



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost

Bestemmingsplan

Zeeburgerpad

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost
Status ontwerp

BESTEMMINGSPLAN

ZEEBURGERPAD

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost
Versienummer: OW01
IMRO-idn: NL.IMRO.0363.M1516BPSTD-OW01

Procedure

Fase	Datum
Concept	
Voorontwerp	
<i>Inspraak en overleg</i>	
Ontwerp	
<i>Ter inzage</i>	
Vaststelling	
Onherroepelijk	

Zeeburgerpad

Inhoudsopgave

Toelichting Zeeburgerpad	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel bestemmingsplan	5
1.3 Ligging plangebied en plangrens	5
1.4 Geldende bestemmingsplannen	7
1.5 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Het plangebied	9
2.1 Historie	9
2.2 Beschrijving huidige situatie	10
2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan	14
2.4 Behoeft onderzoek ladder duurzame verstedelijking	23
Hoofdstuk 3 Beleidskader	25
3.1 Rijksbeleid	25
3.2 Provinciaal beleid	27
3.3 Gemeentelijk beleid	28
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	33
4.1 Milieuzonering bedrijven	33
4.2 Luchtkwaliteit	37
4.3 Geluidhinder	38
4.4 Bodemkwaliteit	43
4.5 Externe veiligheid	45
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	51
5.1 Water	51
5.2 MER en/of m.e.r. beoordeling	53
5.3 Mobiliteit	55
5.4 Parkeren	56
5.5 Archeologie en cultuurhistorie	59
5.6 Flora en fauna en ecologie	63
Hoofdstuk 6 Juridische toelichting	67
6.1 Algemeen	67
6.2 De bestemmingen	67
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	73
7.1 Inleiding	73
7.2 Plangebied	73
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
8.1 Voortraject	75
8.2 Inspraak	75
8.3 Vooroverleg	75
8.4 Zienswijzen	76

Toelichting Zeeburgerpad

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 9 april 2013 is voor het plangebied Cruquius, waar het Zeeburgerpad deel van uitmaakt, een (conserverend) bestemmingsplan vastgesteld. Tegen het vaststellingsbesluit van dat bestemmingsplan werd door een aantal belanghebbenden beroep ingesteld bij de Raad van State. Over het bestemmingsplan heeft de Raad van State geoordeeld dat de opgenomen bouwhoogte van 18 meter onvoldoende ruimtelijk was onderbouwd. Voor het deel van het Zeeburgerpad tussen de Veelaan en de Panamalaan is de maximale bouwhoogte van 18 meter vernietigd en heeft de Raad van State bij uitspraak van 11 juni 2014 (no. 201305649/1/R1) bepaald dat niet is gebleken dat de deelraad heeft onderzocht of een bouwhoogte van 18 m voor de percelen gelegen aan het Zeeburgerpad tussen de Panamalaan en de Veelaan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast heeft de Raad van State in haar uitspraak overwogen dat ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan de beleidsnotitie “Woonbotenbeleid stadsdeel Zeeburg 2003” geldend was en overwogen dat de deelraad niet ongemotiveerd had mogen afwijken van dat beleid waarin stond dat woonboten zouden worden opgenomen in de bestemmingsplannen van het stadsdeel. Ook op dit punt is het bestemmingsplan Cruquius vernietigd.

De stadsdeelraad wordt in de uitspraak opgedragen voor de vernietigde planonderdelen (bouwhoogte Zeeburgerpad voor de percelen tussen de Panamalaan en Veelaan en maatvoering woonboten tussen de Veelaan en Panamalaan) een nieuw plan vast te stellen. Vanwege de initiatieven die leven in de buurt en betrokkenheid van omwonenden en ondernemers is gekozen om deze te combineren met onderhavige herziening. Op 22 september 2015 heeft het Algemeen bestuur van de bestuurscommissie Oost besloten tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Zeeburgerpad met als doel de transformatie van het Zeeburgerpad naar een gemengd woon- en werkgebied (zoals opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie) te faciliteren. Hierbij wordt de wijze van werken met de Spelregelkaart losgelaten. De reden hiervoor is tweeledig:

1. vanuit de bewoners en ondernemers is verzocht om een juridisch instrument dat flexibiliteit en meer zekerheid biedt;
2. de werking van de Spelregelkaart is geëvalueerd. Hieruit blijkt dat de werking van de Spelregelkaart voor het Zeeburgerpad niet voldoende aansluit bij de praktijk.

1.2 Doel bestemmingsplan

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

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

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied van het bestemmingsplan Zeeburgerpad is stedelijk gebied dat wordt gekenmerkt door de ligging tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. De westgrens wordt gevormd door de spoorlijn Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort. Aan de noord, zuid en oostzijde wordt het gebied begrensd door water. Het Zeeburgerpad is een langgestrekte landstrook in Amsterdam-Oost. Het is ingeklemd tussen de Indische buurt aan de zuidzijde, en het Cruquiseiland (met het Veemarktterein, Architectenbuurt en Cruquiuswerkgebied) aan de noordzijde.

Geografisch gezien ligt het Zeeburgerpad precies tussen west en oost, waarbij de westzijde, gelegen in stadsdeel Centrum, wordt gekenmerkt door de oude korenmolen De Gooyer uit 1814 en Brouwerij 't IJ, gehuisvest in het voormalige Funen badhuis. De rest van het Zeeburgerpad wordt gekenmerkt door

