportage Woongebouw Spoorcorridor Panamalaan	101
Bijlage 3	Reactie Hoogbouwadviescommissie	103
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek 'Fibonacci te Amsterdam'	105
Bijlage 5	QRA Externe veiligheid	107
Bijlage 6	Advies Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland	109
Bijlage 7	Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling	111
Bijlage 8	Natuurtoets	113
Bijlage 9	Trillingprognose	115
Bijlage 10	Bezonningsstudie Fibonacci gebouw	117
Bijlage 11	Onderzoek windklimaat bouwplan Fibonacci	119
Bijlage 12	Resultaten vooroverleg	121
Regels		123
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	125
Artikel 1	Begrippen	125
Artikel 2	Wijze van meten	132
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	133
Artikel 3	Verkeer - 1	133
Artikel 4	Verkeer - 2	134
Artikel 5	Wonen	135
Artikel 6	Waterstaat - Waterkering	137
Hoofdstuk 3	Algemene regels	138
Artikel 7	Anti-dubbeltelbepaling	138
Artikel 8	Algemene bouwregels	139
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	140
Artikel 10	Algemene aanduidingsregels	141
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	142
Artikel 12	Overige regels	143
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	144
Artikel 13	Overgangsrecht	144
Artikel 14	Slotregel	145

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam Zeeburg/ Oost is een dynamisch woon-werk gebied tegen het centrum van Amsterdam. De voormalige (haven)industrie heeft plaats gemaakt voor stedelijk wonen, werken, horeca en voorzieningen. In de afgelopen periode is er veel gerenoveerd. In de Indische buurt en in de Czaar Peterstraat zijn er nieuwe woonmilieus ontstaan (Funenpark) en er komen nieuwe woonplekken bij, zoals aan het Oosterburgereiland en Cruquius, zonder het karakter van de buurt te verliezen.

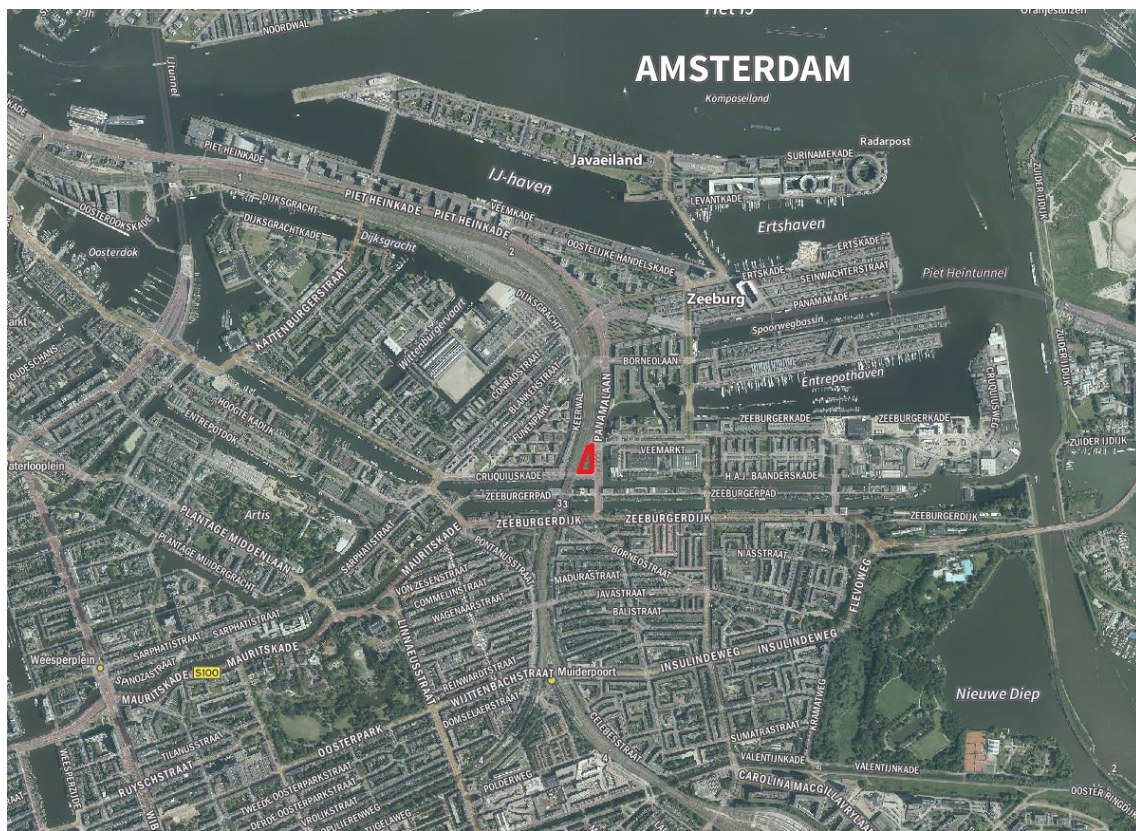
Voortbouwend op de ontwikkelingen in de buurt heeft VORM Ontwikkeling B.V. met NS Vastgoed B.V. een overeenkomst afgesloten voor de herontwikkeling van het kavel Panamalaan 11-13. De oude bebouwing op het driehoekige kavel langs de spoorlijn zal gedeeltelijk worden vervangen door een eigentijds en uniek woongebouw met een trapsgewijs oplopende hoogte tot ruim 60 m.

1.2 Doel bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius'. Om het bouwplan mogelijk te maken is dit bestemmingsplan opgesteld. In het bestemmingplan wordt de ontwikkeling onderzocht en onderbouwd en wordt de inpassing in de omgeving beschreven.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

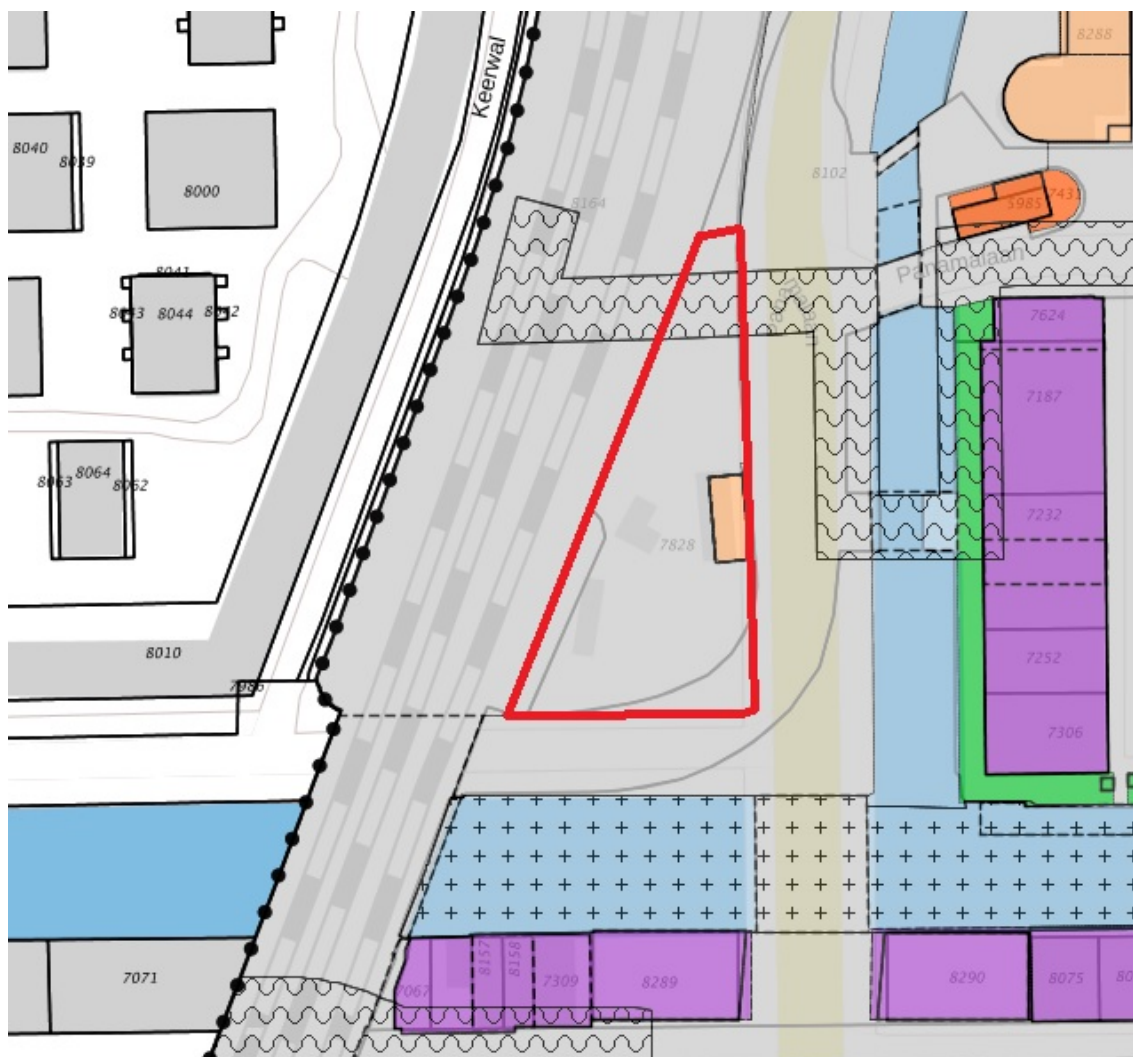
Het plangebied ligt in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam (stadsdeel Oost). Ten westen van het plangebied liggen de Oostelijke Eilanden (het Funenpark en de Czaar Peterbuurt), die deel uitmaken van stadsdeel Centrum. Ten oosten van het plangebied ligt het Cruquiuseiland. Omliggende infrastructuur maakt het perceel tot een soort restgebied en eiland in de stad. Het spoor aan de westzijde de Panamalaan aan de oostzijde en de Cruquiuskade aan de zuidzijde vormen de harde begrenzingen. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.4 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert bestemmingsplan 'Cruquius'. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 9 april 2013. De eerste herziening van dit bestemmingsplan is momenteel in procedure.



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan 'Cruquius'

Bestemmingsplan 'Cruquius'

Met uitzondering van het voormalige wachtershuis is het plangebied voorzien van de bestemming 'Verkeer - Rail Verkeer' waarmee de ondersteunende functies van de naastgelegen spoorzone worden mogelijk gemaakt (relais-station en rail-inzet-plaats). Binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' mag het grondoppervlak voor maximaal 300 m² worden bebouwd. Aan de noordzijde is een smalle strook voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' ten behoeve van een secundaire waterkering met verholen kering. In deze strook kan alleen worden gebouwd na verlening van een omgevingsvergunning en met toestemming van de beheerder (Waternet).

Het voormalige wachtershuis is voorzien van de bestemming 'Gemengd - 1' en de functieaanduidingen 'kantoor uitgesloten', 'specifieke vorm van gemengd - niet woonfunctie alle bouwlagen' en 'wonen'. Op basis van deze bestemming en functieaanduidingen zijn de functies (maatschappelijke) dienstverlening, bedrijven, ondergeschikte horeca en wonen toegestaan in alle bouwlagen. Binnen het bouwvlak van de bestemming 'Gemengd - 1' bedraagt de maximum bouwhoogte 10 m.

Bestemmingsplan 'Eerste herziening Cruquius'

Recentelijk is de eerste herziening van het bestemmingsplan 'Cruquius' in procedure gebracht (ontwerpbestemmingsplan d.d. 3 juni 2016). De herziening heeft uitsluitend betrekking op de regeling voor bedrijven in het plangebied en een aanduiding in het water voor de ligging van de Piet Heintunnel. De herziening heeft geen gevolgen voor het perceel aan de Panamalaan.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en het geldende bestemmingsplan. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie, de huidige situatie van het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling. Het voor het plan relevante beleidskader van rijk, provincie, regio, gemeente en stadsdeel zijn in hoofdstuk 3 beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de huidige ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. Vervolgens wordt het bouwplan voor de locatie beschreven. Het bestemmingsplan gaat overigens uit van een bouwvelop die net iets ruimer is dan het bouwplan dat nog verder moet worden ontworpen en uitgewerkt. Zo kunnen nog kleine aanpassingen in bijvoorbeeld de constructie/maatvoering of gevelopbouw worden gedaan zonder dat direct een strijdigheid met het bestemmingsplan ontstaat.

2.1 Historie

2.1.1 Algemeen 1200-1600

De grootschalige ontginning van het veenlandschap rond Amsterdam gedurende de late Middeleeuwen leidde tot een continu proces van bodemdaling. Het zeewater kon via het aangelegde slotenstelsel steeds dieper het achterland binnendringen. De overstromingen als gevolg van stormvloedten zorgden voor voortgaande erosie van het veen en tot aanzienlijke vergrotingen van wateren als het IJ, Haarlemmermeer, Watergraafsmeer en het Bijlmermeer. Om deze reden besloten de graven van Holland begin 13^e eeuw opdracht te geven tot de aanleg van een zeedijk (figuur 2.1) langs de gehele kust van het IJ. Het water werd gecontroleerd via een waterstaatkundig stelsel van dijken, dammen en sluisen. Buitendijks land fungeerde als golfbreker dat extra bescherming bood. Het huidige Cruquiusgebied was destijds zo'n voorland.



Figuur 2.1 Amsterdam 1538: zeedijk door stad, ontgonnen veengebied (voor-/achterland) en langs 't IJ

2.1.2 De Nieuwe Vaart 1600-1800

Tussen het Cruquiusgebied en de Sint Anthonisdijk, die onderdeel van de zeedijk vormde, werd in de 17^e eeuw de 85 meter brede Nieuwe Vaart gegraven. Doel van deze aanleg was het laten toenemen van de getijdenstroming aan de zuidzijde van het IJ om dichtslibbing tegen te gaan en tegelijk het stadswater beter te kunnen verversen. Waar de vestiging van Amsterdam in de Middeleeuwen namelijk een tactische keuze was geweest door de nederzetting zowel aan de monding van de Amstel te laten bevinden als aan de schurende getijdewerking van het IJ, zorgde een afname van de getijdewerking en de verplaatsing van de hoofdgetijdestroom naar de noordzijde van het IJ voor een welzijn bedreigende dichtslibbing in de 17^e eeuw.



Figuur 2.2 Oostelijk havengebied 1770: 't Zieke Water met zomerkade

Met de grond die vrij kwam bij de aanleg van de in 1651 opgeleverde Nieuwe Vaart, werd het buitendijkse gebied aangeplempt. Tevens werd een zomerkade aangelegd om 't Zieke Water rond 1700. De Nieuwe Vaart bleek weinig invloed te hebben op de problematiek, waardoor de vaart in de 18^e eeuw werd versmald. De dichtslibbing werd niet verholpen en het vuile grachtenwater dat met eb uitstroomde, stroomde met vloed gewoon de stad weer in.



Figuur 2.3 Oostelijk havengebied 1770: houtzaagmolens De Liefde, Het Fortuin en De Hoop

Met de industrialisatie eind 19^e eeuw werd vervolgens aan het einde van de Zeeburgerdijk, de voormalige Sint Anthonisdijk, een stoomgemaal gebouwd in een tweede poging de stad via het oosten van zijn stinkende grachten te verlossen. Hiervoor werd de Nieuwe Vaart weer verbreed en werd tussen de Nieuwe Vaart en de Zeeburgerdijk het Loozingskanaal gegraven.

2.1.3 De Stads Rietlanden 1800-1850

Het prille begin van de economische ontwikkeling van het oostelijk havengebied ging van start met de bouw van de houtzaagmolens tussen de Nieuwe Vaart en 't Zieke Water in 1661 (zie figuren 2.2 en 2.3). Het "Zieke Water" verdween geleidelijk door het storten van bagger uit havens en grachten. De waterkwaliteit die hierdoor sterk moet zijn gedurende verslechterd is waarschijnlijk de reden achter de naam van het meer. Wegens dichtslibbing van de vaargeul vanaf de Zuiderzee richting Amsterdam en havens als het Oosterdok werd tussen 1828-1832 de zomerkade vervangen voor de "Kapitale Oostelijke Afsluitdijk": de Nieuwe IJdijk. Het nieuwe binnendijkse land werd de Stads Rietlanden genoemd (figuur 2.4).



Figuur 2.4 Oostelijk havengebied 1850: de Nieuwe IJdijk en de Stads Rietlanden

2.1.4 Ontwikkeling havengebied 1850-1900

Na de aanleg van de Nieuwe IJdijk waren voor de structuur van het oostelijk havengebied twee ontwikkelingen bepalend. Tussen 1865-1876 werd het Noordzeekanaal gegraven, waardoor vanaf 1878 ook volgeladen stoomschepen Amsterdam konden bereiken. Voor het afmeren van deze grote stoomschepen moesten havenkades worden verlengd en nieuwe worden ontwikkeld. Daarnaast werd Amsterdam in 1889 volledig ontsloten via het spoorwegennet met de oplevering van het centraal station. Al in 1869 was besloten dat het nieuwe spoor aangelegd zou worden. Het spoor tussen Utrecht en het centraal station zou langs de stadsrietlanden lopen en bood de kans de ontwikkeling van dit gebied te koppelen aan de aanleg van het spoor. In 1869-1874 werd in het noordelijk deel van de Rietlanden, boven het Cruquiusgebied, dan ook het Spoorwegbassin gegraven (figuur 2.5). Daarmee was het spoorwegbassin het eerste havenbekken van Amsterdam voor grotere schepen. Het plangebied was toen nog braakliggend terrein.



Figuur 2.5 Oostelijk havengebied 1894: spoorwegbassin, veemarkt en Amsterdam-Rijnkanaal

Kort na het spoorwegbassin verrees tussen 1882 en 1887, gedeeltelijk ter plaatse van de houtzaagmolens, de veemarkt en het slachthuis in het Cruquiusgebied (figuur 2.6). De gemeente had in 1877 besloten dit ter verbetering van de hygiëne buiten de stad te plaatsen. De statige gebouwen, in een mengeling van chaletstijl en neorenaissance, zijn behouden gebleven.



Figuur 2.6 Oostelijk havengebied 1890: facilitaire gebouwen veemarkt (ter plaatse van de Entrepothaven staat nog een boerderij)

Het Rijksentrepot aan de Hoogte Kadijk tussen het centrum en de Rietlanden waren niet meer bereikbaar voor de grote stoomschepen en beschikten ook niet over een spoorverbinding. Om deze reden zette de ontwikkeling van het Oostelijk havengebied zich vanaf het Spoorwegbassin zuidelijk door. De aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1892 versterkte de positie van het nieuwe havengebied nog verder. In 1895 besloot de gemeente een nieuwe Entrepothaven aan te leggen, wat de volgende levensfase van Cruquiusgebied inluide (figuur 2.7). Aan de zuidelijke kade van de Entrepothaven, de Zeeburgerkade, verrezen in 1899-1903 de pakhuizen Maandag tot en met Zondag en daarnaast, 60 jaar later, pakhuis Koning Willem I. Het plangebied kreeg met de toevoeging van de westelijke verbinding tussen de Entrepothaven en de Nieuwe Vaart de hoofdvorm van de huidige situatie. In 1935 werd hier een wachtershuis van de Nederlandse Spoorwegen gerealiseerd.



Figuur 2.7 Oostelijk havengebied 1903: De Entrepot haven met restanten Rietland

2.1.5 Ontwikkeling havengebied 1900-2000

Het gebied kende een terugval door de Eerste Wereldoorlog, de crisis begin dertiger jaren en een stagnatie en verwoesting door de Tweede Wereldoorlog. De vijftiger – en begin zestiger jaren lieten vervolgens een duidelijke opleving zien. Daarna liet het Oostelijk Havengebied een snelle achteruitgang zien. Voor het toenemende bulktransport en containervervoer in nog steeds groter wordende schepen was in het Oostelijk Havengebied te weinig kade ruimte en werden de havenbekkens te klein. Daarnaast viel na de dekolonisatie van Indonesië de handel met het oosten vrijwel weg en verloren de rederijen het passagiersvervoer bijna geheel aan de luchtvaart. In de jaren zestig begon de uitbreiding van de haven aan de westzijde van de stad. In de jaren zeventig namen de havenactiviteiten snel af en in 1979 vertrok de KNSM als laatste maatschappij uit het Oostelijk havengebied. De veemarkt en het slachthuis deden tot 1985 dienst in het Cruquiusgebied, waarna ook deze verhuisden. In 1982 besloot de gemeente definitief het Oostelijk Havengebied in hoofdzaak een woonbestemming te geven en begon de herinrichting van het gebied. Allereerst werden de 19^e eeuwse gebouwen op het voormalige slachthuis- en veemarktterrein deels gerestaureerd en vervangen voor nieuwbouw. De aanleg van de Panamalaan in 1996 gaf het plangebied, na zijn kleinschaligere voorgangers, zijn huidige inkadering.'

2.1.6 Conclusie

De ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied toont de grote invloed van de industrialisatie. De havenbekkens werden steeds groter en de aanleg van het spoor begrensd de oude stad Amsterdam zodanig, dat het tegenwoordig nog steeds een sterke barrière vormt tussen centrum en stadsdeel oost. In ruim een eeuw tijd heeft het plangebied zich door deze ontwikkeling onttrokken van zijn directe omgeving. De directe omgeving is zich vervolgens blijven doorontwikkelen. Uit moeras hebben de Amsterdammers het gebied ontgonnen naar een stadsrandzone, een veemarkt met drielaagse facilitaire gebouwen, een industriële haven met vijf-laagse pakhuizen, een woongebied met vier- tot acht-laagse appartementencomplexen en uiteindelijk een 60 meter hoge woontoren. Oftewel, niet alleen de functie van het gebied maar ook zijn bebouwing heeft zich altijd mee ontwikkeld naar de tijdgeest met haar technische mogelijkheden.

