



## Bestemmingsplan Cruquius, Deelgebied 2

Vastgesteld

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer      Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn            NL.IMRO.0363.M1402BPSTD-VG01

Datum print        24 Oktober 2017

Planstatus         vastgesteld

## Inhoudsopgave

|                    |                                               |           |
|--------------------|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b> |                                               | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                              | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                                    | 7         |
| 1.2                | Doel bestemmingsplan                          | 7         |
| 1.3                | Ligging en begrenzing plangebied en plangrens | 7         |
| 1.4                | Geldende bestemmingsplannen                   | 9         |
| 1.5                | Leeswijzer                                    | 9         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Het plangebied</b>                         | <b>11</b> |
| 2.1                | Historie Cruquiseiland                        | 11        |
| 2.2                | Beschrijving huidige situatie                 | 12        |
| 2.3                | Ontwikkeling naar werk-woongebied             | 13        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Beleidskader</b>                           | <b>23</b> |
| 3.1                | Rijksbeleid                                   | 23        |
| 3.2                | Provinciaal beleid                            | 28        |
| 3.3                | Regionaal beleid                              | 30        |
| 3.4                | Gemeentelijk beleid                           | 32        |
| 3.5                | Stadsdeelbeleid Oost                          | 38        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Milieuaspecten</b>                         | <b>41</b> |
| 4.1                | Uitgangspunten                                | 41        |
| 4.2                | Algemene beoordeling milieueffecten (M.E.R.)  | 41        |
| 4.3                | Milieuzonering bedrijven                      | 42        |
| 4.4                | Luchtkwaliteit                                | 48        |
| 4.5                | Geluidhinder                                  | 49        |
| 4.6                | Bodemkwaliteit                                | 53        |
| 4.7                | Externe veiligheid                            | 56        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Omgevingsaspecten</b>                      | <b>63</b> |
| 5.1                | Water                                         | 63        |
| 5.2                | Mobiliteit                                    | 68        |
| 5.3                | Niet gesprongen explosieven (NGE's)           | 73        |
| 5.4                | Archeologie en cultuurhistorie                | 74        |
| 5.5                | Flora en fauna en ecologie                    | 77        |
| 5.6                | Duurzaamheid                                  | 80        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Juridische toelichting</b>                 | <b>85</b> |
| 6.1                | Algemeen                                      | 85        |
| 6.2                | De bestemmingen                               | 85        |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>            | <b>91</b> |
| 7.1                | Inleiding                                     | 91        |
| 7.2                | Plangebied                                    | 91        |
| <b>Hoofdstuk 8</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>       | <b>93</b> |
| 8.1                | Voortraject                                   | 93        |

|     |             |    |
|-----|-------------|----|
| 8.2 | Inspraak    | 93 |
| 8.3 | Vooroverleg | 94 |
| 8.4 | Zienswijzen | 94 |

# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

Het voormalige bedrijventerrein op het schiereiland Cruquius in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam neemt een centrale plek in binnen de ring. Het gehele eiland wordt de komende jaren getransformeerd van een industriegebied naar een levendig, modern en duurzaam werk- en woongebied. Het is niet de bedoeling dat het alleen een woonwijk wordt.

Het stadsdeel kiest voor een strategie van uitnodigingsplanologie: het initiatief voor de transformatie ligt bij de markt. Het begin is gemaakt. Amvest heeft de laatste jaren gronden en gebouwen aangekocht binnen het Cruquiuswerkgebied. De eerste fase van de transformatie omvat onder andere de bouw van vrije sectorhuur- en koopwoningen in de strook langs het water van de Entrepothaven. Inmiddels is een start gemaakt met de realisering. De tweede fase betreft de ontwikkeling van een gemengd programma op de locatie waar The Harbour Club (THC) op dit moment tijdelijk is gevestigd.

De ingediende initiatiefdocumenten van Amvest/THC en het hierover genomen principebesluit van het Stadsdeel (november 2015), zijn de aanleiding om onderhavig bestemmingsplan op te stellen. Amvest en THC willen permanente vestiging van het restaurant combineren met investeringen in geluidsisolatie, het realiseren van betaal-bare woningen in het middensegment (koop en/of huurwoningen) en een krachtige kwaliteitsimpuls voor de entree tot het gebied.

Het Cruquiusgebied omvat de terreinen aan weerszijden van de Cruquiusweg. Het nu voorliggende bestemmingsplan betreft het perceel Cruquiusweg 67, gelegen binnen het Cruquiuswerkgebied.

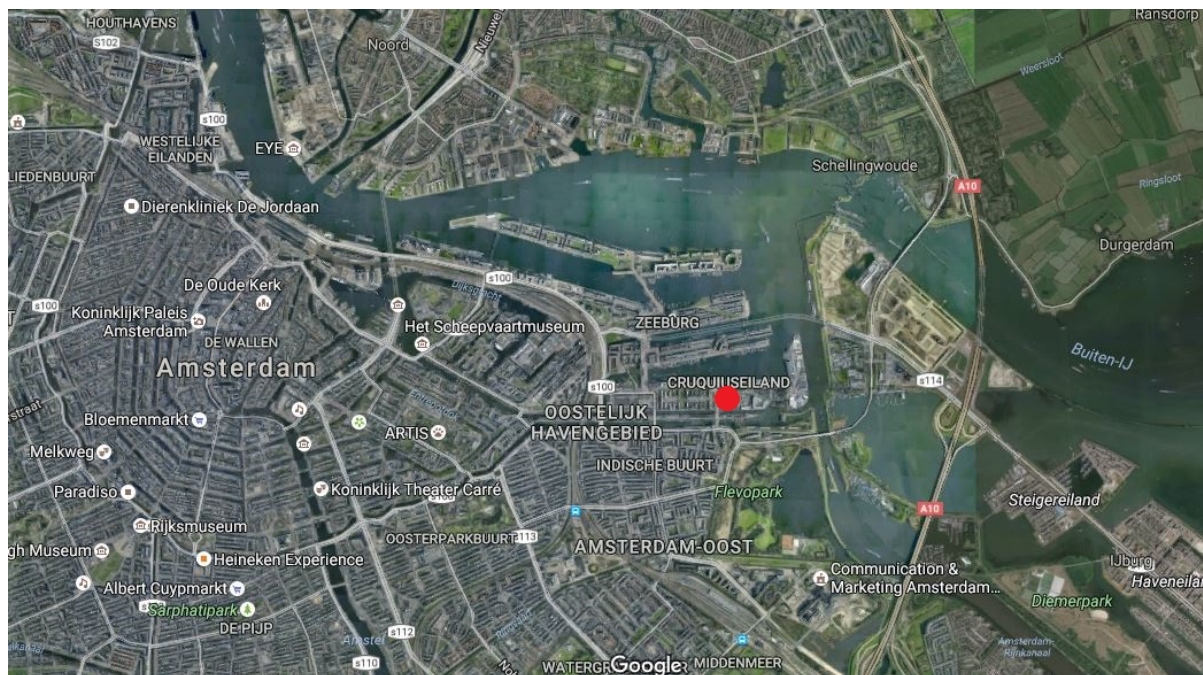
### **1.2      Doel bestemmingsplan**

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is vooral het mogelijk maken van de voorgenomen ontwikkelingen. Daarnaast leidt het bestemmingsplan tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen.

Voor de transformatie van Cruquius, deelgebied 2 is gekozen voor een bestemmingsplan op maat is. Het opstellen van het bestemmingsplan voor deelgebied 2 past binnen de visie van het Stadsdeel: het stadsdeel Oost faciliteert en toetst en de markt is inhoudelijk verantwoordelijk. Dit biedt vanuit ruimtelijke ordening nieuwe kansen; geen herstructurering van het gehele eiland in één keer, maar een organische ontwikkeling waardoor de diversiteit van het gebied niet verloren gaat, maar juist versterkt en kwalitatief verbeterd wordt. Het stadsdeel faciliteert bewoners, bedrijven en marktpartijen gedurende een langjarige ontwikkeling op het gebied van ruimtelijke ordening, communicatie en milieuambities met een efficiënte inzet vanuit het stadsdeel. Het bestemmingsplan, het proces van voorbereiding van het bestemmingsplan én de uitwerking tot bouwplan voorziet in deze aanpak.

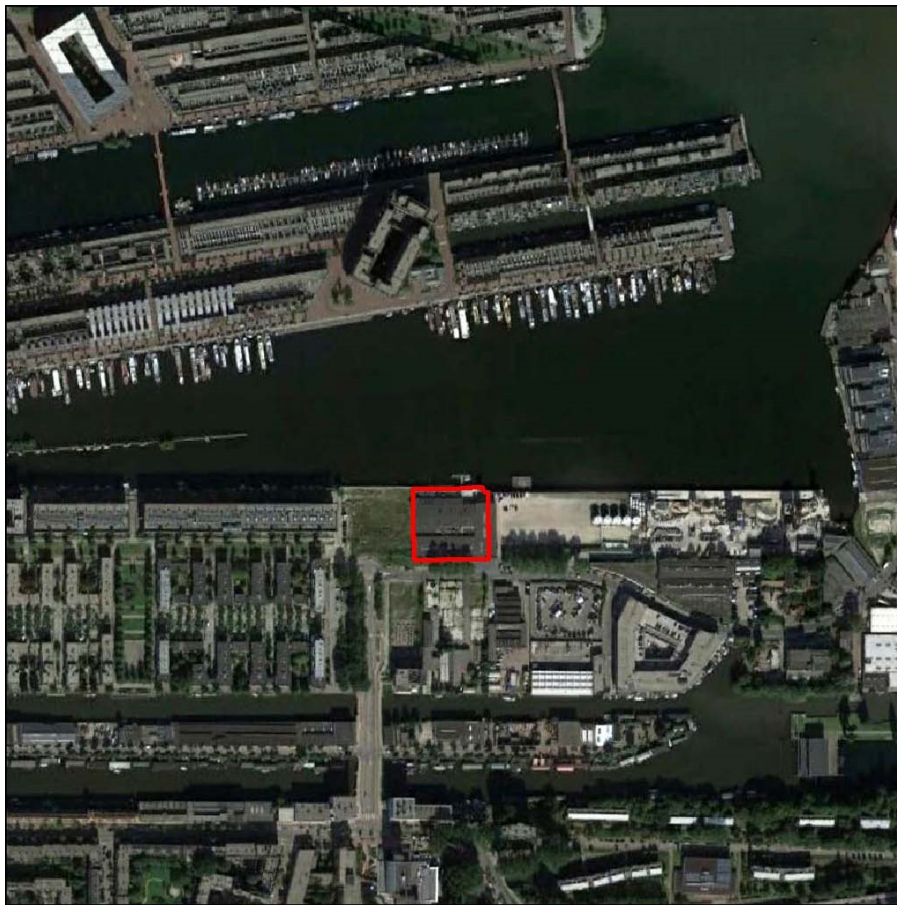
### **1.3      Ligging en begrenzing plangebied en plangrens**

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het noordoostelijk deel van Stadsdeel Oost in het Cruquiuswerkgebied. Op afbeelding 1.1 is de globale ligging van het plangebied en directe omgeving in Amsterdam weergegeven.



*Afbeelding 1.1 Globale ligging plangebied in Amsterdam*

In het noorden wordt het plangebied begrensd door de Entrepothaven. Aan de overzijde van het water ligt het eiland Borneo wat inmiddels is getransformeerd van haven/industriegebied naar hoofdzakelijk woningbouw. In het oosten ligt deelgebied 1 van het Cruquiuswerkgebied met verderop de monding van het Amsterdam Rijnkanaal. De plangrens sluit aan op de plangrens van het bestemmingsplan Cruquius deelgebied 1. Aan de zuidzijde bevindt zich de Cruquiusweg. Aan de westzijde ligt het perceel waar medio 2016 is gestart met de bouw van een hotel. Op afbeelding 1.2 is het plangebied en de begrenzing aangegeven.



*Afbeelding 1.2 Plangebied en plangrenzen*

## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied geldt het bestemmingsplan Cruquius. Dit plan is vastgesteld op 9 april 2013 en op 11 juni 2014 onherroepelijk geworden. Hier zijn bedrijven in de categorieën 1 t/m 4.1 toegestaan en tevens creatieve functies (zoals ateliers, expositieruimten, architectenbureaus, reclamebureaus en uitgeverijen), ondergeschikte detailhandel en bij de bestemming behorende functies, zoals verkeersareaal, fiets- en voetpaden, erven, nutsvoorzieningen, groen, water, kunstwerken en parkeren. Het bestemmingsplan maakt een bouwhoogte van maximaal 15 meter mogelijk. Het vigerende plan is conserverend van aard en maakt een deel van de voorgestane ontwikkelingen niet mogelijk.

## 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 initiatief opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied beschreven en wordt aangegeven welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende milieuaspecten en in hoofdstuk 5 komen de relevante omgevingsaspecten aan de orde.

Een toelichting op de juridische systematiek en een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is opgenomen in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en hoofdstuk 8 bevat de beschrijving van de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

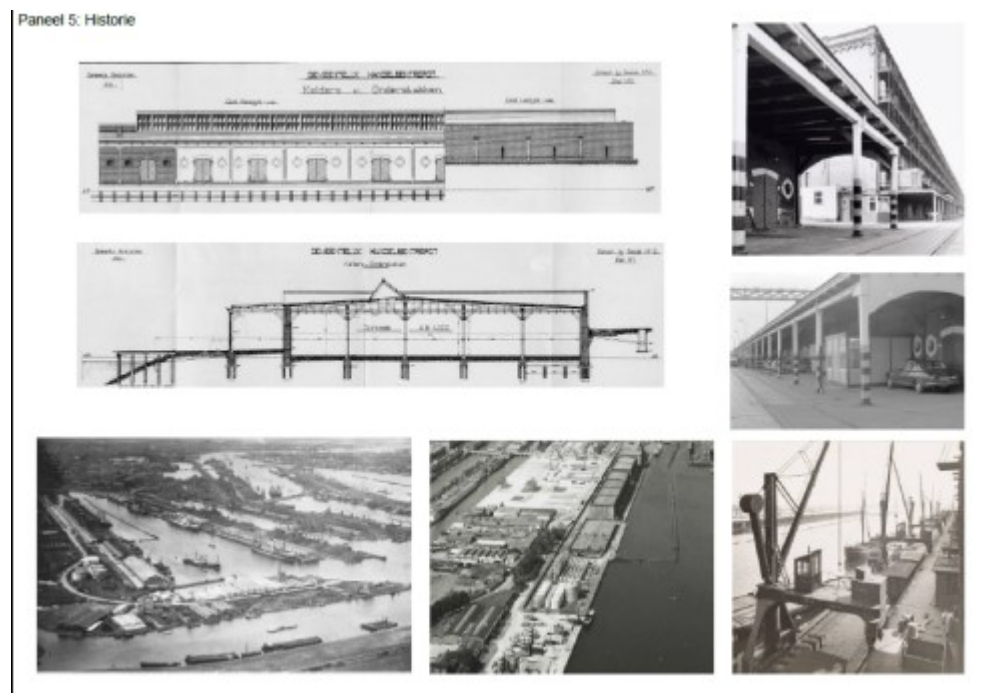
## Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de in gang gezette transformatie van industriegebied naar werk-woongebied.

### 2.1 Historie Cruquiuseland

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

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



*Afbeelding 2.1 Historie ontwikkeling planlocatie*

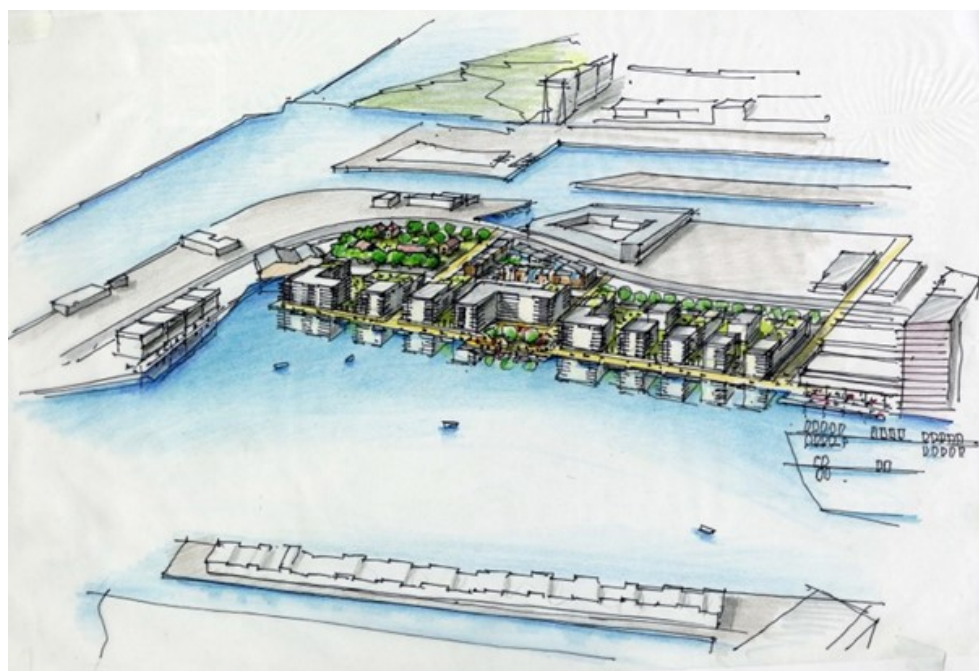
Recente ontwikkelingen - zoals de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg - hebben ervoor gezorgd dat het Cruquiusgebied een steeds centralere positie binnen de stad inneemt.

## 2.2 Beschrijving huidige situatie

### 2.2.1 Plangebied en omgeving

Het Cruquiuswerkgebied is het meest zuidelijke schiereiland van het Oostelijk Havengebied. Momenteel fungeert het voor een groot deel als een werkgebied en wordt de eerste fase woningbouw (direct ten oosten van nu voorliggend plangebied) gerealiseerd. De industriële sfeer is nog sterk aanwezig. Het Cruquiuswerkgebied huisvest een diversiteit aan bedrijven waarvan de omvang en milieucategorie verschillen. Zo is er bijvoorbeeld een bedrijfsverzamelgebouw in het gebied aanwezig (De Nieuwe Vaart), maar ook een milieustraat en een autoverhuurbedrijf zijn voorbeelden van bedrijfsmatig gebruik. Daarnaast zijn er verschillende (creatieve) werkplaatsen aanwezig. Langs de Th.K. van Lohuizenlaan bevindt zich een kantoorpand waarbij de eerste twee bouwlagen in gebruik zijn als kinderdagverblijf. Enkele bedrijfspanden staan leeg.

Direct ten oosten van het plangebied van dit bestemmingsplan wordt een gemengd programma met een accent op woningbouw gerealiseerd. Aan de noordwestzijde van het perceel is een jachthaven aanwezig en direct ten westen wordt een hotel ontwikkeld. De bestaande bebouwing in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zelf is sinds 2012 grotendeels in gebruik ten behoeve van tijdelijke horeca en bijbehorende opslag en kantoorruimte.



*Afbeelding 2.2 impressie ontwikkeling omgeving met links deelgebied 1 en rechts het hotel*

De bestaande bebouwing op de verschillende bedrijfspercelen heeft veelal geen duidelijke onderlinge samenhang. Bouwvolume en situering van de bebouwing op de kavels lopen uiteen. De bouwhoogten variëren van circa 4 tot circa 16 meter. Het programma aan de oostzijde krijgt een bouwhoogte van circa 21 meter. Het hotel aan de westzijde heeft een bouwhoogte van circa 38 meter. De bouwhoogte in het plangebied zelf varieert op dit moment tussen de 8 meter en 12 meter.



*Afbeelding 2.3 en 2.4: zicht vanaf het plangebied op voorheen gevestigde bedrijvigheid*

## **2.3 Ontwikkeling naar werk-woongebied**

### **2.3.1 Transformatie Cruquiusgebied**

In 2009 is door het Stadsdeel een Strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiusgebied. Het Cruquiusgebied wordt daarin gezien als een gunstig gelegen werk-woongebied. Dit strategiebesluit geeft op basis van een ruimtelijke visie, de investeringsrichting aan en is het kader voor de toekomstige transformatie. Dit kader sluit aan bij de visie van de centrale stad zoals vastgelegd in de structuurvisie voor Amsterdam.

Het Cruquiusgebied heeft de potentie om van een weinig dynamisch en verouderd industriegebied tot één van de meest gewilde en bruisende plekken van Amsterdam te worden.

Een plek met een vernieuwde identiteit gevormd door de unieke ligging, sfeer, historie én nieuwe functies. Een mix van werken, wonen en verblijven. Gelegen aan het water, dat niet alleen beter zichtbaar wordt maar ook gebruikt gaat worden voor recreatie en bedrijvigheid.

### **2.3.2 Spelregelkaart Cruquius e.o.**

Voor het gebied zijn een spelregelkaart en bijbehorende spelregels opgesteld. De spelregels van het Cruquiusgebied en de spelregelkaart Cruquiusweg, zijn op 31 januari 2012 door de Deelraad vastgesteld. De spelregels en spelregelkaart (zie bijlage) beschrijven de gewenste ontwikkeling waarbinnen de marktpartijen hun initiatieven kunnen uitvoeren. Het is een concrete vertaling van de ruimtelijke visie en het strategiebesluit. Met de spelregels kan het stadsdeel ontwikkelingen op hoofdlijnen sturen en toetsen.

In tegenstelling tot de gebruikelijke aanpak uit het verleden, is er geen gemeentelijke grondexploitatie en dus ook geen stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit oude stijl voor het gebied opgesteld. De spelregelkaart fungeert samen met de Strategienota en de structuurvisie 2040 als beleidskader.

De spelregelkaart gaat ervan uit dat de nodige voorzieningen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden, maar geeft geen verdere invulling aan functies in het gebied. In de spelregelkaart wordt geen verplicht programma voorgeschreven. Een verdeling van 50% wonen en 50% bedrijfsruimte op de begane grond is wenselijk. Verder is de ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect.