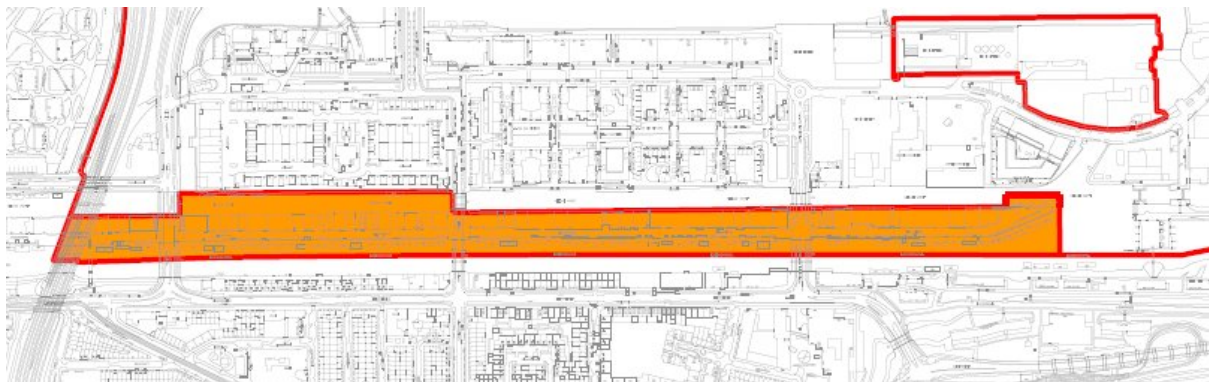
industrie en bedrijvigheid, op verschillende plaatsen doorsneden in noord-zuid richting door wegen of het spoor. Ten noorden van het Zeeburgerpad ligt de Nieuwe Vaart, en ten zuiden het Lozingskanaal. Deze twee kanalen spelen een belangrijke rol in de waterhuishouding van de stad. Het is een noodoverstort voor als de waterstand in de grachten te hoog dreigt te worden. In dat geval kan er direct worden gespuid onder het Amsterdam-Rijn kanaal door richting IJmeer. Tevens wordt het gemaal gebruikt om het water te verversen in de Amsterdamse grachten. Elke nacht wordt ca 600.000 m³ water de stad in gepompt.



Afbeelding: luchtfoto ligging Zeeburgerpad in relatie tot de omgeving



Afbeelding: luchtfoto plangebied



Afbeelding: plangrens bestemmingsplan Zeeburgerpad (in oranje aangeduid)

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring GS
Cruquius	9 april 2013	n.v.t.
Uitbreidingsplan Industrieterreinen	21 mei 1943	n.v.t.

Tabel: geldende bestemmingsplannen

Uitbreidingsplan Industrieterreinen

Voor een klein deel van het Zeeburgerpad geldt het 'Uitbreidingsplan Industrieterreinen'. Dit betreft het gedeelte dat de Raad van State heeft vernietigd. Bij verordening door de Burgemeester zijn door middel van het 'Uitbreidingsplan Industrieterreinen' voorschriften vastgesteld op basis van de toen geldende Woningwet. De gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor de uitoefening van bedrijven van handel en nijverheid. Concrete bouwregels ontbreken, zodat de bouwrechten worden bepaald door de Bouwverordening 2003 van de gemeente Amsterdam.

Cruquius

Voor het overige gedeelte van het plangebied geldt het op 9 april 2013 vastgestelde bestemmingsplan Cruquius.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en de plangrens en de geldende bestemmingsplannen. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie, de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich (nog) voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid en stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en flora en fauna). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en de structuren zoals de bebouwingsstructuur.

2.1 Historie

De historie van het Zeeburgerpad begint in de 17e eeuw als er besloten wordt een vaart te graven tussen de Singelgracht (op dat moment de rand van de stad) en de toenmalige Zuiderzee. Dit zou twee voordelen hebben. Er zou in het IJ minder slib ontstaan en het grachtensysteem zou beter kunnen doorstromen en verversen. In de praktijk zorgde de vaart echter nauwelijks voor verbetering van het watersysteem, dus langzaam werd deze door aanplantingen smaller en smaller. Pas in 1874, toen er een stoomgemaal bij Zeeburg werd gebouwd, werd de Nieuwe Vaart weer volledig uitgegraven en benut. Nu met behoud van een brede dam tussen de Nieuwe Vaart en het nieuw te graven Lozingskanaal. Hierdoor konden waterstromen uit de Singel en Nieuwe Vaart worden gescheiden. Deze dam, het Zeeburgerpad, vulde zich begin 20^e eeuw snel met industrie en bedrijvigheid terwijl ook de noordelijk gelegen haveneilanden vorm kregen en industrialiseerden.



Afbeelding: centrum Amsterdam en Nieuwe Vaart (1770)

De belangrijkste gebruikers waren de grote rederijen met hun lijndiensten op o.a. Indonesië, Suriname en de Verenigde Staten. Na de tweede wereldoorlog zijn de meeste lijndiensten komen te vervallen en kwam het container- en bulktransport in de plaats. Het Oostelijk Havengebied verloor daardoor zijn functie. Pas in de jaren '80 heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten het Oostelijk Havengebied een woonbestemming te geven. Deze is in de afgelopen 15 jaar gerealiseerd. Geleidelijk was ook het gebruik van Cruquius industriegebied en Zeeburgerpad veranderd van een havengebied naar een industriegebied zonder veel gebruik van het water en de oever.

De ontwikkeling van de Indische Buurt en het Abbatoir- en Veemarktterrein begin 20^e eeuw zorgde voor een nieuwe ontsluiting van het Zeeburgerpad ter hoogte van de Molukkenstraat: de Veelaan. Ook werd het verhoogde spoor tussen Muiderpoort en Centraal station aangelegd met de brug over het Zeeburgerpad.

In 1925 wordt helemaal aan de oostzijde van het Zeeburgerpad het Zeeburgerdorp gebouwd: een woonschool voor de minder socialen in de samenleving. Het zijn 56 kleine woningen met streng toezicht en behoorlijk afgesloten van de samenleving. Het experiment mislukte en het Zeeburgerdorp werd in 1944 na een bombardement afgebroken.



Afbeelding: Zeeburgerdorp in 1930



Afbeelding: luchtfoto Zeeburgerpad uit 1937

Sinds de oorlog is de bedrijvigheid op het pad toegenomen, en in de jaren '50 van de vorige eeuw kwamen ook de nu zo karakteristieke woonboten aan het Zeeburgerpad te liggen. Hierna is er weinig rond het Zeeburgerpad gebeurd, tot eind 20^e eeuw, toen de ontwikkeling van de voormalige haveneilanden tot woongebied op gang kwam en de Panamalaan werd aangelegd.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het Zeeburgerpad is gelegen aan de zuidzijde van het Oostelijk Havengebied en vormt de overgang tussen het Oostelijk Havengebied en de Indische buurt. Het plangebied wordt in het westen begrensd door het spoorviaduct en heeft een natuurlijke begrenzing door water in het oosten.