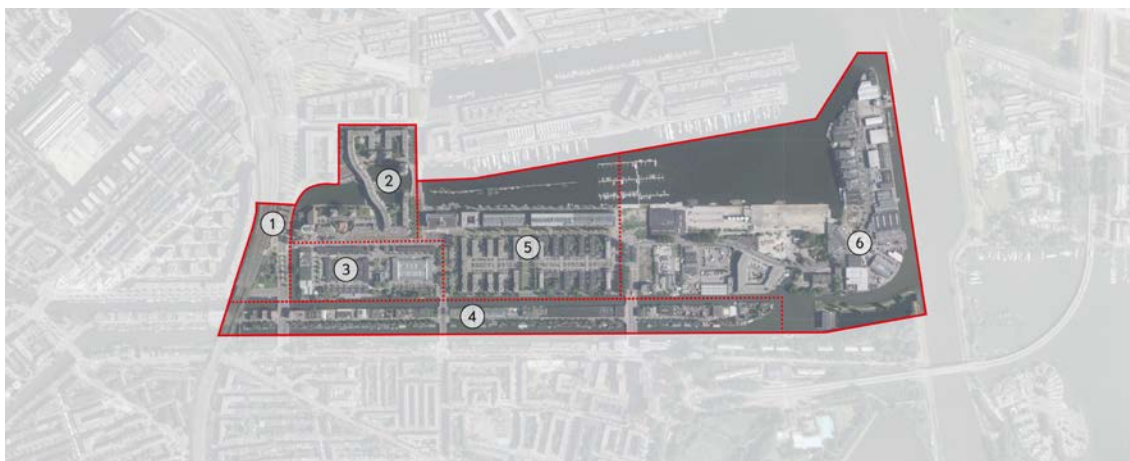
2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Algemeen

Het Cruquiusergebied kan worden ingedeeld in zes verschillende deelgebieden met elk eigen functionele en ruimtelijke kenmerken. Het betreft de gebieden (zie figuur 2.8):

1. Spoorzone Cruquius;
2. Entrepot-West;
3. Veemarkterrein;
4. Zeeburgerpad;
5. Architectenbuurt;
6. Industriegebied Cruquius.

Het plangebied is gelegen in deelgebied 1. Omdat het plangebied grenst aan de deelgebieden 2, 3 en 4 wordt hierna voor deze deelgebieden ingegaan op het huidige gebruik en de aanwezige bebouwingskenmerken.



Figuur 2.8 Deelgebieden Cruquius 2016

2.2.2 Deelgebied 1: Spoorzone Cruquius

Gebruik

Het plangebied is driehoekig en is gesitueerd op de hoek van de Panamalaan en de Cruquiuskade. De Panamalaan, ook wel s100, maakt deel uit van de 12 kilometer lange ring om het centrum van Amsterdam. Aan de oostzijde bevindt zich de verbinding Entrepothaven – Nieuwe Vaart met een overbrugging naar het Cruquiuseiland in de vorm van de Cruquiuserweg. De Cruquiuskade met daarachter de Nieuwe Vaart vormt de zuidelijke grens van het plangebied. Aan de westzijde is het perceel ingesloten door het zesdelige spoor van de Nederlandse Spoorwegen. Aan de overzijde van het spoor is het nieuwe woongebied Funenpark gerealiseerd.

Tussen de Panamalaan en het spoor bevindt zich een groenstrook, waarvan het plangebied de deels verwilderde en deels bebouwde kop vormt. De omvang van het perceel is circa 3.500 m². Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een oprit vanaf de Panamalaan richting het spoor. Deze oprit wordt gebruikt als oprijplek om NS-materieel het spoor op te rijden (rail-inzet-plaats). Het terrein rond het voormalige wachthuis is lange tijd in gebruik geweest als voedseltuin. Momenteel is het zuidelijk deel verwilderd en het noordelijk deel in gebruik als tuin met dierenverblijven.



Figuur 2.9 Plangebied ingesloten door omliggende infrastructuur

Bebouwing

Binnen het plangebied bevinden zich drie gebouwen, die allen toebehoren aan de Nederlandse Spoorwegen. Hiervan worden het wachthuis uit 1935 en het bijgebouw tijdelijk bewoond om de intrek van krakers te voorkomen. Het derde gebouw betreft een technische ruimte van de Nederlandse Spoorwegen die nog in gebruik is (relais-station) en in de planontwikkeling zal moeten worden ingepast.

2.2.3 Deelgebied 2: Entrepot-West

Gebruik

Het gebied Entrepot-West is grotendeels gerealiseerd in de jaren negentig. Entrepot-West is een overwegende woonbuurt met menging van functies zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en onderwijsvoorzieningen. De niet-woonfuncties zijn voornamelijk gesitueerd in de plint. Langs de Cruquiusweg en in de Entrepothaven bevinden zich horecavoorzieningen.

Het gebied is grotendeels openbaar toegankelijk, de afwikkeling van het autoverkeer vindt voornamelijk langs de randen van het woongebied plaats. De binnenhoven zijn veelal in gebruik als gemeenschappelijke tuin. Parkeren is voornamelijk voorzien in ondergrondse parkeergarages, op enkele plaatsen wordt geparkeerd op maaiveld.

Centraal in het gebied ligt de Entrepothaven, die voornamelijk wordt gebruikt voor de pleziervaart. Hier liggen verschillende steigers, een kleine buurthaven en twee ligplaatsen voor bedrijfsmatige pleziervaart.

In het zuidelijk deel van Entrepot-West zijn meerdere functies aanwezig. Daar zijn naast woningen ook het voormalige stadsdeelkantoor, een kinderdagverblijf en een gedeelte van het perron van het voormalige station bij het Veemarkterrein aanwezig. Dit voormalige perron diende vroeger als laad- en losplek voor de goederen die opgeslagen waren in de voormalige pakhuizen Maandag tot en met Zondag. Op het perron staat een klein opzichtershuisje dat momenteel in gebruik is als expositieruimte.

Bebouwing

Karakteriserend voor Entrepot-West is de slingerbebouwing die de Entrepothaven overspant en daarmee de noord- en zuidoever met elkaar verbindt. Verder is er aaneengesloten U-vormige bebouwing, variërend in 3 tot 6 bouwlagen. Centraal in het gebied bevindt zich een woontoren van 20 verdiepingen, met een bouwhoogte van circa 60 meter (figuur 2.10).



Figuur 2.10 Woontoren en slingerbebouwing Entrepot-West

2.2.4 Deelgebied 3: Veemarktterrein

Gebruik

Het Veemarkt terrein grenst aan de oostzijde van het plangebied, met daartussen de verbinding Nieuwe Vaart – Entrepothaven. De voormalige Veemarkt is begin jaren tachtig herontwikkeld tot een bedrijventerrein. Het terrein bestaat in totaal uit circa 21.500 m² bedrijfsruimte, verdeeld in units vanaf circa 80 m². Het bedrijfsgebruik is divers. Verder is er een aantal woningen aanwezig in de historische vakwerkhuisen. Het betreffen zelfstandige woningen die sinds 1987 verhuurd worden door een woningbouwcorporatie. Het voormalige kantinegebouw heeft voornamelijk een kantoorfunctie, het zuidelijk deel van dit pand heeft ook een woonfunctie. Het parkeren vindt plaats in de openbare ruimte, veelal haaks op de aanwezige bedrijfsgebouwen.

De westelijke en zuidelijke begrenzing van het Veemarktterrein wordt gevormd door een groenstrook. Ten zuiden van het Veemarktterrein liggen in de Nieuwe Vaart een aantal woonboten langs de groene zone.



Figuur 2.11 Zuidwesthoek Veemarktterrein

Bebouwing

De bebouwingsstructuur van het Veemarktterrein wordt gekenmerkt door een buitenring. Deze wordt begrensd door de omliggende ontsluitingswegen Cruquiusweg en Veelaan. De west- en zuidzijde worden bepaald door de waterstructuur. Vanaf het plangebied wordt gekeken op bedrijfsbebouwing uit de jaren negentig met op de hoek van de twee wateren een vervallen cultuurhistorisch bedrijfsgebouw uit 1958 (figuur 2.11). Centraal op het binnenterrein van het veemarktterrein zijn twee aaneengesloten bedrijfsverzamelgebouwen.

De bedrijfspanden variëren in hoogte van 5 tot 9 meter. De hoofdmassa van het voormalige kantine-gebouw heeft een bouwhoogte van circa 14 meter. De aanwezige woningen zijn circa 12 meter hoog.

2.2.5 Deelgebied 4: Zeeburgerpad

Gebruik

Het Zeeburgerpad vormt het zuidelijk volume vanuit het plangebied. Het Zeeburgerpad bestaat voornamelijk uit bedrijfspanden. Op een enkele plaats is een bedrijfswoning aanwezig. Langs de zuidelijke kade, en deels langs de noordelijke kade van het Zeeburgerpad liggen woonboten.

Bebouwing

De bouwhoogte van de bedrijfsmatige bebouwing varieert van 4 tot 10 meter. Op de kruising met de Panamalaan is een hogere bouwhoogte van circa 18 meter aanwezig. Dit zijn vanaf het plangebied in het oog springende (poort)gebouwen door de moderne architectuur, kleur en materiaalgebruik (figuur 2.12).



Figuur 2.12 Noordwestelijke entree Zeeburgerpad

2.3 Ontwikkeling

2.3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Het doel van het project is om het perceel Panamalaan 11-13 te herontwikkelen door het slopen van de bestaande bebouwing (met uitzondering van het in gebruik zijnde relaisgebouw van de Nederlandse Spoorwegen) en vervolgens de realisatie van nieuwbouw. Op deze manier wordt het plangebied op een stedelijk niveau ruimtelijk met zijn omgeving geïntegreerd, waarbij de beoogde ontwikkeling tevens onderdeel zal zijn van de ecologische zone tussen spoorweg en Panamalaan. Daarnaast wordt met de ontwikkeling van dit stuk grond een bijdrage geleverd aan de opgave voor het Cruquiusgebied om de woningvoorraad te verbeteren en te zorgen voor een betere aansluiting van het aanbod op de vraag (zie hoofdstuk 3).

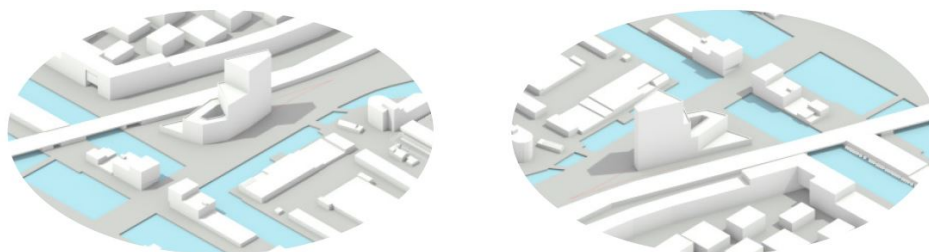
De stedenbouwkundige uitdaging voor de ontwikkeling van het perceel is het vinden van een juiste balans tussen een markant woongebouw en het aaneenschakelen van de verschillende omliggende gebieden en routes, alsmede het continueren van het stedelijk weefsel.

2.3.2 Stedenbouwkundige beschrijving

2.3.2.1 Ruimtelijke structuur

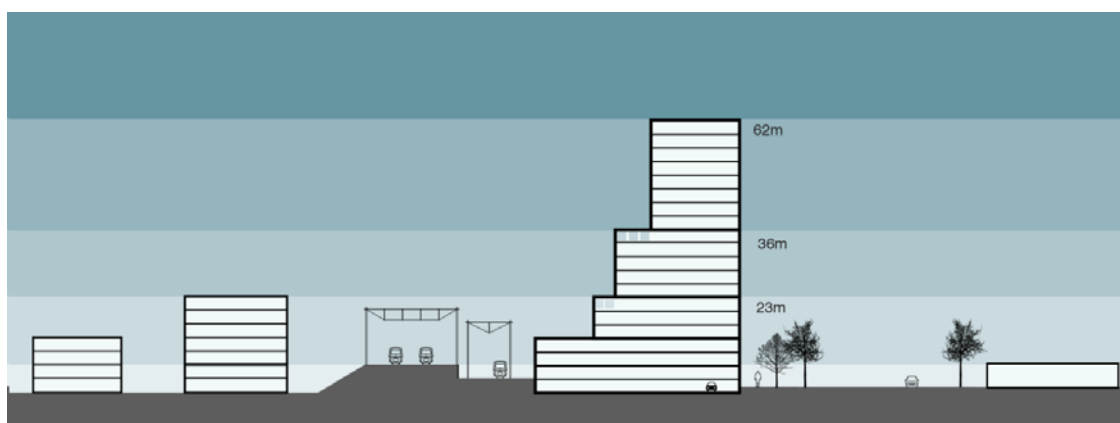
Het perceel is gelegen op de hoek Panamalaan – Cruquiuskade in het Oostelijk havengebied. Het plangebied is een terrein dat, als gevolg van infrastructurele ontwikkelingen gedurende de twintigste eeuw, een overgebleven/geïsoleerde plek is geworden. Als toekomstig stedelijk volume zal het lokaal met name een relatie aangaan met Het Funen en de monumentale entree van Zeeburgerpad. Het Funen is een nieuwbouwwijk met appartementencomplexen in een parkachtige stedelijke omgeving, dat omsloten wordt door een lang wooncomplex van vijf tot zeven bouwlagen langs zowel het spoor als de Cruquiuskade.

De uitdaging voor de ontwikkeling van het perceel is tweeledig. Enerzijds gaat het om de realisatie van een markant woongebouw aan de zuidwestelijke kop van het Oostelijk Havengebied. Anderzijds is de ambitie het perceel te gebruiken om de verschillende omliggende gebieden tot een continu stedelijk weefsel aaneen te schakelen.



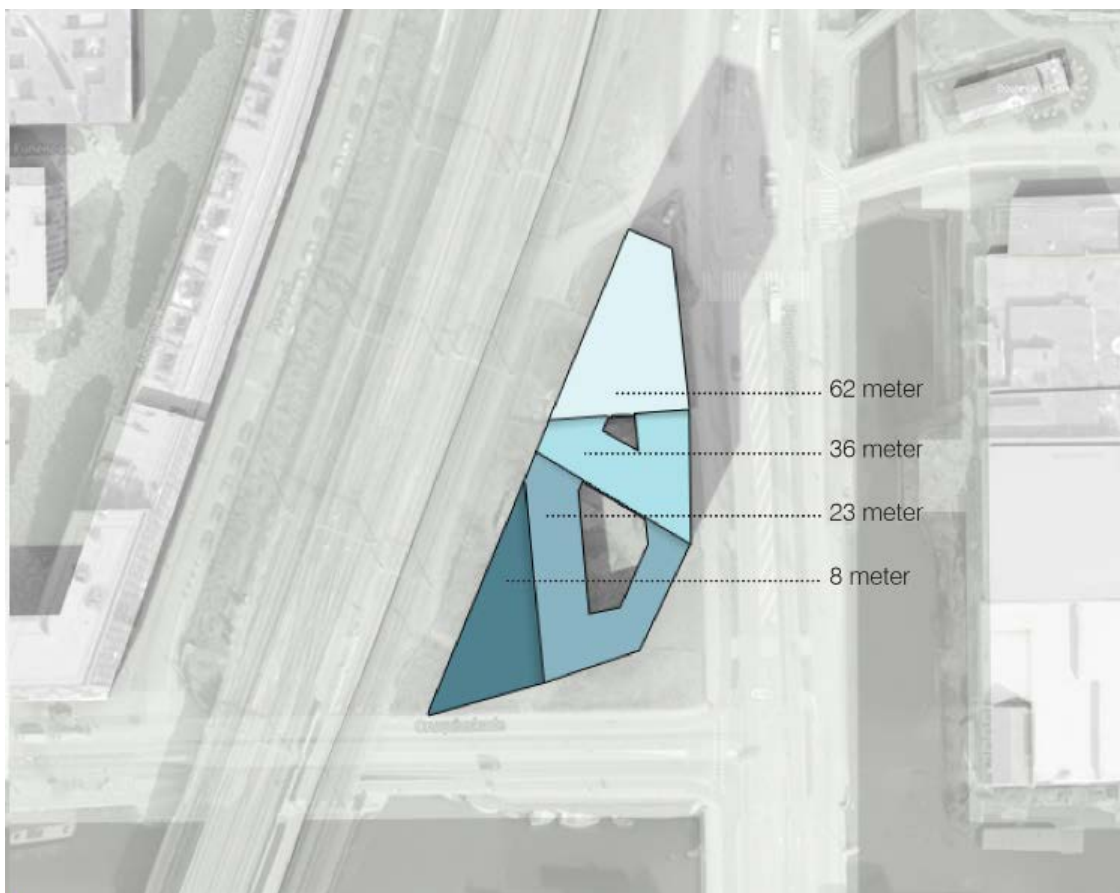
Figuur 2.13 Bouwenvelophe Panamalaan 11-13

De voorgenomen bouwenvelophe (figuur 2.13) gaat in op de tweeledige uitdaging door middel van het getrapte volume en het gebruik van het perceel. Het plan bestaat uit een gebouw met een opvolgend getrapte volume van circa 8 meter, 23 meter, 36 meter en circa 62 meter (begane grond + 18 lagen). De bouwenvelophe laat in de trapsgewijze onderverdeling van zijn volume zien over een karakteristieke historische gelaagdheid te bezitten. De 'treden' corresponderen met de verschillende tijdsgebonden hoogtelagen uit de omgeving (figuur 2.14).



Figuur 2.14 Relatie hoogtelagen bouwenvelophe in doorsnede

Aan de zuid- en westzijde van het perceel heeft het de hoogte van het Funen en de monumentale entree van het Zeeburgerpad. In oostelijke - en noordoostelijke richting komen de opvolgende treden overeen met de pakhuizen en de serie hogere accenten richting het IJ. Vanwege de schaal en positie aan het spoor is het gebouw tevens gericht op het Rietlandpark. De bebouwing van de Rietlanden heeft een duidelijke oriëntatie richting het verkeersknooppunt. Het volume van het nieuwe woongebouw oriënteert zich op vergelijkbare wijze richting Rietlandpark en presenteert zich aan de noordzijde met een herkenbare hoge smalle gevel. Op plintniveau komt de opbouw van het volume overeen met de plinten in het Funen en de bebouwing op de kruising Zeeburgerpad/Panamalaan. Deze aanpak resulteert aan de zuid- en westzijde van het perceel in de laagste 'treden' van de opbouw.



Figuur 2.15 Driehoekstructuur bouwenvelophe met herkenbare hoogtematen

Het plan gebruikt het overgrote deel van het perceel als bebouwingsvlak. Hieruit ontstaat een driehoekstructuur van de bouwenvelophe (figuur 2.15). Dit resulteert in een groot contactoppervlak tussen de openbare ruimte en de plint van het gebouw. Het straatprofiel van de Cruquiuskade loopt daarmee door tot aan de Panamalaan. Dit biedt kansen voor directe entrees aan de straat en vergroot het gevoel van openbare veiligheid. Er zijn twee entrees naar de woonverdiepingen vanaf de Panamalaan en Cruquiuskade. De dakterrassen zijn goed bereikbaar vanuit de woningen, dit zijn de (gezamenlijke) buitenruimten.

Door de forse geluidbelasting van het spoor zal de woontoren veel zogenaamde dove gevels hebben. De bouwenvelophe benut de driehoekstructuur van het perceel door middel van het creëren van atria. Zo wordt alsnog een aangenaam woonklimaat gerealiseerd (figuur 2.16).



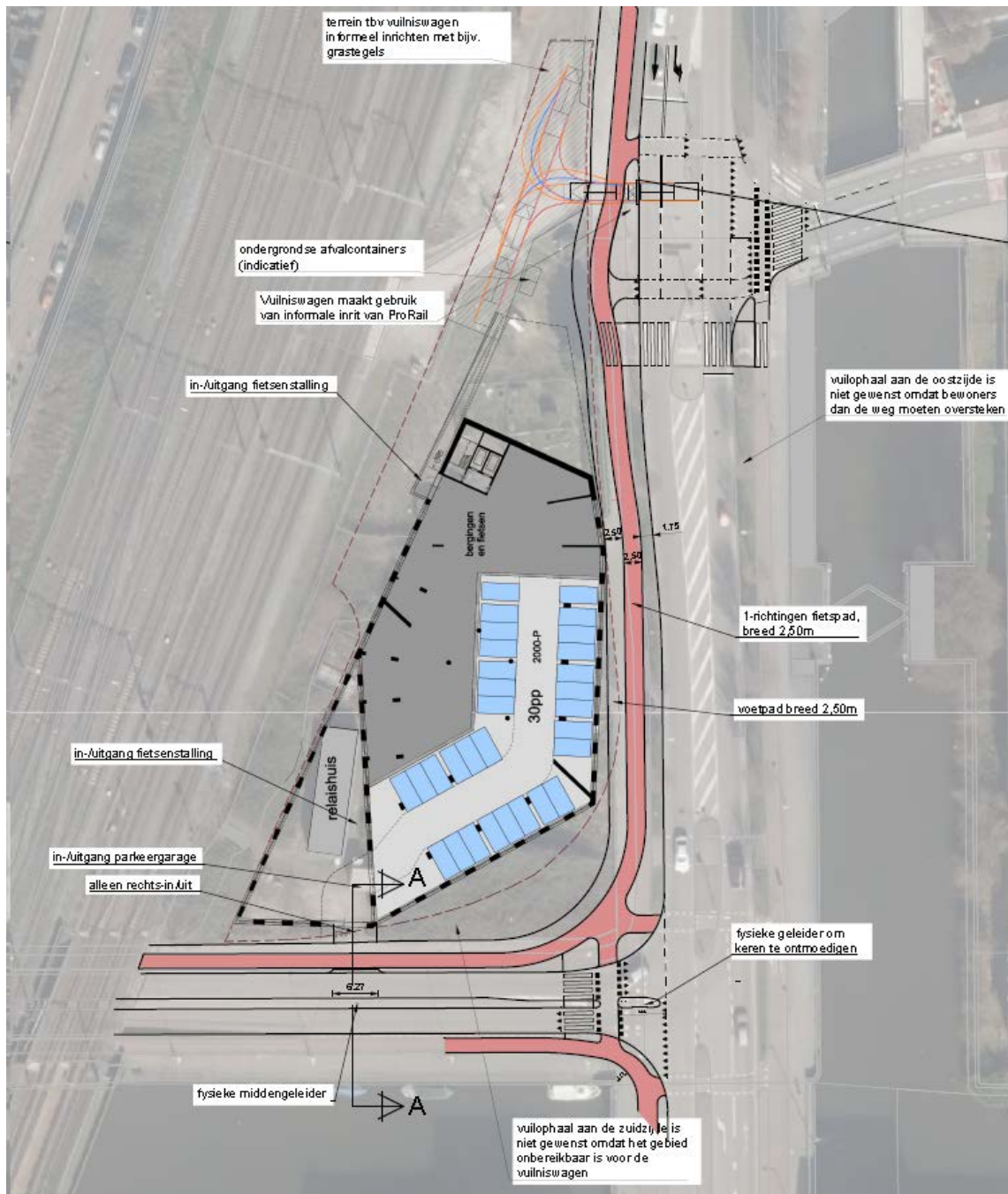
Figuur 2.16 Groene daken en atria

De bouwenvolpe gaat zorgvuldig om met zonlicht en schaduwwerking. Zo is het trapsgewijze volume georiënteerd op het zuiden, wat optimaal is voor de collectieve dakterrassen. Dakterrassen die bovendien van betekenis kunnen zijn voor bijvoorbeeld waterberging en voor de mussenpopulatie langs de Panamalaan/het spoor, maar ook voor energieopwekking via zonnepanelen. Een groot deel van de woninggevels is tevens georiënteerd op het zuiden en zuidwesten. De hoogste 'treden' van het gebouw bevinden zich aan de noordzijde van het perceel, waardoor het grootste deel van de slagschaduw op de omringende gronden valt, die met name in gebruik zijn voor verkeersdoeleinden. Qua bezonning is wel sprake van enige schaduwwerking op de woningen langs het Funenpark, maar dit beperkt zich tot een verschuivende schaduw in de ochtend. De Hoogbouweffectrapportage (zie bijlage 2) gaat kort in op de effecten van de stedenbouwkundige massa op zonlicht en schaduwwerking. Een afzonderlijk bezonningsstudie is beschreven in paragraaf 5.7.1.