### 2.3.3 Invulling

Door in te zetten op behoud van karakteristieke bebouwing in het Cruquiusgebied en het realiseren van nieuwe toevoegingen wordt de identiteit en diversiteit versterkt. De ruige en ongedwongen sfeer zal blijven bestaan. Het gebied wordt ontsloten door de gekromde Cruquiusweg die de ruggengraat van het schiereiland vormt. Door verplichte snedes/onbebouwde ruimten dwars op deze weg te maken zal het uitzicht over het water steeds weer verrassend zijn.

De bebouwing in dit gebied vormt straks een front met wisselende hoogtes aan de kades. De kades in het gebied worden (gedeeltelijk) toegankelijk voor het publiek. De kades bieden ideale vestigingsmogelijkheden voor sfeervolle cafés en restaurants met terrassen aan het water.

De oude industriële gebouwen vormen de identiteitsdragers van het Cruquiuswerkgebied. De losse setting van karakteristieke panden zoals de voormalige wijnterminal en de silo's en nieuwe toevoegingen bieden lucht, ruimte en uitzicht.



*Afbeelding 2.5 en 2.6 invulling Cruquiusgebied*

### 2.3.4 Programma en fasering

#### Programma

Voor Cruquius, deelgebied 1 zijn er afspraken gemaakt dat er 70.000 m2 bruto vloeroppervlakte ontwikkeld kan worden voor de diverse functies, waaronder woningen. Dit programma is planologisch verankerd in het bestemmingsplan voor deelgebied 1. Het programma wordt gefaseerd gerealiseerd.

Nu voorliggend bestemmingsplan ziet op deelgebied 2, waar sinds 2012 The Harbour Club (THC) is gevestigd. Op 27 februari 2012 heeft stadsdeel Oost een omgevingsvergunning verleend voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan voor het perceel Cruquiusweg 67 ten behoeve van de horecafunctie.

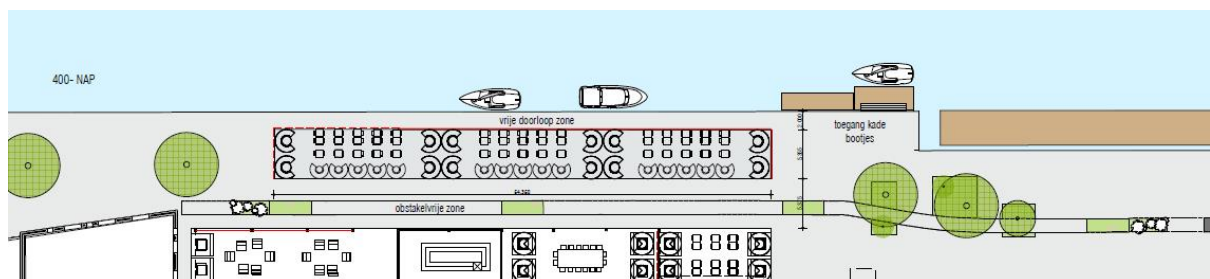
De vergunning ziet op een termijn van vijf jaar.

Amvest en The Harbour Club willen permanente vestiging van het restaurant combineren met investeringen in geluidsisolatie, betaalbare woningen in het middensegment (koop en/of huurwoningen met een huur van maximaal EUR 950,-, prijspeil 2015), parkeervoorzieningen en een krachtige kwaliteitsimpuls voor de entree tot het gebied.

De beoogde plannen op het perceel Cruquiusweg 67 verbeteren de geluidsisolatie en verleggen de bezoekersstromen naar de straatkant. De beoogde maatregelen verkleinen het effect van de horecafunctie op de omgeving en vergroten de ruimtelijke kwaliteit. De plannen introduceren woningen in het middensegment in het ontwikkelingsgebied en zorgen voor duurzaam hergebruik van het pand en objecten van de voormalige wijnterminal.

In het verleden is er sprake geweest van geluidsoverlast van THC voor de buurt. Hiervoor zijn reeds maatregelen genomen. Zo is er een scherm geplaatst voor het terras (rokersdeel en langs de kade), is de muzieksterkte beperkt, vindt permanente geluidmeting plaats en is de onderzijde van het dak van de veranda voorzien van geluidreducerend materiaal.

Door in de nieuwe situatie de entree en de parkeergelegenheid naar de Cruquiusweg te veranderen en extra isolatiemaatregelen te nemen zal er geen geluidsoverlast ontstaan voor de nieuwe woningen en zal de geluidssituatie voor de bestaande woningen verder verbeteren. Het terras van de horeca wordt ten opzichte van de bestaande tijdelijke situatie verkleind en goed ingepast langs de doorgaande route aan de openbare kade.



*Afbeelding 2.7 impressie inpassing terras in het openbaar gebied met wandelzone*

### *Hergebruik van industrieel erfgoed*

De door het stadsdeel vastgestelde spelregelkaart merkt de wijnterminal op het perceel Cruquiusweg 67 aan als 'karakteristieke bebouwing'. Deze bebouwing blijft bij de ontwikkeling van de locatie intact. De moderne bedrijfshal die tegen de wijnterminal is aangebouwd maakt plaats voor nieuwe bebouwing aan de zijde van de Cruquiusweg en voor openbaar gebied conform de spelregelkaart. Ook wordt gezocht naar een nieuwe plek en functie voor een aantal silo's, die voorheen werden gebruikt voor de opslag van wijn. Hiervoor kan een plek worden gevonden op de nieuwe woonbebouwing zodat een markant gebouw ontstaat met een verwijzing naar de historie van de locatie.

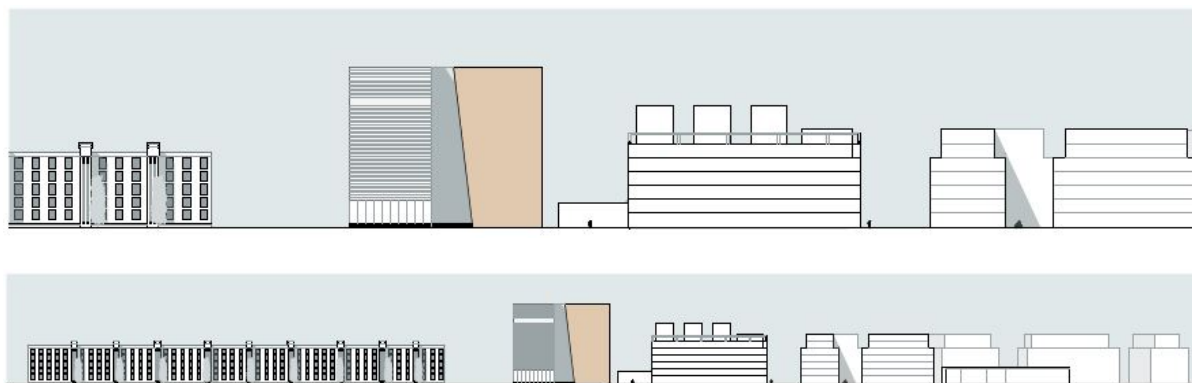
De nieuwe bebouwing maakt het mogelijk de geluidssituatie, bezoekersstromen en de logistiek van het bedrijf te verbeteren. Tevens ontstaat de mogelijkheid voor een winkeltje en een geringe uitbreiding van het restaurant (met het oog op private dining).

De ruimte Next Door wordt op dit moment gebruikt voor banqueting en bedrijfsontvangsten met diner of

culinaire omlijsting (geen dancing). Dit gebruik wordt in de nieuwe situatie voortgezet.

Voor de horecafunctie geldt dat ook een combinatie wordt gezocht met omliggende functies (hotel, kantoren, woningen) voor bijeenkomsten, en gebruik als vergaderfaciliteit in combinatie met lunch of diner.

De bouwhoogte van de nieuwbouw bedraagt conform de spelregelkaart ten hoogste 21 meter. Voor een optimale inpassing van de bebouwing op het perceel is onder voorwaarden een hogere bouwhoogte toelaatbaar aan de zijde van de Cruquiusweg indien gebruik wordt gemaakt van de oude wijsilo's. Met deze toevoeging kan de kavel goed worden ingepast in de naastgelegen ontwikkelingen waarbij sprake is van een bouwhoogte van ca 38 meter en 23 meter.



*Afbeelding 2.8 en 2.9 gevelbeeld in context*

Aan de kade nabij THC is een aantal openbare afmeerplaatsen aanwezig. In het zomerseizoen (april-september) meren in de huidige situatie jaarlijks ongeveer 125 boten aan met gasten die het restaurant bezoeken. De (openbare) zone voor tijdelijk afmeren blijft gehandhaafd. Bij de herinrichting van de openbare kade wordt de op - afstapmogelijkheid waar mogelijk verbeterd.

#### *Verbetering leefomgeving*

Bij het permanent worden van THC worden ook de volgende zaken aangepakt:

- Verplaatsen entree naar de Cruquiusweg: bezoekers arriveren en vertrekken nu via de entree aan de Entrepothaven. In de nieuwe situatie ligt de entree niet meer aan de waterkant maar aan de zijde

*bestemmingsplan\_Cruquius, deelgebied 2 (vastgesteld)*

- van de Cruquiusweg, wat de geluidssituatie voor bewoners aan de Borneokade verbetert;
- Dakisolatie: THC wil het dak van de voormalige wijnterminal volledig isoleren. Uit geluidonderzoek blijkt dat dakisolatie de grootste bijdrage levert aan beperking van het geluid. Isolatie zal - mede afhankelijk van de geluidsbron van de inrichting - aan de orde zijn bij het realiseren van woningen op het perceel zelf;
- Verplaatsing/nieuwbouw Next Door: door deze en vooral de entree te verplaatsen komt deze niet meer uit op de kade en het water en geeft daardoor minder potentiële overlast.

### *Overige functies: woningen*

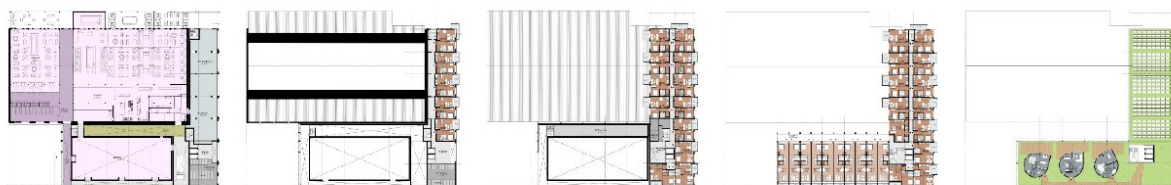
De sloop van het niet karakteristieke deel van de bedrijfshal biedt mogelijkheden om in het nieuwe voorgebouw op de verdiepingen een woonfunctie te realiseren. Het kavel biedt - inclusief een woonfunctie in de voormalige silo's - ruimte om circa 90 betaalbare huur- en/of koopwoningen van ca. 50 tot 60 m<sup>2</sup> GBO in het middensegment te maken (huur maximaal EUR 950,-, prijspeil 2015). De marktvraag voor dit type woningen is in Amsterdam aanhoudend groot. De ligging aan het water in combinatie met menging van functies in dit gebied biedt kansen voor een aantrekkelijk woonmilieu.

Bij de uitwerking kan tevens worden gezien of het mogelijk is om op de begane grond en op de verdieping(en) ruimte te vinden voor aanvullende functies, naast wonen. Daarbij kan gedacht worden aan bedrijven, creatieve functies en ondergeschikte detailhandel.



*Afbeelding 2.10 impressies gevels nieuwe situatie*

Het te ontwerpen gebouw zal van een hoogwaardige kwaliteit te zijn, robuust en op zich zelf staand. Met de nieuwe bebouwing zal de ruimtelijke kwaliteit verbeteren: in de huidige situatie is er sprake van een dichte bedrijfshal aan de Cruquiusweg. De nieuwbouw zal door de entree en raampartijen aan de Cruquiusweg een open uitstraling krijgen. Het gebouw zal zich naar de Cruquiusweg toe presenteren. Ook zal de bebouwing door zijn hoogte beter aansluiten op de toekomstige bebouwing van het Kopgebouw en deelgebied 1, die aan weerszijden van het plangebied zijn gepland. Aandachtspunt is de aansluiting met het kopgebouw (hotel), dat met zijn omvang en door de hoogte van 38,5 meter de omgeving domineert. Tegenwicht in de vorm van een kwalitatief goed gebouw en markante details is stedenbouwkundig passend. Om aansluiting bij de omgeving te vinden is zoals hierboven aangegeven, een hogere bouwhoogte wenselijk ter plaatse van de silo's.



*Afbeelding 2.11 Plattegronden eerste bouwlaag en daarboven*

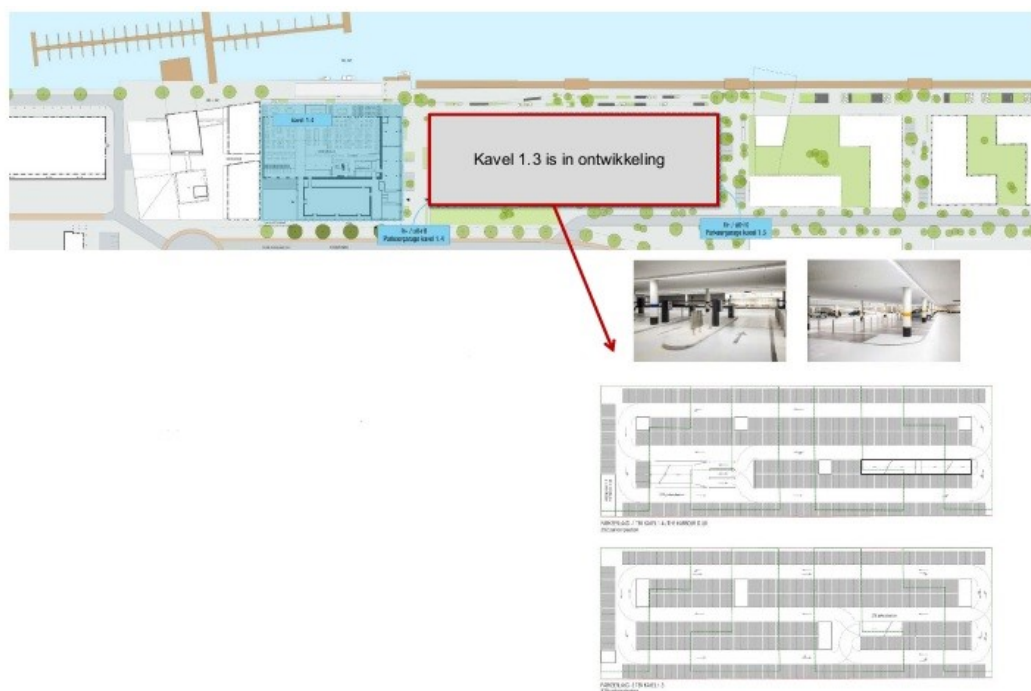
Voor fietsers en voetgangers kan de nieuwe entree worden bereikt via het bestaande voetpad langs de Cruquiusweg en een verhard pad naar de stoep door de bestaande groenstrook langs de Cruquiusweg. De inrichting van de openbare kade aan het water wordt in overleg tussen initiatiefnemers en stadsdeel nader uitgewerkt, waarbij aangesloten wordt bij de openbare kades in Cruquius, deelgebied 1 en de kade voor het kopgebouw. Binnen dit ontwerp wordt gezocht naar een goede inpassing van terrasruimte.

In het gebouw wordt ruimte gemaakt voor laden en lossen. Ook het fietsparkeren voor de woningen wordt inpandig opgelost. Buiten het gebouw wordt ook ruimte gereserveerd voor fietsparkeren voor bezoekers.

Bij de uitwerking van het bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte wordt ruimte gezocht voor het ophalen en afzetten van bezoekers van THC.

### *Gebouwde en ondergrondse parkeervoorzieningen*

Omdat de huidige tijdelijke parkeervoorziening wordt bebouwd (deelgebied 1) zijn nieuwe parkeerplaatsen nodig om de parkeerbehoefte van het programma op de kavel (deelgebied 2) op te lossen. De opgestelde parkeerbalans is gebaseerd op de maximale planologische invulling (zie ook hoofdstuk 4 en bijlage). De voor de realisering van het programma benodigde parkeerplaatsen worden ondergronds gebouwd. Het parkeren voor de verschillende functies wordt gecombineerd in de te bouwen parkeervoorziening onder bouwveld 1.3 als onderdeel van deelgebied 1. Hier zal ruimte worden geboden voor het realiseren van circa 500 parkeerplaatsen.



*Afbeelding 2.12 Ontwikkeling parkeervoorziening kavel 1.3*

De start van de bouw van de parkeervoorziening onder bouwveld 1.3 begint in 2017.

De toegang tot de ondergrondse parkeergarage is gesitueerd aan de oostzijde van de nieuwe bebouwing. In het gebied (bouwveld 1.3 en 1.4) is voldoende ruimte voor een goed inpasbare en verkeersveilige parkeeroplossing (zie bijlage), waarbij in het ontwerp van de parkeervoorziening nadrukkelijk wordt voorzien in een ruime interne opstellengte.

### *Programma*

Na sloop en nieuwbouw bedraagt de oppervlakte van de bebouwing op de begane grond circa 3.200 m<sup>2</sup> bvo. Het bestemmingsplan is globaal van opzet waarbij meerdere invullingsvarianten mogelijk zijn:

- Restaurant, faciliteiten, entree en bijbehorende opslag etc: maximaal 3.200m<sup>2</sup> bvo,, inclusief ca. 550 m<sup>2</sup> Next Door, alsmede ondergeschikte detailhandel (maximaal 200m<sup>2</sup> bvo) en terras;
- Wonen (maximaal 90 woningen waarvan ca 86 tot 50m<sup>2</sup> - 60 m<sup>2</sup> GBO betaalbare middensegment koop en/of huurwoningen met een huur tot maximaal EUR 950,-, prijspeil 2015);
- Creatieve functies, zoals opgenomen in de bijlage I van het bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 2 (maximaal 1.100m<sup>2</sup> bvo);
- Bedrijven categorie A en B (maximaal 1.100m<sup>2</sup> bvo);
- Met daaraan ondergeschikte kantoren.

In de spelregelkaart is zoals hierboven reeds aangegeven, een deel van het bestaande pand aan de Cruquiusweg aangemerkt als karakteristieke bebouwing. Deze karakteristieke bebouwing (de Wijnterminal) wordt behouden. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om ook de silo's van de voormalige wijnterminal te behouden.



*Afbeelding 2.13 Referenties silo's*

Als uitgangspunt voor het gehele Cruquiuswerkgebied geldt dat er een menging van functies mogelijk is bestaande uit 50% wonen en 50% bedrijven. Er is in de spelregelkaart geen specifiek programma voorgeschreven om de markt te stimuleren. Verder is aangegeven dat diversiteit de kwaliteit van de werk- woonomgeving zal verhogen. De beoogde functies geven samen met de functies in deelgebied 1 en het Kopgebouw (hotel en jachthaven) invulling aan de gewenste menging van werk - woonfuncties en aanvullende voorzieningen, zoals horeca.

Met de ontwikkeling van de locatie aan de Cruquiusweg 67 wordt een vervolg gegeven aan de reeds in gang gezette transformatie en opwaardering van het Cruquiusgebied. De functie van THC sluit goed aan

op de komst van het hotel (zonder restaurant), havenbezoekers, nieuw te bouwen kantoren en woningen. De horecafunctie en de geplande aanvullende functies, waaronder betaalbare woningen, passen in het beleid van de gemeente Amsterdam en het Stadsdeel Oost.

Nieuwbouw aan de zijde van de Cruquiusweg levert een forse kwaliteitsimpuls op en zorgt voor aansluiting op de ontwikkelingen aan weerszijden van het perceel.



*Afbeelding 2.14 Impressies gevelbeeld nieuwe situatie*

THC is een restaurant waar zo'n 100 medewerkers werkzaam zijn. THC spant zich in om zoveel mogelijk (ook kansarme) werknemers uit de buurt te werven en levert daarmee op ook op economisch en sociaal vlak een bijdrage aan de wijk. Met het toevoegen van een woonprogramma wordt tegemoet gekomen aan de woningbehoefte en de marktvraag.

De prachtige plek aan het water en het sterke concept van THC nodigt naast mensen vanuit Amsterdam en de hele regio, ook toeristen uit om deze locatie te bezoeken. Hiermee wordt een belangrijke economische bijdrage aan het gebied geleverd.



*Afbeelding 2.15 impressies vogelvlucht*

The Harbour Club brengt een nieuwe doelgroep naar het gebied en sluit aan bij de ingezette modernisering van het Cruquius gebied (zonder de oude elementen te verliezen).