De twee kanalen aan de noord- en zuidzijde (Nieuwe Vaart en Lozingskanaal) van het pad vormen een barrière in de noord-zuid verbindingen in de stad. Het 1,3 kilometer lange pad telt drie verbindingen tussen het Oostelijk Havengebied en de Indische buurt, te weten de Panamalaan, de Veelaan en de Th.K. van Lohuizenlaan. Kenmerkend voor het huidige Zeeburgerpad is de extensieve bebouwing (vaak één à twee bouwlagen) en de laagwaardige kwaliteit ervan (veelal verouderde loodsen). De bebouwing is over het algemeen kleinschalig en het geheel oogt wat rommelig.

Op enkele plaatsen is recentelijk nieuwbouw gerealiseerd in de vorm van bedrijfsverzamelgebouwen of woon/werk woningen. Ook is er een aantal bouwvergunningen afgegeven voor nieuwe bedrijfs(verzamel)gebouwen.

Langs de zuidelijke kade, en deels de noordelijke kade van het Zeeburgerpad liggen (woon)boten en -arken. Deze boten vormen een kenmerkend element van het Zeeburgerpad. De openbare ruimte is grotendeels ingericht op de bedrijfsfunctie van het Zeeburgerpad: functioneel. Er is relatief veel ruimte voor gemotoriseerd verkeer (zo is het trottoir aan de bedrijvenzijde veelal minimaal of afwezig). Aan de zuidzijde is de overgang tussen openbaar en privé diffuus door het gebruik van de walzijde ten behoeve van terrassen en bergingen door de bewoners van de woonboten.



Afbeelding: het Zeeburgerpad in de jaren '70 met de karakteristieke woonboten



Afbeelding: bedrijfsverzamelgebouw kruising Panamalaan en Zeeburgerpad



Afbeelding: uitzicht Zeeburgerpad ter hoogte van Th.K. van Lohuizenlaan met bedrijfsgebouwen en woonboten en bedrijfsarken



Afbeelding: bedrijvigheid aan het Zeeburgerpad: Bierbrouwerij 't IJ



Afbeelding: bedrijfsgebouwen aan het Zeeburgerpad



Afbeelding: uitzicht op Zeeburgerpad vanaf brug Panamalaan, met geheel links de spoorlijn

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Algemeen

Het Zeeburgerpad is een bedrijvenstrook met kansen. Dit komt door de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en de succesvolle transformatie van gebieden in de omgeving zoals de oostelijke eilanden. Het gebied is langzaam aan het veranderen van een extensief gebruikte bedrijvenstrook naar een meer gemengd (woonwerk)gebied. De transformatie zal leiden tot een meer dynamisch gebied dat vraagt om een andere ruimtelijke opbouw en een andere inrichting van de openbare ruimte. Het nieuwe plan is een overwegend ontwikkelend bestemmingsplan. Bij dit nieuwe plan gaat het om de transformatie van de huidige extensieve bebouwing naar meer intensieve bebouwing. En daarnaast van eenzijdige bestemming (bedrijfsfunctie) naar een meer gemengde bestemming.

In de Keuzenotitie van het bestemmingsplan is het uitgangspunt van transformatie als volgt geformuleerd:

"Vernieuwing en intensivering van het gebruik door functiemenging en verdichting. Hierdoor wordt het gebied verlevendigd en meer onderdeel van de stad. Dit betekent transformatie van de huidige bebouwing door sloop/nieuwbouw of verbouw. De feitelijke ontwikkeling zal door de marktpartijen aangepakt moeten worden; de gemeente faciliteert. De gemeente geeft de partijen hierin vroeg hun eigen verantwoordelijkheden en vrijheden."

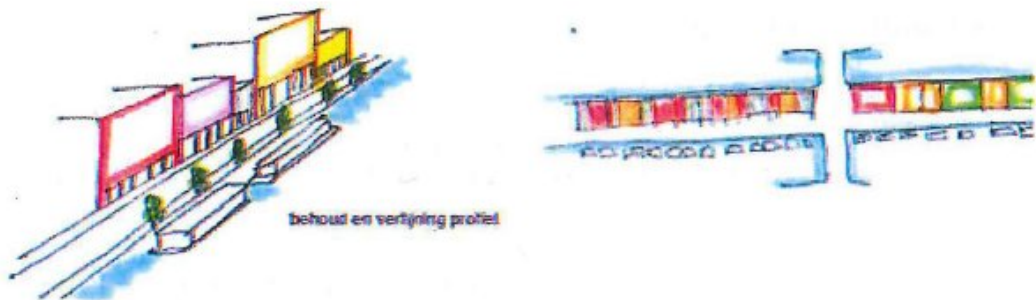
De startpunten met betrekking tot het programma zijn in de Keuzenotitie als volgt geformuleerd:

1. Het Zeeburgerpad transformeert naar een woon-werkgebied met een nadruk op wonen.
2. Hierbij is functiemenging op het pad als geheel wenselijk, niet per se per kavel.
3. De bestemmingen geven ruimte en flexibiliteit, dus gemengde bestemmingen hebben de voorkeur.
4. Voor de bestemmingen wonen, horeca, detailhandel, kantoren en bedrijven wordt op basis van het geldende beleid en de uitkomsten van de benodigde onderzoeken bepaald waar en hoeveel van deze functies passend zijn. Streven is zoveel mogelijk flexibiliteit aan te brengen.
5. De huidige bedrijfsbestemming kan behouden blijven. Een uitzondering hierop zijn de bedrijven die niet gecombineerd kunnen worden met andere functies, zoals bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of hoger.