2.3.2.2 *Functionele structuur*

De planontwikkeling voorziet in een parkeergarage op maaiveldniveau (deels verdiept vanwege hoogteverschillen in maaiveld) voor bezoekers en deelauto's voor bewoners. In deze bouwlaag wordt ook een ruime gemeenschappelijke fietsenstalling gecreëerd voor de bewoners en bezoek. De parkeernorm volgt de behoefte vanuit het (woon)programma. Voor de ontsluiting van de parkeergarage wordt voorzien in een veilige en passende aansluiting op de Cruquiuskade. De fietsenstalling (voor bewoners en bezoekers) krijgt een eigen entree. De exacte locatie van de entree naar de fietsenstalling(en) moet nog worden bepaald maar zal in elk geval aan de zuidzijde van het gebouw liggen, logisch bereikbaar vanuit het centrum van Amsterdam. Dit stimuleert het fietsgebruik, zodat conform het parkeerbeleid sprake is van een goede situatie die een lage parkeernorm voor de woningen mogelijk maakt.

Voor een uitgebreide beschrijving van de verkeersstructuur wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel Coffeng in bijlage 1.



Figuur 2.17 Ontsluiting parkeergarage (bron: verkeersonderzoek Goudappel Coffeng)

2.3.2.3 *Programma*

Het aantal huishoudens in Amsterdam blijft stijgen. Specifiek groeit het aantal 1- en 2-persoonshuishoudens significant. Juist de jonge huishoudens, starters en individuele huishoudens komen moeilijk aan bod in de Amsterdamse woningmarkt. Het is cruciaal voor de economische en maatschappelijke vitaliteit van de stad om deze groepen, veelal de middeninkomens, te behouden. De prijs/kwaliteit van de bestaande woningvoorraad voldoet echter niet aan hun kwalitatieve vraag: de moderne stedeling zoekt hoogwaardige woonconcepten; compact en op een goede bereikbare plek nabij de binnenstedelijke voorzieningen. De markt beantwoordt deze vraag door concepten te ontwikkelen met micro-appartementen, gecombineerd met hoogwaardige, gedeelde voorzieningen zoals collectieve daktuinen, aantrekkelijke atria, sportfaciliteiten en vernieuwende mobiliteitsconcepten.

In de nieuwe bebouwing komen maximaal 243 woningen en aan het woningbouwprogramma gekoppelde gedeelde voorzieningen. Dit zijn voorzieningen die normaal bij de woning horen zoals een wasruimte en een berging, maar vanwege de maat van de woningen gezamenlijk worden gerealiseerd. Het programma bestaat uit sociale en middeldure appartementen in de huursector met een oppervlakte van circa 40 m². In de (anterieure) overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar worden afspraken vastgelegd voor het duurzaam in stand houden van de maximale huurprijzen. Door toepassing van brede entrees en het bouwen van woningen vanaf de eerste verdiepingen (die door de hoogteverschillen in het gebied deels halverwege de reguliere begane grond begint wordt, overeenkomstig het gemeentelijk beleid, een levendige plint langs de straat gecreëerd zonder te voorzien in commerciële doeleinden zoals horeca en detailhandel, wat op basis van gemeentelijk beleid niet mogelijk is.

Het bouwen van micro-appartementen is geen tendentiek op de stijgende woningmarkt. Dit wordt aangetoond door steden als Londen en New York, maar ook diverse Aziatische metropolen die voorloper zijn op deze niche in de woningmarkt. Door een juiste invulling van het concept wordt een robuust woonklimaat gerealiseerd, waar mensen graag en langere tijd willen wonen. Het is een veranderde behoefte die hoort in de nieuwe tijd. De urgentie in Nederland wordt onderstreept door het Manifest Binnenstedelijke Gebiedstransformatie (d.d. 8/3/2017), waarin gemeenten, marktpartijen en maatschappelijke organisaties de handen ineen slaan om tot grootschalige woningbouw te komen op verouderde terreinen in Nederland om aan de geschetste kwalitatieve vraag te kunnen voldoen.

2.3.2.4 *Uitwerking planontwikkeling*

De voorgenomen ontwikkeling kenmerkt zich in zijn verschijningsvorm door zijn karakteristieke volume opbouw (figuur 2.18). De relatie tussen de reeks van Fibonacci en de ontwikkeling hoek Panamalaan-Cruquiuskade is dat de vertrapping in verdiepingen de Fibonacci-reeks volgt en daarmee esthetisch als 'meer ideaal' wordt ervaren dan andersoortige vertrappingen. De gebouwworm horizontaal kent ook een spiraalvormige opzet. Naast het verband van de Fibonacci-reeks met de gulden snede komen de getallen van Fibonacci ook terug in de natuur. Zo komen de reeksen bijvoorbeeld terug in het aantal spiralen waarin zonnebloempitten gerangschikt zijn, in de verdeling van takken aan bomen, de ordening van bladeren aan takken, de vruchten van een ananas, de bloemen van een artisjok, een ontvouwende varen, de ordening van de schubben van een dennenappel en in honingbijenpopulaties. Het gebouw kent met het volgen van de Fibonacci reeks dus een feitelijke relatie met de natuur en haar door de mens ervaren schoonheid.

De materialisering van het gebouw kent verfijnde details en een rijke textuur. Ook hiermee sluit het gebouw naadloos aan op gebouwen zoals die de afgelopen 15 jaar zijn gerealiseerd in het Oostelijk Havengebied.



Figuur 2.18 Impressie Fibonacci gebouw

Het project besteedt veel aandacht aan duurzaamheid. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op duurzame energie, flexibel gebruik van het woonprogramma, hergebruik van restmaterialen en duurzame mobiliteit (electrische deelauto's en een ruimte fietsenstalling).

2.3.2.5 Hoogbouwrapportage

Door de hoogte van de bouwveloppe heeft de ontwikkeling een Hoogbouweffectrapportage. Gebouwen hoger dan 30 meter kunnen namelijk invloed hebben op de ervaring van UNESCO gebied binnenstad Amsterdam. Het Funen, aan de overzijde van het spoor, ligt tussen het UNESCO gebied binnenstad Amsterdam en het plangebied (figuur 2.20). Het perceel ligt daarmee niet alleen door grootschalige infrastructuur gescheiden van het UNESCO gebied, maar door Het Funen ook qua stedenbouwkundige typering.



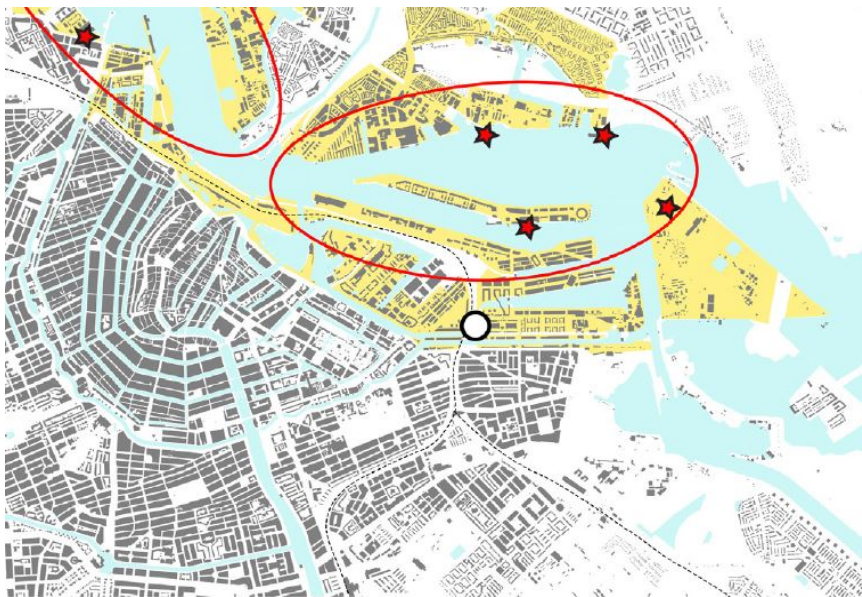
Figuur 2.20 'Hoogbouw in Amsterdam', deelkaart UNESCO-gebied

Als een afgesneden left-over aan de flank van de binnenstad biedt het plangebied daarmee een goede kans voor hoogbouw. Zo kan niet alleen de rand van de historische binnenstad verder worden gemarkeerd (figuur 2.21), maar ook zal het gebouw een relatie aangaan met de andere torens in de omgeving.



Figuur 2.21 'Hoogbouw in Amsterdam', deelkaart infrastructurele bundel

Het plangebied behoort toe aan de IJ-oeveren. Verdichting aan de IJ-oeveren is volgens de stadsvisie gewenst. Bij de eerste fase herontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oeveren keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (circa 30 meter), met hier en daar hogere accenten (circa 60 meter). Daarnaast zijn 'solitaire' vanaf 60 meter gewenst langs de oeveren, binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven zoekgebieden (figuur 2.22).



Figuur 2.22 'Hoogbouw in Amsterdam', deelkaart accenten IJ-oever

Het perceel is onderdeel van het IJ-oever gebied. Figuur 2.23 toont de huidige spreiding van reeds aanwezige en geplande hoogteaccenten rond de 60 meter in rood, met hierin de locatie van het perceel in geel. Het karakter van het solitair gelegen perceel en zijn positie ten opzichte van de hogere accenten geven aanleiding om een hoogteaccent op deze locatie toe te voegen. Het perceel bevindt zich echter niet binnen de omcirkelde zoekgebieden voor solitaire hoogteaccenten boven de 60 meter.



Figuur 2.23 Huidige hoogbouw stadsdeel

De hoogbouwvisie (paragraaf 'Hoogbouw in het Waterfront') definieert drie categorieën met betrekking tot de hoogte van nieuwe bebouwing in het gebied:

1. overwegend bebouwing van circa 30 meter hoogte;
2. hier en daar hoogteaccenten van circa 60 meter;
3. enkele solitairen boven de 60 meter.

Bebouwing in de eerste twee categorieën is binnen de kaders mogelijk voor het perceel. De ontwikkelvisie richt zich op de toevoeging van een gebouw in de tweede categorie en zal hiermee dus één van de hoogteaccenten van circa 60 meter hoog worden.

Onderzoeksaspecten hoogbouw

De gemeente Amsterdam heeft aspecten opgesteld met betrekking tot hoogbouw die als kader dienen voor onderzoek naar de geschiktheid van het bouwplan. Deze aspecten zijn:

- landschappelijke inpassing: impact op het stadslandschap;
- stedenbouwkundige inpassing: inpassing in de stedenbouwkundige structuur, in het bijzonder waar sprake is van cultuurhistorische waarden;
- consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations;
- effecten van windhinder in de directe omgeving;
- effecten van schaduwwerking in de directe omgeving;
- de functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omringende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving;
- effecten op uitzicht, privacy.

Al deze aspecten worden belicht in de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 2 is bijgevoegd bij dit document. Voor de aspecten schaduwwerking en windhinder zijn afzonderlijke studies uitgevoerd. Deze studies zijn samengevat in paragraaf 5.7.

De Hoogbouweffectrapportage is beoordeeld door de Hoogbouwadviescommissie van de gemeente Amsterdam. Het advies van de commissie is opgenomen in bijlage 3. De commissie geeft aan in te stemmen met de beoogde maximale bouwhoogte van 62 meter.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijksbeleid voor de ruimtelijke ordening is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte(SVIR). In de SVIR, in werking getreden op 13 maart 2012, schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. De belangen zijn vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Consequenties voor dit plan

Op basis van de SVIR zijn voor het voorliggende bestemmingsplan geen onderwerpen van toepassing.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) geeft nadere regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. De projecten van rijksbelang waarop het besluit aanvankelijk slechts betrekking had, zijn: mainport Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee c.a., defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Consequenties voor dit plan

De onderwerpen uit het Barro hebben geen consequenties voor het plangebied van dit bestemmingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in het SVIR geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke functies mogelijk maken, de ladder moet worden doorlopen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Consequenties voor dit plan

Toetsing aan de Ladder is opgenomen in paragraaf 5.8.

3.1.4 Nationaal Milieubeleidsplan

In het Nationaal Milieubeleidsplan (2001) is onder andere beleid opgenomen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationale Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn.

Consequenties voor dit plan

In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.1.5 Luchthavenindulingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindulingsbesluit (LIB) en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het LIB bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het LIB van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

Het Luchthavenindulingsbesluit is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

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

Consequenties voor dit plan

Toetsing aan het LIB is opgenomen in paragraaf 5.7.3. In deze paragraaf wordt ook ingegaan op de invloed van overige radiostations in Nederland.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de provinciale structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden en daarna regelmatig bijgewerkt. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens moet er voldoende groen om de stad zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan sluit aan bij de beleidsdoelstelling uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 met betrekking tot de netto toevoeging van 165.000 woningen in de periode tot 2040 die de provincie in de Metropoolregio Amsterdam nodig acht. Verder wordt met dit bestemmingsplan bijgedragen aan de doelstelling om meer ruimte te bieden aan de gedifferentieerde vraag naar woningen.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemeoid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Sinds de verordening op 1 november 2010 in werking is getreden, is deze regelmatig bijgewerkt. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

Voorbeelden van onderwerpen, waar de Prvs regels voor heeft opgesteld zijn:

- Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid om detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein of kantoorlocatie;
- Een bestemmingsplan kan voorzien in grootschalige(perifere) detailhandelsvestigingen;
- Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave;
- Een bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe woningbouw in het landelijk gebied;
- Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied (bv. ruimte-voor-ruimte regeling) houdt rekening met diverse voorwaarden;
- Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van permanente bewoning van recreatiewoningen en stacaravans;
- Voor de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones geldt, o.a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied. Het provinciaal beleid is gericht op optimale benutting van bestaand bebouwd gebied. Het bestemmingsplan 'Woontoren Fibonacci' geeft hier invulling aan.

3.2.3 Natuurbeheerplan 2017, Noord-Holland

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

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

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

Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden verstaan:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

Het natuurbeheerplan geeft per gebiedsbeschrijvingen een nadere invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Dit betekent echter niet dat voor elk gebied in Noord-Holland uitputtend is vastgelegd wat de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. Van de initiatiefnemer van het plan waarvoor gecompenseerd moet worden, wordt daarom verwacht dat hij/zij een eigen inschatting geeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Gedeputeerde Staten beoordelen deze inschatting. Naast compensatie voor de aantasting van de EHS zijn er ook andere kaders waarbinnen een compensatieregeling voor aantasting van natuur- en recreatiegebieden geldt, zoals de Wet natuurbescherming en de Waterwet.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is niet gelegen binnen de EHS. Wel is het plangebied opgenomen in de ecologische structuur voor Amsterdam. Voor een beoordeling wordt verwezen naar paragraaf 3.4.7.

3.2.4 Provinciale Watervisie 2012 'Buiten de oevers' (2015)

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

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

Consequenties voor dit plan

De Watervisie heeft niet direct consequenties voor het plangebied. Paragraaf 5.1 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.2.5 Provinciale Woonvisie 2010 - 2020

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

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

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten (Regionale actieprogramma's). In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan sluit aan bij de beleidsdoelstelling uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 met betrekking tot de netto toevoeging van 165.000 woningen in de periode tot 2040 die de provincie in de Metropoolregio Amsterdam nodig acht.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan draagt bij aan de doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam door binnen de stad te verdichten en woningen toe te voegen in de nabijheid van een openbaar vervoerknooppunt. De bestaande ruimte wordt optimaal benut waardoor het buitengebied gespaard blijft zodat een hoogwaardig woon- en leefmilieu wordt gecreëerd.

3.3.2 Regionaal Actieplan Stadsregio Amsterdam (2012), Monitor Woningbouw en Samenwerkingsagenda wonen 2016-2020 (concept, 2016)

In het RAP wordt op basis van demografische en maatschappelijke ontwikkelingen inzicht gegeven in de woningbouwbehoefte voor de stadsregio. In de RAP's hebben de regio's afspraken gemaakt over de woningbouwproductie. De voor dit project relevante woonregio is de stadsregio Amsterdam. Binnen deze regio is het gewenst eindresultaat na de eerste RAP-periode (2010-2014), een bruto toevoeging van 32.517 woningen waarvan 13.438 nultredenwoningen.

De regio loopt voor op deze afspraak, maar op basis van de woningbehoefte is het afgesproken aantal te laag (bijna 10.000 woningen). De regio zal in 2017 tot een nieuw regionaal actieprogramma wonen komen.

De resultaten van het ingezette woonbeleid in de RAP's worden gemonitord in de Monitor Woningbouw. Het gaat zowel om een kwantitatieve als kwalitatieve monitoring. De Monitor heeft als doel om een actueel beeld te krijgen van de capaciteit in woningbouwplannen. De woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam tot 2030 bedraagt 110.300 woningen en de plancapaciteit aan harde en zachte plannen is 118.700, waarvan 48.200 in harde plannen. Er is een groot tekort aan harde plannen (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Woningbehoefte 2016-2040 en plancapaciteit (Monitor Woningbouw)

	Woningbehoefte 2016-2020	Woningbehoefte 2016-2030	Woningbehoefte 2016-2040	Netto plan­capaciteit*	Waarvan Hard	Waarvan zacht
Kop van Noord-Holland	1.400	2.600	600	5.200	3.100	2.100
West-Friesland	3.100	8.400	8.900	11.400	4.500	6.900
Regio Alkmaar	3.500	8.900	9.500	10.800	8.900	1.900
Stadsregio Amsterdam	35.400	110.300	162.000	118.700	48.200	70.500
IJmond/Zuid-Kennemerland	6.300	17.000	23.200	13.500	4.700*	8.800
Gooi & Vechtstreek	3.400	9.800	12.800	12.000	2.900	9.100

* Getallen zijn afgerond, hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen

In de Stadregio lag de kwantitatieve RAP-afspraken op 6.500 nieuwbouwwoningen per jaar. De regio liep in het eerste jaar van de RAP-periode wat voor op de afspraak, maar de daaropvolgende jaren werd de afspraak niet gehaald. Als gekeken wordt naar de totale bruto productie (nieuwbouw en overige toevoegingen) over de RAP-periode dan is de afspraak wel behaald. Echter op basis van de woningbehoefte bleek de afspraak van 32.517 te laag (bijna 10.000 woningen), dit heeft de regio reeds voor het aflopen van de RAP-afspraken geconstateerd.

Samenwerkingsagenda wonen 2016-2020 (concept, 2016)

De portefeuillehouders Wonen van de 15 gemeenten die nu in de Stadsregio samenwerken, hebben op de bestuursconferentie 'toekomst regionale samenwerking' van 18 juni 2016 opdracht gegeven een regionale woonvisie op te stellen. Er zijn 10 opgaven voor regionale samenwerking geformuleerd:

1. Opgave is de woningbouwproductie te bevorderen om tegemoet te komen aan de snel groeiende woningbehoefte en de prijzen niet te snel te laten stijgen. Doel is om 20.000 woningen naar voren te halen in de periode 2016-2020.
2. De regio probeert zo veel mogelijk locaties te versnellen, naar voren te halen en te zorgen voor meer harde plancapaciteit.
3. Opgave is aanvullend op de huidige locaties nieuwe plekken voor woningbouw te zoeken, vooral in binnenstedelijk gebied. Transformatie en het benutten van (leegstaand) vastgoed spelen hier een belangrijke rol in.
4. Opgave is het bevorderen van het aanbod middensegment huur in de regio. Er is behoefte aan minimaal 5.000 woningen in het middensegment huur tot prijsgrens €900. De regio zet maximaal in op het vergroten van het aanbod.
5. Opgave is te werken aan een gezonde woningmarkt. Doel is een 'complete metropool', met aanbod in de verschillende woonmilieus, prijssegmenten en type woningen.
6. Opgave is op basis van inzicht in de positie van de verschillende doelgroepen te sturen op de ontwikkelingen in het aanbod en de voorraad van 'betaalbare' woningen. Een belangrijk toetspunt hierbij is de spreiding van de sociale voorraad en de beschikbaarheid over de regio, naar deelregio. Uitgangspunt is dat de verschillen tussen de deelregio's niet verder toenemen. Aanvulling bij opgave 5 en 6: De intentie-overeenkomst betaalbare voorraad vormt het kader.
7. Opgave is de sociale voorraad beter te benutten door doorstroming stimuleren en te zorgen voor meer flexibiliteit.
8. Opgave is om investeringen in duurzaamheid te bevorderen.
9. Opgave is te zorgen voor een toegankelijke, rechtvaardige en transparante verdeling van sociale huurwoningen. We maken afspraken op hoofdlijnen, maatwerk is mogelijk. Streven is woningzoekenden één etalage voor sociale huurwoningen te bieden.
10. Opgave is om samen met de corporaties en marktpartijen te werken aan oplossingen om de grote huisvestingsopgave van vergunninghouders te realiseren. Daarbij moet huisvesting van vergunninghouders niet leiden tot verdringing van 'reguliere' woningzoekenden.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan geeft invulling aan de kwantitatieve behoefte in de regio. Er zijn vooralsnog te weinig woningen gepland in de regio. Om de prijzen niet teveel te laten stijgen wil de regio de woningproductie vergroten. Het project kan in kwalitatieve zin invulling geven aan de grote regionale behoefte aan woningen voor één- en tweepersoonshuishouders, nultredenwoningen en betaalbare woningen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam

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

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en ter aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. De 'Ecologische visie' is een nadere uitwerking van deze ecologische structuur (zie paragraaf 3.4.7). Indien nodig worden ruimtelijke plannen aan de 'Structuurvisie' en de 'Ecologische visie' getoetst. Uitgangspunt is om de ecologische structuur te behouden, dan wel te versterken.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging. In de visie wordt geconstateerd dat het stedelijk centrummilieu zich al lang niet meer beperkt tot de historische binnenstad, maar zich uitrolt tot aan de ring A10. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, sluiten aan bij de in de Structuurvisie geformuleerde opgave van transformatie en verdichting binnen de ring A10.