Het plan houdt rekening met de belangen van direct omwonenden door geluidsisolatie, verplaatsing entree naar de straatkant, verplaatsing Next Door en ondergronds parkeren - onder naastgelegen deelgebied 1.3 - voor bezoekers. De belangen van buurt en ondernemers zijn terug te vinden in de betaalbare woningen, de open en spannende uitstraling van het gebouw en de markante silo's, en de levendige functiemix.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, (SVIR, 2012)

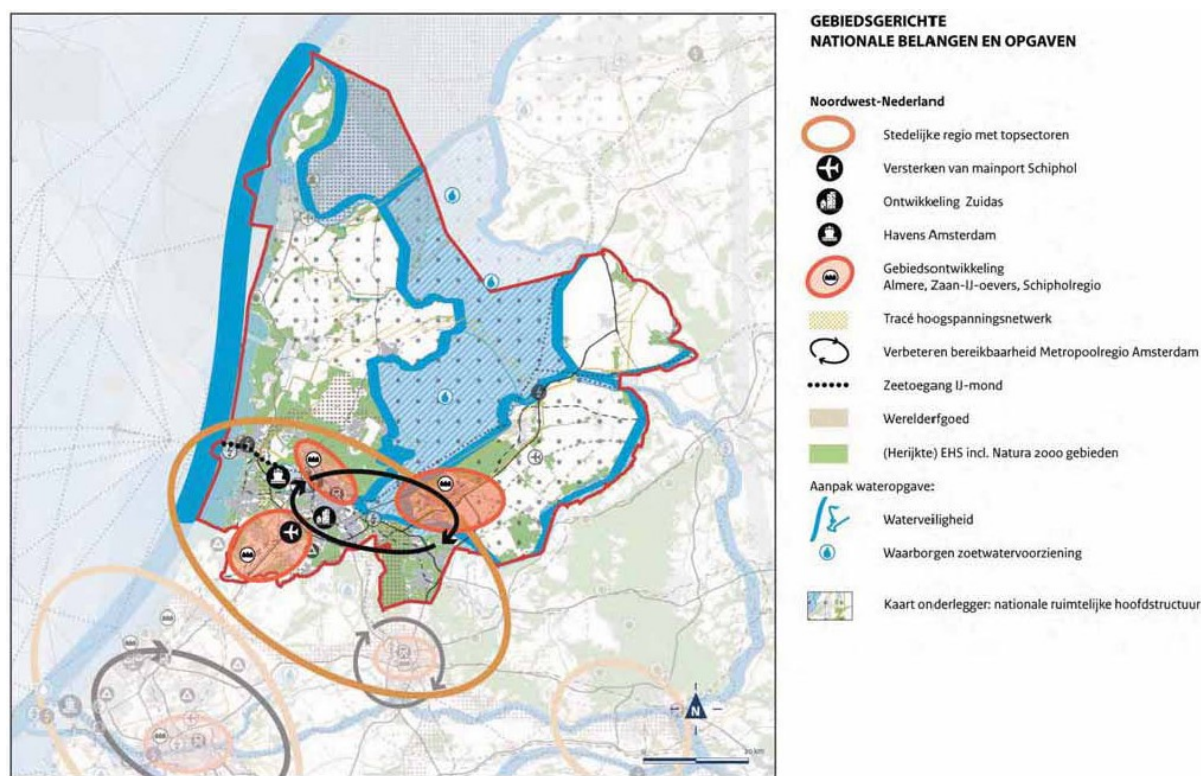
In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Het Rijk hanteert een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient door de betrokken overheden te worden beoordeeld of de ontwikkeling wordt voorzien in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woninglocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien.



*Afbeelding 3.1 Gebiedsgerichte kaart Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)*

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordmeugel en Zuidmeugel), maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking. In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de programmering.

### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het rijk heeft er bij de inwerkingtreding van de Wro voor gekozen om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. Dit kan via een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt over ruimtelijke ordening.

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

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie

Infrastructuur en Ruimte en de MIRT-agenda's. Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer radarverstoringsgebieden, militaire terreinen, reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen en spoorlijnen en reserveringsgebieden voor uitbreiding van enkele bestaande hoofdwegen.

### **3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro)**

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is zoals hierboven aangegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, door een zorgvuldige afweging van de behoefte en locatiekeuze van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen en overaanbod van plancapaciteit van nieuwe stedelijke ontwikkelingen voorkomen.

In het kort komt het erop neer dat wordt gekeken naar de vervangings- en uitbreidingsvraag, de mogelijkheden voor herstructurering of intensivering van bestaande locaties en het benutten van ruimte op locaties elders in de regio.

Op 1 oktober 2012 is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder vormt daarmee een bindend toetsingskader voor alle gemeentelijke bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen en provinciale ruimtelijke verordeningen.

In artikel 3.1.6 lid 2 Bro is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

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

Voor nu voorliggend bestemmingsplan is een behoefteonderzoek uitgevoerd (Rapportage Behoefteonderzoek, Vandaag Groep, februari 2014, Beleidsmatige en ladderonderbouwing horecaconcept Bro, Beleidsmatige en ladderonderbouwing woningen, Bro, zie bijlage). In de behoefteonderzoeken is ingegaan op lid 2a zoals hierboven beschreven. Aangezien het een transformatiegebied betreft, wordt in dit bestemmingsplan voldaan aan voorwaarde b en is trede c niet van toepassing.

In de behoefteonderzoeken is een beschrijving gegeven van de demografische en economische ontwikkelingen. Vervolgens is de (regionale) ruimtevrage per functie (voor zover sprake is van een nieuwe ontwikkeling) beschreven. Op basis van de (regionale) ruimtevrage is beoordeeld of de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte. Hieronder wordt een samenvatting gegeven, de volledige behoefteonderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen.

### Bedrijven en creatieve functies

Ten aanzien van de bedrijfsmatige en creatieve functies wordt opgemerkt dat het hier niet gaat om een nieuwe stedelijke ontwikkeling omdat het geldende bestemmingsplan deze functies reeds mogelijk maken. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de creatieve industrie een belangrijke sector is voor Amsterdam. In de afgelopen twee decennia heeft deze industrie een flinke groei doorgemaakt, waarin Amsterdam de meeste vestigingen binnen de MRA heeft. Deze sector wordt door Amsterdam Economic Board gezien als een belangrijke en kansrijke sector. De creatieve industrie pas perfect in het concept werk-wonen gezien de veelal kleine bedrijven (84% ZZP-ers). De creatieve functies zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius' ook toegestaan. De mogelijkheden hiervoor worden in de plan voortgezet.

### Horeca

Een verdere ontwikkeling van het horecacluster kan plaatsvinden in Cruquius, deelgebied 2. Het Stadsdeel-Oost staat uitbreiding van horeca toe, maar ieder initiatief zal op zijn merites worden getoetst. Clustering is daarbij van belang. Het streven is te komen tot een kwalitatief goed aanbod van horeca.

Amsterdam heeft in vergelijking met het Nederlandse gemiddelde een groot restaurantaanbod. Dit is één van de onderscheidende kwaliteiten als nationale en internationale aantrekkelijke toeristische en zakelijke bestemming.

Amsterdam Oost heeft binnen de stad een relatief beperkt restaurantaanbod, dat aanzienlijk kleiner is dan het Amsterdamse gemiddelde en de andere Amsterdamse stadsdelen nabij het centrum. Het horeca-aanbod in het Oostelijke Havengebied is kleiner dan in de oudere buurten van het stadsdeel. The Harbour Club is, samen met de horecaclusters aan de kop van de Piet Heijnkade en de Oostelijke Handelskade één van de bekendere en kwalitatief betere horecagelegenheden in Oost.

De bevolking in Amsterdam Oost neemt tot 2020 met 13.000 inwoners sterk toe. Daarnaast laat het toeristische en zakelijke bezoek aan Amsterdam de laatste jaren sterke stijgingen zien. Al deze factoren zijn positief voor de restaurantbranche.

Puur op basis van de groei van bevolking is, uitgaande van het huidige aantal restaurants per 10.000 inwoners, is in Amsterdam indicatief een behoefte aan te tonen van 46 restaurants (of 66 restaurants en café-restaurants). Voor Amsterdam Oost is op basis van deze gegevens een indicatieve behoefte te ramen van 9 tot 12 extra restaurants.

Voor trede 1 en 2 geldt dat het permanent vestigen van The Harbour Club op Cruquius voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve regionale behoefte, zoals in onderzoek (bijlage 6) en eerder ook in de gemeentelijke horecanota is vastgesteld. Het initiatief is onderdeel van een stedelijk transformatiegebied, past in de ruimtelijke plannen hiervoor en is niet beter op een andere stedelijke locatie te voorzien. Met de definitieve planologische regeling wordt een deel van de oorspronkelijke leegstand op de locatie opgelost en uit de markt gehaald. Er komt een goed bij de toekomstige functie van Cruquius passend gebruik voor terug.

### Wonen

De bestuurlijke ambitie met betrekking tot woningbouw is onverminderd hoog (zie ook Koers 2025). Kwalitatief gezien blijkt er ook een behoefte te zijn aan het type woning (50 - 60 m<sup>2</sup> gbo in het betaalbare middensegment) zoals voorliggend plan beoogd. Er blijkt in algemene zin behoefte aan dergelijke woningen, dit is als beleid ook vastgelegd in onder andere de gemeentelijke woonvisie. Ook qua woonmilieu sluit het plan aan. Zo blijkt uit de provinciale monitor dat er een tekort is aan stedelijke woonmilieus. De gemeentelijke ambities sluiten hierop aan, waarin aanvullend ook nog wordt gesteld dat de nieuwbouw in stadsdeel Oost middensegment woningen in de vorm van appartementen zal betreffen. Ook de woonvisie van dit stadsdeel stelt dat er te weinig woningen voor het middensegment zijn. Dit belemmert dan ook de doorstroming van mensen met een kleinere beurs. Met het voorliggende project kunnen mensen vanuit de goedkope woningen doorstromen naar een hoger segment. Gezien het hoge aandeel alleenstaanden in stadsdeel Oost sluit de oppervlakte van de woningen goed aan op dit type huishouden. Binnen het stadsdeel Oost zijn andere woningbouwplannen die voorzien in grotere woningen (bijvoorbeeld Zeeburgereiland). Ten oosten en westen van het plangebied ontwikkeld Amvest ook woningen. Samen met deze plannen wordt dus voorzien in de opvang van een deel van de woningbehoefte in dit stadsdeel.

Geconcludeerd kan worden dat uit de verschillende woning- en huishoudensprognoses blijkt dat de komende jaren nog een significante behoefte is aan nieuwe woningen in Amsterdam, zowel op regionaal als lokaal niveau. De realisatie van de voorgenomen woningen in het Cruquiusgebied geeft invulling aan deze behoefte. Ook kwalitatief gezien sluiten de woningen aan op de behoefte in het beoogde segment, zowel qua type als het woonmilieu. De woningen worden volledig binnen het bestaand stedelijke gebied gerealiseerd, een voorwaarde uit trede 2 van de Ladder.

### **3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit**

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden (aangepast in 2014) b 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.

### **3.1.5 Conclusie**

De onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormen geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplan. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevat wel richtingen waarbij met dit plan invulling aan kan worden gegeven. Door de flexibele opzet van het plan wordt gestreefd naar een mix van voldoende voorraad (kwalitatieve en kwantitatieve) woningen, bedrijven(terreinen), en andere voorzieningen conform de SVIR.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het Barro is aangewezen. Tevens heeft de ontwikkeling van het Cruquius deelgebied 2, geen betrekking op thema's uit het Barro. Vanuit het Barro zijn dan ook geen bindende regels die gevolgen hebben voor het plangebied.

Uit de onderzoeken is gebleken dat de functies passen binnen het geldende beleid en dat er voldoende behoefte is aan deze functies. Hoewel trede 3 strikt genomen niet van toepassing is geldt dat de locatie multimodaal ontsloten is. De locatie is gelegen aan de Cruquiusweg en is goed ontsloten op het Amsterdamse hoofdwegennet en de A10. Ook wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Met de groei van gebruikers en een toenemend vervoersvraag, ontstaat in de toekomst voldoende aanbod voor een verder verbeterde ontsluiting door Openbaar Vervoer.

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven ruim onder de 150 meter. Er wordt voldaan aan de eisen uit het Luchthavenindelingsbesluit.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. 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 in het ontwerp 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 functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld NoordMeugel 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.

### **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 omtrent 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 gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De Prvs is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de

verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 november 2010 worden ingediend.

Het plangebied is blijkens de structuurvisie gelegen binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Ter plaatse gelden de volgende bepalingen:

- *Fijnmazige waterberging.*

De provincie zorgt voor ruimte voor waterberging door de hele provincie aan te wijzen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijze.

- *Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie.*

De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot. Zie paragraaf 5.6 over de toepassing van duurzaamheid in dit plan.

- *Kantoor en bedrijfsontwikkeling.*

De toelichting bij bestemmingsplannen dat voorziet in transformatie van bedrijventerrein, geeft een verantwoording over de wijze waarop in het verlies aan bedrijfsterrein wordt voorzien voor zowel wat betreft oppervlakte als beschikbaarheid van voldoende terrein voor specifieke milieubelastende bedrijfsoorten.

#### *Bedrijfsontwikkeling binnen BBG*

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid van het vestigen van bedrijven in de categorie A en B (lijst van functiemenging). De lijst is als bijlage bij de regels opgenomen. Binnen de regels is opgenomen dat er bruto-vloeroppervlakte voor bedrijven mag worden gerealiseerd. Hierdoor is geborgd dat de transformatie van het industrieterrein voorziet in de oppervlakte voor bedrijvigheid. In het geluidsonderzoek (hoofdstuk 4) is getoetst of de bestaande bedrijven rond het plangebied nog voldoende ruimte hebben om te blijven voortbestaan en niet worden geschaad in de bestaande ontwikkelingsruimte. Van een belemmering is geen sprake.

### **3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010-2020**

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

- 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;
- Voorzieningen in de woonomgeving;
- 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. 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.

Uit de Monitor woningbouw 2014 van de provincie Noord-Holland blijkt dat in de stadsregio Amsterdam

de productieafpraak lager ligt dan de woningbehoefte. Volgens de monitor ligt de productie in de regio te laag waardoor de druk op de woningmarkt toeneemt. Uit de Monitor Woningbouw 2015 van de provincie Noord-Holland blijkt dat er een tekort is aan woningbouwplannen die een centrum-stedelijk, stedelijk vooroorlogs en dorps woonmilieu bieden

### **3.2.4 Conclusie**

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

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid. In de gemeentelijke structuurvisie is het gebied aangewezen voor stadsverzorgende bedrijven (zie hieronder). Bedrijven met veel hinder dienen zich elders te vestigen.

Het Cruquiuswerkgebied wordt getransformeerd naar een werk-woongebied. Hierdoor voorziet het plan ook in toevoeging van nieuwe woningen aan de Amsterdamse woningmarkt. Dit sluit dus aan bij het beleid uit de provinciale Woonvisie.

## **3.3 Regionaal beleid**

### **3.3.1 Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)**

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol. Het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio moeten een verdere economische groei bewerkstelligen. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

### **3.3.2 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Regio Amsterdam**

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeer- en Ver Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur van het plangebied. De hoofdontsluiting wordt gevormd door de Cruquiusweg.

### 3.3.3 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de Woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- *Kwantiteit.*

Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).

- *Kwaliteit.*

Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken.

- *Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad.*

Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau.

- Een open woningmarkt is essentieel.

In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

### 3.3.4 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In het Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties.

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010 - 2040 "Snoeien om te kunnen bloeien". Op 23 juni 2011 hebben de wethouders van alle 36 Metropoolregio Amsterdam (MRA) gemeenten tijdens de 3e PRES-conferentie (Platform Regionaal-Economische Structuur) het Plabeka vastgesteld.

Het doel van het Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

In de Uitvoeringsstrategie 2010 - 2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m<sup>2</sup> planaanbod kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

### **3.3.5 Conclusie**

Dit bestemmingsplan maakt een transformatie van industriegebied naar werk-woongebied mogelijk, waarbinnen diverse functies worden toegestaan. Het plan behoudt en creëert hierdoor voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties. Het woonprogramma sluit aan bij de in de Woonvisie geformuleerde doelen.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam**

De structuurvisie (vastgesteld december 2010) vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

#### *Visie*

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

#### *Uitvoering*

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

#### *Instrumentarium*

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

#### *Relevante aspecten*

*bestemmingsplan\_Cruquius, deelgebied 2 (vastgesteld)*

In de structuurvisie is het Cruquiuswerkgebied aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein met transformatiemogelijkheden (op basis van nog te verrichten onderzoeken) naar werk-woongebied.

Dit bedrijventerrein is speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een (relatief) beperkte milieuruimte (qua geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonering hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn. Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is ten aanzien van functiemenging. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op dit bedrijventerrein mogelijk is.

Op afbeelding 3.2 is een uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040 weergegeven. Het geel gekleurde gebied is onder andere het Cruquiuswerkgebied, waarbinnen het plangebied Cruquius, deelgebied 2 valt.



Afbeelding 3.2 Uitsnede visiekaart Structuurvisie Amsterdam 2040

#### *Consequenties voor dit plan*

In de structuurvisie staat de transformatie van het Cruquiuswerkgebied naar een werk-woongebied als voorgenomen ontwikkeling. In de Structuurvisie wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden en terreinen:

- metropolitaan kerngebied;
- grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieucontour;
- grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour;
- binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen;
- werk-woongebieden;
- woon-werkgebieden;
- gemengde gebieden buiten de ring A10/ringlijn.

In tabel 3.1 is aangegeven welke typen bedrijvigheid zich binnen werk-woongebieden kunnen vestigen. In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein

(anno 2009) bestemd voor bedrijven.

De transformatiemogelijkheden van Cruquiusgebied, waaronder wordt verstaan de Cruquiusweg en het Zeeburgerpad, worden in samenhang gezien. Hierbij geldt wel dat het totale terreinoppervlak ten behoeve van bedrijven van Cruquiuswerkgebied en woon-werkgebied Zeeburgerpad tezamen minimaal gelijk blijft.

*Tabel 3.1 type bedrijvigheid werk-woongebied*

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

### Locatiebeleid

In ruimtelijke plannen dient het gebruik van de gronden duidelijk te worden vastgelegd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kantoren en bedrijven. Plannen voor de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren dienen, behalve aan bovengenoemde criteria, te voldoen aan het locatiebeleid. Daarnaast dienen plannen waarin kantoren groter dan 2.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte zijn opgenomen, te passen binnen de afspraken die worden gemaakt in Plabeka-verband. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal.

*Tabel 3.2 Locatiebeleid*

|                                             | Metropolitaan kerngebied                                               | Werk-woon-gebied                                               | Woon-werk-gebied                                              | Bedrijventerrein                                                            | Grootschalig bedrijventerrein                                                 |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                             | (inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies. | regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven. | Stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, max. 25 % bedrijven | stedelijke / regionale oriëntatie, maximaal 30 % kantoren, geen woonfunctie | (inter)nationale / regionale oriëntatie, max. 30 % kantoren, geen woonfunctie |
| Solitaire kantoren >2.000m <sup>2</sup>     |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Solitaire kantoren <2.000m <sup>2</sup>     |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| GDV winkels                                 |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| PDV winkels                                 |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Kernwinkelapparaat                          |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Stadsdeelcentra                             |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Wijkwinkelcentra                            |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen  |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| hotels                                      |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Horeca overig                               |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Gebouwde leisure – veel publiek             |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Gebouwde leisure – veel ruimte              |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Grote congresruimten                        |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Grootschalige voorzieningen                 |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Grote religieuze instellingen               |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Stedelijk wonen                             |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |
| Suburbaan wonen                             |                                                                        |                                                                |                                                               |                                                                             |                                                                               |

| Legenda                                 | Kleur |
|-----------------------------------------|-------|
| passend                                 | groen |
| passend afhankelijk van functie of plek | geel  |
| ongeschikt                              | rood  |

NB: De typering 'Gemengd gebied' in paragraaf 3.2.1 kent dezelfde toegestane functies als in 'Woon-werkgebied'.

Op basis van de structuurvisie worden veel ruimten binnen het onderhavige plangebied als ongeschikt gezien; (werk-woongebied) de functies kernwinkelapparaat, grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen en gebouwde leisure. PDV-winkels zijn passend, maar wel afhankelijk van functie of plek. De overige functies zijn passend om binnen een werk-woongebied mogelijk te maken.

### 3.4.2 Koers 2025

Begin 2016 is het beleidskader 'Koers 2025' vastgesteld. 'Koers 2025' operationaliseert de structuurvisie 2040 en de ambitie van het college om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen mogelijk te maken. De stad Amsterdam groeit namelijk jaarlijks met gemiddeld 11.000 inwoners waardoor er een druk op de woningmarkt ontstaat. De huidige planvoorraad en ontwikkelingssnelheid is daarbij onvoldoende om aan deze vraag te voldoen.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd worden, zijn de lopende en de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Dit vormen de 17 bouwstenen. Bouwstenen vormen samenhangende gebiedsontwikkelingen met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Het Cruquiusgebied is binnen de Koers 2025 opgenomen als een bouwsteen (Bouwsteen 4 - Zeeburg). De geplande woningen op het THC-terrein

maken hier onderdeel van uit.

Naast de geplande planvoorraad is er binnen bouwsteen 4 nog ruimte voor de bouw van 2.000 woningen. Dit is vertaald naar circa 250 woningen in het Cruquiusgebied. Naast deze bouwstenen is er een werkprogramma 2016 opgesteld, die bestaat uit nieuwe projecten, gebiedsuitwerkingen en thematische studies. Dit werkprogramma is nodig om snel tot een uitbreiding van de planvoorraad te komen.

### **3.4.3 Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)**

De gemeentelijke woonvisie Wonen in de Metropool geeft aan dat Amsterdam lange tijd haar woonbeleid heeft gericht op de mensen met de laagste inkomens. De huidige woningmarkt laat echter zien dat ook de middeninkomens op de huidige woningmarkt niet in staat zijn een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. De stad spreekt dan ook de ambitie uit dat er meer woningen komen voor deze inkomensgroep.

In de woonvisie is de stad opgedeeld in verschillende delen. Het Cruquiusgebied valt in de zone 'Centraal Stedelijk'. Een van de prioriteiten die Amsterdam zich stelt is dat gebieden met een hoge marktdruk toegankelijk blijven voor lage en middeninkomens. De centraal-stedelijke zone is, zoals blijkt uit de nota, een van de meest geliefde woongebieden waarvan de stad vindt dat deze zone ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk

moet blijven. In lijn met het tekort aan woningen voor middeninkomens stelt de stad het creëren van een groter aanbod in het middensegment ook als prioriteit. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw.

In deze zone spelen diverse ontwikkelingen die een bedreiging vormen voor starters en middengroepen. Door de hoge marktdruk is er steeds minder ruimte voor de middengroepen. De woningen, die er zijn, vallen of onder het sociale segment, of zijn meteen duur in de koop of huur.