2.3.2 Programma in hoofdlijnen

2.3.2.1 Gemengd woon- en werkgebied

Aan het Zeeburgerpad zal de kleur geleidelijk en vrijwel pandsgewijs verschieten, met kleinschalige korrel, naar een gemengd woon-werkgebied. Door het opnemen van een ruime bestemming kan er een menging van functies ontstaan. Het toevoegen van een gemengde bestemming ten opzichte van de huidige bestemming (bedrijf) betekent een verruiming van de ontwikkelmogelijkheden. Immers een eigenaar/erfpachter kan bij recht ook andere functies realiseren. Deze ruimere bestemming qua functies moet passen binnen de ruimtelijke contour. Er is een functiemengingslijst opgesteld van toegestane functies binnen de bestemming 'Gemengd'.



Afbeelding: pandsgewijze ontwikkeling Zeeburgerpad

2.3.2.2 Bestaande bedrijven

Op basis van de functiemengingslijst kunnen op bepaalde locaties bedrijven met nieuwe (gevoelige) bestemmingen gecombineerd worden. Op het Zeeburgerpad zijn op een aantal locaties bedrijven in de milieucategorie 3.2 of hoger gevestigd. Deze kunnen niet zonder meer gecombineerd worden met gevoelige functies zoals wonen. Het is niet wenselijk deze bedrijven weg te bestemmen, uitgangspunt blijft dat de functie wonen bedrijven niet in de weg mag zitten. Op die locaties is het toevoegen van gevoelige bestemmingen dus aan voorwaarden verbonden of niet rechtstreeks mogelijk.

2.3.2.3 Bebouwing

Aan het Zeeburgerpad gaat de intensiteit van de bebouwing omhoog (immers intensivering en verdichting). De maximale bouwhoogte en het maximale bouwvolume zijn hoger dan de huidige feitelijke bouwhoogte en bouwvolume:

- Voor de bebouwing op de koppen wordt geen afwijkende maatvoering opgenomen.
- De bouwregels maken variatie in bouwhoogte mogelijk.
- Hiervoor wordt een maximale ruimtelijke contour (omtreklijn) opgenomen waarbinnen een beperkter volume te realiseren is.
- De maximale bouwhoogte is 16 meter; aan de zuidzijde met een beperktere goothoogte in verband met bezonning en uitzicht aan de noordzijde incidenteel aangepast ten behoeve van noordelijk gelegen woonboten en woningen.
- Het maximaal aantal bouwlagen is 5.
- De maximale bouwhoogte en het maximum aantal bouwlagen creëren een contour waarbinnen meer ruimte is dan de maximale verdichting (FSI) die gerealiseerd mag worden. Dit betekent dat als een gebouw het totale oppervlak van het kavel vult, het maximaal 3 bouwlagen hoog mag zijn. Als het gebouw hoger is (tot een maximum van 16 meter), dan mag niet het hele kavel bebouwd worden. Bij de meeste kavels mag ca. 60% van de contour worden bebouwd.

De voorgestelde bouwhoogte van maximaal 16 meter (5 bouwlagen) is een gangbare bouwhoogte die zowel in de Indische buurt aan de zuidzijde als in de Architectenbuurt aan de noordzijde aanwezig is. Ook in het Cruquiusgebied wordt deze bouwhoogte over een grote schaal mogelijk gemaakt. Hoger bouwen past tevens bij de strategie van verdichting en intensivering welke is opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie.



Afbeelding: ontwikkelingen in het Cruquiusgebied

De maximale bouwhoogte wordt gekoppeld aan een FSI (Floor - Space Index) van 3. Dit getal geeft de verhouding tussen kavelgrootte en maximaal vloeroppervlak aan: 1.000 m² aan kavel geeft in dit geval maximaal 3.000 m² aan te bebouwen bruto vloeroppervlak. Ondergrondse parkeervoorzieningen worden bij het bepalen van de FSI niet betrokken.

Bij het bepalen van het bruto vloeroppervlak (BVO) van een gebouw wordt uitgegaan van de definitie zoals is opgenomen in NEN 2580. De bruto vloeroppervlakte van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Bij de bepaling van het bruto vloeroppervlak worden niet meegerekend een schalmgat of een vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4 m². Tot het BVO van een gebouw wordt wel gerekend:

- de oppervlakte van een trapgat, een liftschacht en leidingschacht op elk vloerniveau;
- de oppervlakte van een vrijstaande uitwendige kolom, indien deze groter is dan of gelijk is aan 0,5 m².

Door de maximale bouwvelop groter te maken dan wat er op het kavel ontwikkeld kan worden, ontstaat er voor de ontwikkelaar zoekruimte om het gebouw zo vorm te geven als hij wil, en ontstaat er mogelijk variatie in het straatbeeld. Ook kan de bouwvelop specifiek worden aangepast, daar waar eventueel de bezonning van bestaande gebouwen en/of woonboten- en arken in het geding kan komen. Uitgangspunt is dat er qua bezonning altijd zal moeten worden voldaan aan de lichte TNO norm, voor zowel woningen als de woonboten aan de noordzijde.

Aan de zuidzijde van het Zeeburgerpad is sprake van een niet al te brede openbare ruimte tussen de erfafscheidingen van de woonboten en de bouw kavels. Omwille van de beleving van het langgerekte pad en de smalle openbare ruimte, is besloten de maximale goothoogte van de bebouwing vast te leggen op 13 meter (4 bouwlagen). Een eventuele 5e verdieping moet minimaal 3 meter achter de rooilijn liggen. Zo blijft het pad een open en gebalanceerd karakter houden.