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Consequenties voor dit plan

De opgave is om bij te dragen aan de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam zodat de doorstroming wordt bevorderd. Bestemmingsplan 'Woontoren Fibonacci' maakt maximaal 243 nieuwe sociale en middeldure huurwoningen mogelijk met een oppervlakte van circa 40 m². Dit sluit aan bij de doelstellingen uit de Structuurvisie, het actieplan Woningbouw en de Koers 2025: de nieuwe woningen sluiten aan op de vraag vanuit de woningmarkt waardoor keuzemogelijkheden worden vergroot en bijgedragen wordt aan de doorstroming op de markt.

Daarnaast maakt de locatie onderdeel uit van de ecologische structuur. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.4.7. Bij ontwikkelingen in de openbare ruimte is het van belang dat migratieroutes versterkt worden of minimaal behouden blijven. Toetsing van het aspect ecologie komt in paragraaf 5.4 aan de orde.

Ten slotte wordt in de Hoogbouweffectrapportage (bijlage 2) aangetoond dat het bouwplan met een maximale bouwhoogte van 62 meter geen negatief effect heeft op het omringende stedelijke landschap, het Unesco-gebied en andere gebieden van bijzondere waarden in het algemeen. Daarmee past het plan binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

3.4.2 Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)

Amsterdam is de stuwende kracht achter de economie van de regio en van Nederland als geheel. De regio Amsterdam ontwikkelt zich gestaag tot metropool waar steeds meer mensen willen wonen. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen, mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is dan ook essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken. Daarom heeft de stad een woonvisie opgesteld, die aangeeft hoe de woonstad Amsterdam zich tot 2020 kan ontwikkelen. De woonvisie is opgesteld in samenspraak met woningcorporaties, marktpartijen, belangenbehartigingsorganisaties en bewonersorganisaties in Amsterdam.

De 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40, waar het plangebied deel van uitmaakt, zijn dichtbij het centrum van Amsterdam gelegen en zullen daar het komende decennium steeds meer bij gaan horen. Juist in dit gebied liggen mogelijkheden voor starters, de creatieve klasse en voor gezinnen die stedelijk willen wonen. Er is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor dit gebied wordt gekozen voor:

- midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- gezinnen die meer ruimte nodig hebben, maar wel stedelijk willen wonen;
- (allochtone) middenklasse;
- de creatieve kenniswerkers die combinatiemogelijkheden zoekt voor wonen en werken;
- jongeren en studenten;
- ouderen.

Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. Speerpunten voor de 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40 zijn:

- inzetten op kracht van het gebied: omvangrijke voorraad betaalbare woningen voor starters en mogelijkheden voor creatieve kenniswerkers;
- meeliften op gunstige ontwikkeling door middel van verkoop huurwoningen, nieuwbouw en differentiatie van de woningvoorraad;
- behoud (allochtone) middenklasse voor deze wijken;
- wijkaanpak en doorzetten vernieuwing in gebieden waar nog achterstanden zijn;
- toevoegen ouderenwoningen in nieuwbouw en bestaande bouw.

Om dat te bereiken geldt voor nieuwbouw in de 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40 het volgende:

- in het middensegment;
- op toplocaties voor het hogere segment;
- grote(re) woningen in de betaalbare huur en het middensegment voor mensen met kinderen;
- woon-werkwoningen in nieuwbouw of door ombouw van kantoorlocaties/bedrijfspanden;
- aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop;
- zorgwoningen.

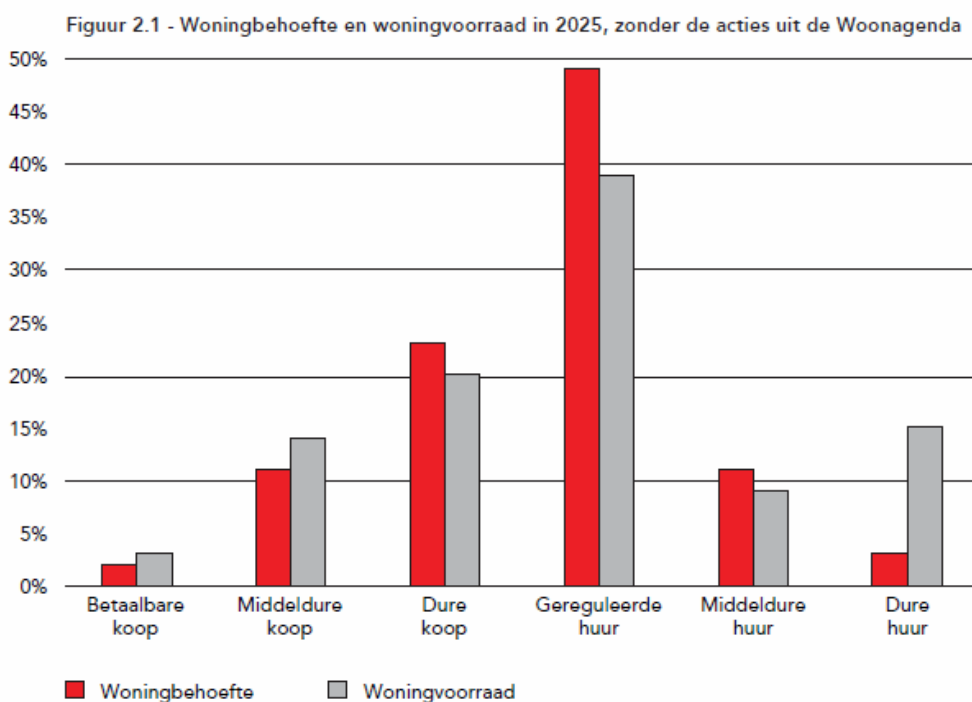
Woonagenda 2025, voldoende, betaalbare en goede woningen

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld. Met de woonagenda 2025 richt de gemeente zich op voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen in Amsterdam.

Het bereiken van een 'voldoende' aantal woningen, betekent dat er in alle segmenten van de woningmarkt veel gebouwd moet worden: 50.000 woningen erbij tot 2025. Door veel woningen toe te voegen, zal de krapte op de Amsterdamse woningmarkt verminderen en dat zal een drukkend effect hebben op kooprijzen en huren. Dat raakt aan het andere belangrijke doel, een 'betaalbare' woningvoorraad. Niet alleen huishoudens in de sociale huursector kunnen last hebben van te hoge woonlasten, ook de bewoners van de vrije huursector en kopers kunnen de problemen ervaren van een krappe woningmarkt met stijgende prijzen. Het gaat bij die sectoren om verschillende prijsniveaus, maar het is belangrijk om de tendens naar een stijgende verhouding van woonlasten ten opzichte van inkomens over de hele linie te temperen. Dat geldt voor de huidige Amsterdammers en voor de huishoudens die in Amsterdam willen komen wonen.

Bij het streven naar betaalbaarheid moet de kwaliteit van het wonen prioriteit blijven. Er is een programma Woningkwaliteit opgesteld om de kwaliteit van de woningvoorraad te bewaken en op aspecten verbetering te realiseren. Ten aanzien van duurzaamheid is in de oude woningvoorraad nog veel te verbeteren. Ook de kwaliteit van de woonomgeving moet op een aantal locaties nog omhoog. Woningen zijn hard nodig. Daarom is het van belang te zorgen dat woningen daadwerkelijk bewoond worden. Leegstand wordt aangepakt en woonfraude bestreden.

De Woonagenda 2025 is opgebouwd uit een analyse over de woningmarkt in 2025 en de woningbehoefte van Amsterdammers. Belangrijk aandachtspunt blijft tot 2025 de betaalbaarheid van woningen. Het stadsbestuur heeft al eerder haar beleid om corporatiewoningen te behouden en betaalbaar te houden aangescherpt. Om ook de markt woningen beter betaalbaar te houden worden er tot 2025 jaarlijks 1.500 middeldure huurwoningen bijgebouwd. Deze woningen moeten verplicht de komende 25 jaar tegen deze middeldure huur verhuurd worden. Deze voorwaarden zijn uitgewerkt in de Spelregels 40-40-20 (woningbouwprogramming).



Consequenties voor dit plan

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met de Woonvisie en de Woonagenda Amsterdam. De nieuwbouw geeft uitvoering aan de woonvisie doordat er meer goedkope en middeldure huurwoningen worden gerealiseerd. Met instemming van de gemeente wordt afgeweken van het 40-40-20-beleid uit de Woonagenda en de bijbehorende Spelregels voor woningbouwprogrammering (40% sociaal, 40% middeldure en 20% dure huur en koop). In dit geval zijn uitsluitend sociale- en middeldure huurwoningen beoogd in een verhouding 20-80 (20% sociale huur en 80% middeldure huur) om deze huurcategorieën duurzaam te behouden.

3.4.3 Beleidsnotitie Short Stay

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.4.4 Amsterdam Winkelstad, een kwaliteit aan winkelgebieden

In het vigerende Amsterdamse detailhandelsbeleid "Amsterdam Winkelstad, een kwaliteit aan winkelgebieden" is vastgelegd dat uitbreiding van het aantal winkelmeters beperkt zal worden: De huidige detailhandelsstructuur manifesteert zich in een scala aan onderscheidende en op aanvaardbare afstand toegankelijke winkelgebieden. In onze optiek is de huidige kwaliteit aan bestaande winkelgebieden kostbaar en deze moet gekoesterd worden. Nieuwe winkels op solitair gelegen plekken die nu geen winkelplek zijn, zoals betreffende locatie, (de zogenaamde weidewinkels), zijn dan ook niet toegestaan.

Enkele relevante beleidshoofdlijnen uit het detailhandelsbeleid:

1. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden (in de bijlage van deze beleidsnotitie komt de Panamalaan niet voor);

2. Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden;
3. Uitbreiding winkelloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost);
4. Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort).

Consequenties voor dit plan

Het realiseren van detailhandel is op deze locatie niet toegestaan. Door toepassing van brede entrees en het bouwen van woningen vanaf de eerste verdiepingen (die door de hoogteverschillen in het gebied deels halverwege de reguliere begane grond begint wordt, overeenkomstig het gemeentelijk beleid, een levendige plint langs de straat gecreëerd (zie paragraaf 2.3.2.3).

3.4.5 Kantorenstrategie 2011 & notitie Marktconforme Kantorenplannen 2013

Bij de vaststelling van de Kantorenstrategie 2011 heeft het College van B&W gevraagd te inventariseren waar een verdere planreductie mogelijk is om het planaanbod van kantoren in lijn te brengen met een meer realistisch geraamde marktvraag en wat de consequenties hiervan zijn. Deze vraag van het College wordt beantwoord in de notitie Marktconforme Kantorenplannen 2013. Een quote uit deze uitgebreide notitie: "Het is noodzakelijk om terughoudend om te blijven gaan met nieuwbouw en actief in te blijven zetten op sloop en transformatie, teneinde de leegstand op de kantorenmarkt structureel terug te dringen."

Consequenties voor dit plan

Deze strategie zal de komende tijd niet veranderen. Nieuwe kantoren op deze locatie zijn dan ook niet toegestaan. Wel zijn werkruimten op de begane grond toegestaan ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven. Op deze manier kan alsnog een levendige plint ontstaan.

3.4.6 Beleidsnota parkeernormen Auto (juni 2017)

De Nota Parkeernormen Auto stelt de nieuwe parkeernormen voor auto's vast voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. Doel van het parkeerbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Eén van de middelen om dit doel te bereiken is het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein, bij voorkeur in een garage. Daarbij wordt de benodigde parkeergelegenheid gerelateerd aan het type woning en de omvang van de woning. Bezoekersparkeren is in deze normen opgenomen, maar kan ook in het openbare gebied rondom bouwlocaties worden opgelost wanneer mogelijkheden in de openbare ruimte voorhanden zijn.

Consequenties voor dit plan

Het bouwplan wordt in paragraaf 5.5 getoetst aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Aangezien de directe omgeving van het plangebied geen mogelijkheden biedt voor bezoekersparkeren, zal dit binnen het gebouw worden opgelost.

3.4.7 Ecologische visie

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (zie paragraaf 3.4.1) is een kaart opgenomen met een voorstel voor een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Verder wordt in de visie een uitwerking (ecovisie) van deze ecologische kaart aangekondigd. Deze uitwerking moet, gezien drie moties die bij de behandeling van de structuurvisie zijn aangenomen, in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- De indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie moeten worden vertaald naar concrete kaartvlakken;
- De ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader;
- De knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, verder uitwerken en per knelpunt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost;
- Speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

De ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt daarmee één van de stukken die wordt gebruikt als toetsingsinstrument bij ruimtelijke plannen en als richting bepalend beleidsdocument.

Bermen van de verschillende spoorlijnen vormen belangrijke groene verbindingen. Soorten als de egel, mezen, ringslang, zandhagedis, rugstreepdier, wezel, hermelijn, konijn, vos en verschillende soorten dagvlinders en sprinkhanen voelen zich hier thuis. De ambitie is om de ecologische zone in stand te houden dan wel te optimaliseren.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied maakt onderdeel uit van een (secundaire) ecologische verbinding (groenzone langs spoorlijn). De ontwikkeling wordt in paragraaf 5.4 getoetst aan de ecologische visie.

3.4.8 Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' (maart 2015)

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

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

Consequenties voor dit plan

Het plan sluit zo veel mogelijk aan bij de duurzaamheidsambities van de stad Amsterdam, door onder andere gebruikte maken van duurzame energie. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Welstandsnota

De Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' is vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016 en in werking getreden op 29 september 2016.

Amsterdam is onderverdeeld in 'ruimtelijke systemen': gebieden met gelijksoortige bebouwing, zoals de negentiende-eeuwse ring, de gordel '20-'40 of de naoorlogse wijken in Nieuw-West en Buitenveldert. Alle plannen worden binnen zo'n ruimtelijk systeem aan dezelfde uitgangspunten getoetst

Het perceel Panamalaan 11-13 valt binnen het ruimtelijk systeem 'Kantoren en Bedrijven' binnen werkgebied 'Zeeburg'. Het welstandsniveau is 'eenvoudig'. Criteria zijn gerelateerd aan bestaande bebouwing in de omgeving van het plangebied.

Consequenties voor dit plan

Het uitgangspunt van het ontwerp van de woontoren is een eigentijdse interpretatie van de historische en stedenbouwkundige context. Uitgangspunt is een hoge (beeld)kwaliteit met rijke details en hoogwaardige materialen en uitstraling, aansluitend op recente ontwikkelingen in de omgeving. In paragraaf 2.3 is hier nader op ingegaan.

3.5.2 Gebiedsplan Oostelijk Havengebied 2018

Het gebiedsplan voor het Oostelijk Havengebied 2018 is op 19 december 2017 vastgesteld door de bestuurscommissie in stadsdeel Oost. Het Oostelijk Havengebied wordt beschouwd als een bijzonder gebied met een grote aantrekkingskracht om te wonen en te werken. Het gebiedsplan bevat de belangrijkste onderwerpen in het Oostelijk Havengebied en wat de gemeente samen met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties in 2018 gaat doen. Dit betreft ondermeer:

- ondersteunen van (bouw)projecten die de sociale cohesie versterken;
- ondersteunen van duurzaamheidsprojecten;
- het creëren van een prettigere en leefbaardere leefomgeving.

Consequenties voor dit plan

Met de beoogde ontwikkeling wordt voldaan aan de eis om voldoende woningen beschikbaar te stellen voor mensen met een laag en middeninkomen. Ook zijn de woningen aanpasbaar voor speciale zorgbehoeftes. Het gebouw sluit aan op recente ontwikkelingen in de omgeving en heeft een belangrijke duurzaamheidscomponent. Door de mogelijkheid tot werkruimten op de begane grond kan een levendige plint ontstaan die bijdraagt aan de leefbaarheid van de omgeving.

3.5.3 Horecanota Stadsdeel Oost (2012)

"In het horecabeleid staat prettig wonen en het versterken van de levendigheid voorop. Stadsdeel Oost wil dat bewoners met plezier in het stadsdeel wonen. Kwalitatief goede horeca is daar onderdeel van. Leefbaarheid is een randvoorwaarde. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners."

In de Horecanota is een aantal staten aangewezen als een economische as. Een economische as is een gebied waaraan nieuwe ontwikkelingen in stadsdeel Oost zich concentreren. Economische assen vormen tevens belangrijke verbindingroutes.

In de Horecanota stadsdeel Oost worden drie type gebieden onderscheiden:

1. Woongebied: De hoofdfunctie van dit gebied is wonen en er is weinig menging met andere functies;
2. Gemengd gebied: Gebieden waar sprake is van een menging van verschillende functies, waaronder wonen en horeca. Wonen neemt echter een belangrijke plaats in;
3. Horeca/Voorzieningencluster: Cluster van verschillende functies zoals detailhandel, horeca en commerciële en niet-commerciële dienstverlening.

Het is geen doel om het horeca-aanbod in Oost sterk uit te breiden, Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken. Groei van horeca in Oost gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen, horeca/voorzieningenclusters en in mindere mate in de gemengde gebieden. Alle in de nota niet genoemde straten en gebieden worden aangemerkt als woongebieden.

Consequenties voor dit plan

Betreffende locatie aan de Panamalaan in het Oostelijk Havengebied ligt niet aan een economische as, een horeca/voorzieningen cluster of in een gemengd gebied. De Panamalaan betreft een woongebied. Voor woongebieden geldt dat alleen bij het verdwijnen van een horecabestemming er een nieuwe horecavestiging voor in de plaats mag komen op dezelfde locatie of op een alternatieve locatie in hetzelfde woonblok. Conclusie is dat op deze locatie geen horeca is toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dit dus ook niet mogelijk.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Geluidhinder

4.1.1 Wettelijk kader

Wet geluidhinder

Een woning is volgens de Wet geluidhinder (hierna te noemen: Wgh) een geluidgevoelige bestemming. Op grond van de Wgh dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd indien de woningen zijn gelegen binnen de geluidszone van een gezoneerde (spoor)weg. De woningen die middels onderhavig bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn gelegen binnen de invloedssfeer van de omliggende wegen en spoorwegtraject. Derhalve is de geluidbelasting vanwege weg- en spoorweglawaai inzichtelijk gemaakt en zijn de berekende waarden getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh.

Geluidzones

Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 74 uit de Wgh bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh.

Spoorweglawaai

Volgens artikel 106b van de Wgh bevindt zich langs iedere spoorweg een geluidzone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij de wet behorende kaart.

Industrielawaai

Op grond van de Wgh kunnen geluidszones voor industrieterreinen worden vastgesteld.

Grenswaarden

In het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, kunnen worden gerealiseerd dan mag de geluidbelasting volgens de Wgh niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. De grenswaarden voor spoorweglawaai staan vermeld in het Besluit geluidhinder (Bgh). Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde is nader onderzoek naar mogelijke geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Indien blijkt dat maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. In tabel 4.1 is aangegeven wat de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor een nieuwe woning binnen de betreffende geluidzones. Indien de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is woningbouw in principe niet mogelijk tenzij deze wordt voorzien van dove gevels of van gebouwgebonden geluidschermen.

Bron	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Wegverkeerslawaaai	48 dB	63 dB
Spoorweglawaaai	55 dB	68 dB

Tabel 4.1 Normstelling voor nieuwe woningen

Dove gevels

De Wgh benoemt grenswaarden voor de geluidbelastingen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Dove gevels zijn echter gevels waarvan de geluidbelastingen op deze gevels niet hoeven te worden getoetst aan deze grenswaarden. Dove gevels zijn:

- gevels zonder aanwezige te openen delen en die voldoen aan een karakteristieke geluidwering van tenminste het verschil van de geluidbelasting en een waarde van 33 dB;
- gevels met bij uitzondering te openen delen, mits deze delen niet grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (slaap-, woon- of eetkamer). Voorbeelden zijn:
 1. een raam in een gevel van een besloten keuken met een vloeroppervlakte van minder dan 11 m²;
 2. een raam in een hal van een woning;
 3. een nooduitgang.

Binnen het Amsterdams geluidbeleid 2016 is aangegeven in hoeverre een dove gevel onderbroken mag worden door gebouwelementen waarin te openen delen zijn opgenomen (bijvoorbeeld geheel afsluitbare balkons of loggia's) en welke alternatieven voor dove gevels geaccepteerd worden (zoals coulissenschermen en vliesgevels).

Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van nieuwe woningen. Deze karakteristieke geluidwering moet minimaal gelijk zijn aan de vastgestelde hogere waarde minus de toegestane binnenwaarde van 33 dB voor het weg- en spoorweglawaaai.