De ambities voor de centraal stedelijke zone zijn volgens de gemeentelijke woonvisie:

- Behoud groot deel kleine oude woningen: 'Voor de vitaliteit van het gebied is ruimte nodig voor jonge starters. Dat kan door een groot deel van de bestaande, oude en kleine woningen te behouden. Het faciliteren van de emancipatie van bewoners vraagt in deze buurten om doorstromingsmogelijkheden voor mensen die inmiddels een hoger inkomen hebben en opteren voor een grotere en/of betere woning. Dat hoeft niet altijd binnen het gebied zelf te gebeuren, maar vraagt wel om stedelijke woonmilieus op locaties redelijk in de buurt van het centrum, zoals elders binnen de ring, het Oostelijk Havengebied, maar ook Noord (de IJ-oever) en IJburg.'
- Creëer aanbod middensegment: 'Er zal daarom meer aanbod in het middensegment gecreëerd moeten worden. Met name de gezinnen met een middeninkomen zijn niet in staat een geschikte woning te vinden in de centraal stedelijke zone. Dit vraagt om woningen met zekere oppervlakte, betaalbaar en in het middensegment, en om voorzieningen in de buurt.'

De gemeente Amsterdam kiest voor de centraal stedelijke zone voor de volgende groepen:

- Mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- Ouderen;
- Buitenlandse werknemers die tijdelijk in Amsterdam komen wonen.

Met het bieden van mogelijkheden aan deze groepen, ontstaan er door doorstroming meer woningen

voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. De nieuwbouw in de centraal stedelijk zone, en daarmee dus ook Stadsdeel Oost, zal vooral toezien op:

- Betaalbare huurwoningen. Dit hoeft overigens niet in elk project 30% van de woningen te betreffen;
- Woningen in het middensegment, vooral appartementen;
- Op toplocaties voor het hogere segment;
- Zoveel mogelijk aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop.

#### **3.4.4 Parkeren is manoeuvreren**

Deze nota geldt als leidraad voor het opstellen van gemeentelijke verordeningen die nodig zijn om het beleid te effectueren: de Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen. Beide verordeningen samen vormen de grondslag voor een doelmatige uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid, vertaald en geregeld in juridische begrippen en procedures, in tarieven en vergunningen.

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Al het stadsdeelbeleid (dus ook de nota's parkeerbeleid en parkeernormen) vervallen per maart 2016 (twee jaar na de verkiezingen). Er wordt gewerkt aan een nieuwe stedelijke nota Parkeernormen. Ter overbrugging van de periode tussen 19 maart 2016 en het moment van vaststellen van de nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen Amsterdam zijn de bestaande parkeernormen voor nieuwbouwwoningen in de stadsdelen verlengd. De huidige parkeernormen zijn vastgelegd in het raadbesluit "Tijdelijk verlengen bestaande parkeernormen stadsdelen" d.d. 9 maart 2016.

De normen uit dit document zijn bij de beoordeling van de parkeerbehoefte voor deelgebied gehanteerd.

#### **3.4.5 Stedelijke kaders terrassenbeleid**

De Horecanota stadsdeel Oost (2012) met kaders voor terrassenbeleid is met name van toepassing op beleid ten aanzien van ongebouwde terrassen op of aan de openbare weg.

De notitie heeft als het gaat om het gebruik van het terras en de handhaving van terrasregels een bredere reikwijdte, die meer typen ongebouwde terrassen bestrijkt.

Vooropgesteld, dat de locatie en exploitatie van een terras in de openbare ruimte geen inbreuk mag doen op het woon- en leefklimaat in de buurt, leveren de terrassen verschillende pluspunten op voor de stad.

In Amsterdam worden drie typen zones onderscheiden:

1. uitgaansgebieden met een grote concentratie horeca, met een bovenlokale of zelfs internationale bekendheid en uitstraling.
2. woongebieden met een lage concentratie horeca, veelal met een buurtfunctie
3. gemengde gebieden waarin een mix van wonen, werken en horeca kenmerkend is.

Het beleidskader beschrijft de mogelijkheden voor terrassen, de plus en minpunten alsmede de mogelijkheid van maatwerk en handhaving. Veel aandacht is er voor maatwerk en overleg met de omgeving om eventuele overlast beheersbaar te maken zodat een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

### **3.4.6 Conclusie**

Dit bestemmingsplan maakt een transformatie van industriegebied naar werk-woongebied mogelijk, waarbinnen de functies die in voorliggend bestemmingsplan worden toegestaan in overeenstemming zijn met de structuurvisie en Koers 2025. Kwalitatief gezien blijkt er ook een behoefte te zijn aan het type woning (50 - 60 m<sup>2</sup> gbo in het betaalbare middensegment) zoals voorliggend plan beoogd. Ook qua woonmilieu sluit het plan aan.

In dit bestemmingsplan is geregeld dat parkeren ten behoeve van het wonen en bezoekersparkeren binnen een straal van maximaal 250 m van een gebouwde parkeervoorziening. Het initiatief voldoet hieraan. Een terras bij het horecabedrijf past binnen het terrassenbeleid (zie ook hoofdstuk 4 voor de relatie met het woon- en leefklimaat).

## **3.5 Stadsdeelbeleid Oost**

### **3.5.1 Woonvisie 2011-2015 Stadsdeel Oost**

Uit de woonvisie van het stadsdeel blijkt dat er in het Oostelijk Havengebied (waar het plangebied in ligt) een groot aandeel aan tweepersoonshuishoudens is. Nergens in het stadsdeel Oost is dit hoger. Met de vergrijzing zal het aandeel huishoudens met kinderen afnemen. De huishoudens gaan dus uit minder personen bestaan. In het Oostelijk Havengebied zijn relatief veel hoge inkomens, hierna volgen de middeninkomens. De woningen zijn voor bijna de helft in eigendom van de bewoner. De oppervlakte van de woningen zijn voor een groot deel (68%) 80 m<sup>2</sup> of groter. Op stadsdeelniveau is dit slechts 36% en de overige woningen zijn kleiner dan 80 m<sup>2</sup>. Het aandeel huurwoningen duurdert dan € 622,- per maand neemt toe. Tegelijk neemt het aandeel goedkope huurwoningen af ten gunste van het betaalbare segment.

Analoog aan de gemeentelijke woonvisie zet men in Oost in op mensen met een laag- en middeninkomen. Mensen met een middeninkomen hebben gezien hun inkomen ook mogelijkheden in de betaalbare en middeldure koopvoorraad. Binnen dit segment komen echter weinig woningen beschikbaar wat het bijzonder moeilijk maakt om een woning te bemachtigen. Bovendien zijn die goedkope koopwoningen vaak te klein voor gezinnen.

Dit leidt ertoe dat de middeninkomens onvoldoende mogelijkheden hebben om wooncarrière te maken. Hierdoor blijft een deel (onvrijwillig) in een goedkope huurwoning wonen met gevolg dat de inkomens die alleen een dergelijke huurwoning kunnen veroorloven deze stap niet kunnen maken. Gezinnen met een middeninkomen die op zoek zijn naar meer oppervlakte hebben het in Amsterdam lastig een woning te vinden die past bij de gezinssituatie. De regio biedt deze mogelijkheden wel, maar het kader van een gedifferentieerde stad is het belangrijk deze groep voor de stad behouden.

Het bovenstaande betekent overigens niet dat woningen in de hogere segmenten worden uitgesloten. Ook deze groep levert een bijdrage aan de gewenste differentiatie en aan het draagvlak van

voorzieningen.

### **3.5.2 Horecanota 2012**

De horecanota is op 16 oktober 2012 vastgesteld. In de horecanota stadsdeel Oost 2012 staat prettig wonen en het versterken van de levendigheid voorop. Het stadsdeel zet de komende jaren daarom in op kwalitatief hoogwaardige horeca en diversiteit in het aanbod. In de horecanota is daartoe een aantal beleidskeuzes benoemd, waaronder dat het stadsdeel de ontwikkeling van hotels in het stadsdeel als een goede impuls voor de economie beschouwt en dat zij de vestiging van hotels in het stadsdeel stimuleert en faciliteert. Het stadsdeel wil het toerisme naar Oost verder stimuleren en het uitbreiden van het aantal hotelkamers hangt daarmee samen. De vestiging van een hotel zorgt voor de komst van toeristen die potentiële klanten vormen voor de detailhandel en de horeca in de omgeving. Een hotel draagt ook bij aan de verlevendiging van de buurt, de verbetering van de openbare ruimte en een verdere stimulering van de lokale werkgelegenheid. Met het inzetten van de kantorenmarkt zouden leegstaande kantoorpanden een hotelfunctie kunnen krijgen.

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.

Er worden binnen Oost drie soorten gebieden onderscheiden, waarbinnen horeca zich op verschillende wijze kan ontwikkelen. Het Cruquiusgebied is een gemengd gebied. Er is hier sprake van menging van verschillende functies, waaronder wonen en horeca. Wonen neemt echter een belangrijke plaats in. Er wordt bij gemengde gebieden door het stadsdeel per individuele aanvraag altijd een afweging gemaakt of uitbreiding van het horeca aanbod op dat moment in die buurt gewenst/mogelijk is.

In het gebied rond het Cruquiusgebied zorgt horeca voor meer reuring in het gebied en 's avonds voor meer sociale controle. De gebouwen zijn echter niet per definitie geschikt voor luide versterkte muziek. Er zouden zich hier verschillende soorten horeca kunnen vestigen. Elk initiatief zal getoetst moeten worden aan de spelregelkaart die is opgesteld voor de ontwikkeling van dit gebied.

### **3.5.3 Conclusie**

Het woonprogramma sluit aan bij de doelstelling van het woonbeleid.

Binnen het bestemmingsplan worden verschillende soorten horeca mogelijk gemaakt. Blijkens het succes van THC wordt voorzien in een behoefte. Het unieke en hoogwaardige concept van THC, dat met dit bestemmingsplan nog verder wordt versterkt past binnen de kaders van het beleid van het stadsdeel. De functie draagt bij aan de gewenste levendigheid in het gebied en draagt bij aan het beoogde leefmilieu.



## **Hoofdstuk 4 Milieuaspecten**

### **4.1 Uitgangspunten**

Nu voorliggend bestemmingsplan voorziet in de transformatie van het perceel Cruquiusweg 67. De oude gebouwen maken deels plaats voor een nieuwe invulling. Karakteristieke bebouwing met de reeds bestaande horecafunctie blijft gehandhaafd.

In de (milieu)onderzoeken (hoofdstuk 4 en 5) die zijn uitgevoerd in het kader van onderliggend bestemmingsplan, is het programma in hoofdstuk 2 als uitgangspunt genomen.

### **4.2 Algemene beoordeling milieueffecten (M.E.R.)**

Doel van de voorgenomen ontwikkeling is het realiseren van nieuwbouw ten behoeve van woningbouw en het continueren van de horecafunctie. Daarnaast zijn ook bedrijven toegestaan. In het kader van het voorbereiden van het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling dient te worden beoordeeld of voor dit project een mer(boordelings)plicht geldt.

#### **4.2.1 Wettelijk kader**

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor, of een besluit neemt over, projecten met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu een milieueffectrapportage te doorlopen. Bijlage C van het Besluit m.e.r. geeft de aard van de projecten en de omvang waarvoor een milieueffectrapportage dient te worden opgesteld. Van projecten genoemd in bijlage D Besluit m.e.r. moet per geval worden gekeken of zij tot negatieve effecten voor het milieu kunnen leiden. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is voor de in kolom 1 van bijlage C en D genoemde activiteiten altijd de toets noodzakelijk of sprake is van een project met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Deze toets dient in dat geval plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

#### **4.2.2 Noodzaak**

Op basis van de omvang van het programma en functies/activiteiten zoals is omschreven in hoofdstuk 2 is bepaald of een m.e.r.-beoordeling nodig is.

De relevante voorgenomen ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt betreft:

- maximaal 90 woningen;
- bedrijven/horeca.

Op basis van toetsing aan het Besluit m.e.r. is sprake van 'activiteiten' (= voorgenomen programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt) die worden genoemd in kolom 1, van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Categorie D11.2). Van een directe merplicht is geen sprake. Het bestemmingsplan maakt niet meer ruimte voor bedrijven mogelijk dan het nu vigerende bestemmingsplan. Het aantal woningen en het bedrijfsoppervlak blijft hierdoor onder de in het besluit

genoemde drempelwaarden.

Uit de voor dit bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken en beschrijving van de omgevingsaspecten (hoofdstuk 4 en 5) kan de conclusie worden getrokken dat belangrijke negatieve effecten op de omgeving kunnen worden uitgesloten. Hoofdstuk 4 en 5 vormen een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Van een m.e.r. kan worden afgezien.

## **4.3 Milieuzonering bedrijven**

### **4.3.1 Kader**

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009; hierna te noemen: VNG-brochure) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer. De VNG-brochure vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van "goede ruimtelijke ordening" toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Deze richtafstanden in de VNG-brochure zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding.

Om gevoelige bestemmingen in het plangebied toe te kunnen staan moet niet alleen rekening worden gehouden met de milieuhinder veroorzaakt door reeds bestaande bedrijven, maar ook met de te verwachten milieuhinder van de nieuwe toegestane functies in het plangebied. Cruquius, deelgebied 2 krijgt een gemengde functie (gemengd gebied), zonder fysieke scheiding van wonen en andere, mogelijk hinder veroorzakende functies.

Een indicatie van richtafstanden bij verschillende bedrijfstypes is weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 4.1 richtafstanden milieuzonering*

| Milieucategorie | Rustige woonwijk | Gemengd gebied |
|-----------------|------------------|----------------|
| 1               | 10 m             | 0 m            |
| 2               | 30 m             | 10 m           |
| 3.1             | 50 m             | 30 m           |
| 3.2             | 100 m            | 50 m           |
| 4.1             | 200 m            | 100 m          |
| 4.2             | 300 m            | 200 m          |
| 5.1             | 500 m            | 300 m          |
| 5.2             | 700 m            | 500 m          |
| 5.3             | 1.000 m          | 700 m          |
| 6               | 1.500 m          | 1.000 m        |

### Kwalificatie gebied

De omgeving van het plangebied en het plangebied zelf, is aan te merken als 'gemengd gebied'. Omdat dus sprake is van een 'gemengd gebied' kunnen de richt-afstanden met 1 afstandsstap verlaagd worden zonder dat dit ten koste gaat van een goed woon- en leefklimaat.

In gebieden met functiemenging, zoals binnensteden, kunnen sommige soorten bedrijven aan- of inpandig aan woningen grenzen. Ook kan gekeken worden naar de specifieke situatie bij een bedrijf: als een bedrijf afwijkt van het 'gemiddelde' bedrijf uit de VNG-handreiking, of als het bedrijf al beperkt wordt door bestaande woningen in de buurt, kan een andere afstand worden aangehouden. Een afwijkende afstand wordt onderbouwd met onderzoek dat aantoont dat met die afstand een goed woon- en leefklimaat behouden blijft.

### Functiemenging

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

#### *categorie A*

Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan

woningen - in gebieden met functiemenging - kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

#### *categorie B*

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

#### *categorie C*

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

Voor de bestemming 'Gemengd' is een functiemengingslijst (als bijlage bij de regels) opgenomen met de categorieën A en B. Dit zijn hoofdzakelijk ambachtelijke bedrijven. Categorie C is niet opgenomen vanwege de extra verkeersaantrekkende werking.

### **4.3.2 Situatie plangebied**

Voor de toegelaten bedrijven in het plangebied wordt de systematiek van functiemenging toegepast. De Lijst van toegelaten bedrijven is als bijlage bij de regels gevoegd. Omdat het bestemmingsplan een nieuwe geluidgevoelige functie toelaat, is de functiemenging in het plangebied beschouwd alsmede het effect daarvan op de bestaande bedrijvigheid buiten het plangebied. Ook is de uitstraling van de in het plangebied toegelaten bedrijvigheid beoordeeld ten opzichte van bestaande gevoelige functies buiten het plangebied.

#### *Bedrijven*

Voor de in nu voorliggende bestemmingsplan toegelaten functies geldt dat de richtafstand in gemengd gebied 0 is (zie ook LBP Sight, The Harbour Club, Cruquiusweg uitbreiding kavel in Amsterdam Milieuzonering, bijlage). Dit betekent dat er geen belemmeringen zijn voor het toelaten van deze functies ten aanzien van de nieuwe woningen in het plangebied en de bestaande woningen buiten het plangebied.

In het onderzoek Milieuzonering is specifiek aandacht besteed aan de horecafunctie. Restaurants en cafés vallen volgens de VNG-handreiking functiemenging onder categorie A, wat inhoudt dat deze activiteiten weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving en dat deze activiteiten aanpandig aan woningen uitgevoerd kunnen worden. Hierbij zijn de eisen uit het Bouwbesluit voor scheiden tussen wonen en bedrijven toereikend, alsmede de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit.

Om de inpasbaarheid van de functie horeca te beoordelen is een toets op het Activiteitenbesluit uitgevoerd, waarbij zowel de inrichting als het terras is beschouwd.

Geconcludeerd kan worden dat het projecteren van woningen boven The Harbour Club aandacht vraagt aan de te realiseren geluidisolatie tussen The Harbour Club en de erboven gelegen woningen. In het

restaurant geldt als uitgangspunt in de representatieve bedrijfssituatie 80 dB(A) en in de ruimte Next Door bedraagt het geproduceerde muziekgeluidniveau 90 dB(A). Met behulp van bouwkundige voorzieningen in The Harbour Club moet de geluidisolatie worden gerealiseerd. Door het aanbrengen van dakisolatie op het restaurant kan aan de normen (Activiteitenbesluit) ter plaatse van de nieuwe woningen worden voldaan.

### *Terras*

Het terras van het horecabedrijf maakt onderdeel uit van de bedrijfsvoering. THC beschikt over een terras aan de noordzijde van de inrichting. Dit terras is deels onder de veranda gesitueerd, deels op de kade. Een belangrijk effect van een terras betreft stemgeluid. In tegenstelling tot andere geluiden van horecabedrijven, wordt het stemgeluid volgens het Activiteitenbesluit niet in alle gevallen beoordeeld. De hoogte van het geluidsniveau bij een woning is afhankelijk van een groot aantal factoren. Enerzijds is de ligging van de woning ten opzichte van het terras van belang, anderzijds de sterkte van het totale stemgeluid vanaf het terras. Deze sterkte is weer afhankelijk van het aantal personen op een terras, van de individuele sterkte van het stemgeluid van de aanwezigen en van de spreektijd per persoon.

Uit beschouwingen van de geluidssituatie van het terras (zie bijlage), binnen de kaders van voorliggend bestemmingsplan, blijkt dat exploitatie van het terras mogelijk is binnen de normen van het Activiteitenbesluit. Het terras onder de veranda en daarbuiten (openbaar gebied) is zowel op zichzelf beschouwd als cumulatief. Voor de nieuwe woningen wordt voldaan aan de daarvoor geldende normen en kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat. Hierbij is in beschouwing genomen dat voor het gebruik van het terras openingstijden zijn vastgesteld, er geen versterkte muziek op het terras wordt toegelaten, er sprake is van een gemengd gebied waarbij reeds sprake is van achtergrondgeluid en bovendien de binnenwaarde bij de nieuwe woningen op de kop van het gebouw ruim worden behaald.

### *Bestaande woningen*

In bovengenoemde rapportage (bijlage) is tevens de uitstraling van de horecafunctie (de inrichting) ter plaatse van de bestaande woningen (waaronder de woonboten) beschouwd.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van de bestaande bebouwing het hoogst berekende geluidniveau vanwege de inrichting 18 dB(A) bedraagt.

Volgens het Activiteitenbesluit geldt een toelaatbare waarde in de nachtperiode van ten hoogste 40 dB(A) zodat geconcludeerd kan worden dat op basis van de gekozen uitgangspunten (gelijktijdig gebruik café/restaurant en Next Door) de inrichting voldoet aan de gestelde grenswaarde.

Voor wat betreft het terras geldt dat bij de bestaande woningen en woonboten aan de overzijde van het water het hoogst berekende equivalente geluidniveau 35 dB(A) bedraagt en bij cumulatie van het terras in de openbare ruimte 37 dB(A). Voldaan kan worden aan het Activiteitenbesluit en in het kader van de beoordeling vanuit goede ruimtelijk ordening kan worden gesteld dat deze bijdrage akoestisch niet relevant is en geen afbreuk doet aan het heersende woon- en leefklimaat.