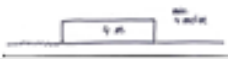

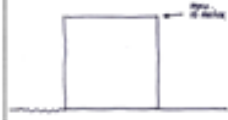
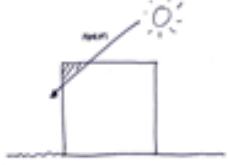


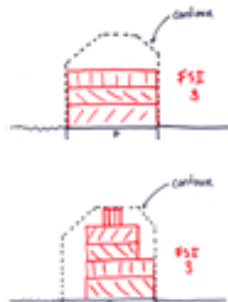
2.3.2.3.1 Ruimtelijke contour

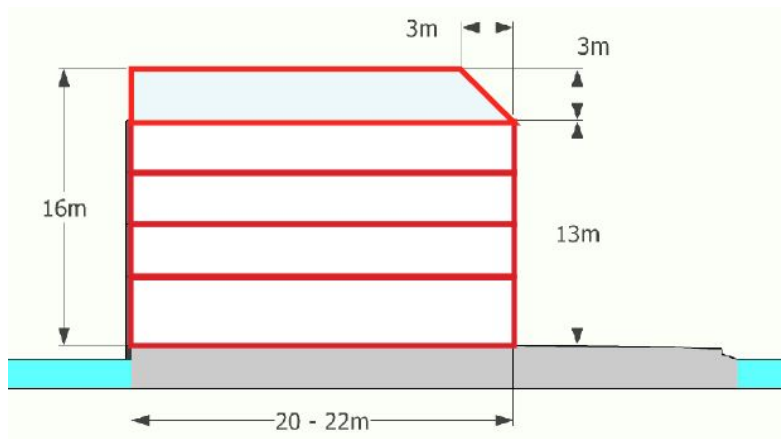
Voor de grondgebruikers (eigenaren/erfpachters) is ruimtelijke flexibiliteit gewenst. Voor een bedrijfsfunctie is immers een ander gebouw wenselijk dan voor een woonfunctie. En voor een gemengd gebouw zijn weer andere ontwerpuitgangspunten bepalend. Maxima aan bebouwingsmogelijkheden zijn echter ook gewenst. Een maximale ruimtelijke contour komt hieraan tegemoet. Deze contour zorgt voor rechtszekerheid over de ruimtelijke invulling. Deze is bepaald op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten en de gevolgen voor bezonning en licht. In de contour wordt de bouwhoogte beperkt en ook de bezonning en de wens naar doorzicht. In de contour zijn maximale bouwhoogtes opgenomen die passen binnen de lichte TNO-norm voor bezonning.

Aan de hand van het schaduwonderzoek is vastgesteld dat met een maximale benutting van de bouw mogelijkheden binnen het bestemmingsplan schaduw op kan treden bij de aanwezige woningen en

woonboten aan de noordzijde van de Nieuwevaart. Voor de details van het bezonningsonderzoek wordt verwezen naar het Bezonningsonderzoek, zoals dat is opgenomen in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

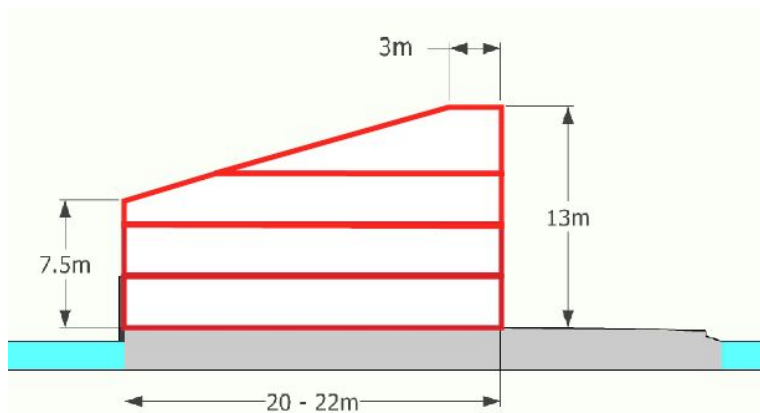
Op basis van onderstaande stappen is een ruimtelijke contour gekozen die recht doet aan de uitgangspunten en keuzes.

<p>Stap 1 Minimale vrije hoogte verdiepingsvloer op de begane grond bij voorkeur minimaal 4 meter. Dit doet recht aan de wens om werken en wonen mogelijk te maken op de begane grond.</p>	
<p>Stap 2 Totaal maximaal 5 bouwlagen. Dit sluit aan bij de stedenbouwkundige structuur van de omliggende bebouwing (Architectenbuurt, 4-5 bouwlagen, Zeeburgerdijk 2-5 bouwlagen, uitschieters tot 8 bouwlagen).</p>	
<p>Stap 3 Uitgaande van een reguliere verdiepingsvloerhoogte (3 meter) voor de overige verdiepingen levert dit een maximale bouwhoogte op van 16 meter. Hogere verdiepingsvloeren kan, maar dit gaat dan dus ten koste van een bouwlaag.</p>	
<p>Stap 4 Uitgaande van de bezonningsnormen wordt de bouwhoogte aan de noordzijde van de kavel beperkt tot een acceptabele waarde. Een eerste schaduw onderzoek geeft aan dat deze goothoogte ligt tussen de 10 en 13 meter.</p>	
<p>Stap 5 Omwille van de beleving van de hoogte aan de zuidzijde wordt de bouwhoogte aan de zuidzijde van de kavel beperkt tot 13 meter. Bebouwing boven de 13 meter dient terug te liggen of niet zichtbaar te zijn (45 graden regel).</p>	
<p>Stap 6 Omwille van de variatie, de bezonning en het uitzicht van de bewoners ten noorden van het Zeeburgerpad wordt voorgesteld om op grote kavels om de 30 meter een snede aan te houden in de bovenste bouwlaag. De breedte van de snede is minimaal 6 meter.</p>	
<p>Stap 7 Binnen deze ruimtelijke contour is een verdichting met FSI 3 mogelijk. Ondergronds volume ten behoeve van parkeren telt niet mee in het bepalen van de FSI.</p>	



Afbeelding: doorsnede standaard envelop. Hierbinnen mag een maximaal volume met een FSI van 3 worden ontwikkeld.