Gemeentelijk geluidbeleid

Op grond van het Amsterdams Geluidbeleid 2016 moeten woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe beschikken over een geluidluwe zijde. In het geluidbeleid is een uitleg gegeven wanneer sprake is van een geluidluwe gevel (stille zijde). Bij voorkeur is sprake van een gevel die in zijn geheel als geluidluw kan worden aangemerkt. Omdat bij de realisatie van plannen in een stedelijke omgeving hier in veel gevallen niet aan kan worden voldaan, zijn ook alternatieven aangegeven. Gesteld wordt dat sprake is - in minimale zin - van een stille zijde in de situatie dat ter plaatse van de te openen geveldelen (zoals ramen of deuren) aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Woningen met een dove gevel (een gevel zonder te openen delen) dienen altijd te beschikken over een stille zijde (geluidluwe gevel) die is afgekeerd van de dove gevel. Het geluidbeleid staat toe dat dove gevels worden onderbroken door geveldelen als verglaasde balkons, loggia's en serres of vergelijkbare voorzieningen. Op de aldus afgeschermd gevel wordt de geluidbelasting teruggebracht tot bij voorkeursgrenswaarde, zodat in de gevel te openen ramen en deuren kunnen worden geplaatst. Een hogere waarde is hier alleen mogelijk als elders een (verplichte) stille zijde aanwezig is. Deze voorzieningen worden aangemerkt als een geluidwerende maatregel in het overdrachtsgebied (tussen bron en ontvanger). Ter verduidelijking wordt het volgende nog opgemerkt:

- Afgeschermdde buitenruimtes (verglaasde balkons, serres en loggia's) dienen een oppervlakte van tenminste 3 m² te hebben, met een diepte van tenminste 1,3 meter.
- De afgeschermdde buitenruimtes moeten geheel buiten de thermische schil van de woning liggen.
- In de afgeschermdde buitenruimte heerst buitenluchtkwaliteit, waardoor spuien of ventileren van de daaraan grenzende geluidgevoelige ruimte hierop mogelijk is, volgens eisen die volgen uit het Bouwbesluit 2012. Bij de berekening van de ventilatie wordt ervan uitgegaan dat te openen delen in de loggia/serre/verglaasd balkon gesloten zijn.
- Afgeschermdde buitenruimtes zijn buitenruimtes die volledig afgesloten kunnen worden. Bij de berekening van de geluidbelasting op de gevel wordt ervan uitgegaan dat de te openen delen in de loggia/serre/verglaasd balkon gesloten zijn.
- Wegschuifbare panelen of andere te openen delen (ramen of deuren) zijn toegestaan tot maximaal 50% van de oppervlakte van de buitenzijde van de loggia/serre/verglaasd balkon).
- Bij een serre of verglaasd balkon, bedoeld om een te openen raam in een overigens dove gevel te kunnen maken geldt als uitgangspunt dat de geluidbelasting wordt teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Wanneer de voorkeursgrenswaarde niet gehaald kan worden, kan worden volstaan met een hoger geluidniveau aan de gevel voor zover het Amsterdams geluidbeleid daarvoor de ruimte geeft. Vanzelfsprekend moet in dit geval worden aangetoond dat (verdere) maatregelen onvoldoende doelmatig zijn of belangrijke andere nadelige effecten geven. Dat houdt in dat er elders een geluidluwe gevel moet zijn (als eis bij een dove gevel). De vast te stellen hogere waarde aan de kant van de dove gevel zal moeten worden gemotiveerd aan de hand van de criteria zoals opgenomen in de Wet geluidhinder (artikel 110g Wgh).

Indien een plan binnen meer dan één geluidszone is gelegen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (artikel 110a en 110f van de Wgh). Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd moeten dove gevels of gebouw gebonden geluidschermen worden toegepast.

Bij het ontwerp van een plan op een specifieke locatie kan zich de situatie voordoen dat het gemeentelijk beleid in technische zin meerdere mogelijkheden toestaan, dan wel dat een expliciet toetsingskader ontbreekt. In dergelijke specifieke gevallen kan een plan worden voorgelegd aan het zogenaamde TAVGA (Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam). Dit geldt ook voor het voorliggende plan.

Zowel op 16 februari 2017 als op 13 april 2017 is het plan behandeld in het TAVGA. In principe was TAVGA akkoord met het bestemmingsplan, maar werd nog wel aandacht gevraagd voor booggeluid van het spoor en voor nadere uitwerking van woningen met alleen dove gevels. Medio 2018 heeft een aanpassing van het plan plaatsgevonden waarbij het woningbouwprogramma en ontwerp zodanig zijn aangepast dat alle woningen met dove gevels ook aan een atrium grenzen zodat altijd sprake is van een geluidluwe zijde. Tevens is het booggeluid nader in beeld gebracht. Het aangepaste plan is gepresenteerd in het TAVGA op 31 mei 2018. Het TAVGA heeft aangegeven akkoord te zijn met het bestemmingsplan.

4.1.2 Plangebied

Wegverkeerslawaai

De Panamalaan, Cruquiuskade en Zeeburgerdijk hebben een zonebreedte van 200 m (weg met twee rijstroken in stedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. Binnen deze zone moet de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe woningen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh.

Het plan is tevens gelegen binnen het invloedsgebied van diverse wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Op grond van de bepalingen uit de Wgh zijn deze wegen niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting vanwege deze wegen (zover relevant) in de beoordeling meegenomen.

Spoorweglawaai

Nabij het plangebied is spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Centraal (hoofdinfrastructuur) aanwezig. Deze spoorweg is aangegeven op de geluidplafondkaart en heeft volgens artikel 1.4a uit het Besluit geluidhinder een geluidzone met een breedte van 1200 m (geluidproductieplafond gelijk aan of groter dan 74 dB).

Industrielawaai

Ter plaatse van het plangebied is geen geluidszone van een industrieterrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek naar industriellawaai is niet nodig.

4.1.3 Onderzoek

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Buro Bouwfysica en is opgenomen in bijlage 4. De geluidbelasting vanwege weg- en spoorweglawaai zijn inzichtelijk gemaakt en de berekende waarden zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh.

Uit de beoordeling blijkt dat het plan kritisch is ten aanzien van de grenswaarden uit de Wgh en het gemeentelijk geluidbeleid. Er is sprake van een overschrijding van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde vanwege het naastgelegen spoortraject en is er sprake van een significante geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van de Panamalaan en Cruquiuskade. Geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht sorteren niet voldoende effect en ontmoeten bezwaren vanuit civieltechnisch, verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt, zodat een hogere grenswaarde procedure dient te worden doorlopen. De volgende hogere waarden dienen te worden vastgesteld vanwege het spoortraject, de Panamalaan en Cruquiuskade.

geluidsgevoelig object: woningen		
geluidsbron	aantal	verzochte hogere waarde in dB
spoortraject	243	68
Panamalaan	243	62
Cruquiuskade	243	60

Tabel 4.2 Hogere waarden

Daar waar sprake is van een overschrijding van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde vanwege het spoortraject dienen dove gevels te worden toegepast. Tevens dient rekening gehouden te worden met aanvullende maatregelen om te kunnen voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid.

Uit een verkenning van knelpunten en beschouwde principe oplossingen blijkt dat voldaan kan worden aan de Wgh en aanvullende eisen uit het Amsterdams geluidbeleid. Door het opnemen van planregels met betrekking tot het omgevingsgeluid, zoals toepassing van dove gevels, het vaststellen van hogere waarden en het opnemen van de eis dat iedere woning in principe over een geluidluwe gevel dient te beschikken kan een goed woon- en leefklimaat in akoestische zin worden gewaarborgd. De atria in het gebouw zijn daarbij zeer belangrijk en daarom ook verankerd in de regels van dit bestemmingsplan.

4.1.4 Conclusie

Voor de woningen dient een besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden voorbereid. Daar waar sprake is van een overschrijding van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde vanwege het spoortraject dienen dove gevels te worden toegepast. Eén en ander is vastgelegd door het opnemen van de 'specifieke bouwaanduiding - 1' in de regels en op de verbeelding. Ter plaatse van deze bouwaanduiding moet een dove gevel of vliesgevel worden gerealiseerd. Hiervan kan worden afgeweken indien is aangetoond dat aan vastgestelde hogere waarden wordt voldaan. Voor (alle) andere gevels geldt dat voldaan moet worden aan de vastgestelde hogere waarden. Daarnaast is vastgelegd dat binnen een op de verbeelding aangegeven zone een atrium moet worden gerealiseerd. Op basis van gemeentelijk geluidbeleid moet eveneens worden aangetoond dat woningen die over een dove gevel beschikken of waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, beschikken over een stille zijde.

Ten slotte wordt in het akoestisch onderzoek geconcludeerd dat door de nieuwbouw de akoestische situatie op de bestaande omgeving niet merkbaar verslechterd.

4.2 Milieuzonering bedrijven

Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering (2009)* richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer verfijnde afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Deze afstanden uit de VNG-brochure zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor gemengde gebieden waar verschillende functies aanwezig zijn. Als kenmerken van een gemengd gebied worden in de VNG-brochure genoemd: een matig tot sterke functiemenging en gebieden die direct grenzen aan hoofdinfrastructuur.

De betreffende VNG-brochure vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

Plangebied

Het plangebied ligt in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam (stadsdeel Oost). Direct ten westen van het plangebied is een spoorlijn aanwezig. Ten oosten en zuiden wordt het plangebied ingesloten door de Panamalaan en de Cruquiuskade. Dit betreffen drukke, doorgaande wegen. In de omgeving zijn diverse bedrijven aanwezig. Op basis van voorgaande kan het plangebied conform de VNG-brochure getypeerd worden als 'gemengd gebied'.

In de directe omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijven aanwezig. Ten oosten van het plangebied betreffen dit bedrijven die vallen onder categorie A t/m C van de Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging. Ten zuiden van het plangebied zijn bedrijven die vallen in milieucategorie 1 t/m 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten – bedrijventerrein aanwezig.

Voor bedrijven uit maximaal categorie C geldt dat deze activiteiten in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, mits deze bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en andere gevoelige functies. Voor bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.2 geldt een richtafstand van 50 meter ten opzichte van een gemengd gebied. De afstand tussen het plangebied en de omliggende bedrijven bedraagt minimaal 50 meter. Er zit dan ook voldoende afstand tussen de beoogde woningen en de omliggende bedrijven.

Conclusie

Er is sprake van voldoende afstand tussen de woningen en omliggende bedrijven. Gelet op het aspect 'bedrijven en milieu' wordt geconcludeerd dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De omliggende bedrijven worden door de beoogde woningen niet in hun bedrijfsvoering belemmerd. Het aspect milieuzonering levert geen belemmering op voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Wet luchtkwaliteit

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

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

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

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

In de ruimtelijke ordeningspraktijk zijn langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Deze grenswaarden zijn in tabel 4.3 weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Tabel 4.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling “niet in betekende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekende mate” moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

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

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingshuizen te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden.

Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

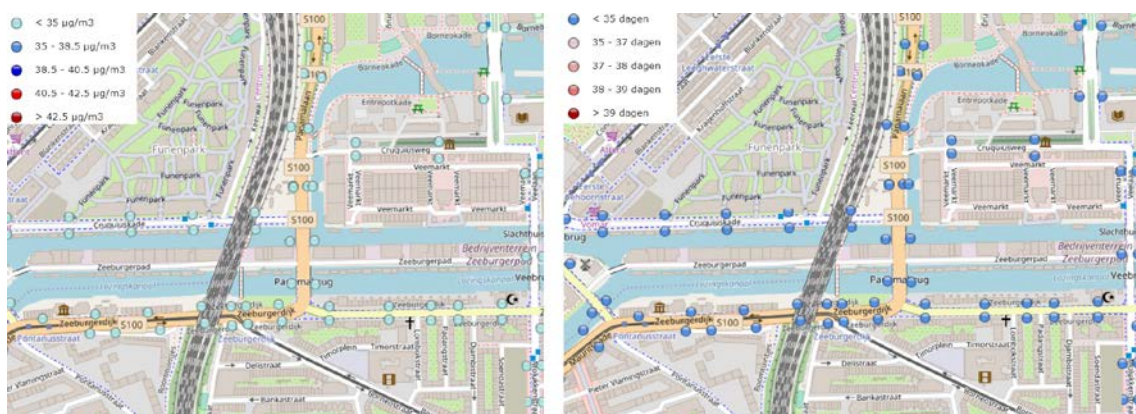
De "Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam op 5 januari 2010 vastgesteld. Op 22 januari 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd om de Richtlijn uit te breiden. De Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (inclusief een "Afwegingskader verkeersstromen in relatie tot de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit") is vastgesteld als aanvullend toetsingskader op de "Structuurvisie Amsterdam 2040". De Richtlijn geldt daarmee als stadsbreed beleid, voor de centrale stad en de stadsdelen.

Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

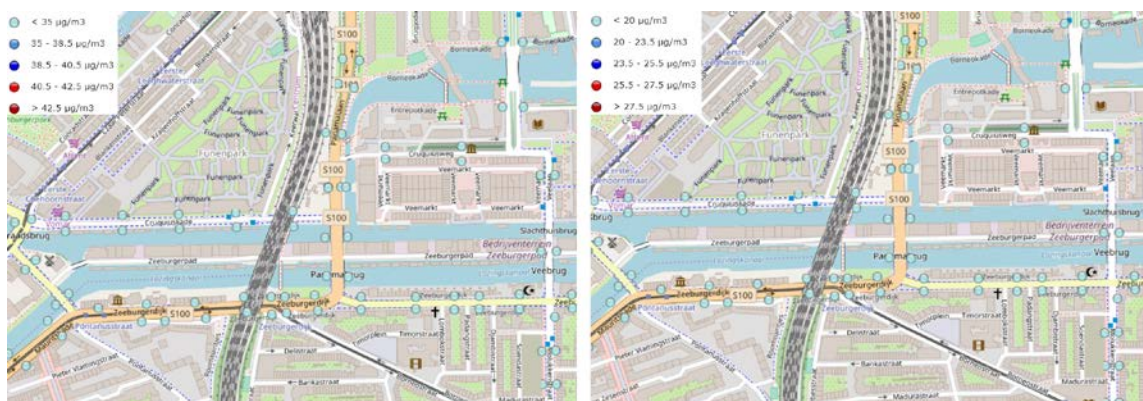
Plangebied

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 243 woningen mogelijk. Dit aantal woningen valt ruim onder de drempelwaarde van 1.500 woningen die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt dus voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wel van belang om een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied te geven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2017 (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. In figuur 4.1 en 4.2 zijn uitsneden van de NSL-monitoringstool opgenomen. Hieruit blijkt dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Cruquiuskade en Panamalaan (als maatgevende doorgaande wegen langs het plangebied) onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer lagen. De hoogste concentraties bevinden zich ten westen van de Panamalaan, ter hoogte van het voormalige wachtershuis dat is gelegen binnen het plangebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedragen hier 30,0 µg/m³ voor NO₂, 21,8 µg/m³ voor PM₁₀ en 13,3 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt 10 dagen.



Figuur 4.1 Concentraties fijn stof PM_{10} (links) en overschrijdingsdagen PM_{10} (rechts) (bron: NSL-monitoringstool)



Figuur 4.2 Concentraties stikstofdioxide NO_2 (links) en fijn stof $PM_{2,5}$ (rechts) (bron: NSL-monitoringstool)

De ontwikkeling maakt woningen met eventueel een vrij beroep/bedrijf aan huis mogelijk. Dit laatste in beperkte omvang. De vestiging van een complexmatige gevoelige bestemming als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is echter niet aan de orde.

Conclusie

Het project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Hiermee wordt voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving. Ter plaatse van het plangebied is gelet op luchtkwaliteit sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.4 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie.

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

Plangebied

In het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd en diverse verontreinigingen geconstateerd. Deze onderzoeken zijn beoordeeld op actualiteit en compleetheid ervan.

In 2010 is het perceel onderzocht door Grondslag (4 november 2010, projectnummer: 15902) in opdracht van Stichting Bodemsanering NS. De bovengrond bestaat voornamelijk uit zand. De dikte van de zandlaag varieert tussen de 0,5 en 2,8 meter diepte en in het zand zitten op veel plaatsen bijmengingen met puin, baksteen, kolen, grind en sintels. Aan de noordzijde is een zeer sterke bijmenging met ballastgrind aangetroffen, waarschijnlijk de fundering van zijsporen die ooit aanwezig zijn geweest. Onder het zandpakket bevindt zich overwegend klei. Ook hier in zijn bijmengingen aanwezig, vooral tussen de 2 en 5 meter diepte. Onder de kleilaag bevindt zich plaatselijk veen met variërende diepte.

De (voormalige) Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft het bodemonderzoek op 28 december 2010 getoetst en het resultaat daarvan vastgelegd in een beschikking. Op het perceel is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De sanering hiervan is niet spoedeisend. Het wbb-geval (wet bodembescherming) wordt gedefinieerd als een matig tot sterk met koper, lood, zink en PAK verontreinigde zandig top laag. De dikte van deze laag varieert tussen de 0,5 en 2,8 meter. De omvang van de verontreiniging wordt geschat op 3.250 m³ en bevindt zich op het zuidelijke deel van het perceel.

Ook de diepere ondergrond (onderzocht is tot 5 meter) is verontreinigd met koper, zink, lood en PAK. Deze verontreiniging is te relateren aan de stedelijke ophoog laag en is daarom geen onderdeel van het eerder genoemde wbb geval. Deze laag is niet afgeperkt en er mag aangenomen worden dat deze onder het hele gebied aanwezig is. Plaatselijk zijn er olie of teer spots aangetroffen en zijn er sterk verhoogde waarden PAK in het grondwater gemeten. Deze zijn lokaal en kleinschalig en er is geen sprake van een (apart) geval van ernstige bodemverontreiniging. Er is geen verontreiniging met asbest aangetoond. De in de bovengrond gemeten waarden zijn getoetst aan de risicogrenswaarden voor het gebruik als 'wonen met tuin zonder gewasconsumptie'. Uitkomst van de toetsing is dat er geen sprake is van een humaan- en/of ecologisch risico.

Conclusie

De aanwezige verontreiniging staat de aanpassing van het bestemmingsplan niet in de weg. Er hoeft nu geen nieuw bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Bij de bouw dient rekening gehouden te worden met (aanzienlijke) kosten in verband met sanering van de verontreinigde grond. Bij de economische uitvoerbaarheid is hiermee rekening gehouden.

4.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

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

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaire. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de belemmeringszone.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de gebieden van de veiligheidscontouren (PR-contour en invloedsgebied GR).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringenstrook, maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de belemmeringenstrook ligt. Indien de PR-contour voor (beperkt) kwetsbare objecten buiten de belemmeringenstrook ligt, kan voor dat deel van de contour buiten de belemmeringenstrook een gebiedsaanduiding worden toegepast.

Basisnet en Besluit externe veiligheid transportroute

Per 1 april 2015 zijn de Wet Basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In de wet is het Basisnet juridisch verankerd. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) beoogt om duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten en de daarbij behorende maximale omvang van de risico's die dat transport mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet weg, Basisnet spoor en Basisnet water.

Het Bevt vormt het toetsingskader voor ruimtelijke plannen voor het vervoer over de weg, het spoor en het water. Op basis van het Bevt gelden de volgende normen.

- De contour van het PR met een kans van 10^{-6} per jaar geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.
- Het groepsrisico dient berekend te worden voor de realisatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen een afstand van 200 meter van route die is aangewezen in het Bevt. Daarbij geldt dat:
 1. het groepsrisico berekend en (uitgebreid) verantwoord moet worden indien:
 2. het groepsrisico hoger is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of,
 3. het groepsrisico met meer dan 10% toeneemt of,
 4. de oriëntatiewaarde wordt overschreden.
- Bij het mogelijk maken van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het plasbrandaandachtsgebied (PAG) gemotiveerd moet worden waarom deze objecten toelaatbaar zijn, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Om risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen, moet worden voorkomen dat deze groepen dicht bij risicobronnen verblijven. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter), enkele spoortrajecten (100 meter), hogedruk aardgasleidingen (circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven, wordt vrijgehouden van nieuwe bestemmingen die specifiek bestemd zijn voor deze groepen. Het uitvoeringsbeleid geldt voor centraal stedelijke besluiten. Afwijking van het uitvoeringsbeleid wordt als besispunt voorgesteld aan de verantwoordelijke bestuurder(s).

Plangebied

In figuur 4.3 is een uitsnede weergegeven van de professionele risicokaart. Hierin zijn de risicobronnen weergegeven die in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn.



Figuur 4.3 Risicovolle bronnen in de omgeving van het plangebied (Bron: Professionele risicokaart)

Risicovolle bedrijven

Op korte afstand van het plangebied zijn geen risicovolle bedrijven gevestigd. Op ruim 500 meter ten westen van het plangebied is het LPG-tankstation Texaco Nederland B.V. gevestigd. Vanwege de verkoop van LPG bedraagt het invloedsgebied 150 meter ten opzichte van het vulpunt en het LPG-reservoir.

Aangezien het plangebied niet binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation valt vormt dit geen belemmering. Overige risicovolle bedrijven liggen ook op voldoende afstand van het plangebied. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van risicovolle bedrijven is niet aan de orde.

Transport van gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

Op de wegen in de directe omgeving van het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Op respectievelijk 2 km en 2,5 km afstand ten oosten van het plangebied is de omleidingsroute Zeeburgertunnel via de Zuiderzeeweg en de A10 gelegen. Over deze wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en deze wegen maken ook beide deel uit van het Basisnet Weg. Voor beide wegen geldt dat op basis van het Basisnet Weg geen sprake is van een $PR10^{-6}$ risicocontour.

Over de Zuiderzeeweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats van brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) en brandbare gassen (GF3). Het maximale en tevens maatgevende invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 355 meter, als gevolg van het vervoer van GF3 stoffen. Over de A10 vindt ter hoogte van het plangebied vervoer van gevaarlijke stoffen plaats van brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) en toxische vloeistoffen (LT1 en LT2). Het maximale invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 880 meter, als gevolg van het vervoer van LT2 stoffen.

Het invloedsgebied van beide wegen reikt niet over het plangebied. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over de weg is niet aan de orde.

Vervoer over het spoor

Direct ten westen van het plangebied is het spoortraject Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht gelegen. Over dit traject vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit traject is onderdeel van het Basisnet Spoor.

Uit het basisnet Spoor blijkt dat de PR10⁻⁶ risicocontour is gelegen op 0 meter. De plaatsgebonden risicocontour vormt dan ook geen belemmering. Tevens is er geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied.

Door Rho adviseurs is onderzoek uitgevoerd naar de hoogte van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5. In de berekeningen is uitgegaan van de transport aantallen met gevaarlijke stoffen zoals vastgelegd in het Basisnet Spoor.

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Wel is het GR groter dan 0,1 * de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie worden er op zeer korte afstand van het spoor personen toegevoegd. Dit leidt tot een toename van het groepsrisico.