Ter hoogte van de bestaande woningen aan de westzijde van het terras is het hoogst berekende

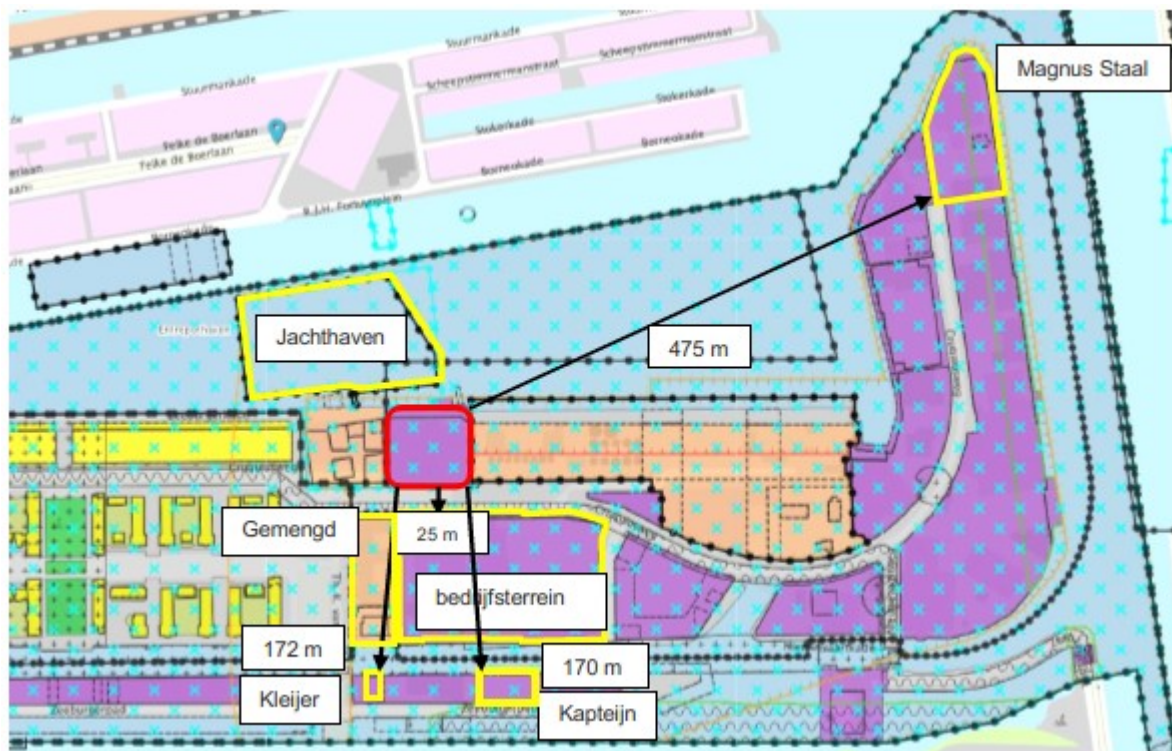
cumulatieve equivalente geluidsniveau 39 dB(A). Deze woningen liggen ook in de nabijheid van de jachthaven als gevolg waarvan sprake zal zijn maskering van het geluid als gevolg van het aanwezige achtergrondgeluid. Voldaan kan worden aan het Activiteitenbesluit en in het kader van de beoordeling vanuit goede ruimtelijk ordening kan worden gesteld dat geluidbelasting als gevolg van de terras geen afbreuk doet aan het heersende woon- en leefklimaat.

#### 4.3.3 Omgeving plangebied

Omdat op de planlocatie appartementen (gevoelige functie) worden gerealiseerd, is getoetst of de omliggende bedrijven hierdoor gehinderd worden in hun bedrijfsvoering. Tevens is beoordeeld of voor de appartementen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat aanwezig is in verband met de aanwezige bedrijven.

De volgende bedrijfsbestemmingen/bedrijven zijn relevant.

- Het bedrijfsterrein aan de overzijde van de Cruquiusweg (ten zuiden van planlocatie) met bestemming 'bedrijf-3' waar momenteel diverse bedrijven zijn gevestigd.
- Terrein met bestemming 'gemengd' overzijde Cruquiusweg.
- Kapteijn Metaal Recycling (cat. 3.2 bedrijf).
- Magnus Staal (cat. 5.2 bedrijf).
- Kleijer (cat. 4.2 bedrijf).
- Jachthaven.



Afbeelding 4.1 Overzicht bedrijven

Voor wat betreft de eerste twee locaties zijn relevant:

1. Stadstuin
2. Kinderdagverblijf
3. Drive Yourself
4. Vechtmetaal
5. Openbare Werkplaats Amsterdam (leegstaand)
6. Afvalpunt Cruquiusweg, stadsdeel werf



*Afbeelding 4.2 Overzicht bedrijven overzijde*

In de rapportage LBP Sight, The Harbour Club, Cruquiusweg uitbreiding kavel in Amsterdam Milieuzonering zijn bovenstaande bedrijven beschouwd. Geconcludeerd kan worden dat er is geen sprake van een belemmering voor de diverse omliggende bedrijven met de komst van appartementen op de planlocatie. Omgekeerd vormen de bedrijven in de omgeving geen belemmering voor de te realiseren appartementen op de planlocatie, mits er aandacht wordt besteed aan de hogere geluidbelasting op de gevels van de appartementen.

#### **4.3.4 Conclusie**

Met het wijzigen van de huidige bestemming 'bedrijf-3' die van toepassing is op de planlocatie naar de bestemming 'gemengd' waarmee ook horeca (inclusief terras), en wonen worden mogelijk gemaakt, voorziet de planlocatie met het treffen van bouwkundige maatregelen in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de geplande appartementen (boven THC), de geplande woningen (oostzijde), bestaande woningen aan de westzijde en de woningen aan de overzijde van het water en de woonboten.

Ten opzichte van de bestaande bedrijven liggen al op kortere afstand bestaande woningen of zijn deze geprojecteerd. De planontwikkeling leidt niet tot beperkingen voor de reeds aanwezige bedrijven in de omgeving.

## **4.4 Luchtkwaliteit**

### **4.4.1 Kader**

#### **Wet Milieubeheer**

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm).

#### **AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)**

De Wet milieubeheer 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.

## **Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam**

Het college stelt voor aan de raad om een aanvullend toetsingskader bij de Structuurvisie vast te stellen. In de Structuurvisie staan de ruimtelijke ambities van de gemeente tot 2040. De 'richtlijn gevoelige bestemmingen' en het 'afwegingskader verkeersstromen in relatie tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' zijn in de Structuurvisie benoemd als onderwerpen waarvoor een aanvullend toetsingskader zal worden vastgesteld. Met deze raadsvoordracht wordt daaraan voldaan. Het effect is dat de richtlijn en het afwegingskader stadsbrede werking krijgen waardoor in heel Amsterdam bij nieuwbouw of het opnieuw in gebruik nemen van 'gevoelige bestemmingen' (zoals ziekenhuizen, scholen en kinderdagverblijven) in de buurt van drukke verkeersstromen eerst advies van GGD moet worden gevraagd. Het college heeft ingestemd met het 'afwegingskader verkeersstromen in relatie tot de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'. Het afwegingskader hoort bij de in 2010 vastgestelde 'richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'. De richtlijn en het afwegingskader zorgen ervoor dat in de zones langs wegen waar een slechte luchtkwaliteit heerst niet zomaar nieuwe bebouwing en nieuw gebruik voor kwetsbare groepen ontstaan.

### **4.4.2 Onderzoek**

In het kader van een nieuw bouwplan dient beoordeeld te worden of er voldaan wordt aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daartoe is een luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd (LBP Sight, onderzoek luchtkwaliteit, alsmede daarbij behorend addendum zie bijlage).

In de rapportage zijn de representatieve jaren beschouwd voor de verschillende concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en overige stoffen. Onderzocht is of langs de wegen waar ten gevolge van de geplande ontwikkeling relevante wijzigingen van de verkeersstromen optreden, wordt voldaan aan eisen met betrekking tot jaargemiddelde concentratie.

Uit het onderzoek blijkt dat de planbijdrage van de ontwikkeling gering is en dat zowel in de huidige situatie met en zonder de ontwikkeling voldaan wordt aan de daarvoor gestelde normen.

### **4.4.3 Conclusie**

Naar aanleiding van de rekenresultaten geldt dat er op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpunt bestaat voor de verdere bestemmingsplanprocedure ('de grenswaarden worden niet overschreden').

## **4.5 Geluidhinder**

### **4.5.1 Kader**

#### **Wet geluidhinder**

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

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

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB respectievelijk 50 dB(A) op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

## **Geluidbeleid**

Op grond van het Amsterdams Geluidbeleid Hogere waarde Wet geluidhinder (2016) is het college van B&W is bevoegd tot het nemen van een hogere waardenbesluit behorend bij een bestemmingsplan. Hierbij moet het Amsterdamse geluidbeleid in acht worden genomen en aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies worden gevraagd..

De essentie van het beleid is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld nadere voorwaarden worden gesteld. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien viessgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

### **4.5.2 Onderzoek**

In het kader van een nieuw bouwplan waarin geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) kunnen worden gerealiseerd, dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor nu voorliggend bestemmingsplan voor deelgebied 2 zijn spoorweglawaaai, scheepvaartlawaaai, wegverkeerslawaaai en industriellawaaai beschouwd. Doel van het onderzoek is te bepalen of de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) volgens de wettelijke bepalingen kunnen worden gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen en/of dat er sprake is van hogere waarden.

Het volledige onderzoek (LBP Sight, Harbour Club, Cruquiusweg uitbreiding kavel te Amsterdam Akoestisch onderzoek geluidbelasting industriellawaaai en wegverkeerslawaaai) is opgenomen in de bijlage. Hieronder zijn de resultaten en de conclusie opgenomen.

## **Spoorweglawaaai**

Ten westen van dit bestemmingsplan bevindt zich het spoortraject Muiderpoort - Amsterdam Centraal. Dit spoortraject is aangegeven op de geluidplafondkaart. De breedte van de geluidzone langs deze spoorweg is 900 meter (GPP max. 72 dB).

Aangezien het bouwplan op ruime afstand van het spoor is gelegen en daarmee niet binnen de zone ligt van het spoor, is een akoestisch onderzoek naar spoorweglawaaai niet van toepassing.

### **Scheepvaartlawaaai**

Aan de oostzijde van het bouwplan (de mond van) ligt het Amsterdam Rijnkanaal.

Hinder door scheepvaart wordt niet verwacht om de volgende redenen:

- De nieuw te bouwen woningen liggen niet direct aan de doorgaande vaarroute (Amsterdam Rijnkanaal).
- De doorgaande vaarroute wordt grotendeels afgeschermd door bedrijven en andere gebouwen.
- Er zijn op kortere afstand van het Amsterdam Rijnkanaal reeds woningen mogelijk gemaakt.

### **Wegverkeerslawaaai**

De planlocatie is gelegen binnen de geluidzone (200m) van de Cruquiusweg, de Th. K. van Lohuizenlaan en de Zeeburgerkade. De berekeningen geven aan dat vanwege het wegverkeer op de Cruquiusweg en de Th.K. van Lohuizenlaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidbelasting als gevolg van de Cruquiusweg bedraagt ten hoogste 61 dB op de zuidgevel en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde maar niet de maximale ontheffingswaarde.

De geluidbelasting als gevolg van de Th. K van Lohuizenlaan bedraagt ten hoogste 49 dB op de zuidgevel en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde maar niet de maximale ontheffingswaarde.

De geluidbelasting als gevolg van de Zeeburgkade bedraagt ten hoogste 40 dB op de zuidgevel en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet.

#### **4.5.3 Industrielawaai**

Het Cruquiuswerkgebied ondergaat geleidelijk aan een transitie van industrieterrein naar woonomgeving. Het beperken van de gereserveerde geluidruimte in locaties waar zich momenteel en in de toekomst niet of nauwelijks bedrijfsmatige activiteiten voordoen is wenselijk. Vanwege de gewenste transitie is de bestaande geluidadministratie, het zogenoemde zonemodel, eerder aangepast.

Binnen de huidige begrenzing van het industrieterrein zijn woningen gepland. Op grond van wetgeving dienen de functies wonen en industrie te worden gescheiden. De geplande woningen dienen zich dan ook buiten de grens van het geluidgezoneerde industrieterrein te bevinden.

Uit de berekeningen blijkt dat op de zuidgevel, westgevel en oostgevel de geluidbelasting hoger is dan 55 dB(A), de maximaal te verlenen ontheffingswaarde in het kader van de Wet geluidhinder bij een geluidbelasting afkomstig van een gezoneerd industrieterrein. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 61 dB(A).

### **Cumulatie Industrielawaai en verkeerslawaaai**

Op grond van art. 110f van de Wet geluidhinder dient nader onderzoek plaats te vinden naar het effect van geluid van verschillende geluidbronnen. De wet geeft een rekenmethode hoe het gecumuleerde geluidniveau vastgesteld dient te worden (hoofdstuk 2 van bijlage I van het Besluit geluidhinder).

Uit bovengenoemde rapportage blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer en industrielawaai op de zuidgevel ten hoogste 67 dB bedraagt.

In principe moeten geluidbeperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Bij het industrielawaai is op basis van de zonering van het industrieterrein reeds een sanerings-onderzoek uitgevoerd en is uitputtend onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn. Op basis van het saneringsonderzoek zijn verdere bronmaatregelen niet mogelijk.

Om de geluidbelasting als gevolg van het verkeerslawaaai te reduceren zou een geluidreducerend wegdek kunnen worden aangebracht of een geluidsscherm kunnen worden gerealiseerd. In bovengenoemde rapportage zijn maatregelen beschouwd. Geconcludeerd kan worden dat verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van verkeerskundige of stedenbouwkundige aard ontmoeten. In verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is het vaststellen van hogere waarden aan de orde.

Het toepassen van een dove gevel, een gevel-geluidsscherm of andere vormen van afscherming is voor de zuid- en oostgevel noodzakelijk. Bij het toepassen van een dove gevel (een gevel met geen te openen delen) dient aandacht te worden besteed op welke wijze de woningen kunnen worden voorzien van een adequate spuivoorziening.

Bij tweezijdig georiënteerde woningen ontstaat aan de noord- of westgevel een geluidluwe zijde en wordt voldaan aan 1 van de randvoorwaarde uit het Amsterdams geluidbeleid.

Bij eenzijdig georiënteerde woningen zal de dove gevel kunnen worden onderbroken door verglaasde balkons, loggia's en serres. Met deze voorzieningen wordt achter deze voorzieningen de geluidbelasting teruggebracht tot bij voorkeur de voorkeursgrenswaarde, zodat in dat deel van de achterliggende gevel te openen ramen en deuren kunnen worden geplaatst. Daarnaast worden deze voorzieningen aangemerkt als een geluidwerende maatregel in het overdrachtsgebied (tussen bron en ontvanger).

#### **4.5.4 Conclusie**

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaai en industrielawaai op de gevels wordt overschreden. De geluidbelasting als gevolg van het industrielawaai is hoger is dan 55 dB(A), de maximaal te verlenen ontheffingswaarde in het kader van de Wet geluidhinder bij een geluidbelasting afkomstig van een gezonde industrieterrein.

Voor de woningen dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Omdat de maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor het industrielawaai 55 dB(A) is, op bestemmingsplanniveau nu nog niet duidelijk is welke oplossing voor de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wordt gekozen en welk effect deze maatregel heeft op de geluidbelasting wordt voor de woningen 55 dB(A) ontheffing aangevraagd.

Vanwege wegverkeerslawaaai dient een hogere waarde tot ten hoogste 61 dB te worden aangevraagd. Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen.

Voor de woningen wordt vanwege de Cruquiusweg Th. K. van Lohuizenlaan een hogere waarde aangevraagd.

Bij de planuitwerking dient aandacht te worden gegeven aan de voorwaarden uit het Amsterdams

ontheffingenbeleid. Bij de huidige inzichten wordt een dove gevel toegepast aan de Cruquiusweg.

Opgemerkt wordt dat het omliggende plangebied in transitie is wat met zich mee brengt dat inrichtingen die nu bepalend zijn voor de beoordeling van de geluidbelasting en leiden tot maatregelen zoals het moeten toepassen van een dove gevel op enig moment niet meer aanwezig kunnen zijn. Afhankelijk van het tijdsverloop van de nu voorliggende planontwikkeling en het tijdsverloop van de transitie van omliggende gebied is het aan te bevelen om bij de concrete planuitwerking de maatregelen te herijken op de dan aanwezige situatie.

Op 31 mei 2016 heeft er een overleg van het TAVGA plaatsgevonden en is het bestemmingsplan beoordeeld. Het TAVGA heeft met het bestemmingsplan ingestemd.

## **4.6 Bodemkwaliteit**

### **4.6.1 Kader**

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

Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient bij de aanvraag omgevingsvergunning gedetailleerd inzicht te worden gegeven in de bodemkwaliteit en vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken.

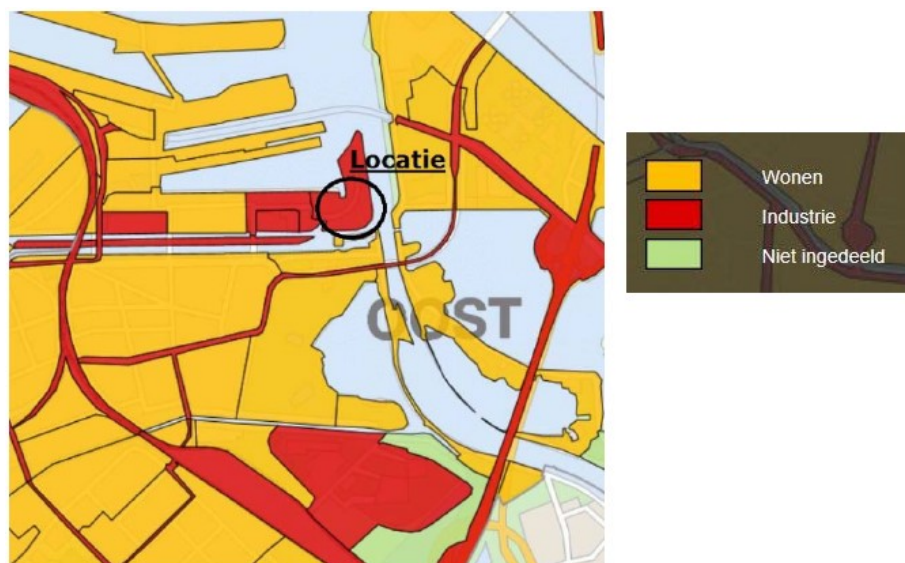
### **4.6.2 Plangebied**

Om in een vroegtijdig stadium in beeld te hebben welke risico's de beschikbare onderzoeken met zich meebrengen en hoe deze risico's gemitigeerd kunnen worden, is een beoordeling uitgevoerd van de beschikbare onderzoeken. Tevens wordt aangegeven welke onderzoeksinspanning benodigd is om de risico's in kaart te brengen en om voldoende informatie te genereren met betrekking tot de functiewijziging.

In de bijlage is het rapport toegevoegd die de strategie en aanpak beschrijft voor het vastleggen van de bodemkwaliteit van deze voorgenomen ontwikkeling.

## **Huidig gebruik**

Het plangebied heeft momenteel een bedrijfs- of industrie functie. Het voormalige industrieterrein in het Cruquiusgebied in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam neemt een centrale plek in binnen de ring. De gemeente Amsterdam heeft voor het gebied een bodemfunctiekaart en bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De huidige functie betreft "bedrijventerrein en industrie"



*Afbeelding 4.3 Uitsnede bodemkwaliteitskaart*

Door de gemeente Amsterdam zijn voor het plangebied lokale bodemkwaliteitszones vastgesteld in relatie tot de bodemfunctie. De gemeente Amsterdam heeft voor de verschillende zones lokale maximale waarden gedefinieerd voor de diverse parameters.

*Tabel 4.2 Lokale maximale waarden per bodemzone*

| Zone   | Lokale maximale waarden | Parameters                          |
|--------|-------------------------|-------------------------------------|
| Zone 2 | Wonen                   | Zware metalen en PAK                |
|        | >Wonen, <Industrie      | Kwik, PCB en minerale olie          |
| Zone 5 | Industrie               | Zware metalen, minerale olie en PAK |
|        | >Industrie              | Cadmium en kwik                     |

### **Voorgestelde aanpak grondsanering**

Uit de resultaten van het eerder verrichte bodemonderzoek (voor deelgebied 1 en 2) blijkt dat niet alle locaties volledig onderzocht zijn conform de richtlijnen uit de Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam. Tevens zijn er tijdens het eerder verrichte bodemonderzoek matige en sterke verontreinigingen aangetoond welke niet volledig in beeld zijn gebracht. In 2016 is aanvullend onderzoek verricht naar de mogelijkheid om een extra parkeerlaag onder bouwveld 1.3 te realiseren (zie bijlage).

Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling van bouwveld 1.4. alsmede het gebruik van bouwveld

1.3 (parkeren) Om het actualisatieonderzoek zoveel mogelijk te laten aansluiten op de voorgenomen herontwikkeling (in het kader van grondverzet) is de gehele onderzoekslocatie opgedeeld in dezelfde velden.

De aangetroffen verontreinigingen in deelgebieden 1 en 2 betreffen allen immobiele verontreinigingen welke zich voornamelijk in de bovengrond bevinden (tot maximaal 0,7 m-mv). Voor immobiele verontreinigingen in de sterk verontreinigde stedelijke ophooglaag binnen de ring A10 is een functiegerichte aanpak veelal voldoende om een locatie te saneren.

Gezien het immobiele karakter van de aangetroffen sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK en asbest kan de saneringsaanpak voor de grondverontreiniging erop gericht zijn om contact met de grondverontreinigingen te voorkomen. De functiegerichte saneringsaanpak van de immobiele verontreinigingen kunnen bestaan uit het realiseren of aanleggen van een isolatie- of leeflaag. Enkel wanneer de voorgenomen herontwikkeling leidt tot grondverzet ter plaatse van de sterke verontreinigingen zal fysieke verwijdering (open ontgraving) plaatsvinden. De keuze van de saneringsaanpak is dus afhankelijk van de voorgenomen herontwikkeling of het gebruik ter plaatse.

De saneringsmaatregelen zullen bestaan uit het ter plaatse aanbrengen van een gesloten verharding of het aanbrengen van een leeflaag. De leeflaag dient te voldoen aan de kwaliteit "Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie (zone 2)". Onder de leeflaag wordt, indien noodzakelijk, een signaallaag (visueel waarneembaar) aangebracht, die tot doel heeft te waarschuwen voor verontreiniging boven de interventiewaarde die zich onder die signaallaag bevindt.

Tijdens de herontwikkeling zijn enkele functiegerichte gebruiken aan te wijzen ter plaatse van de sterke bodemverontreinigingen waarbij afzonderlijke sanerende maatregelen van toepassing zijn:

- Bebouwing; Woongebouwen met al dan niet geheel of gedeeltelijk ondergrondse parkeerkelder;
- Kabels en leidingen tracé;
- (Openbaar) groen /extensief gebruik;
- Verhardingen.