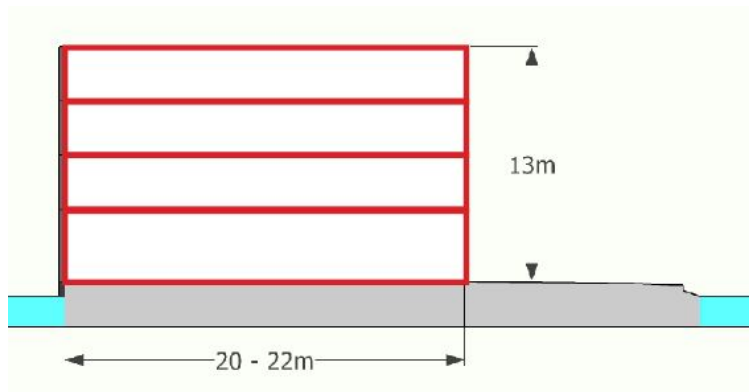
Ter plaatse van de aan de noordzijde gelegen woonboten is de contour aangepast aan de bezonning. Bezonningsonderzoek heeft uitgewezen dat het toepassen van de standaard envelop voor de bewoners van de woonboten zou leiden tot een onevenredige schaduwverlast. In het bezonningsonderzoek is tevens onderzocht hoe de standaard envelop zou moeten worden aangepast ter plaatse van de noordelijk gelegen woonboten, zodat de lichte TNO-norm kan worden gegarandeerd. In de onderstaande afbeelding is de aangepaste envelop weergegeven.



Afbeelding: doorsnede aangepaste envelop. Hierbinnen kan een maximaal volume met een FSI van 3 worden ontwikkeld

2.3.2.3.2 Doorzichten

Uit de participatie blijkt dat met name de bewoners uit de Architectenbuurt bij nieuwbouw op het Zeeburgerpad zich zorgen maken over het uitzicht vanuit hun woning. Op het Zeeburgerpad is een aantal locaties waarbij een lange kavel is bij één eigenaar. Hier zou dus een lang gesloten bouwblok kunnen ontstaan. Om dit te voorkomen zijn op de verbeelding doorzichten opgenomen. Deze doorzichten zijn waar mogelijk direct gerelateerd aan woonlocaties aan de noordzijde van het Zeeburgerpad. Hier is een maximale bouwhoogte van 13 meter toegestaan. Dit is een beperking van het maximale bouwvolume, echter ook op deze locatie is een FSI van 3 binnen de envelop prima mogelijk.



Afbeelding: doorsnede met een bouwhoogte van maximaal 13 meter. Hierbinnen mag een maximaal volume met een FSI van 3 worden ontwikkeld.

2.3.2.4 Woonboten

In haar uitspraak van 11 juni 2014 (no. 201305649/1/R1) inzake bestemmingsplan Cruquius heeft de Raad van State geoordeeld dat de verwijziging in het bestemmingsplan naar het beleid inzake woonboten, voor wat betreft de maatvoering van woonboten, onvoldoende gemotiveerd was. De Afdeling gaf daarbij verder aan dat de stadsdeelraad bij het nieuwe bestemmingsplan moet uitgaan van het gegeven dat een woonboot is aan te merken als een bouwwerk in de zin van de Wabo, voor zover de woonboot bedoeld is om ter plaatse als woning te functioneren (zie ook uitspraak ABRS 3 juni 2015, no. 201404848/1/A3). Gelet hierop is het noodzakelijk om ter plaatse van de woonboten bouwregels in het bestemmingsplan op te nemen. Er kan niet alleen worden volstaan met de aanduiding 'ligplaats'. De maatvoering ten aanzien van woonboten uit de beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik d.d. 25 juni 2013 is thans opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

De aanwezige toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders zijn veelal zonder vergunning gerealiseerd. Ten behoeve van de noodzakelijke bereikbaarheid is het gewenst dat dit soort voorzieningen gerealiseerd kunnen worden tussen wal en woonboot. Hiertoe zijn in het bestemmingsplan de volgende uitgangspunten voor woonboten opgenomen:

- de breedte van toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders bedraagt maximaal 12 meter met dien verstande dat deze voorzieningen niet breder mogen zijn dan de lengte van de woonboot;
- per woonboot is maximaal één toegangsvoorziening toegestaan;
- tussen de woonboot en de aangrenzende kade mag een berging worden gebouwd met een maximum oppervlakte van 8 m²;
- voor schuttingen langs de kade geldt een maximale bouwhoogte van 1,5 meter.

2.3.3 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan

Voor het opstellen van het bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt van de ontwikkelingen die op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen en welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het opnemen van een ontwikkeling.

Optie 1: direct bouw- en gebruiksrecht

Indien nieuwe plannen concreet zijn, bestuurlijk akkoord zijn en de milieukundige en economische haalbaarheid is aangetoond, kunnen de plannen direct (bij recht) opgenomen worden in het bestemmingsplan. Uit alle benodigde onderzoeken moet blijken dat de ontwikkeling mogelijk is en er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan biedt dan direct een bouwtitel voor de ontwikkeling. Dit is bijv. het geval bij een verleende omgevingsvergunning.

Optie 2: wijzigingsbevoegdheid

Indien de haalbaarheid van een ontwikkeling nog niet is aangetoond, of als nog niet helemaal duidelijk is hoe er ontwikkeld gaat worden, kan er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen worden in het bestemmingsplan, mits de ontwikkeling bestuurlijk akkoord is. Van belang is dat duidelijke voorwaarden geformuleerd worden die voldoende zekerheid bieden. Voorwaarden die vastleggen waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen en zodoende het maximum kader van de ontwikkeling vormen. Indien de mogelijke ontwikkeling na het in werking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid. Er moet dan eerst een wijzigingsplan opgesteld worden voordat er een bouwtitel aanwezig is. Voor de vaststelling van het wijzigingsplan wordt er een aparte planologisch-juridische procedure doorlopen. Bij de vaststelling van het moederplan zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting aandacht besteed aan de mogelijke ontwikkeling, maar er wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie. Te zijner tijd zal het bouwplan voorafgaand aan de eventuele realisatie van een mogelijke ontwikkeling een eigen procedure moeten doorlopen: een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan via een omgevingsvergunning.