De deelroute met het hoogste GR is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie gelegen ter hoogte van het plangebied. De toename van het GR voor deze deelroute bedraagt 39% ten opzichte van de huidige situatie. De toename van het groepsrisico leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De resultaten van de berekeningen van het groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie zijn weergegeven in tabel 4.4.

Situatie	GR van de totale route	Aantal slachtoffers totale route	Hoogste GR deelroute	Aantal slachtoffers deelroute
Groepsrisico huidige situatie	0,419	1.573	0,326	1.573
Groepsrisico toekomstige situatie	0,596	1.573	0,454	1.490

Tabel 4.4 Groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en een verantwoordingsplicht. Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht, is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. In deze verantwoording dient aandacht te worden besteedt aan onder andere de volgende aspecten:

- de mogelijkheden voor personen op zich in veiligheid te brengen indien zich op de spoorweg een ramp voordoet.
- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp.
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte.

Verder in deze paragraaf wordt nader ingegaan op deze verantwoording van het groepsrisico.

Vervoer over het water

In directe omgeving van het plangebied zijn geen waterwegen aanwezig waar gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Op circa 1,5 km ten noorden en ten oosten van het plangebied is het Amsterdam Rijkkanaal gelegen. Dit betreft een binnenvaartroute voor gevaarlijke stoffen. De vaarroute is onderdeel van het Basisnet Water. Uit het Basisnet Water blijkt dat er geen sprake is van een $PR10^{-6}$ risicocontour.

Over de vaarroute worden brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) en brandbare gassen (GF3) vervoerd. Het maximale invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 90 meter, als gevolg van GF3 stoffen over het water.

Het invloedsgebied van de vaarroute reikt niet over het plangebied. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over het water is niet aan de orde.

Vervoer door buisleidingen

Op basis van de professionele risicokaart zijn er in de directe omgeving geen buisleidingen aanwezig waar gevaarlijke stoffen door vervoerd worden. Deze buisleidingen liggen op grote afstand vanaf het plangebied en zijn niet van invloed op de risicosituatie ter plaatse van het plangebied. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van buisleidingen is niet aan de orde.

Verantwoording

Brandweer Amsterdam-Amstelland is namens de veiligheidsregio adviseur op het gebied van externe veiligheid en adviseert vanuit het perspectief van de hulpverlening.

Het nieuwe bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwbouwwoningen mogelijk. Het plangebied is direct gelegen aan de spoorroute Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort. Over dit spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Eerder in deze paragraaf is reeds inzicht gegeven in het GR en de toename van het GR als gevolg van de ontwikkeling. Uit het advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (brandweer) blijkt ten aanzien van de aspecten zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid het volgende.

Zelfredzaamheid

In het plangebied zijn woningen gepland. De personen in de woningen kunnen zichzelf en anderen goed redden. In het plangebied worden geen functies voor personen met een minder fysieke gesteldheid gerealiseerd.

De mogelijke scenario's ontwikkelen zich snel waardoor personen weinig kans hebben om te vluchten. Personen binnen kunnen het beste schuilen achter een dikke wand. Bij een langer durend scenario, zoals een plasbrand, kunnen personen het beste vluchten uit het 'zicht' van de brand. Het is dan belangrijk dat snel het gebouw en gebied uitgevlucht kan worden. Als de afstand tot de brand groot genoeg is dan zijn personen binnen gedurende langere tijd veilig, mits zij zich buiten het zicht van de brand bevinden. Bij een toxische- en brandbare wolk kan men het beste schuilen in het gebouw. De ramen en deuren moeten dan gesloten zijn en de ventilatie moet uitgeschakeld worden. Het plangebied is zodanig ingericht dat van de risicobron af gevlucht kan worden.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. De gevolgen van een brand zijn te bestrijden door de gezamenlijke hulpdiensten.

De bereikbaarheid, opstelplaatsen en de waterwinning zijn mede bepalend voor de inzet van de hulpdiensten. De bereikbaarheid van het plangebied is goed, de hulpdiensten kunnen via verschillende onafhankelijke routes het plangebied bereiken. De opstelplaatsen en waterwinning vergen extra aandacht in de uitwerking, met name bij het hoogste gedeelte van het gebouw. De opstelplaats en brandkraan moeten zo dicht mogelijk bij de (brandweer)ingang van het 62 meter hoge gedeelte worden gerealiseerd. Bij de definitieve inrichting moet men rekening houden met de opstelplaatsen en de waterwinning.

Maatregelen

Aanvullend zijn er diverse maatregelen mogelijk die de gevolgen van een ongeval met een ketelwagen op het spoor beperken. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Bij het ontwerp rekening houden met de indeling van het gebouw.
- Constructie van het gebouw bestand maken tegen de hittestraling van een ongeval met gevaarlijke stoffen.
- Barrières vormen die hittestraling met de vluchtrichting mee tegen houden.
- Vluchtmogelijkheden van de risicobron af realiseren.
- Indien mechanische ventilatie wordt toegepast in de woningen moet deze afsluitbaar zijn.
- Personen binnen het plangebied door middel van risicocommunicatie instrueren over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen.

Het volledige advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (brandweer) is in bijlage 6 bij de toelichting gevoegd.

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht - Amsterdam Singelgracht. Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject is hiervoor een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Als gevolg van het planvoornemen neemt het groepsrisico toe, maar wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden. Aangezien de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico voor transport over het spoor niet overschreden wordt en binnen het plangebied geen object voor minder zelfredzame personen wordt gerealiseerd, wordt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

Uit het advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (brandweer) blijkt dat de zelfredzaamheid in het plangebied voldoende is. Ook wordt de bereikbaarheid van het plangebied als voldoende beschouwd. Hulpdiensten kunnen via verschillende onafhankelijke routes het plangebied bereiken en de gevolgen beperken. Daarnaast zijn er verschillende maatregelen mogelijk die de gevolgen van een ongeval met een ketelwagen op het spoor kunnen beperken. Gelet op voorgaande wordt het groepsrisico als acceptabel bevonden. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.

4.6 Milieueffectrapportage

Wettelijk kader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project, en;
- de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze procedure bepaalt dat voor de ontwerp-bestemmingsplanfase een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van meer dan 200.000 m² of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 243 woningen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent wel dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is. Ten behoeve van de m.e.r.-beoordelingsbeslissing is een notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld (zie bijlage 7). Op basis van deze notitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbeslissing waarin wordt aangegeven dat geen volledige m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Wet en regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen. Vanaf 22 december 2015 zijn de geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen van kracht.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

Op 1 december 2011 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend.

In 2013 zijn de beleidsregels voor het verlenen van een Keurvergunning en de vrijstellingen gewijzigd en opnieuw vastgesteld. De Keur zelf is echter niet gewijzigd. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Deze verordening is medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens.

5.1.2 Beleid

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015. Vanaf 2016 is het nationale waterplan voor de periode 2016-2021 van kracht.

Anders omgaan met water; Waterbeleid in de 21ste eeuw

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

5.1.3 Watertoets

Algemeen

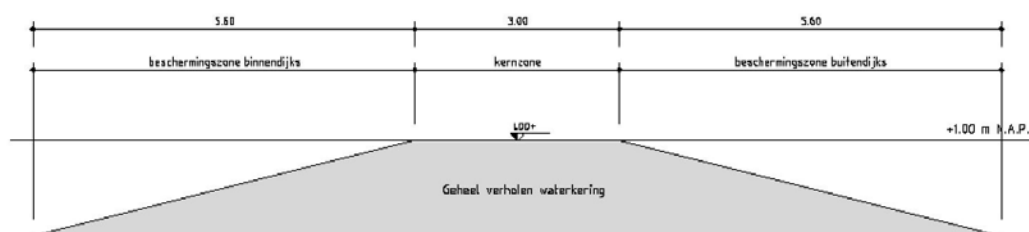
Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit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

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

Veiligheid en waterkeringen

Waterkering

Aan de noordzijde wordt het plangebied doorkruist door een secundaire (directe) waterkering met verholen kering (A513). Dit betreft een waterkering die niet duidelijk herkenbaar is als dijklichaam maar onderdeel is van een hoger gelegen gebied. De breedte van de kernzone bedraagt ter hoogte van de Cruquiusweg 3 m. De breedte van de beschermingszones aan weerszijden van de kering bedraagt 5.6 m met een talud van 1:4 (zie figuur 5.1). Voor handelingen nabij de waterkering is de Keur (waterverordening) van toepassing. Voor werkzaamheden moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij de beheerder (Waternet).



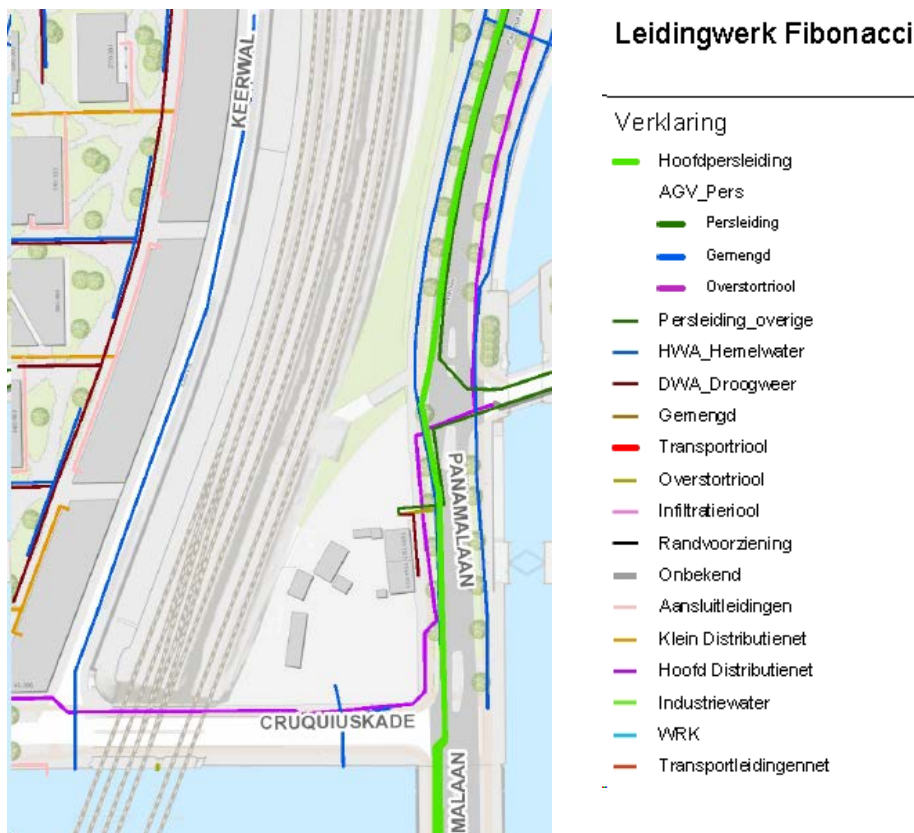
Figuur 5.1 Profiel verholen kering ter plaatse van de Cruquiusweg

Ter plaatse van de verholen kering zijn geen bouwwerkzaamheden voorzien. Wel zal nieuwe verharding worden aangebracht ten behoeve van de ingang tot de beoogde parkeergarage. Wanneer er meer duidelijkheid is hoe de ontsluiting wordt vormgegeven, zal de benodigde vergunning worden aangevraagd. Daartoe is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen op de verbeelding en in de regels. Rekening zal worden gehouden met een profiel van vrije ruimte waardoor de kering ook bij inklinking na zo'n 20 tot 30 jaar voldoende op hoogte is. Dit betreft een grondlaag van 50 cm bovenop het profiel van de kering.

Leidingen

Langs het perceel lopen diverse leidingen (zie figuur 5.2). Aan de oost- en zuidzijde van het plangebied loopt een drinkwatertransportleiding. De waterbeheerder heeft aangegeven dat aan weerszijden van het hart van de transportleiding 5 m vrijgehouden dient te worden van opstallen, gebouwen of particuliere tuinen. Deze gronden zijn op de verbeelding van de bestemming 'Verkeer - 1' voorzien. Ter plaatse van deze bestemmingplan mogen alleen ten dienste van de bestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Andere leidingen betreffen een persleiding voor afvalwater aan de westzijde van de Panamalaan en een DWA- en HWA- riool eveneens aan de oost- en zuidzijde van het plangebied. Op het terrein zelf ligt nabij het DWA- en HWA- riool een rioolgemaal. Deze leidingen zijn planologisch niet relevant.



Figuur 5.2 Leidingwerk Fibonacci (bron: Waternet)

Waterkwantiteit

Waterberging, demping en verharding

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

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. Wel is in het plangebied sprake van een toename aan verharding aangezien het grootste gedeelte in de nieuwe situatie zal worden verhard. De exacte toename aan verharding zal bij verder uitwerking van het plan en mogelijk daarbij te realiseren groenelementen en verhardingstypen moeten worden bepaald. Uitgaande van een -te verwachten- toename van het verhard oppervlak met zeker 2.000 m² is ter compensatie minimaal 200 m² oppervlaktewater noodzakelijk. Bij alternatieve berging is de norm 70 m³ per 1.000 m² verharding die iedere 24 uur leeg moet zijn. Uitgaande van 2.000 m² verharding gaat het dus om een berging van 140 m³.

huidige situatie	toekomstige situatie	toename verharding	benodigde compensatie
1.572 m ²	3.583 m ²	2.011 m ²	200 m ² / 140 m ³

Tabel 5.1 Berekening watercompensatie

Ter voorbereiding van deze waterparagraaf en om vroegtijdig maatregelen af te stemmen vindt overleg plaats met de waterbeheerder. Omdat de aanleg van oppervlaktewater binnen het plangebied niet mogelijk is, zal water op een efficiënte en innovatieve manier moeten worden opgevangen en opgeslagen (alternatieve berging). Daarbij kan gedacht worden aan een (ondergrondse) opvang en buffering op de daken in combinatie met gebruik voor bijvoorbeeld het groen op de daken. In het Programma van Eisen dat voor het gebouw wordt opgesteld mede vanwege de ecologische functie die het gebouw dient te vervullen, is uitgegaan van berging op dakvlakken tot 75%. Afhankelijk van de definitieve inrichting zal de resterende waterberging ondergronds naast het gebouw worden gerealiseerd. Hiervoor is vooral ruimte beschikbaar tussen het gebouw en het spoortalud. Vervolgens zal het water op een geregelde manier naar het oppervlaktewater moeten worden afgevoerd. Hierbij kan mogelijk gebruik worden gemaakt van de aanwezige leidingen. Daarbij kan schoon regenwater direct worden afgevoerd naar omliggend oppervlaktewater.

Momenteel wordt door het ingenieursbureau van Amsterdam (IB) een waterbergingsboekhouding opgezet voor het centrum van Amsterdam. De bouwlocatie valt nog net binnen dit gebied. In relatie tot de (water)vergunning bij de omgevingsvergunning voor bouwen dient de Waterboekhouding Centrum Amsterdam bijgewerkt te zijn. Dit heeft geen consequenties voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Richting uitvoering van het plan dient de mogelijk noodzakelijke watercompensatie nader te worden aangegeven. De gekozen oplossing zal met de waterbeheerder worden besproken.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

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

Grondwater

Er worden voornamelijk geen kelders, souterrains, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwingen gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied.

Wel is in de regels een afwijkingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken (artikel 8.2.2 Afwijking ondergronds bouwen). Alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheer. De waterhuishouding mag niet worden verstoord.

Waterbeheer

Het perceel grenst aan regionaal water dat door AGV wordt beheerd. Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het hoogheemraadschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is sinds 1 juli 2016 vastgelegd in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet vervangt de Monumentenwet en de Wet archeologische monumentenzorg. Onderdelen van de Monumentenwet die in 2019 naar de Omgevingswet overgaan, blijven van kracht tot die wet in werking treedt.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) houden voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol. Uitgangspunt blijft dat 'de veroorzaker betaalt'

Voor het plangebied geldt een lage of geen archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek in geen enkel geval nodig is.

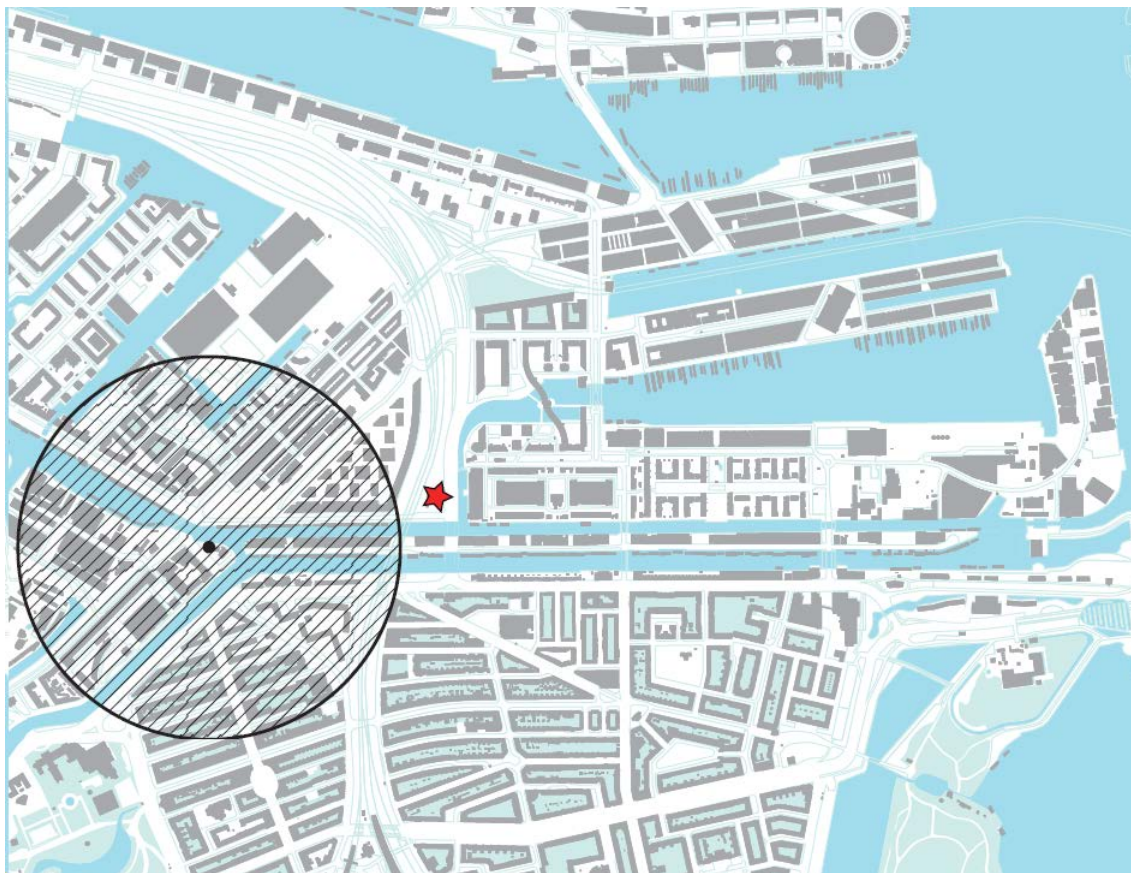
Cultuurhistorie

Zoals omschreven in paragraaf 2.1 ligt de bouwlocatie in een gebied met een lange geschiedenis. De binnenstad van Amsterdam, ten westen van het plangebied, is aangewezen als UNESCO gebied. Zowel in paragraaf 2.1 als in de Hoogbouweffectrapportage (bijlage 2) wordt het effect van de planontwikkeling op de omgeving beschreven.

Molenbiotoop

Op 470 m ten westen van het plangebied is windmolen 'De Gooyer' gelegen. Bij bestaande molens dient rekening te worden gehouden met de molenbiotoop. Een molenbiotoop wordt opgenomen om de cultuurhistorische waarden van een molen te respecteren: de molenbiotoop dient om een goede windvang van de molen te garanderen, maar ook om het zicht op de molen te behouden. Het invloedsgebied dat wordt gemeten in de molenbiotoop omvat een straal van 400 m in alle richtingen vanuit het middelpunt van de molen, volgens de biotoopformule van vereniging 'De Hollandse Molen' die is afgestemd volgens het Nederlands Molenbestand.

Het plangebied bevindt zich op een afstand van 470 m. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de invloed van het plan op de molenbiotoop minimaal of verwaarloosbaar is. De molenbiotoop is weergegeven in figuur 5.3.



Figuur 5.3 Markering gebied molenbiotoop ten opzichte van plangebied

5.3 Duurzaamheid en materialisatie

Toetsingskader

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid. Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is onder andere aangegeven dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald (ten opzichte van 1990).

Verantwoording

Duurzame energie

Bij het ontwerpen van het gebouw is uitgegaan van het beperken van de energievraag, het gebruik van duurzame energie en het zo efficiënt mogelijk gebruiken van energie. Het gebouw krijgt een zeer lage energieprestatiecoëfficiënt (EPC). De EPC wordt 0,15 en sluit aan bij de gemeentelijke ambitie om in te zetten op de realisatie van energieneutrale woningen. In dit geval gebruiken de woningen op jaarbasis vrijwel géén energie voor verwarmen, koelen, warm water en ventileren. De warmtebehoefte van het gebouw is geminimaliseerd door het gecombineerde gebruik van uitstekende isolatietechnieken, driedubbele beglazing, warmteterugwinning van de ventilatiesystemen en afvalwateropvang. Het energieverbruik is nog verder teruggebracht door de toepassing van energie-efficiënte warmtepompen voor warm water en koeling. Het resterende energieverbruik voor verwarming, warmtepompen, ventilatie en ledverlichting wordt volledig gecompenseerd door zonnepanelen.

Tevens worden maatregelen geïntegreerd die verder gaan dan uitsluitend de EPC, zoals het opvangen van regenwater, waterregeneratie in douchecabines, ledverlichting en servicecontracten voor duurzame A++ apparatuur. Met de toepassing van een EPC van 0,15 en de toepassing van diverse duurzame materiaalsoorten ontstaat een GPR van gemiddeld boven 8 met een GPR-energie boven 8,5.