#### **4.6.3 Conclusie**

Ter plaatse van de voorgestelde woongebouwen zal bij werkzaamheden dieper dan 0,7 meter minus het huidige maaiveld ontgraven worden waardoor de sterk verontreinigde grond ter plaatse volledig verwijderd zal worden. Op de overige terreindelen, waar in het kader van herontwikkelingswerkzaamheden geen grondverzet noodzakelijk is, is het niet noodzakelijk om de gehele verontreiniging fysiek te verwijderen. Directe contactmogelijkheden met de sterk verontreinigde laag moeten echter voorkomen worden. Als saneringsdoelstelling voor de aanwezige bodemverontreiniging, buiten de toekomstige bebouwing, geldt het wegnemen van de actuele contactmogelijkheden door het aanbrengen van een isolatie- of leeflaag. De kwaliteit van de aan te brengen leeflaag dient gezien de toekomstige functie te voldoen aan de lokale maximale waarden behorende bij de lokale bodemfunctieklasse "Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie (zone 2)". De standaarddikte van de leeflaag dient conform de Nota bodembeheer van de gemeente Amsterdam, in overleg, minimaal 0,5 meter te bedragen.

Er worden geen financiële belemmeringen voor de ontwikkeling vanwege bodemsanering verwacht. In de plannen is rekening gehouden met de kosten voor een eventuele sanering. Na de ontgravingen en het

aanbrengen van een isolatie- of leeflaag vormt het aspect bodem geen belemmeringen meer voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.7 Externe veiligheid**

### **4.7.1 Kader**

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

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde 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 1.000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

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

#### (Beperkt) kwetsbare objecten

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

### **Risicovolle activiteiten**

*bestemmingsplan\_Cruquius, deelgebied 2 (vastgesteld)*

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.

### **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).

### **Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen**

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in 3 categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

### **Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor**

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, ProRail en spoorvervoerders. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet

schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Het Basisnet is sinds 2012 van kracht. Hierdoor moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet.

### **Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)**

Per 1 januari 2011 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking getreden. De Btev gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Btev voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringstrook bedraagt (in dit geval) ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Per 1 juli 2014 is het besluit externe veiligheid transportroutes in werking getreden. Het Besluit externe veiligheid transportroutes gaat over de omgeving van transportroutes. Het besluit geeft veiligheidsafstanden rond (auto-, water-, spoor-) wegen, waardoor de gebruiksmogelijkheden in het gebied rondom transportroutes worden beperkt.

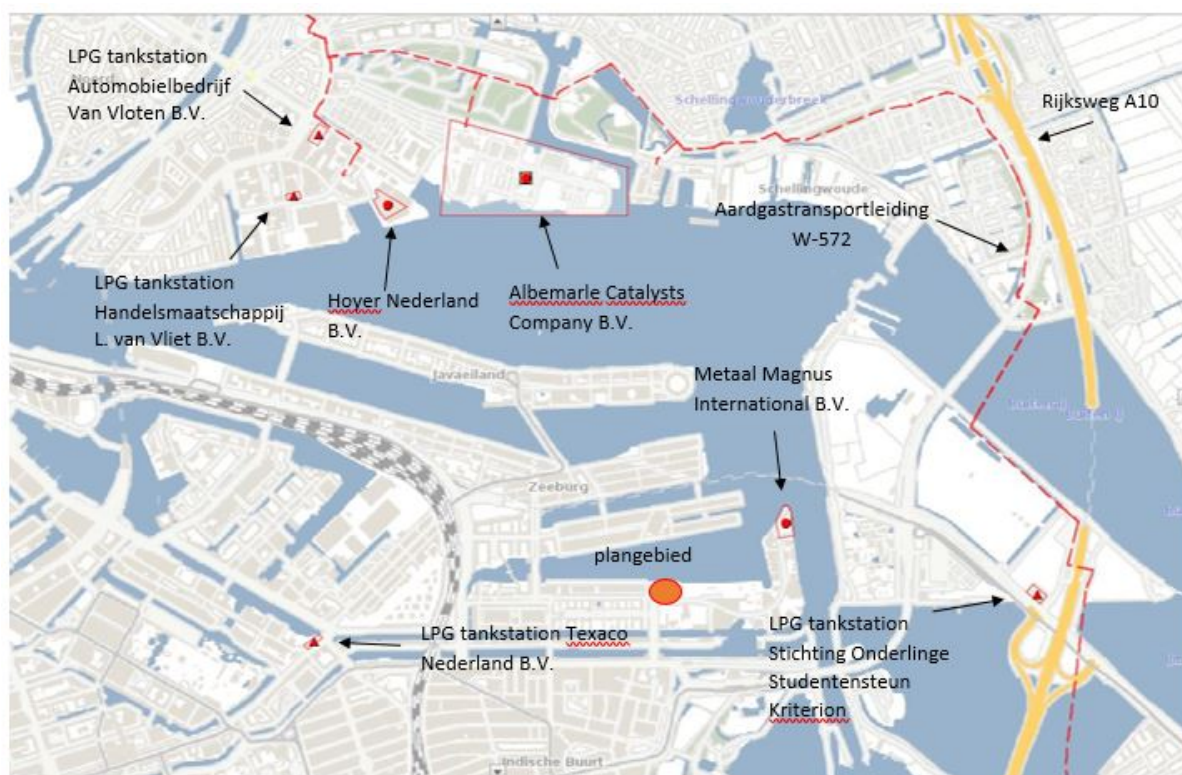
#### **4.7.2 Quickscan**

Het plangebied maakt woningen, horeca en werklocaties mogelijk. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden getoetst aan de normen die volgen uit wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Alvorens deze toetsing uitgevoerd kan worden, moet geïnventariseerd worden welke risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

### **Toetsing aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten/risicobronnen**

Op basis van de risicokaart is onderzocht welke risicobronnen relevant zijn voor het plangebied. In de omgeving van het plan zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- Hogedruk aardgastransportleiding W-572
- Transport van gevaarlijke stoffen over de A10
- Transport van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal
- LPG tankstation 'Automobielbedrijf Van Vloten B.V.'
- LPG tankstation 'Handelmaatschappij L Van Vliet B.V.'
- LPG tankstation 'Stichting Onderlinge Studentensteun Kriterion'
- LPG tankstation 'Texaco Nederland B.V.'
- BRZO-inrichting Albemarle Catalysts Company B.V.
- Hoyer Nederland B.V.
- Metaal Magnus International B.V.



*Afbeelding 4.4 Ligging risicobronnen ten opzichte van plangebied*

### Conclusie quickscan

Het plan maakt geen risicobronnen mogelijk die onder het Bevi, de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik of het vuurwerkbesluit vallen. Op een paar honderd meter is het bedrijf Magnus Staal gelegen. Binnen Magnus Staal vindt opslag van gevaarlijke stoffen plaats. In het kader van de bestemmingsplanprocedure 'Cruquius' is het groepsrisico van risicovolle bedrijven onderzocht, waarbij de bijdrage van Magnus Staal is onderzocht. De conclusie van de uitgevoerde berekeningen is dat er ook bij een dubbel aantal personen in de omgeving van het bedrijf geen groepsrisico is, daar het maximum aantal slachtoffers binnen het invloedgebied lager is dan tien personen. Het groepsrisico is dus nihil en wordt niet beïnvloed door de ontwikkelingen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat ook ten aanzien van het aspect gevaar Magnus Staal geen belemmering vormt.

Voor het bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 2 is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal mogelijk relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRNVGS) dient het Amsterdam-Rijnkanaal getoetst te worden aan de externe veiligheidsnormen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt een zogenaamde risicolijn. Kijkend naar het

groepsrisico dient inzichtelijk te worden of ten gevolge van het plan het groepsrisico toeneemt en dient bepaald te worden of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt (zie hieronder). Wanneer het groepsrisico ten gevolge van het plan toeneemt en/of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt dient het bevoegd gezag het groepsrisico te verantwoorden. Dit kan inzichtelijk worden gemaakt middels het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het berekenen van het groepsrisico echter niet verplicht is bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1500 pers/ha dubbelzijdige bebouwing en 2250 pers/ha enkelzijdige bebouwing.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar het bedrijf Metaal Magnus International is vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet relevant. Het betreft opslag van gevaarlijke stoffen in emballage. In slechts een beperkt geval vindt er bulk op- en overslag plaats en dat betreft meestal brandbare vloeistoffen. Wanneer het om transport van brandbare vloeistoffen gaat, kan worden aangenomen dat deze transporten niet zullen leiden tot een PR 10-6 contour of een groepsrisico.

De bestemming 'Gemengd' is niet binnen een risicocontour gelegen waarbinnen (beperkt) kwetsbare objecten zijn uitgesloten. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

#### **4.7.3 Verantwoording groepsrisico**

Met het groepsrisico wordt aangegeven welk beschermingsniveau ontstaat als mensen (omdat ze wonen, werken, recreëren in de nabije omgeving) en industriële risico's bij elkaar in de buurt komen. Verder dient het groepsrisico om een afweging te kunnen maken over de wenselijkheid van de voorgenomen activiteit (herbestemming, verdichting, etc.) in relatie tot de risicobron. Dit wordt de verantwoordingsplicht genoemd. Het groepsrisico moet uitgerekend worden voor het invloedsgebied; het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

#### **Groepsrisico Amsterdam-Rijnkanaal**

Voor zogenaamde zwarte vaarwegen, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, moet het groepsrisico verantwoord worden binnen 200 meter van de vaarweg indien het aantal inwoners de 1500 per hectare bij dubbelzijdige bebouwing overschrijdt. Bij enkelzijdige bebouwing geldt 2500 inwoners per ha. Ter hoogte van het plangebied ligt de dichtheid van personen hier ruim beneden en uit de berekeningen die ten behoeve van het Basisnet Water zijn uitgevoerd blijkt dat op de vaarroute over het Amsterdam-Rijnkanaal het groepsrisico (veel) lager is dan de oriëntatiewaarde.

#### **Toekomstig groepsrisico**

Middels onderliggend bestemmingsplan worden geen nieuwe functies waaronder woningen binnen de 200m van het Amsterdam-Rijnkanaal toegestaan. Het plan Cruquius, deelgebied 2 voorziet bovendien in een beperkt programma waardoor de toename van het groepsrisico kleiner is dan 10%.

#### **Invloedsgebied**

*bestemmingsplan\_Cruquius, deelgebied 2 (vastgesteld)*

In de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen de transportintensiteiten voor het berekenen van het groepsrisico vastgelegd (zie tabel).

*Tabel 4.3 Transportgegevens en invloedsgebied Amsterdam-Rijnkanaal*

| Vaarweg              | Transportintensiteiten voor het berekenen van het groepsrisico in tankschepen/per jaar |                             |                       | 1 % Letaliteitcontour |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                      | Brandbare vloeistoffen                                                                 | Zeet brandbare vloeistoffen | Zeet brandbare gassen |                       |
|                      | LF1                                                                                    | LF2                         | GF3                   |                       |
| Amsterdam-Rijnkanaal | 8.303                                                                                  | 9.063                       | 332                   | 90 (GF3)              |

Het gehele plangebied ligt buiten het invloedsgebied voor GF3 (zeet brandbare gassen). Binnen dit invloedsgebied hebben aanwezige personen invloed op de hoogte van het groepsrisico. Zodoende zal de invloed van de ontwikkelingen in het plangebied op het groepsrisico verwaarloosbaar zijn.

### Onderzoek vaarweg het IJ

Door AVIV is in mei 2013 onderzoek gedaan naar het risico van vaarweg Het IJ (AVIV, Project: 122209, 1 mei 2013) ten behoeve van een groot aantal ontwikkelingen langs de IJ-oever (zoals ontwikkeling van het NDSM-werk, Overhoeks, Buiksloterham en het Hamerstraatgebied). De transportaantallen binnenvaartschepen voor het IJ zijn dezelfde als voor het Amsterdam-Rijnkanaal.

De berekeningen hebben niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10-9 per jaar. Dit is een robuust resultaat, aangezien de te verwachten aanwezigheidsdichtheden conservatief, d.w.z. relatief hoog, zijn ingeschat. Met de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied zal de conclusie dat er geen groepsrisico is, niet wijzigen.

Een verantwoording van het groepsrisico is niet nodig, daar de toename van het groepsrisico kleiner dan 10% is en ook nog kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

### Conclusie

Gezien de afstand tot bedrijvigheid, de vaarweg en de hoogte van het groepsrisico wordt het groepsrisico als gevolg van de activiteiten in het plangebied acceptabel geacht. Ook worden door vaststelling van dit plan de mogelijkheden tot rampenbestrijding of zelfredzaamheid niet nadelig beïnvloed.



## Hoofdstuk 5      Omgevingsaspecten

### 5.1      Water

#### 5.1.1    Relevant waterbeleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als mede ordenend principe' en het streven naar 'duurzame en robuuste watersystemen' zijn als speerpunten aangegeven in het vigerende beleid en geconcludeerd in de 2 drietrapsstrategieën voor:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren).
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

In het stroomgebiedsbeheersplan is het Europees beleid met betrekking tot de Kader Richtlijn Water (KRW) uitgewerkt. Het nationaal waterplan, het stroomgebiedsbeheerplan, het provinciaal waterplan en het waterbeheersplan zijn wettelijke plannen die voortkomen uit de Waterwet (WW, 2009). De handreiking watertoets is een uitwerking van de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO, 2006). En de Wet Milieubeheer (WM, 1979) verplicht de gemeente Amsterdam tot het opstellen van een Gemeentelijk Rioleringsplan.

Met het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2016-2021 is de gemeente Amsterdam wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken:

- Inzameling en transport van stedelijk afvalwater (het vuilwater);
- Inzameling en verwerking van afmoeiend regenwater;
- Het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 staat hoe de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en hoe zij dit in de toekomst wil blijven doen. De algemene uitgangspunten voor regenwater zijn:

- De gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. De ambitie van de gemeente is om 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
- De perceeleigenaar is in principe verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater op eigen terrein.
- (Her)gebruik van regenwater heeft de voorkeur boven direct lozen in het riool.

De Structuurvisie Amsterdam (2011) schetst de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam tot 2040. De centrale ambitie van de visie is:

*"Amsterdam ontwikkelt zich verder als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool."*  
(Bron: Structuurvisie Amsterdam 2040, p. 8)

Ook staat in de Structuurvisie beschreven hoe we met extreem weer om moeten gaan.

### **Klimaatverandering:**

- De stad robuust maken tegen extremer weer, bijvoorbeeld het stimuleren van groene daken voor de opvang van regenwater;
- Klimaatbestendig bouwen, bijvoorbeeld in de nieuwe wijken aan de IJ-oever;
- Afzien van peilstijging Markermeer-IJmeer, zo nodig loskoppeling van het IJsselmeerpeil.

### **Regenwater:**

Het streven is de stad voor te bereiden op een zeer intensieve regenbui. Tijdens en na zo'n bui moeten een slimme inrichting van verharde oppervlakken en een ruim genoeg watersysteem of alternatieve waterbergingsvoorzieningen ervoor zorgen dat wateroverlast in huizen en op wegen wordt voorkomen.

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de bewustwording van Amsterdammers om tijdelijke hinder, zoals ondergelopen straten, te accepteren.

Tenslotte is het Waterbeheerplan 2016-2021 het kompas voor Waterschap Amstel, Gooi en Vecht voor de komende zes jaar. In het plan is beschreven wat het waterschap doet aan veiligheid, de beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en aan efficiënte zuivering van afvalwater.

Voor stadsdeel Oost is geen eigen deelwaterplan opgesteld, wel de "Agenda water" (april 2012). Deze agenda geeft inzicht in de betekenis van water voor stadsdeel Oost en geeft informatie over de waterthema's in het programma-akkoord en de begroting. De belangrijkste waterthema's zijn: Ruimtelijke beleving en ordening van het water, Waterbeheer op orde, Waterrecreatie & vervoer over water, Wonen & Werken op water.

Het realiseren van de doelen en uitgangspunten van het vigerende waterbeleid is een gezamenlijke opgave. Dit is afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water 2010 (NBW 2010) door de ondertekening van het Rijk, de provincies in het samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Basisprincipes uit het NBW 2010 zijn:

- "meer ruimte voor water";
- "voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd";
- "stand still situatie: géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit".

Het plangebied is gelegen in het Oostelijk Havengebied en staat in open verbinding met het (binnen) IJ. Dit Rijkswater wordt beheerd door Rijkswaterstaat (RWS) West-Nederland Noord. Ook RWS heeft het proces van de watertoets geïmplementeerd en hanteert eigen toetsingscriteria.

Ook dient rekening te worden gehouden met het provinciaal beleid voor grondwaterbeschermingsgebieden en het gemeentelijk beleid op basis van de uitvoering van gemeentelijke zorgtaken voor de afvoer van afvalwater, hemelwater en de beheersing van freatisch grondwater. Voor het plangebied zijn dat de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam - Waternet.

### 5.1.2 Beoordeling belangen waterbeheerder RWS

Rijkswaterstaat is waterbeheerder van de Entrepothaven en ziet toe op een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van het watersysteem. Voor het beheer van de rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en ander (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit naar het beheer en onderhoud van de rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervindt.

Het belangrijkste doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen. Voor wat betreft de hemelwaterafvoer geldt de voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren. Aangevoerd dient te worden dat hergebruik of infiltratie hemelwater niet (geheel) mogelijk is. Voor de lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Het waterbeheer van de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren. Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden-scheiden-zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlogende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden. Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd.

### 5.1.3 Waterparagraaf

In de opgestelde waterparagraaf zijn de waterhuishoudkundige aspecten in de ontwikkeling van het Cruquius, deelgebied 2 op hoofdlijnen beschreven door vertaling van het genoemde vigerend waterbeleid naar het gewenste waterbeheer. De volledige waterparagraaf - die ziet op de gehele ontwikkeling van de noordzijde van de Cruquiusweg - is opgenomen in de bijlage.

### Watersysteem en peilbeheer

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de Entrepothaven, dat wordt beheerd door Rijkswaterstaat (RWS). Aan de zuidzijde van het plangebied is een primaire watergang gelegen die behoort tot het beheersgebied van AGV. Beide waterlichamen maken deel uit van het oppervlaktewatersysteem van het Oostelijk Havengebied waar het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) in een open verbinding aansluit op het binnen IJ.

Het oppervlaktewatersysteem van het Oostelijk Havengebied wordt op een vast peil gehouden gelijk aan het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK), het binnen IJ en het Noordzeekanaal. In de huidige situatie is het waterpeil in de zomer (NAP-0,20 m) hoger dan in de winter (NAP-0,40 m). Afwatering vindt plaats via het Noordzeekanaal en de gemalen in IJmuiden.

### Huidige situatie

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als bedrijventerrein (bebouwd gebied) en heeft het watersysteem de functie 'stedelijk water'. In de toekomstige situatie wordt het gebied ontwikkeld tot werk- en woongebied.

Zowel in de BIGO2 (2006) als in de Keur van AGV (2011) worden bedrijventerrein en woongebied als gelijke functie "stedelijk gebied" beschouwd. In de ontwikkeling van het Cruquius, deelgebied 2 is geen sprake van een wijziging van functie of bestemming "stedelijk gebied" zoals bedoeld in de Keur van AGV (2011) en de bijbehorende Keurkaarten. Conform de Keurkaart regio Amstel is in de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 2 sprake van het handhaven van stedelijk gebied.

### **Waterberging**

Er is getoetst of het grondgebruik voldoet aan de normen voor het voorkomen van regionale wateroverlast (bij de verwachte klimaatontwikkelingen, middenscenario 2050). Op basis van de gebruiksfunctie "stedelijk gebied" mag niet vaker dan eens in de 100 jaar oppervlaktewateroverlast optreden op maaiveld. Wanneer water wordt gedempt en/of het verharde oppervlak toeneemt, is daarvoor compenserende waterberging nodig.

### **Waterveiligheid en kades**

In de nabijheid van de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 2 zijn een paar primaire waterkeringen gelegen. Het gebied is gelegen binnen dijkringgebied 44 met een kans op overstroming van eens per 250 jaar. Rijkswaterstaat (RWS) West-Nederland Noord gaat uit van:

- waterneutraal bouwen - Compensatie van verlies aan waterberging door nieuw open water;
- anticiperen op permanente peilstijging van gemiddeld 1 meter - Hogere aanleghoogte, ruimte reserveren voor omkading op termijn of eigen verantwoordelijkheid nemen.

Daarnaast is aan de zuidzijde van het ontwikkelgebied Cruquius, deelgebied 2 een vrijwaringszone aanwezig van een zogenaamde "verholen" (niet direct zichtbare) overige waterkering. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten deze dubbelbestemming. Er hoeven in dit bestemmingsplan geen regels voor bescherming van een waterkering te worden opgenomen.

### **Riolering en afkoppelen**

In het plangebied ligt deels een gescheiden en deels een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Bij de herinrichting van Cruquius, deelgebied 2 wordt gedeeltelijk nieuwe riolering aangelegd van het gescheiden type (uitgangspunt conform het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 evenals de Agenda Water van het Stadsdeel Oost). Aanvullende lokale maatregelen om het afstromend hemelwater lokaal te behandelen kunnen nodig zijn.

### **Hoogteligging, bodemopbouw en grondwater**

Het plangebied is gelegen op een van de schiereilanden in het Oostelijk Havengebied. Deze schiereilanden zijn tussen 1874 en 1927 aangelegd als landaanwinning in het IJ. Hierdoor ontstond ruimte voor uitbreiding van de Amsterdamse haven. De data in het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) is verkregen vanuit de lucht, door over Nederland te vliegen. Het plangebied is grotendeels bebouwd. Hierdoor is het lastig om de maaiveldhoogte te bepalen. In het plangebied ligt de maaiveldhoogte ongeveer op NAP +2 meter.

De bodem is geroerd en niet eenduidig van samenstelling. Het is overwegend een infiltratiegebied. De gemiddelde infiltratie is geschat op 1 tot 5 mm/dag.

### **Waterkwaliteit**

De waterkwaliteit van het water in het Oostelijk Havengebied is nog steeds onvoldoende. Dit komt door overschrijdingen van het MTR (minimumkwaliteit, doel voor 2000). Ten einde de kwaliteit van het oppervlaktewater te beschermen moeten maatregelen in Cruquius, deelgebied 2 voorkomen dat verontreinigingen in het open water geraken (zie ook aspect 'riolering en afkoppelen'). Deze maatregelen zullen zowel materiaalvoorschriften in de eventuele nieuwbouw of bij vervanging betreffen als het voorkomen dat verontreinigingen via de verharding in het water belanden.