2.3.4 Ontwikkelingen

2.3.4.1 Zeeburgerpad 28a t/m d, 29a t/m d, 30a t/m d, 31 a t/m d

Dit betreft een verleende omgevingsvergunning (verzonden op: 9 december 2015) voor een appartementenhotel met 15 kamers met maximaal 6 personen per appartement (78 + 1 logies=beheerder). De doelgroep betreft zakenmensen en gezinnen die tijdelijk in Amsterdam verblijven. Het volume van het gebouw heeft een FSI van 3 en een hoogte van maximaal 15 meter dat met een schuine kap kan oplopen naar maximaal 17 meter. Aan de linkerzijde wordt een parkeerterrein gerealiseerd ten behoeve van het hotel.



Afbeelding: locatie appartementenhotel



Afbeelding: voorgevel (links) en achtergevel (rechts) van appartementenhotel

2.3.4.2 Zeeburgerpad 54

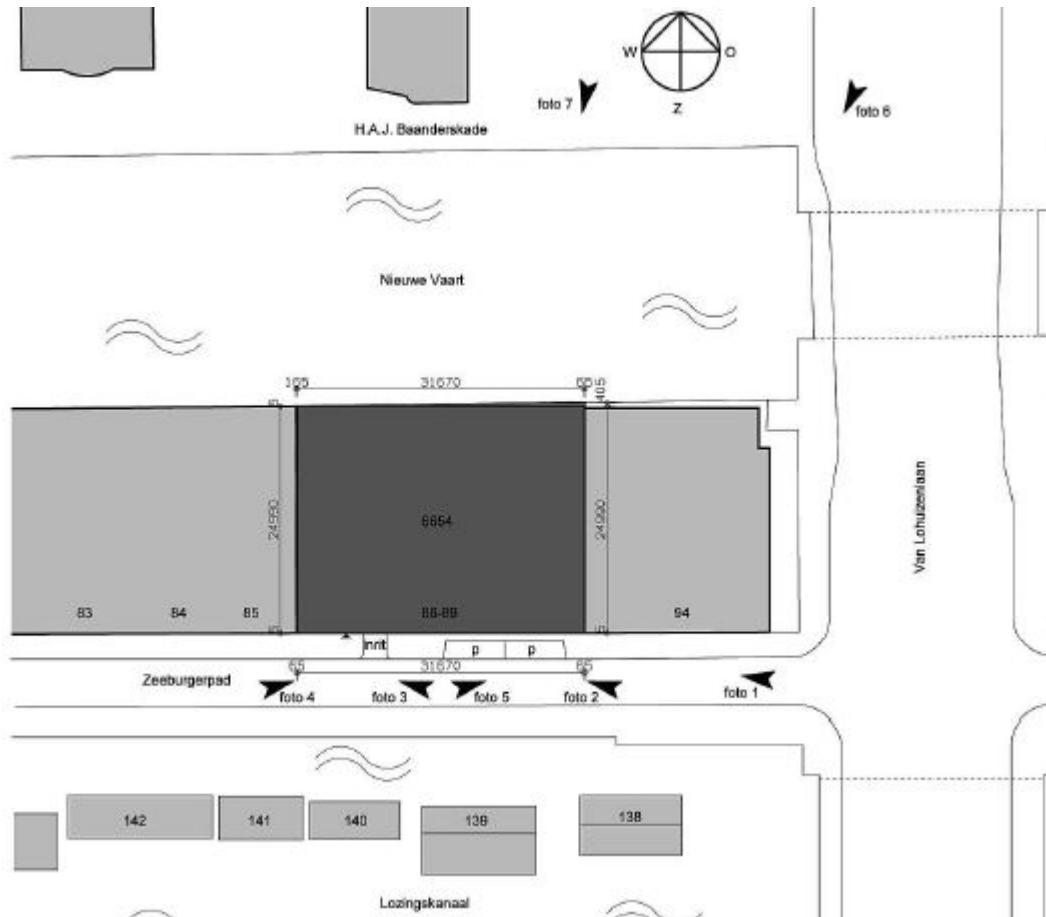
Voor de ontwikkellocatie Zeeburgerpad 54 is in 2007 een omgevingsvergunning verleend voor een showroom met bedrijfsruimte, tweelaagse ondergrondse parkeerkelder en 4 dienstwoningen, met een bouwhoogte van maximaal 21 meter. Het project is nog niet gerealiseerd.



Afbeelding: uitsnede bouwtekening Zeeburgerpad 54

2.3.4.3 Zeeburgerpad 86 t/m 89

Op 12 mei 2015 is een omgevingsvergunning verleend voor het oprichten van een bedrijfsverzamelgebouw met parkeerkelder op de locatie Zeeburgerpad 86 t/m 89. In de parkeerkelder is ruimte voor 44 parkeerplaatsen. De hoogte van het gebouw in het bouwplan is 18 meter.



Afbeelding: situatie bouwplan bedrijfsverzamelgebouw Zeeburgerpad 86-89



Afbeelding: voorgevel bedrijfsverzamelgebouw Zeeburgerpad 86-89

2.4 Behoeftte onderzoek ladder duurzame verstedelijking

In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vereist artikel 3.1.6, tweede lid Bro (Ladder voor Duurzame Verstedelijking) een onderbouwing van de actuele regionale behoefte aan het programma dat door die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. De Ladder voor Duurzame Verstedelijking bestaat uit 3 treden. Door Bureau Stedelijke Planning is een rapportage opgesteld waarin de regionale behoefte aan de geplande woningen op het Zeeburgerpad is onderzocht. Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij de toelichting van dit bestemmingsplan. Uit het onderzoek worden samengevat de navolgende conclusies getrokken.

In het bestemmingsplan wordt zoveel mogelijk de functie gemengd zonder beperkingen opgenomen (worst case scenario). In de ladderonderbouwing is uitgegaan van 770 woningen. Dit was het maximaal aantal woningen dat mogelijk is met een gemiddelde omvang van 100 m² BVO per woning en een dichtheid van 3 FSI. Typen en segmenten worden niet gespecificeerd in het bestemmingsplan. Dit aantal is na het akoestisch onderzoek gemaximeerd tot 684 woningen. Voor een aantal delen in het plangebied is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen in plaats van 'Gemengd'.