Flexibel gebruik

VORM gaat een gedifferentieerd woonprogramma realiseren met hoogwaardige collectieve voorzieningen door de ontwikkeling van een modulair gebouwconcept, dat zodanig flexibel, toekomst-proof en ambitieus is dat het aansluit bij de markt van nu en die van over 25 jaar (als de exploitatietermijn voor middeldure huur is verstreken). Uitgangspunt is een generiek toepasbaar concept vanuit bouwtechniek en –proces voor de structuur van het gebouw en de vaste inrichting ('supermeubels') waarmee een onderscheidend gebouw in de markt wordt gepositioneerd op het gebied van duurzame en circulaire 'tiny houses' concepten.

Hergebruik

Voor, tijdens en na de bouw draagt VORM bij aan de circulaire economie door het beschikbare afval te gebruiken als grondstof voor nieuwe producten (upcycling). De focus ligt daarbij op restmaterialen die vrijkomen uit de sloop van onze projecten. Algemeen restmateriaal als grondstof zal voor nieuwe bouwmaterialen worden gebruikt, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een houten ecologisch element of houten straatmeubels. Hiertoe heeft VORM een exclusieve samenwerking opgetuigd met 'Buurman Materialen en Werkplaats'. Zij zetten zich in om van herbruikbare materialen nieuwe attributen te maken in de projecten van VORM. Daarnaast heeft VORM een samenwerking met afvalverwerker 'Vliko'. Restmaterialen op de bouwplaats sorteert VORM en Vliko zet deze restmaterialen om in grondstoffen en daarvan worden weer nieuwe producten geupcycled. Dit geldt zowel voor VORM als voor leveranciers op de bouw. Zo worden uit resthout / houtspaanders nieuwe meubelen, constructie- en plaatmateriaal gemaakt. Van puin worden puingranulaat als ondergrond voor onze bouwweg en grindvervanger voor beton gemaakt. Zo wordt het afvalmateriaal uit sloopprojecten hergebruikt.

Duurzame mobiliteit

Fibonacci zal de carsharing community faciliteren en een minimaal 6 full-electric deelauto's ter beschikking stellen voor bewoners. Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van deze deelauto's, waardoor bewoners minder geneigd zijn om een auto te kopen of te behouden, hetgeen past bij de bewonersdoelgroepen. Kortom: minder productie, minder afval, minder CO₂-uitstoot, minder luchtvervuiling en meer gemak. Bij een compacte stallingsgarage hoort voorts een goede fietsenstalling. Op maaiveld niveau verdieping zal een ruime, toegankelijke en goed bereikbare gemeenschappelijke fietsenstalling voor de bewoners en bezoekers worden gerealiseerd, e.e.a. conform de bouwbrief 2015-130.

In het initiatiefdocument voor het project is in aanvulling op het bovenstaande een aantal mogelijke duurzaamheidsmaatregelen en ambities opgenomen die aansluiten op de Agenda Duurzaamheid van Amsterdam. Het gaat om zaken als duurzame energie, natuurinclusief en klimaatbestendig ontwikkelen en bouwen, schone lucht en circulaire economie. Bij de uitwerking van het plan zal hieraan verder invulling worden gegeven.

5.4 Flora en fauna en ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Dit is anders indien uit de Wnb voortvloeit dat een passende beoordeling moet worden gemaakt. Deze dient te zijn verricht ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan.

Normstelling en beleid

Wet natuurbescherming

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Natura-2000 gebieden.

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Noord-Holland (2016)

Noord-Holland heeft de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming gezien als kans om vroegtijdig de verordeningen en het beleid te herzien. Er is voor gekozen om vijf verordeningen vast te stellen: vrijstelling soorten, Natura 2000-gebieden, houtopstanden, tegemoetkoming schade en Faunabeheer.

In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied en in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen of in het kader van natuurbeheer worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de in bijlage III genoemde soorten (Aardmuis, Bosmuis, Dwergmuis, Dwergspitsmuis, Egel, Gewone bosspitsmuis, Haas, Huisspitsmuis, Konijn, Ondergrondse woelmuis, Ree, Rosse

woelmuis, Tweekleurige bosspitsmuis, Veldmuis, Vos, Woelrat, Bruine kikker, Gewone pad, Kleine watersalamander, Meerkikker, Middelste groene kikker).

Ecologische Visie Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012)

Op 17 februari 2011 is de structuurvisie "Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam" vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. In de structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd een motie aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De ecologische visie is daarvan de invulling en wordt beschouwd als een uitwerking van de structuurvisie. Dat betekent dat ruimtelijke plannen aan deze notitie zullen worden getoetst.

Onderzoek

De effecten op beschermde natuurgebieden en soorten zijn beschreven in de natuurtoets. Deze toets is bijgevoegd als bijlage 8.

Gebiedsbescherming

Uit het onderzoek blijkt dat effecten op beschermde gebieden als Natura 2000 en het Natuurnetwerk Nederland kunnen worden uitgesloten. Het plangebied ligt in de ecologische structuur van de gemeente Amsterdam. De woontoren wordt natuurinclusief ingericht waardoor soorten van de ecologische hoofdstructuur gebruik kunnen blijven maken van het gebied. Door de ecologische inpassing zal de woontoren geen barrière maar een stapsteen vormen binnen de stedelijke ecologische structuur. De ontwikkeling leidt door het treffen van natuurinclusieve maatregelen tot een verbetering van de natuurwaarden. De maatregelen worden beschreven in de quickscan.

Om te kunnen voldoen aan de eis om natuur inclusief te bouwen zijn in de regels van dit bestemmingsplan mitigerende ecologische maatregelen mogelijk gemaakt in de bestemmingen binnen het plangebied. Daarnaast is het hele plangebied voorzien van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ecologische structuur' om aan te geven dat de gronden mede zijn bestemd voor het instandhouden van de stedelijke ecologische structuur zoals opgenomen in de 'Ecologische visie' van de gemeente Amsterdam en het versterken van de biodiversiteit.

Soortenbescherming

Vanwege de geschiktheid van het gebouw als verblijfplaats voor broedvogels en vleermuizen is een soortgericht onderzoek uitgevoerd in de periode april tot en met september 2017. Uit het soortgericht onderzoek naar vleermuizen en broedvogels (huismus en gierzwaluw) blijkt de aanwezigheid van een huismussenkolonie. Verblijfplaatsen van vleermuizen en gierzwaluw zijn niet aangetroffen. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de natuurtoets. Voor het verwijderen van de nestplaatsen van de huismus is een ontheffing Wet natuurbescherming in voorbereiding. De aanvraag wordt voorzien van een activiteitenplan waarin het belang, de locatiekeuze en de mitigerende/compenserende maatregelen worden opgenomen. De woontoren wordt natuurinclusief ingericht. In de gevel van de woontoren worden onder andere verblijfplaatsen voor de huismus gerealiseerd en rondom wordt vegetatie aangeplant die kan dienen als foerageer- en schuilplaats voor de soort. Om de sloop- en bouwfase te overbruggen wordt de directe omgeving geschikt gemaakt voor de huismussen zodat ten alle tijde de functionaliteit van het leefgebied kan worden behouden.

Conclusie

De ontwikkeling heeft een positief effect op de natuurgebieden. Door het treffen van natuurinclusieve maatregelen worden de natuurwaarden van het gebied verbeterd en kan de locatie een stapsteen vormen in de ecologische structuur van de gemeente Amsterdam.

In de te slopen panden zijn huismusnesten aanwezig. Voor het verwijderen van de nesten is een ontheffing Wet natuurbescherming in voorbereiding. Aangezien in het natuurinclusieve ontwerp maatregelen zijn genomen om het gebied geschikt te maken voor onder andere de huismus en voorafgaand de bouwfase ruimte is om de omliggende omgeving in te richten voor de huismus, is er voldoende ruimte om de functionaliteit van het leefgebied voor de soort te behouden en mogelijk zelfs te verbeteren.

5.5 Verkeer en parkeren

De planlocatie ligt op aan de rand van de oude binnenstad van Amsterdam en is goed bereikbaar met openbaar vervoer, fiets en auto. Wel zijn maatregelen nodig om te komen tot een veilige bereikbaarheid van het gebied dat ingesloten ligt tussen infrastructuur. De belangrijkste daarvan is het realiseren van een aantakking de Cruquiuskade. Onderstaand wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie voor de diverse verkeerssoorten en worden effecten op de omliggende wegen beschreven. In bijlage 1 is een uitgebreide rapportage over de nieuwe aansluiting en gevolgen voor aansluitende wegen opgenomen.

Openbaar vervoer

In de nabijheid van de locatie halteren onder ander aan de Cruquiuskade bussen. Verder liggen de tramhaltes aan de Coehoornstraat, Zeeburgerdijk en Rietlandpark en op loop/fietsafstand aanwezig. Dit geldt ook voor NS station Muiderpoort. Geconcludeerd wordt dat de locatie goed is ontsloten met openbaar vervoer.

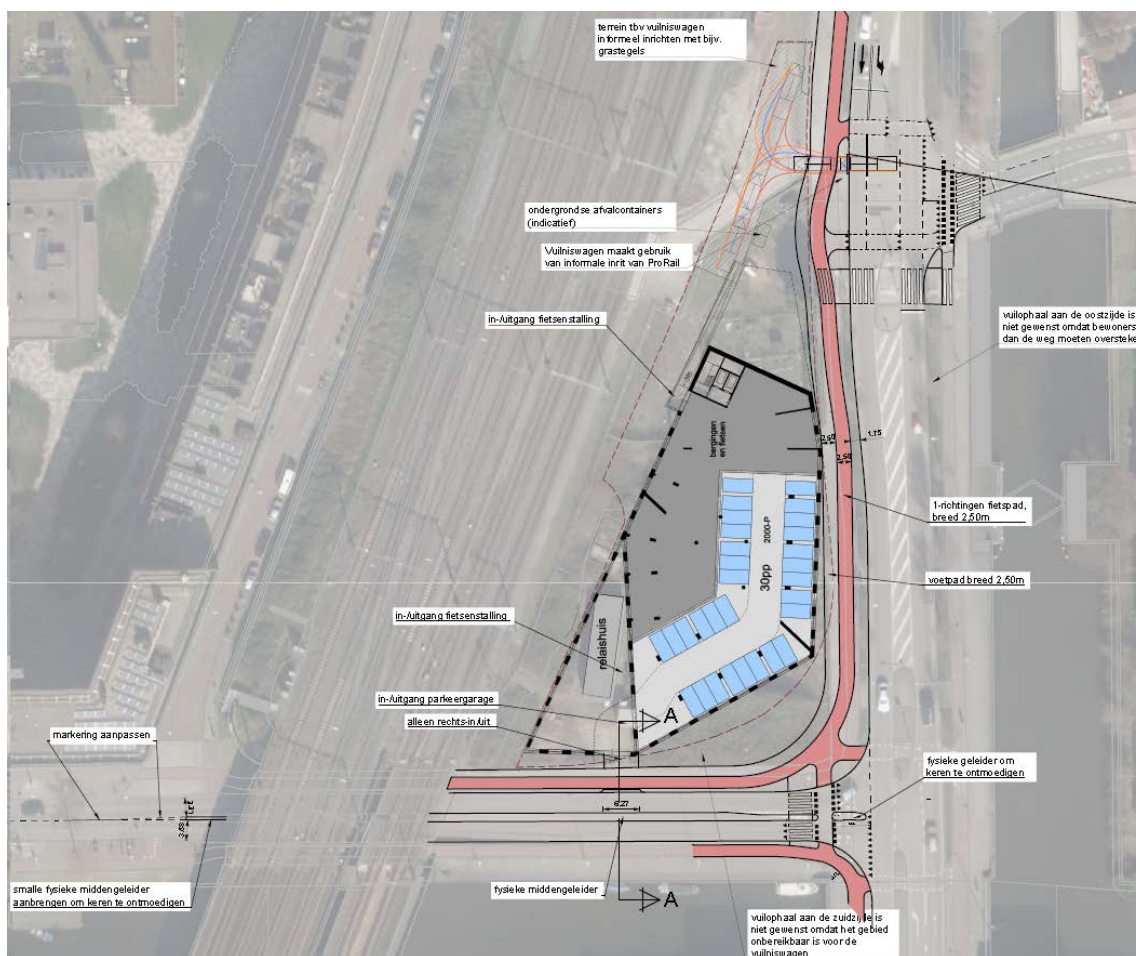
Langzaam verkeer

Langs de zuid en de oostzijde van de locatie zijn vrijliggende fiets- en voetpaden aanwezig die snelle verbindingen met omringende wijken, het centrum van Amsterdam en de vele voorzieningen bieden. De fietsers hebben in de huidige situatie vrijliggende éénrichtings fietspaden aan beide zijde van de Panamalaan. Uitgangspunt is dat zowel bewoners als bezoekers in pandig goed bereikbare stallingsvoorzieningen krijgen om zo het fietsgebruik te stimuleren.

Fysiek is voldoende ruimte aanwezig voor zowel de stalling als de mogelijk verbetering van de bereikbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid. De regeling in dit bestemmingplan maakt de stalling van fietsen in het gebouw mogelijk. Binnen de bestemming Verkeer is tevens eventuele aanpassing van fiets- of voetpaden mogelijk.

Gemotoriseerd verkeer

De planontwikkeling leidt tot een zeer beperkte toename van verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Dit is nader beschreven in de rapportage In bijlage 1.



Figuur 5.4 Ontsluiting parkeergarage (bron: verkeersonderzoek Goudappel Coffeng)

Om de (beperkte) parkeervoorziening voor bezoekers en bewoners van de nieuwe woontoren bereikbaar te maken voor gemotoriseerd verkeer wordt een ontsluiting gerealiseerd vanaf de Cruquiuskade. Onderzoek naar de vormgeving hiervan en de effecten om omliggende wegen is ook opgenomen in bijlage 1.

Parkeren

Uitgaande van actueel gemeentelijk parkeerbeleid is het schetsontwerp voor het plangebied doorgerekend. De conclusie hiervan is dat uitgaande van maximaal 243 woningen ruimte moet worden gemaakt voor 30 parkeerplaatsen. Het betreft 24 plaatsen voor bezoekers en 6 plaatsen voor deelauto's. De eerste bouwlaag biedt hier voldoende ruimte voor. Dit is ook juridisch verankerd door het opnemen van een specifieke regeling (voorwaardelijke verplichting) in dit bestemmingsplan. Op die wijze zijn de uitvoerbaarheid en goede ruimtelijke ordening gewaarborgd.

Laden en lossen

Bij woongebouwen is steeds meer en intensiever sprake van 'laden en lossen' vanwege bezorgdiensten en dergelijke. Om ongewenst stoppen en parkeren op de Panamalaan of het naastgelegen fietspad te voorkomen wordt daarom nabij de zuidelijke entree ook ruimte gemaakt voor bezorgdiensten en dergelijke. De exacte vormgeving daarvan wordt in relatie tot het bouwplan ontworpen. Het bestemmingsplan biedt de flexibiliteit hiervoor.

Voorwaardelijke verplichtingen eigendommen Fibonacci

In aanvulling op het voorgaande zullen enkele (vekeers)activiteiten die normaal gesproken in de openbare ruimte plaatsvinden, nu worden uitgevoerd op het terrein dat in privé-eigendom is van VORM Ontwikkeling B.V. (Fibonacci terrein). De volgende zaken worden daarom als voorwaardelijke verplichting in de anterieure overeenkomst tussen VORM Ontwikkeling B.V. en de gemeente opgenomen:

1. ontsluiting groenstrook/ uitlaatgebied vanaf het plangebied vanuit beheerhoogpunt voor de gemeente;
2. bereikbaarheid ondergrondse afvalcontainer (openbaar gebied) inclusief een keerlus voor afvalophaaldienst (openbaar dan wel privaat).

5.6 Trilling railverkeer

Prorail heeft in het kader van het wettelijke vooroverleg aanbevolen om onderzoek te doen naar de effecten van trilling van railverkeer. Aangezien de nieuwe woningen in de nabijheid van het spoor zijn geprojecteerd, is door adviesbureau Peutz onderzoek gedaan naar de effecten van trilling van railverkeer. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 9.

De trillingniveaus zijn in de appartementen tot voldoende acceptabele lage niveaus te reduceren door een zware fundering te realiseren. Dit vraagt om een nadere uitwerking, waarbij de trillingoverdracht en de te treffen maatregelen middels een specialistisch model (EEM) kunnen worden bepaald. Vanwege de technische aard is dit inzicht voor de besluitvorming over het bestemmingsplan nog niet vereist. Nader onderzoek naar de te nemen maatregelen zal worden uitgevoerd in het kader van de uitvoering van het plan. Specifieke maatregelen zijn dan ook geen reden voor twijfel aan de uitvoerbaarheid van het plan.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te garanderen dat maatregelen worden genomen tegen trillingshinder, die ervoor zorgen dat de maximale trillingssterkte V_{max} en de gemiddelde trillingssterkte V_{per} voldoen aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' deel B voor woningen in een nieuwe situatie, zoals deze geldt ten tijde van het besluit op de aanvraag om omgevingsvergunning.

5.7 Hoogbouwaspecten

5.7.1 Bezonnning

Met betrekking tot het aspect schaduwhinder is een bezonningsstudie uitgevoerd om inzicht te geven in welke gevolgen de beoogde ontwikkeling heeft voor de bezonnning en schaduwwerking op omliggende woningen. Deze studie is opgenomen in bijlage 10. Voor de bezonningsstudie zijn de maximale bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt als uitgangspunt genomen.

De beoogde ontwikkeling geeft schaduwwerking in de omgeving, met name op de openbare ruimte en het spoor nabij het plangebied. Hoewel de bestaande woonbebouwing op grotere afstand staat, worden enkele delen van de omliggende woningen circa 1 uur per dag door de beoogde nieuwbouw beschaduwd. Het gaat hierbij om een aantal woningen in het Sporenboogblok, dat onderdeel uitmaakt van het Funenpark aan de overzijde van het spoor. In de zomersituatie geeft het beoogde gebouw schaduw in de vroege ochtend. In de herfst-/wintersituatie gebeurt dit later op de ochtend.

Ten einde de resultaten van de bezonningsstudie te kunnen beoordelen is gebruik gemaakt van de TNO-norm. Deze norm gaat uit van het criterium dat woningen/woonruimtes ten minste 2 bezonningsuren per dag moeten krijgen. In de bezonningsstudie is aangetoond dat dit voor alle door de beoogde nieuwbouw beschaduwde woningen het geval is/blijft.

Uitgaande van de uitgevoerde studie is geconcludeerd dat de bezonningssituatie geen (onevenredige) belemmering vormt voor de realisering van het nieuwe woongebouw. Daarbij is ook meegewogen dat in een (hoog)stedelijke omgeving enige schaduwwerking gebruikelijk is. Ten slotte moet worden bedacht dat het plan voorziet in een aanzienlijk aantal nieuwe woningen waar grote vraag naar is..

5.7.2 Windhinder

Met betrekking tot windhinder is door adviesbureau Peutz onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 11. Voor de studie windhinder is een proefmodel van het gebouw gebruikt. Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

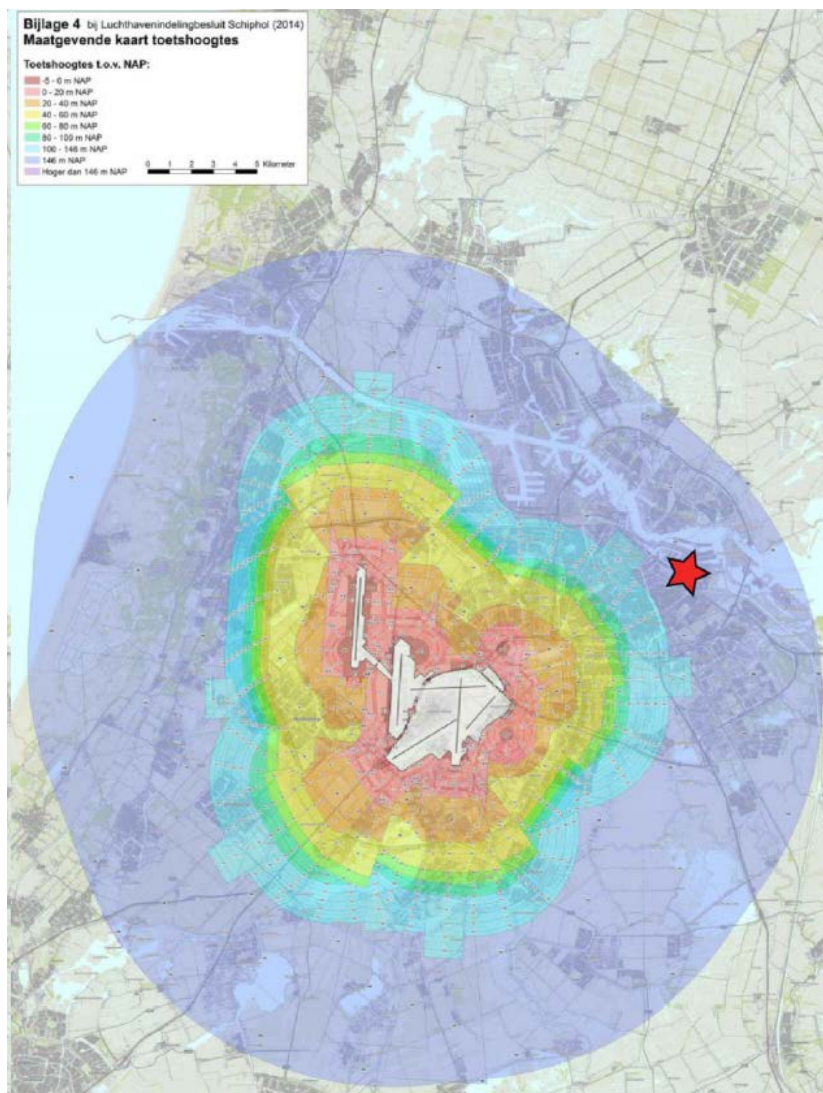
- Het te verwachte windklimaat rond het project is veelal goed tot matig voor de categorie doorlopen.
- Bij één van de hoeken aan de zijde van de Panamalaan is het te verwachten windklimaat zeer lokaal net slecht. Het windklimaat kan hier worden verbeterd door het plaatsen van windremmende elementen (bijvoorbeeld begroeiing), of loop- en fietsroutes buiten dit gebied te houden.
- Het windklimaat op wat grotere afstand van het plan is goed.
- Bij de onderdoorgangen in het blok ten westen van het plan is het te verwachten windklimaat goed voor doorlopen. De invloed van het plan op het windklimaat zal hier zeer beperkt zijn.
- Op basis van de berekeningen is geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

De invulling van het bestemmingsplan zoals deze nu voorligt zal niet leiden tot grote wijzigingen in het windklimaat in het openbaar gebied rond het plan ten opzichte van de bestemmingsplansituatie. Er zijn alleen beperkt effecten direct bij het nieuwe gebouw, maar er ontstaan geen onverantwoorde situaties.