### **Beheer- en onderhoud**

RWS is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van Rijkswater (Entrepothaven), terwijl AGV verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van het boezemwater, het hoofdwatersysteem, de kunstwerken in het hoofdwatersysteem en de gemalen.

### **Conclusie**

Voor de ontwikkeling van Cruquius, deelgebied 2 op een van de schiereilanden in het Oostelijk Havengebied te Amsterdam Oost wordt gestreefd naar een duurzaam, veilig en gezond waterbeheer. Het nieuwe bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 2 continueert de bestaande functie of bestemming "stedelijk gebied". Omdat de voorgenomen plannen evenals de ontwikkelingen in het waterbeleid en -wetgeving een uitwerking hebben op de inrichting van het watersysteem en de waterketen, is het proces van de watertoets gevolgd.

Met de herinrichting van het Cruquius, deelgebied 2 neemt de oppervlakte verhard terrein niet toe. Hierdoor bestaat geen aanleiding om extra waterberging aan te leggen in de ontwikkellocatie Cruquius, deelgebied 2. Bovendien vindt de voorgenomen ontwikkeling plaats buiten de vrijwaringszone en dubbelbestemming secundaire waterkering.

## **5.2 Mobiliteit**

### **5.2.1 Verkeer**

Om te bepalen of de toekomstige invulling van Cruquius, deelgebied 2 voor problemen gaat zorgen op het gebied van verkeersafwikkeling, en verkeersveiligheid is op basis van het maximale programma dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, een mobiliteitstoets uitgevoerd (Mobiliteitstoets bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 2, Royal HaskoningDHV). De volledige mobiliteitstoets is opgenomen als bijlage.

#### **Effecten op doorstroming en verkeersveiligheid**

De ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied en de verkeersgeneratie die dit teweeg brengt, heeft effect op de verkeersafwikkeling in de nabije omgeving. Het is van belang dat de ontwikkeling in de deelgebieden niet leidt tot een stagnering van de verkeersdoorstroming en afname van de verkeersveiligheid. De effecten op de verkeersdoorstroming zijn berekend voor het maatgevende uur in de avondspits.

#### **Effecten doorstroming**

In een verkeersnetwerk zijn de kruispunten maatgevend, daarom is voor enkele kruispunten de verkeersafwikkeling getoetst.

##### Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg

Het kruispunt Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg is momenteel vormgegeven als een rotonde met fietsers op de rijbaan. Met de rotondeverkenner is berekend of deze voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken in de autonome situatie en plansituatie met alle bestemde functies. Kanttekening daarbij is dat de rotondeverkenner uitgaat van een situatie zonder fietsers, danwel fietsers op een vrijliggend fietspad en uit de voorrang. De berekening geeft echter wel een goede indicatie van de verkeersafwikkeling.

Uit de berekening met de rotondeverkenner volgt een verzadigingsgraad van 20% in de autonome situatie, en 34% bij uitvoering van de ontwikkelingen in de deelgebieden (1 en 2). Dit betreft dus een situatie waarbij geen rekening is gehouden met fietsers. Bij de rotonde Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg fietsen de fietsers op de rijbaan, waardoor de verzadigingsgraad wat hoger zal liggen. De verzadigingsgraad is zo laag, dat zich ook in die situatie geen afwikkelingsproblemen zullen voordoen.

##### Zeeburgerdijk / Th. K. van Lohuizenlaan

De Th. K. van Lohuizenlaan sluit aan op de Zeeburgerdijk. Dit kruispunt betreft een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Zeeburgerdijk voorrang heeft op verkeer vanuit de Th. K. van Lohuizenlaan.

Met de Methode Harders is de gemiddelde wachttijd bepaald van het verkeer dat voorrang dient te

*bestemmingsplan\_Cruquius, deelgebied 2 (vastgesteld)*

verlenen. Tevens is een indicatie gegeven van de restcapaciteit. In tabel 5.1 is de wachttijd weergegeven voor de autonome situatie en situatie van de bouwprogramma's.

*Tabel 5.1 Gemiddelde wachttijd kruispunt Zeeburgerdijk / Th. K. van Lohuizenlaan*

| Voorrang gevende richting              | 2025 autonoom |                | 2025 bouwplannen |                |
|----------------------------------------|---------------|----------------|------------------|----------------|
|                                        | Wachttijd     | Restcapaciteit | Wachttijd        | Restcapaciteit |
| Linksaf vanaf Zeeburgerdijk            | 0 sec         | 878            | <15 sec          | 590            |
| Rechtsaf vanaf Th. K. van Lohuizenlaan | 0 sec         | 902            | 0 sec            | 793            |
| Linksaf vanaf Th. K. van Lohuizenlaan  | < 15 sec      | 338            | 20 sec           | 127            |

De wachttijden in de autonome en plansituatie zijn ongeveer aan elkaar gelijk zijn. Alleen voor het links afslaan van de Th. K. van Lohuizenlaan naar de Zeeburgerdijk neemt de wachttijd toe tot 20 seconden. Een wachttijd van 20 seconden wordt geclassificeerd als 'matige wachttijd' en is uit oogpunt van verkeersafwikkeling acceptabel. Op alle richtingen neemt de restcapaciteit af, waaruit blijkt dat het kruispunt drukker belast wordt. Er is echter nog restcapaciteit beschikbaar, waaruit volgt dat het kruispunt niet overbelast is.

#### Zuiderzeeweg / Flevoweg / Zeeburgerdijk

De aansluiting van de Zeeburgerdijk op de Zuiderzeeweg / Flevoweg wordt geregeld door middel van verkeerslichten. De toename van de verkeersintensiteiten zal ook effect hebben op dit kruispunt. De cyclustijd van de verkeerslichtenregeling neemt naar verwachting toe. Om de effecten te toetsen zijn met het programma Cocon kruispuntberekeningen uitgevoerd. Voor deze berekeningen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Gegevens van de huidige verkeerslichtenregeling (zoals ontruimingstijden, na starttijden, coördinaties, vastgroen- en geeltijden) zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam.
- Afrijdcapaciteit is bepaald aan de hand van CROW-publicatie 213 'Handboek verkeerslichten'.
- Kruispuntstromen zijn niet bekend en zijn daarom bepaald met behulp van 'Kalibrero'.
- Het aantal trams en bussen is gebaseerd op de dienstregeling van 2014.

Op basis van de uitgangspunten zijn de Cocon-berekeningen uitgevoerd voor de autonome en plan situatie. Voor de autonome situatie bedraagt de cyclustijd 65 seconden en de conflictbelasting is 0,459. In de plansituatie neemt de cyclustijd toe met 3 seconden tot 64 seconden en de conflictbelasting tot 0,485. Voor dergelijke kruispunten worden cyclustijden van 90 tot 120 seconden als acceptabel geacht. Dit betekent dat dit kruispunt voldoende capaciteit heeft om het extra verkeersaanbod vanuit het Cruquiusgebied te kunnen verwerken.

#### *Effecten verkeersveiligheid*

In voorgaande paragraaf is geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten Cruquiusweg / Th. K. van Lohuizenlaan en Th. K. van Lohuizenlaan / Zeeburgerdijk ongeveer gelijkwaardig zal zijn met de autonome situatie en niet tot problemen leidt. Het verkeer kan goed worden afgewikkeld en daarom is de verwachting dat het niveau van de verkeersveiligheid ook gelijkwaardig blijft aan de autonome

situatie. Bij de rotonde op het kruispunt Th. K. van Lohuizenlaan en de Cruquiusweg fietsen de fietsers op de rijbaan. Het is goed denkbaar dat in het te ontwikkelen gebied de infrastructuur heringericht wordt inclusief de rotonde, waarbij fietsers van de rijbaan worden gehaald.

Het kruispunt Zuiderzeeweg / Flevoweg / Zeeburgerdijk wordt geregeld door middel van verkeerslichten. Dergelijke kruispunten zijn ingericht op een goede en veilige verkeersafwikkeling. De verwachting is dat een stijging van de verkeersintensiteiten niet zal leiden tot onveiligere situaties. Op de wegvakken van de Th. K. van Lohuizenlaan, Zeeburgerdijk en Flevoweg/Zuiderzeeweg hebben fietsers de beschikking over aparte infrastructuur in de vorm van vrijliggende fietspaden. Hierdoor zijn verkeersdeelnemers die onderling grote verschillen tonen in massa en snelheid van elkaar gescheiden. Het verkeersnetwerk voldoet daarmee aan de kenmerken van Duurzaam Veilig. Een toename van het gemotoriseerde verkeer zal hierdoor op de wegvakken geen effect hebben op de verkeersveiligheid van de fietsers. Aangezien de capaciteit op de kruispunten voldoet, is de capaciteit op de wegvakken ook toereikend om een toename van het verkeer te kunnen verwerken. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt in de plansituatie geen negatief effect verwacht ten opzichte van de autonome situatie.

Tevens is voor fietsers van/naar het Cruquiusgebied een solitair en daarmee verkeersveilig fietspad beschikbaar in het verlengde van de Cruquiusweg. Deze ontsluit het Cruquiusgebied in de richting van de binnenstad van Amsterdam.

## **Conclusie**

De verkeerstoename door de nieuwe ontwikkelingen in het Cruquiusgebied kan goed worden verwerkt. Daarmee is het plangebied goed ontsloten. De ontwikkeling is vanuit mobiliteit aanvaardbaar.

### **5.2.2 Parkeren**

De gemeente streeft na dat gebieden 100% bereikbaar zijn. Gebieden die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer hoeven minder goed bereikbaar te zijn per auto en vice versa. De gemeente kent een gebiedsgerichte uitwerking met verschillende parkeernomen voor verschillende functies.

In de spelregels voor Cruquiuswerkgebied is het volgende ten aanzien van parkeren opgenomen:

- het parkeren voor het initiatief moet op eigen terrein;
- parkeren van bezoekers van bedrijven moet op eigen terrein;
- parkeren van bezoekers van woningen mag in openbare ruimte;
- parkeerplaatsen mogen niet zichtbaar zijn vanaf de weg op de openbare ruimte;
- voorzieningen voor parkeren mogen niet in de openbare ruimte;
- dubbel gebruik van parkeerplaatsen is wenselijk;
- parkeerbehoefte kan men onderling ruilen. Grotere parkeergarages kunnen zo rendabel worden; de parkeergarage moet wel binnen 250 meter vanaf het bouwveld liggen;
- een parkeergarage met een blinde gevel is niet mogelijk, vanwege sociale onveiligheid en een ongewenste uitstraling.

In dit plan is het uitgangspunt dat parkeren inpandig onder bouwveld 1.3 plaatsvindt. Het parkeren zal plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen. Er wordt voldaan aan de spelregels.

Uit onderzoek naar de parkeerbehoefte (Parkeerbalans The Harbour Club, Royal Haskoning DHV, zie bijlage) kan worden geconcludeerd dat op basis van het beoogde programma voor Cruquius, gebied 2, op het maatgevende moment uitgaande van een maximale invulling van het bestemmingsplan - rekening houdend met dubbelgebruik - (zaterdagavond) 45 privé parkeerplaatsen voor de woningen nodig zijn en 168 voor de overige functies en bezoekers voor de woningen. Het bestemmingsplan voor bouwveld 1.3 maakt de realisering van de benodigde parkeerplaatsen in gebouwde vorm juridisch planologisch mogelijk.

Voor de geprojecteerde woningen wordt een parkeernorm van 0,5 gehanteerd. De beoogde doelgroep voor de woningen betreffen namelijk starters op de woningmarkt. Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit onder deze doelgroep (18-30 jaar) al jaren afneemt, vooral in de grote steden (bron: CBS 2014). Uit onderzoek van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer blijkt dat de daling van het autobezit onder jongeren in Amsterdam groter is dan in de rest van Nederland. Het autobezit onder deze groep is in Amsterdam in 10 jaar tijd gedaald van 24 naar 16%. De grote groep studenten in de stad verklaart deels het lage autobezit, maar is geen directe verklaring van de 33% afname. Als gevolg van minder autobezit is er ook minder vraag naar parkeerruimte.

Onder jongeren is een trend zichtbaar dat zij meer gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen. Daarnaast hechten zij minder waarde aan een auto als statussymbool. Dit zijn enkele aspecten die de afname van het autobezit verklaren en het gebruik van een lagere parkeernorm rechtvaardigt. Het openbaar gebied biedt ruimte voor bezoekersparkeren van de woningen.

## **Fietsparkeren**

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

### *Horeca*

Voor de horecafunctie bestaan twee normen: een hoge norm voor eenvoudige, populair geprijsde café's, café/restaurants, restaurants en vergelijkbare zaken met een hoog aantal bezoekers per m2 en een lage norm voor luxueuzere restaurants met een lager aantal bezoekers per m2. Om de fietsparkeerbehoefte voor de formule van The Harbour Club goed te kunnen bepalen is inzicht in het maximale aantal bezoekers dat gelijktijdig aanwezig zal zijn én het aandeel hiervan dat op de fiets komt noodzakelijk. In de huidige situatie is het aantal bezoekers dat met de fiets komt, zeer gering.

Uitgangspunt is om de fietsparkeerbehoefte van functies op eigen terrein te realiseren. Nadere uitwerking vindt plaats in het kader van het bouwplan, waarbij zowel inpandig als in de openbare ruimte voor fietsparkeren wordt gemaakt.

### *Bedrijven, creatieve functies en detailhandel*

De fietsparkeerbehoefte van de in totaal maximaal 2.200 meter bedrijven en creatieve functie is circa 60.

Er is dubbelgebruik mogelijk van de fietsparkeerplaatsen voor de horeca. Het drukste moment voor de horeca ligt in de avonduren en in het weekend, het drukste moment van de andere functies ligt overdag op doordeweekse dagen.

### *Woningen*

Voor de woningen moet volgens de voorschriften van het bouwbesluit een individuele berging van minimaal 5 m<sup>2</sup> per woning gerealiseerd.

In plaats daarvan kan ook gekozen worden voor een gemeenschappelijke berging voor fietsen als gelijkwaardige oplossing (Bouwbrief 2015-130). Hierin wordt op basis van de gebruiksoppervlakte van woningen een (minimum) aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen per woning voorgeschreven. Bij een oppervlakte tussen 50 en 60 m<sup>2</sup> gbo moeten 3 fietsparkeerplaatsen per woning gerealiseerd worden én een berging in de woning van minimaal 2,7 m<sup>2</sup>. Daarnaast worden eisen gesteld aan toegankelijkheid én borging van de koppeling van de stallingsplekken aan de individuele woningen.

De gezamenlijke fietsenberging heeft de voorkeur: de kans dat bewoners hier hun fietsen parkeren en zodat die niet in de openbare ruimte terecht komen is aanzienlijk groter dan bij de vaak moeilijk ontsloten individuele berging.

Voor bezoekers van de woningen moet rekening worden gehouden met 0,5 fpp per woning. Als deze in de openbare ruimte komen zouden de fietsparkeerplaatsen geen aanbindmogelijkheid moeten hebben om langdurig parkeren in de openbare ruimte (bewonersfietsen, risico weesfietsen) te voorkomen.

### **5.2.3 Openbaar vervoer**

In het Programma van Eisen van de Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 (vastgesteld op 5 december 2013) staan normen vermeld over de ontsluiting van gebieden met het openbaar vervoer. Buurten die conform dit Programma van Eisen ontsloten dienen te worden zijn:

- Woongebieden: buurten met meer dan 1000 inwoners en een gemiddelde dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare.
- Werkgebieden: bedrijfs- en kantorengebieden met minimaal 2000 werknemers en een gemiddelde dichtheid van ten minste 40 werknemers per hectare.
- Ziekenhuizen.
- Verzorgingstehuizen die aan ten minste 100 ouderen huisvesting bieden.

Een buurt of instelling wordt als ontsloten beschouwd wanneer aan de volgende eisen is voldaan:

- Woon- of werkgebied: ten minste 90% van alle adressen ligt binnen een straal van 800 meter van een halte/metrostation liggend aan de hoofdinfrastructuur OV of binnen een straal van 400 meter van een andere halte.
- Zieken- of verzorgingshuis: de belangrijkste publieksingang van de instelling ligt binnen een loopafstand van 250 meter van een halte/metrostation.

Bovenstaande eisen gelden niet wanneer de Concessiehouder naar het oordeel van de Stadsregio kan aantonen dat de lijnvoering die nodig is om aan deze eisen te voldoen, ertoe leidt dat veel reizigers ver moeten omrijden en/of lijnen waarvan maar weinig reizigers gebruik zullen maken aan het openbaar vervoeraanbod moeten worden toegevoegd.

## **Plangebied**

Het Cruquiusgebied wordt momenteel niet bediend door het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde openbaar vervoerlijnen zijn de tramlijnen 7 en 14 langs de Flevoweg / Zuiderzeeweg aan de zuidzijde van het Cruquiusgebied. Een halteplaats ligt aan de Flevoweg, ten zuiden van het kruispunt met de Zeeburgerdijk. Deze halte ligt op circa 475 meter van het hart van het Cruquiusgebied. De tramhalte behoort tot de hoofdinfrastructuur OV en daarmee kan het Cruquiusgebied als ontsloten worden beschouwd. De ontwikkeling van het gebied zorgt voor een toename aan reizigers. De (huidige) inwoners, gemeente Amsterdam en Amvest spannen zich in om in het gebied ook een bushalte te krijgen.

## **Conclusie**

Nu voorliggend bestemmingsplan en het bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 1, bieden voldoende ruimte voor het realiseren van de parkeerbehoefte. Bij de uitwerking van het bouwplan dient op basis van het te realiseren programma aandacht te worden besteed aan het fietsparkeren, zowel in pandig als in het openbaar gebied.

De toets aan het Programma van Eisen van het openbaar vervoer in het Concessiegebied Amsterdam laat zien dat het Cruquiusgebied is ontsloten op het openbaar vervoer.

## **5.3 Niet gesprongen explosieven (NGE's)**

Voordat een locatie bouwrijp gemaakt kan worden, is het noodzakelijk om voldoende inzicht te hebben in de bodemkwaliteit en ondergrondse obstakels. De bodemopbouw van Amsterdam is bepaald door een combinatie van natuurlijke processen en menselijke ingrepen. Ophogingen, dempingen, calamiteiten, industriële activiteiten, lozingen en slordige bedrijfsvoeringen hebben her en der verontreinigingen veroorzaakt. Funderingsrestanten en verlaten leidingen vormen onzichtbare ondergrondse obstakels. Militaire activiteiten hebben vaak een explosieve erfenis nagelaten. Op basis van historisch archief wordt beoordeeld wat zich in de bodem bevindt.

### **5.3.1 Quickscan**

In het plangebied kan niet worden uitgesloten dat er explosieven te vinden zijn waardoor een quickscan is uitgevoerd (Ingenieursbureau Amsterdam, december 2013). Het explosievenonderzoek is uitgevoerd conform de beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven. De volledige quickscan is opgenomen als bijlage.

## **Resultaten**

Op enige afstand van de locatie zijn vliegtuigbommen gevallen (Entrepotdok, Indische Buurt en Wittenburg). Dichterbij is het voormalige abattoir aan de Cruquiusweg gemitailleerd op 3 juli 1943. Er zijn geen Duitse verdedigingsobjecten en/of munitieopslagplaatsen in de directe omgeving van het plangebied bekend.

### **5.3.2 Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat er geen historisch feitenmateriaal is aangetroffen dat wijst op mogelijke aanwezigheid van NGE's in de landbodem binnen de contouren of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Het aspect niet gesprongen explosieven vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

## **5.4 Archeologie en cultuurhistorie**

### **5.4.1 Archeologie**

#### **Beleid**

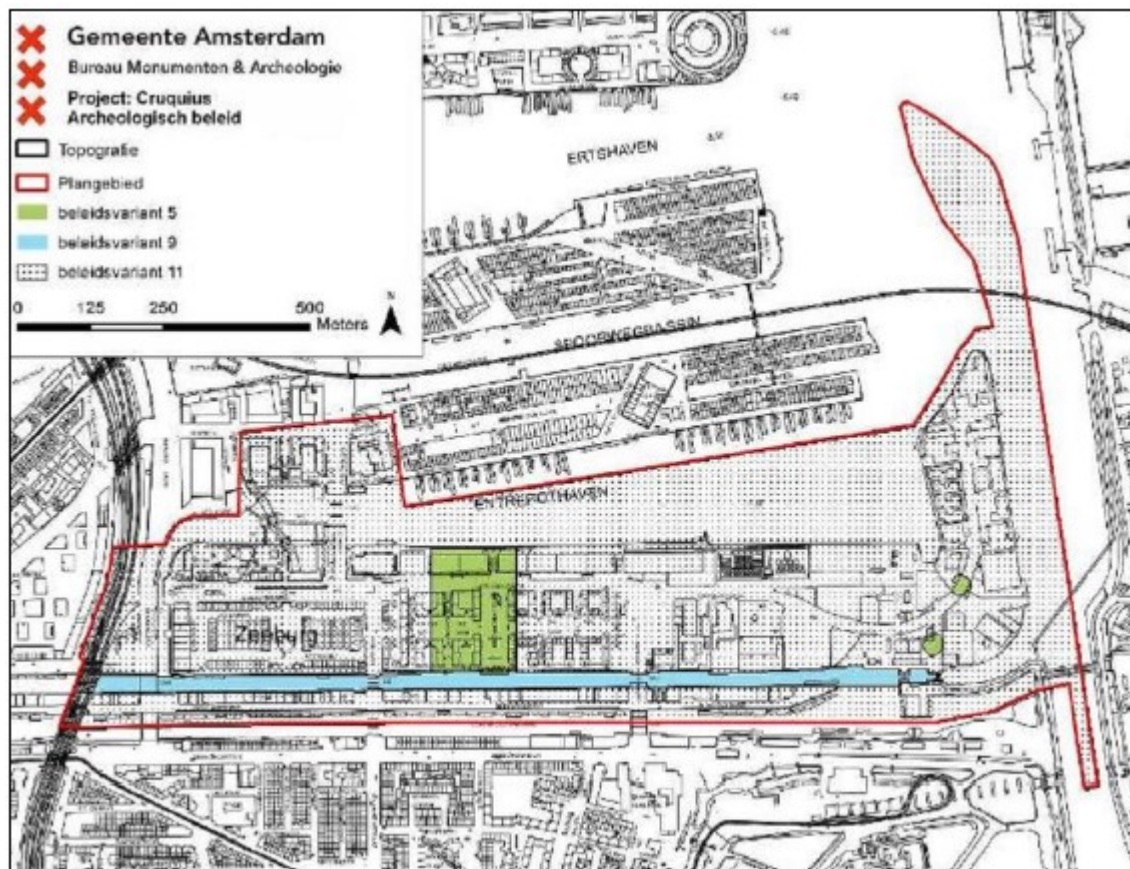
De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze waarschuwt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

#### **Plangebied**

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

Het gebied ter plaatse van het Cruquiuswerkgebied betreft aangeslibd land buiten de zeedijk. De materiele resten kunnen bestaan uit losse vondsten en afval. Daarnaast kunnen sporen voorkomen die verband houden met de verkaveling en afvalstort uit de laatste kwart van de 19de eeuw. De kans op verstoringen van deze resten is groot aangezien het terrein aanzienlijk is opgehoogd en intensief is geëxploiteerd in de 20ste eeuw. Er worden daarom geen archeologische resten meer verwacht.

De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Dit heeft geleid tot een achttal verwachtingszones. Deze verwachtingszones zijn vertaald in een archeologische beleidskaart. In afbeelding 5.1 is de archeologische beleidskaart voor het plangebied weergegeven.



*Afbeelding 5.1 archeologische beleidskaart Cruquiusgebied*

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

## Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan.

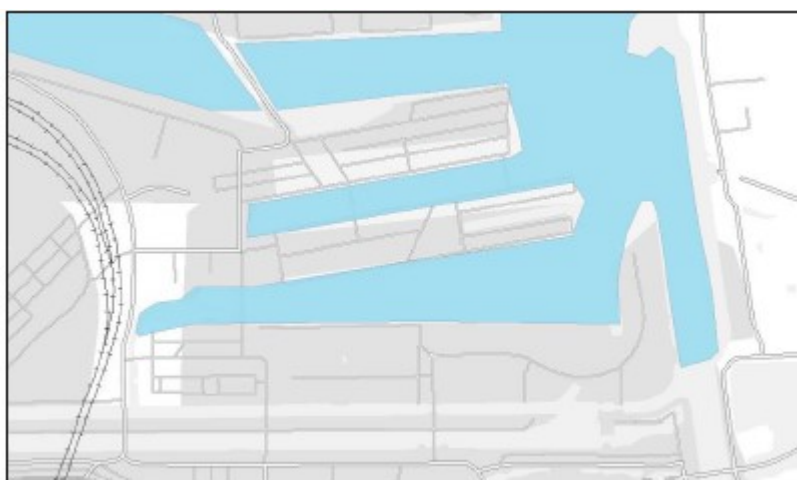
## 5.4.2 Cultuurhistorie

### Beleid

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

## Plangebied

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



*Afbeelding 5.2: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie*

## Cultuurhistorische verkenning

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

In de Cultuurhistorische verkenning is aangegeven dat het plangebied een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble vormt, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden. De rommelige bedrijvigheid in het oostelijk deel van het Cruquiuswerkgebied en langs het Zeeburgerpad vormt een karakteristiek gegeven. Andere Oostelijke Haveneilanden zijn getransformeerd tot vrijwel monofunctionele woongebieden met in wezen eenvormige architectuur. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801.

## **Betekenisvolle bebouwing plangebied**

Op de spelregelkaart van Stadsdeel Oost heeft het oorspronkelijke gebouw de aanduiding karakteristieke bebouwing gekregen.. Voor de karakteristieke bebouwing geldt dat ze karakteristiek zijn, maar van een mindere architectonische waarde dan de te behouden bebouwing. Een zeer gewenste (nieuwbouw)ontwikkeling zouden ze niet in de weg moeten staan. Als dat wel het geval is mogen ze verplaatst worden. De ontwikkeling van deelgebied 2 voorziet in het behoud van de karakteristieke bebouwing en geeft ook een aantal silo's van de voormalige wijnterminal een nieuwe functie.

## **Conclusie**

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn. De karakteristieke bebouwing zoals aangegeven op de spelregelkaart heeft op de verbeelding een aanduiding 'karakteristiek' gekregen. In de regels is opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding de instandhouding van de karakteristieke hoofdvorm van de gebouwen wordt nagestreefd. Door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk is geborgd dat de gebouwen behouden blijven. Het gebruik van de silo's op de planlocatie levert een bijdrage aan de herkenbaarheid van de geschiedenis.

## **5.5 Flora en fauna en ecologie**

### **5.5.1 Kader**

#### **Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)**

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet.

#### **Flora- en faunawet**

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' (AMvB artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de AMvB artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht, maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

### **Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)**

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

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

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

### **Natura 2000**

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat erop gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden.

### **5.5.2 Quickscan ecologie**

Het plangebied is op 11 februari 2016 bezocht. Aanvullend op het terreinbezoek heeft beperkt bronnenonderzoek plaatsgevonden). Op 18 mei is in het plangebied aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de huismus. De resultaten van beide bezoeken zijn opgenomen in de rapportage in de bijlage ((quick scan beschermde soorten Cruquiusweg 67 Amsterdam, Bureau Waardenburg).

#### **Planten**

In het plangebied zijn geen beschermde soorten planten aangetroffen. De kade van de Entreporthaven staat bekend als groeiplaats van muurplanten (o.a. blaasvaren, steenbreekvaren, tongvaren en zwartsteel). De kade is echter ter hoogte van The Harbour Club (en verder westwaarts tot bij de J. M. van der Meylaan) vernieuwd, waardoor er momenteel geen muurplanten groeien.

#### **Ongewervelden, vissen, amfibieën, reptielen**

Het plangebied heeft geen betekenis voor beschermde ongewervelden, vissen, amfibieën en reptielen. Geschikte biotopen zijn afwezig.

#### **Grondgebonden zoogdieren**

In de directe omgeving van het plangebied (op het braakliggend terrein ten westen en in de groenstrook langs de Cruquiusweg) kunnen enkele soorten kleine zoogdieren (muizen/spitsmuizen) en de egel voorkomen. De aanwezigheid van mol is niet uit te sluiten. Het betreft soorten van Tabel 1 art. 75 Flora- en faunawet.

#### **Vleermuizen**

Het plangebied en omgeving zijn matig tot ongeschikt geacht als jachtgebied voor vleermuizen. Een mogelijke jachtlocatie vormt de rij forse populieren aan de zijde Cruquiusweg. Uit onderzoek door Royal Haskoning (2014, zie bestemmingsplan Cruquis, deelgebied 1) blijkt dat nauwelijks vleermuizen in het Bestemmingplangebied Cruquiusweg zijn aangetroffen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat vleermuizen schuilplaatsen hebben in het gebied, maar ook is het aantal foeragerende vleermuizen zeer klein. De weergegeven foerageerplaatsen bevinden zich in het oostelijk deel van het Cruquius-eiland; bij The Harbour Club zijn geen vleermuizen waargenomen. De bebouwing is als ongeschikt beoordeeld als schuilplaats van vleermuizen.

#### **Vogels met jaarrond beschermde nestplaats**

De luifel aan de kade langs de Entreporthaven is een nestlocatie voor huismussen (aanwijzing voor 1 nest, mogelijk enkele nesten) De locatie maakt deel uit van verblijfplaatsen van een plaatselijke kolonie huismussen. Bij het uitgevoerde nader onderzoek is geen nestlocatie aangetroffen.

### **Effecten van de ingreep en te treffen maatregelen**

In het recent verleden zijn verblijfplaatsen van de huismus aanwezig geweest in de luifel of bij de aanhechting van de luifel aan de loods. Op grond van de beschikbare informatie ging het om één tot enkele nesten. Doordat de huismus momenteel niet meer aanwezig is op en rond het terrein van THC hebben de voorgenomen werkzaamheden (sloop gedeelte van de loods, nieuwbouw, werkzaamheden aan het resterend deel van de loods en de luifel) geen effect op (voormalige) verblijfplaatsen van de huismus.

Het is mogelijk dat nog andere soorten vogels op genoemde plaatsen nestelen. Door ter plaatse geen werkzaamheden uit te voeren, of de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren wordt verstoring of het vernielen van in gebruik zijnde nesten van broedende vogels voorkomen. Werkzaamheden binnen het broedseizoen zijn mogelijk indien is vastgesteld dat er met deze werkzaamheden geen in gebruik zijnde nesten van vogels worden verstoord. Voor het broedseizoen wordt in het kader van de flora- en faunawet geen standaard periode gehanteerd. De lengte en de aanvang van het broedseizoen verschilt per soort. Globaal moet rekening gehouden worden met de periode maart t/m juli.

### **Gebiedsbescherming**

Natura 2000 gebieden liggen op ruime afstand van de planlocatie. Effecten van de voorgenomen ontwikkeling op Natura 2000-gebieden zijn bij dergelijke afstanden mede gelet op de aard en ligging van de planlocatie (intensief 'lawaaï' industriegebied waarbij zware functies worden vervangen, drukke woonwijken en intensief bevaren vaargeul en het feit dat tussen de planlocatie en het dichtstbij gelegen Natura2000-gebied nog de snelweg A10 ligt ) op voorhand uitgesloten.

De dichtstbijzijnde EHS bestaat uit de Robuuste Ecologische Verbindingszone (evz). Deze loopt door de mond van het Amsterdam Rijnkanaal en de westzijde van het Zeeburgereiland. De afstand van het plangebied tot deze evz bedraagt meer dan 500 meter. Het EHS beleidskader is niet van toepassing en effecten zijn op voorhand uit te sluiten.

### **Conclusie quickscan en nader onderzoek**

Nu geen sprake is van beschermde flora en fauna en er ook geen broedplaats van een huismus is aangetroffen vormt het aspect flora en fauna geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Als aanbeveling geldt dat in de nieuwbouw rekening kan worden gehouden met huismus door het inpassen van nieuwe nestgelegenheid of het aanbrengen van mussenkasten tegen de gevel. Effecten op Natura 2000 gebieden zijn op voorhand uitgesloten.

## **5.6 Duurzaamheid**

De Gemeenteraad heeft bij de behandeling van de Begroting 2008 in december 2007 een motie van de raadsleden Van Doorninck en Van Pinxteren (GroenLinks) aangenomen, waarin wordt gevraagd:

- het College op te dragen een ambitie vast te stellen voor de gewenste duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam;

- een procedure te ontwikkelen waarbij de uitwerking van die duurzaamheidsambitie door geïnteresseerde partijen medebepalend is voor de gunning van bouwenvelopen aan die partijen.

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen

### *Nieuwbouw*

Het voorstel is om voor de nieuwbouw de volgende ambities te formuleren:

- vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- in de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaat neutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

### *Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen*

Wat betreft de te nemen maatregelen is het van belang een onderscheid te maken in gebiedsgebonden en gebouwgebonden maatregelen. Voor beide is van belang dat de treden van de Trias Energetica worden doorlopen. Dit houdt in dat bij de keuze van maatregelen drie stappen worden gevolgd:

1. het energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
2. de benodigde energie zoveel mogelijk wordt ingevuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd.

### **Stadsdeel Oost**

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). 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 o.a. aangegeven dat in 2025 de CO<sub>2</sub> uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost-Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost-Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's Lucht, Klimaat, Groen en Water activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke

impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken;
- buitengevelisolatie;
- zonnecollectoren en zonnepanelen;
- windmolens;
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

### *Groene daken*

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken ten behoeve van het groene dak gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is daarom niet wenselijk om deze 'dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken.

### *Buitengevelisolatie*

DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwwak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen in bestemmingsplannen dusdanig te formuleren zodat buitengevelisolatie bij recht mogelijk is.

### *Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens*

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningsvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

### *Windmolens*

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk

worden gemaakt tot maximaal 5 meter hoog.

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien een windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

### *Oplaadpalen*

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeersbestemming zijn. Binnen de verkeersbestemmingen is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen passen binnen deze bepalingen.

### **Plangebied**

Het ultieme streven is om een gebied te maken dat bestendig is in de tijd. Reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot, energiegebruik en milieubelasting speelt hierbij een belangrijke rol. De focus in dit gebied zal liggen op passieve maatregelen. Denk hierbij aan een goed geïsoleerd gebouw met dusdanige structuur en ontsluiting dat het voor meerdere functies geschikt is. Dit geeft gebouwen de mogelijkheid in de toekomst te veranderen met behoud van een energiearme opzet. Daarnaast zullen de gebouwen, door de aanscherping van de wettelijke EPC norm, al zeer duurzaam worden uitgevoerd.

In de komende periode zal er tevens een energievisie worden opgesteld waarin onder andere de eventuele mogelijkheden voor warmte-koude opslag nader worden onderzocht.

Daarnaast is het streven om het principe van 'natuur inclusief ontwerpen' als uitgangspunt en ambitie voor de ontwikkeling te hanteren.

Bij de huidige inzichten in het bouwplan wordt voorzien in een groen (sedum) dak en het gebruik van zonnecollectoren op een deel van het dak van de woningbouw.



## **Hoofdstuk 6            Juridische toelichting**

### **6.1     Algemeen**

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

#### **Verbeelding**

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

#### **Regels**

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

#### **Toelichting**

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

### **6.2     De bestemmingen**

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

#### **Hoofdstuk 1 Inleidende regels**

Artikel 1 Begrippen

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

## Artikel 2 Wijze van meten

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

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor verschillende functies.

Voor de bebouwing die binnen gemengd worden gerealiseerd geldt de voorwaarde dat gevoelige functies alleen zijn toegelaten binnen de op de verbeelding opgenomen aanduiding en alleen kunnen worden opgericht, indien deze voldoen aan de Wet geluidhinder en/of de verleende hogere waarden (en de daarbij behorende voorwaarden). In principe betekent dit dat mochten er gevoelige functies gebouwd worden dan zullen die moeten worden voorzien van een dove gevel of viesgevel. Dit leidt ertoe dat er geen overschrijdingen kunnen plaatsvinden van geluidsnormen. Verder zijn er een aantal bouwregels opgenomen voor de overige functies waardoor de functies worden begrensd zonder dat dit ten koste gaat van de flexibiliteit van het plan. De bouwhoogte mag binnen 'Gemengd' 21 meter bedragen. Omdat de locatie in stedenbouwkundig oogpunt moet passen bij de aan weerszijden hogere bebouwing, is een afwijkingsregel opgenomen voor een hogere bouwhoogte. Deze afwijking is specifiek gekoppeld aan het gebruik van de voormalige wijnsilo's als cultuurhistorisch element van betekenis, alsmede de daarbij noodzakelijk behorende voorzieningen zoals een lift-en trappenhuis om de silo's te ontsluiten.

In het plangebied is een behoudenswaardig cq. karakteristieke gebouw aanwezig. Dit gebouw is op de verbeelding aangeduid. De bouwhoogte mag ter plaatse van deze aanduiding niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels is door middel van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk geregeld dat voor de sloop van deze drie gebouwen een omgevingsvergunning is vereist en alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verleend.

In de regels is vastgelegd dat de entree van de horecafunctie aan de zijde van de Cruquiusweg dient te worden gesitueerd. Tevens is op de verbeelding de zone aangegeven waarbinnen de functie horeca IIa (Next Door) een plaats kan krijgen (zijde Cruquiusweg).

In de regels zijn bestaande voorzieningen die nodig zijn om voor de inrichting te voldoen aan het Activiteitenbesluit in de regels vastgelegd. Het gaat hier om de positie van het terras en de glazen afscheiding van de rokersruimte.

Overige eventuele maatregelen die - afhankelijk van het bronvermogen van de inrichting - nodig zijn, kunnen bij maatwerkvoorschrift te zijner tijd worden voorgeschreven. Het bestemmingsplan maakt deze voorzieningen juridisch planologisch mogelijk (bijvoorbeeld dakisolatie en het dichtzetten van de luifel aan de oostzijde). Versterkte muziek is op het terras niet toegestaan.

Bedrijven tot en met categorie B volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten (functiemenging) zijn binnen het plangebied toegestaan. Deze lijst is als bijlage bij de regels toegevoegd.

#### Artikel 4 Verkeer

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied langs de kade is deel bestemd als 'Verkeer'. De kade is toegankelijk voor het publiek. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten, pleinen, fiets- en/of voetpaden. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, terras, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

De situering van het terras is op de verbeelding aangeduid. Via een afwijkingsregel kan in geringe mate van de situering worden afgeweken indien dit voor een goede inpassing van het terras in de openbare ruimte gewenst is. De omvang van het terras mag hierbij niet toenemen.

Langs de kade is ter hoogte van de aanduiding van het terras een specifieke aanduiding opgenomen om te borgen dat in deze zone een geluidwerende voorziening met een minimale hoogte wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Verstekte muziek is op het terras niet toegestaan.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

### Hoofdstuk 3 Algemene regels

#### Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

#### Artikel 6 Algemene bouwregels

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

#### Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. De inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), zijn uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening.

#### Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Binnen de algemene aanduidingsregels is algemene gebiedsaanduidingen opgenomen.

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

#### Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit ontstaat ten aanzien van de toepassing van de regels.

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven grenzen.

#### Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Het plan kan gewijzigd worden ten behoeve van: het in geringe mate aanpassen van het plan zoals bestemmingsgrenzen en het enigszins gewijzigd situeren en/of begrenzen van bouwvlakken.

#### Artikel 11 Overige regels

Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

In dit artikel is ook een bepaling opgenomen om te borgen dat in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

#### Artikel 12 Overangsrecht

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

### Artikel 13 Slotregel

Deze regel bevat de citeertitel van het plan.



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

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

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

### **7.2     Plangebied**

Met onderhavig bestemmingsplan is een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Met de ontwikkelende eigenaar van de gronden is een anterieure overeenkomst gesloten (zoals is bepaald in artikel 6.24 Wro) voordat het bestemmingsplan is vastgesteld, zodat de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan niet geldt. In deze anterieure overeenkomst zijn afspraken over het verhaal van kosten op afdoende wijze vastgelegd. De raad besluit bij vaststelling van het bestemmingsplan dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat kostenverhaal anderszins verzekerd is. De financieel-economische haalbaarheid - ook voor de realisering van de gebouwde parkeervoorziening onder bouwveld 1.3 - is hiermee in voldoende mate aangetoond.



## **Hoofdstuk 8            Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **8.1     Voortraject**

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

Het bevoegd gezag heeft in november 2015 een positief bepsluit genomen over de door Amvest/THC ingediende initiatiefdocumenten, met daarin een visie voor bouwveld 1.4.

### **8.2     Inspraak**

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

In het voortraject is intensief met de omgeving gecommuniceerd. In het initiatiefdocument zoals door het stadsdeel is vastgesteld is onderstaande tekst opgenomen.

The Harbour Group is een krachtige, gevestigde horecagroep die bijdraagt aan verbetering van de buurt economie, onder andere door werk en stageplaatsen aan te bieden. The Harbour Club conformeert zich aan afspraken met de buurt en spant zich in de buurt te blijven betrekken bij haar activiteiten. Zij krijgt, ook van kritische bewoners, waardering voor haar inspanningen voor het contact met omwonenden en maatregelen om de leefbaarheid te vergroten en de bezoekersstromen in goede banen te leiden. Tijdens de buurtbijeenkomsten in 2015 bleek dat veel buurtbewoners The Harbour Club zien als een levendige aanwinst voor het gebied.

Op 17 maart 2015 is met een klein comité van bedrijven en bewoners over het initiatief van THC gesproken. Op 11 mei heeft een eerste inloopbijeenkomst plaatsgevonden. Een tweede bijeenkomst vond plaats in september 2015. Er is een klankbordgroep samengesteld met betrokken omwonenden en bedrijven. Deze groep volgt de plannen met het oog op verbetering van de geluidssituatie. De klankbordgroep krijgt een rol bij de verdere uitwerking van het bouwvoornemen THC en Amvest willen de investeringen mede aanwenden om de leefbaarheid te verbeteren. Hun belangen worden gediend met dakisolatie, verplaatsing van de entree, verplaatsing van Next Door en ondergrondse parkeren voor bezoekers.

De overige omwonenden zijn - blijkens de hoge opkomst en interesse bij de informatiebijeenkomsten geïnteresseerd in de ontwikkelingen rondom THC. Zij vinden het van belang dat er een levendige restaurantvoorziening is, een gebouw met een goede uitstraling en een gebouwde parkeervoorziening. Betaalbare woningen zien zij als een bonus voor het gebied.

Op 25 augustus 2016 heeft een vervolgbijeenkomst met de klankbordgroep plaatsgevonden. Hierin is de uitwerking van het bouwplan gepresenteerd. De reactie op de uitwerking was positief.

Op 14 september 2016 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. Omwonenden en belangstellenden hebben kennis kunnen nemen van de uitwerking van het bouwplan. Ook bij deze bijeenkomst was sprake van een grote opkomst.

De verslagen van de diverse bijeenkomsten zijn opgenomen in de bijlage.

### **8.3 Vooroverleg**

Het conceptbestemmingsplan is naar een aantal instanties gestuurd met het verzoek om advies. Tijdens de gestelde termijn is een reactie binnengekomen van Waternet. Zij vraagt om actualisering van het beleidskader (GRP) en om een correctie van de 'overige' waterkering.

Deze opmerkingen zijn in voorliggend ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

### **8.4 Zienswijzen**

PM