Om het bevoegd gezag de mogelijkheid te geven nadere eisen te kunnen stellen aan eventueel optredende gevolgen voor wat betreft windhinder is in de regels de bepaling opgenomen dat nadere eisen gesteld kunnen worden aan zowel de situering en/of vormgeving van gebouwen als de inrichting van de openbare ruimte.

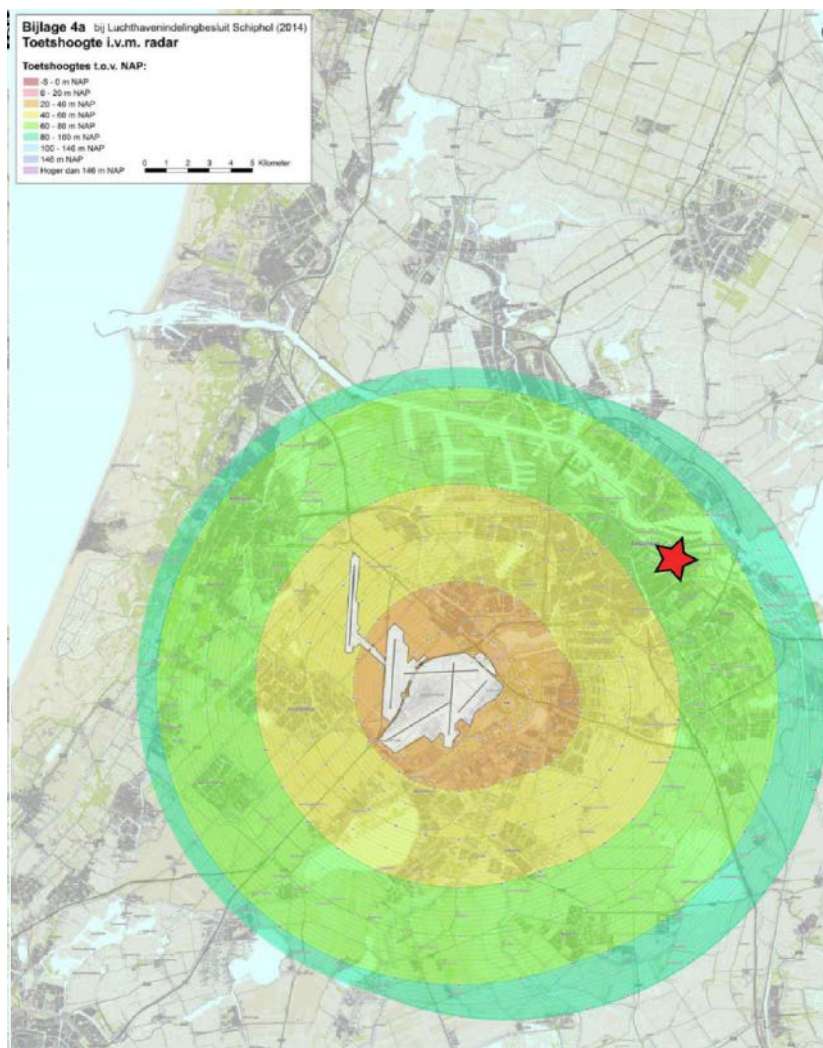
5.7.3 Luchthaven Schiphol en radar

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Hoogtebeperkingen zijn gesteld in verband met radar. Op grond van het LIB Schiphol (zie paragraaf 3.1.5) geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De toetshoogtes uit het LIB zijn weergegeven in figuur 5.5.



Figuur 5.5 Maatgevende kaart toetshoogtes LIB

De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven ruim onder de 150 meter vanaf peil Schiphol. In verband met radar is een algemene toetshoogte van 60 m - 80 m boven NAP opgenomen (zie figuur 5.6).

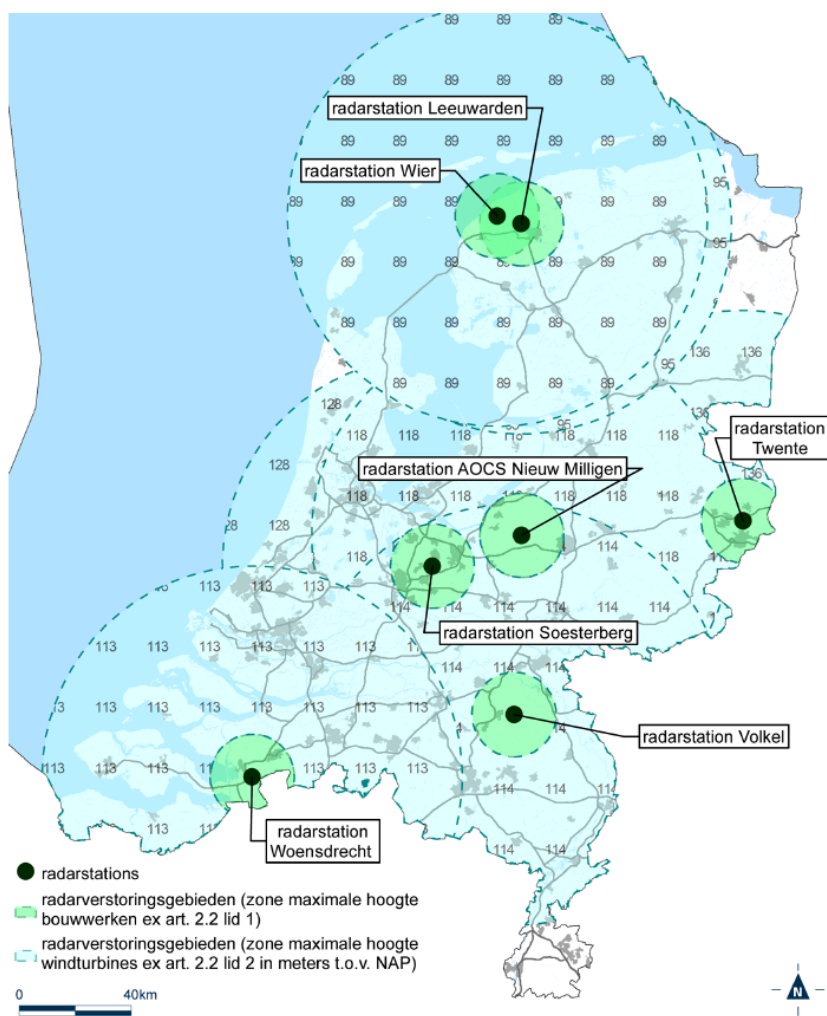


Figuur 5.6 Toetshoogte i.v.m. radar LIB

Het voorliggende plan maakt bebouwing van maximaal 60 m hoogte mogelijk, zodat in dit kader geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het gebruik of de bouwhoogte. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied en is daarom niet strijdig met het bepaalde in het LIB.

Radar

Naast het radarstation op Luchthaven Schiphol is ook de invloed van overige radarstations in kaart gebracht. De radarverstoringgebieden van alle radarstations in Nederland zijn te zien in figuur 5.7, afkomstig uit de regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 31 augustus 2012, nr. IENM/BSK-2012/30229.



Figuur 5.7 Radarverstoringsgebieden in Nederland

De stad Amsterdam heeft te maken met radarstation Soesterberg, maar dit enkel voor de hoogtes van windturbines. Het betreft hier een maximum hoogte van 118 meter ten opzichte van NAP. De bouwlocatie is niet gelegen in een radarverstoringsgebied voor gebouwen, dus is het voorliggende plan niet strijdig met het besluit.

5.8 Woningbehoefte

Wettelijk kader (artikel 3.1.6 lid 2 besluit ruimtelijke ordening)

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren moet bij het mogelijk maken van deze nieuwe stedelijke ontwikkeling de behoefte aan de 243 woningen worden beschreven.

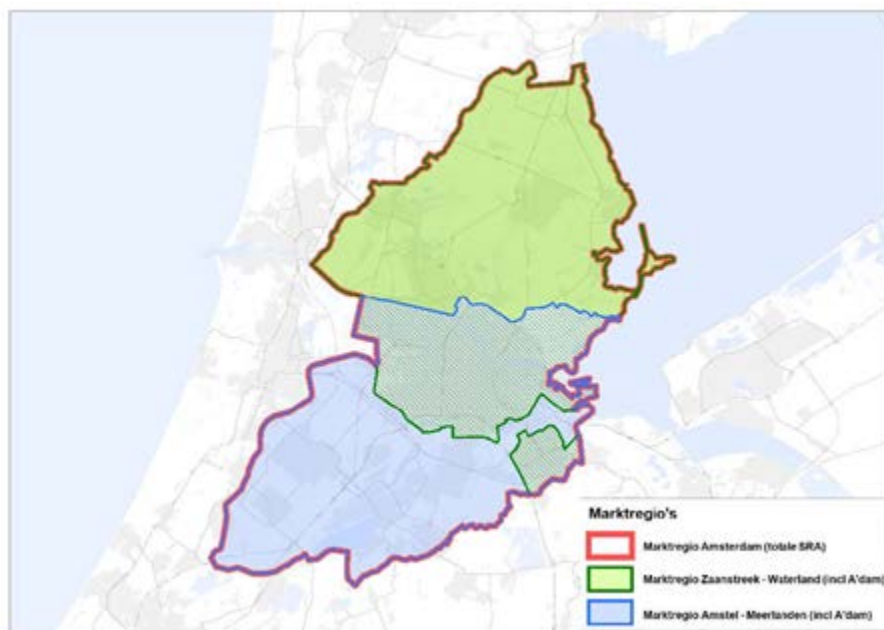
Programma

Het programma bestaat uit sociale en middeldure huurappartementen van circa 40 m² BVO. Dit sluit goed aan bij de wens van Stadsdeel Oost om meer kleine (en betaalbare) woningen te realiseren.

Minimaal 20% wordt betaalbaar (onder de maximale sociale huurgrens), de rest middelduur. Dit is verankerd in de overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente.

Relevante regio

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



Figuur 5.8 De drie marktregio's (bron: handreiking ladder Stadsregio)

Uitgaande van de relevante regio wordt ten aanzien van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' de conclusie getrokken dat de bouw van maximaal 243 appartementen voorziet in een actuele regionale behoefte. Er is binnen de planperiode (10 jaar) sprake van een regionale behoefte - zowel kwalitatief als kwantitatief - aan de voorgenomen ontwikkeling.

Kwantitatief

Het project geeft invulling aan de woningbehoefte in de regio. In de regio worden onvoldoende woningen gebouwd om in de behoefte te kunnen voorzien. Het plan kan mede invulling geven aan de grote regionale kwantitatieve behoefte.

De actuele regionale behoefte is de woningbehoefte minus de harde plancapaciteit voor de komende 10 jaar. In de drie marktregio's Zaanstreek-Waterland, Amstel-Meerlanden en Amsterdam is op basis van de meest actuele gegevens (monitor plancapaciteit 2016, prognose 2015 en WiRA 2015) in alle segmenten een resterend tekort en dus nog ruimte voor nieuwe plannen. De Marktregio Amsterdam moet worden gebruikt voor plannen in Amsterdam, en bevat de regionale woningbehoefte en plancapaciteit van de gehele Stadsregio:

	Behoefte	Plancapaciteit 2016			Tekort harde Plancapaciteit
	2015-2025	hard	zacht	totaal	
Marktregio Amsterdam (Stadsregio totaal)	87.410	48.180	69.610	117.790	-39.230

Kwalitatief

De kwalitatieve woningbehoefte is berekend op basis van tabel 5.2 waarbij het volgende onderscheid is gehanteerd:

- Betaalbaar: huur tot €711;
- Middelduur: huur €711 - €971;
- Duur: huur > €971.

Tabel 5.2 Overzicht indicatie woningbehoefte versus plancapaciteit naar segment, woonmilieu en type woning voor de drie marktregio's

Marktregio Amsterdam (Stadsregio totaal)			
		woningbehoefte 2015-2025	plancapaciteit 2016
	betaalbaar	37.410	11.107
	middelduur	23.600	13.130
	duur	26.370	19.872
	onbekend		4.071
totaal	totaal regio A'dam	87.410	48.180
koopwoning			
	betaalbaar	8.170	1.044
	middelduur	16.520	9.031
	duur	21.660	16.459
huurwoning			
	betaalbaar	29.240	10.063
	middelduur	7.080	4.099
	duur	4.710	3.413
	onbekend		4.071
	eengezins	31.260	10.760
	meergezins	56.120	29.478
	onbekend		7.942
	stedelijk	53.380	27.030
	suburbaan	34.000	13.208
	onbekend		7.942

eengezins	stedelijk	11.330	3.679
	suburbaan	19.930	7.081
meergezins	stedelijk	42.050	23.351
	suburbaan	14.070	6.127
	onbekend		7.942

Uit tabel 5.2 blijkt dat er in Amsterdam behoefte is aan woningen in alle huur- en prijsklassen. Het project geeft hieraan invulling met betaalbare en middeldure huurappartementen. In beide categorieën is veel minder plancapaciteit dan berekende behoefte.

Omdat het woningbouwplan past binnen de resterende ruimte, zoals berekend op basis van bovenstaande tabellen, kan geconcludeerd worden dat het een nieuwe stedelijke ontwikkeling is die zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin voorziet in een 'actuele behoefte' zoals bedoeld in Bro artikel 3.1.6 lid 2.

Regionale afstemming

Het woningbouwprogramma is regionaal afgestemd in Het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP). In het RAP is op basis van actueel onderzoek en de meest recente provinciale prognose, de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte beschreven, en is de plancapaciteit en een versnellingsbouwprogramma opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan de provinciale eis van regionale afstemming.

Conclusie

Er is grote behoefte aan nieuwe plannen in Amsterdam. Door het realiseren van de beoogde nieuwbouw nabij het centrum kan worden voldaan aan de behoefte aan goedkope en middeldure huurappartementen. Gelet op het bovenstaande wordt geconcludeerd dat voldaan is aan het vereiste van de ladder.

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 gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. 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. De regels van dit bestemmingsplan zijn gebaseerd op de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius'.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Door 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.

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

6.2 De bestemmingen

Algemeen

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

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

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 geregeld op welke manier moet worden gemeten.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - 1

De rond de beoogde woontoren gelegen gronden zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Gronden met deze bestemming mogen gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, in- en uitritten. Tevens zijn nutsvoorzieningen, straatmeubilair, groen, voorzieningen ten behoeve van waterberging, laad- en losvoorzieningen, afvalinzamelpunten, mitigerende ecologische maatregelen en waterberging toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - 1' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Nadere eisen zijn opgenomen in lid 3. Ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen, met name ten aanzien van gevolgen voor wat betreft windhinder.

Artikel 4 Verkeer - 2

De gronden aan de westzijde van de beoogde woontoren zijn overeenkomstig het huidige gebruik bestemd als 'Verkeer - 2'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor spoorwegen en railverkeer. Tevens zijn geluidswerende voorzieningen, wegen, nutsvoorzieningen, bermen en taluds, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw, objecten van beeldende kunst, mitigerende ecologische maatregelen en waterberging toegestaan.

In lid 2 zijn de bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - 2' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 12 meter.

Artikel 5 Wonen

De beoogde woonlocatie is bestemd als 'Wonen'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor wonen en aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven mits is voldaan aan geluidsbeleid, richtlijnen met betrekking tot trillingshinder en specifieke gebruiksregels met betrekking tot de oppervlakte van aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven en de gemeentelijke parkeernormen.

- Om te voldoen aan de Wet geluidhinder is 'specifieke bouwaanduiding - 1' opgenomen. Ter plaatse van deze bouwaanduiding moet hetzij een dove gevel of vliesgevel worden gerealiseerd. Voor andere gevels geldt dat voldaan moet worden aan de verleende hogere waarden. Zowel de woningen die over een dove gevel beschikken als de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, dienen op basis van gemeentelijk beleid te beschikken over een stille zijde.

- Met de 'specifieke bouwaanduiding - 2' is vastgelegd dat het gebouw een atrium zal bevatten zodat woningen met een dove gevel ook altijd een geluidluwe/stille zijde hebben. Zo wordt voorzien in een akoestisch verantwoord woonklimaat.
- Een voorwaardelijke verplichting is opgenomen om te garanderen dat maatregelen worden genomen tegen trillingshinder.
- Voor de aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven geldt dat maximaal 40% van het netto vloeroppervlak van de woning ten behoeve van deze functie gebruikt mag worden.
- Voor het parkeren is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om zeker te stellen dat wordt voldaan aan het door de raad vastgestelde parkeerbeleid voor auto's en voor andere vervoermiddelen voordat de woningen in gebruik worden genomen.

De functieaanduiding 'nutsvoorziening' is opgenomen ten behoeve van het bestaande relais-station van de Nederlandse Spoorwegen.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte en het maximum aantal wooneenheden is aangegeven op de verbeelding. De verschillen in bouwhoogte geven de trapsgewijze opbouw van de beoogde woontoren weer.

Tot slot zijn binnen de bestemming Wonen gezamenlijke voorzieningen ten behoeve van wooneenheden (zoals trappenhuizen en fietsenstallingen), in- en uitritten, nutsvoorzieningen, Parkeren is uitsluitend op de (deels verdiept gelegen) begane grond toegestaan. Om te kunnen voldoen aan de eis om natuur inclusief te bouwen en een verantwoorde waterbalans te verkrijgen zijn tevens mitigerende ecologische maatregelen en water binnen de bestemming wonen toegestaan.

Nadere eisen zijn opgenomen in lid 3. Ten aanzien van de situering en/of vormgeving van gebouwen kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen, met name ten aanzien van gevolgen voor wat betreft windhinder.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De voor 'Waterstaat - Waterkering' (dubbelbestemming) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkeringen, waterstaatkundige voorzieningen, het onderhoud en instandhouding van dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering, watersystemen als fysiek systeem van waterlopen en andere met de waterhuishouding samenhangende voorzieningen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 8 Algemene bouwregel

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

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 8.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - ecologische structuur' mede zijn bestemd voor het instandhouden van de stedelijke ecologische structuur zoals opgenomen in de 'Ecologische visie' van de gemeente Amsterdam en het versterken van de biodiversiteit.

Artikel 11 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 12 Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven (dubbel)bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden in de eerste plaats de regels in artikel 5 'Waterstaat - Waterkering' en in de tweede plaats de regels in de medebestemming.

In lid 2 is aangegeven dat de wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan. Wijziging van de wettelijke regeling na de vaststelling van het bestemmingsplan zou anders zonder Wro-procedure een wijziging van het bestemmingsplan met zich mee kunnen brengen.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Artikel 14 Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn. Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De raad 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 anders-zins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- indien de te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen (art 6.2.1a Bro).

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

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt de bouw van 243 nieuwe woningen inclusief parkeergarage mogelijk. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is er daardoor sprake van een 'bouwplan' waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden vastgesteld.

De onderhavige ontwikkeling betreft een initiatief van VORM Ontwikkeling B.V. Afspraken over het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan, de kosten van planschade en eventuele andere te verhalen kosten zijn opgenomen in een anterieure overeenkomst. Daarmee zijn de kosten anderszins verzekerd en is er geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

In deze overeenkomst zijn ook afspraken vastgelegd over noodzakelijke aanpassingen aan het openbaar gebied, in verband met bereikbaarheid en veiligheid.

7.3 Conclusie

Alle kosten van de ruimtelijke ontwikkeling worden door middel van een anterieure overeenkomst gedekt. Er is daarom geen noodzaak om een exploitatieplan op te stellen.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Informatievoorziening

Tijdens de voorbereidingsfase van het bestemmingsplan was er consultatie en overleg met omwonenden. In april 2016 vond een eerste informatieavond plaats. 2500 omwonenden zijn uitgenodigd; de opkomst bleef beperkt tot 25 mensen. Belangrijkste aandachtspunten voor de omwonenden en specifiek de bewoners van het Funenpark bleken: lawaai (geluidsoverlast door weerskaatsend spoorlawaai), verkeersoverlast (verkeersdruk op het kruispunt) en uitzicht/ schaduw door de hoogte. Naar aanleiding van deze avond groepeerde een groep bewoners – uit met name de Spoorboog in het Funenpark – zich in de Bewonersgroep Panama-Cruquius. In overleg met deze groep werd afgesproken om een tweede informatieavond te organiseren op 1 februari 2017. Tijdens deze avond was er veel aandacht voor de vragen en zorgen van omwonenden. Er werd gedetailleerd ingegaan op schaduwwerking, geluid, wind, verkeer en parkeren, en uitzicht en privacy. Omwonenden konden hierover één-op-één in gesprek met deskundige adviseurs. Mede als gevolg van de geuite zorgen over verkeersveiligheid en parkeeroverlast is het plan aangepast. De inrit van de parkeergarage is verplaatst naar de Cruquiuskade en er zijn fors minder parkeerplaatsen (24 plaatsen voor bezoekers en 6 deelauto's voor bewoners) in de garage voorzien waardoor de verkeersintensiteit nihil toeneemt.

In de volgende fase wil VORM omwonenden en geïnteresseerde woningzoekenden betrekken bij de uitwerking van het nieuwbouwplan. Zij worden per thema uitgenodigd om hun wensen en ideeën te ventileren en te reageren op voorstellen. Er worden bijeenkomsten georganiseerd over thema's als: het ontwerp van de openbare ruimte, invulling van de plint, het binnenhof (atrium), woningplattegronden, inrichting van daktuinen, bewonersservices, etc. Ook worden er tijdens het ontwikkeltraject informatieavonden georganiseerd voor omwonenden en andere gebruikers in de omgeving van het gebied. In een communicatieplan wordt vastgelegd hoe VORM de participatie van en communicatie met omwonenden en toekomstige gebruikers organiseert.

8.2 Vooroverleg

Het plan is voor vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan verschillende overleginstanties toegezonden. Van 3 overlegpartners is een reactie ontvangen. In bijlage 12 zijn alle ontvangen reacties samengevat en beantwoord. De ontvangen reacties hebben op onderdelen geleid tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening, gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