De begrenzing van het onderzoeksgebied is afgestemd op het functioneren van de regionale woningmarkt op basis van verhuisbewegingen. Het primair onderzoeksgebied betreft de gemeente Amsterdam en het secundair onderzoeksgebied de gemeenten Almere, Amstelveen, Diemen, Haarlem en Haarlemmermeer. Bij elkaar vormen het primair en het secundair onderzoeksgebied de woningmarktregio.

De projectlocatie is te typeren als een buitencentrum woonmilieu. Dit woonmilieu kenmerkt zich door de ligging in een stedelijke kern (tenminste 10.000 huishoudens), een relatief hoge dichtheid, relatief veel voorzieningen en een ligging niet direct grenzend aan het centrum van een stad.

Het aantal huishoudens van zowel Amsterdam als de gehele woningmarktregio neemt in de periode 2016-2027 toe en dit zorgt voor een verdere druk op de woningmarkt. Tevens kent Amsterdam een grote doelgroep met een voorkeur voor mg-woningen (jongeren in de leeftijd tot 30 jaar en alleenstaanden).

Conclusie Trede 1 Actuele regionale behoefte aan woningen

De vraag naar en het aanbod van de mogelijke woningtypes is zowel kwantitatief (het totale aantal) als kwalitatief (woonmilieu, type, segment en prijsklassen) in beeld gebracht. De actuele regionale behoefte is vervolgens vastgesteld door de vraag en het aanbod tegen elkaar af te zetten. Binnen de woningmarktregio is sprake van een kwantitatieve regionale behoefte aan 66.000 woningen en binnen Amsterdam zelfs aan 32.000 woningen. De 684 woningen die maximaal zijn gepland op het Zeeburgerpad passen ruimschoots binnen de kwantitatieve regionale behoefte.

In de woningmarktregio bestaat een regionale behoefte aan circa 33.000 woningen in een buitencentrum woonmilieu. De vooralsnog geplande 525 woningen passen tevens binnen deze geconstateerde kwalitatieve behoefte. Binnen de regionale behoefte is ruimte voor circa 15.800 huurappartementen, 3.750 koopappartementen, 10.350 grondgebonden huurwoningen en 2.950 grondgebonden koopwoningen. Dit betekent dat de woningen aan het Zeeburgerpad in elk type (appartementen/grondgebonden) en segment (koop/huur) binnen de actuele regionale behoefte gerealiseerd kunnen worden.

Voor de details van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage Ladder duurzame verstedelijking van de toelichting.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

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

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

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaerwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Consequenties voor dit plan

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen hebben invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

3.1.3 *Luchthavenindelingsbesluit*

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

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

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

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

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingsbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van de 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 worden toegestaan, blijven ruim onder de 150 meter vanaf het peil van Schiphol, te weten maximaal 16 meter. De reeds vergunde bouwprojecten hebben betrekking op bouwhoogten van maximaal 21 meter en 18 meter. Ook deze bouwprojecten blijven binnen het maximum van 150 meter. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Het LIB vormt op grond van het voornoemde geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

De (geactualiseerde) Provinciale Structuurvisie is op 28 september 2015 vastgesteld door Provinciale Staten. 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 functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een 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. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld NoordMeugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie wijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet door de beoogde verdichting in bestaand stedelijk gebied binnen de uitgangspunten van de provinciale structuurvisie.

3.2.2 *Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie*

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten op 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 6 oktober 2015 vastgesteld. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De 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.

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) en is gedeeltelijk onderdeel van de 'Blauwe Ruimte'. Vanuit de Prvs gelden regels voor kantoor- en bedrijfsontwikkeling binnen BBG en gebieden die onderdeel zijn van de 'Blauwe Ruimte'. Voor onderhavig bestemmingsplan zijn geen beperkingen opgelegd vanuit de provinciale ruimtelijke verordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

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

Visie

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

Uitvoering

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

Instrumentarium

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

Relevante aspecten

In de structuurvisie is het Zeeburgerpad aangegeven als 'binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein' met transformatiemogelijkheden naar woon-werkgebied.



Afbeelding: uitsnede Totaalvisiekaart Structuurvisie (in geel aangeduid)

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 staat het Zeeburgerpad genoemd als een stedelijk bedrijvengebied dat kan transformeren naar woon – werken (minimaal 25% van het terreinoppervlak werken). Ook staat genoemd dat er een koppeling met het Cruquiusweggebied is dat kan transformeren naar een werk-woon gebied (minimaal 50% van het terreinoppervlak werken). Dit houdt in dat de transformatiemogelijkheden van zowel het Cruquiusweggebied als het Zeeburgerpad in samenhang dienen te worden gezien. Hierbij geldt dat het totale terreinoppervlak ten behoeve van bedrijven van werk-woongebied Cruquiusweggebied en woon-werkgebied Zeeburgerpad tezamen minimaal gelijk blijft.

Met het maken van dit bestemmingsplan is de wijze van ontwikkelen ook veranderd. Waar het Cruquiusweggebied doorgaat met de spelregelkaart, is voor het Zeeburgerpad besloten deze ontwikkelingsstrategie te verlaten en een ontwikkelend bestemmingsplan te maken waarin ruimtelijke randvoorwaarden zijn vastgelegd. Ook de koppeling met het Cruquiusweggebied wordt hierbij verlaten. Het Zeeburgerpad kan dus transformeren naar een woon-werkgebied waarbij minimaal 25% van het terreinoppervlak behouden dient te blijven voor een werkfunctie vanwege de werkgelegenheid voor de stad Amsterdam. In de praktijk zal het er op neerkomen dat minimaal 25% van het terreinoppervlak als werkoppervlakte in de bebouwing terug zal moeten komen.

De typologie 'woon-werk gebied' wordt in de structuurvisie als volgt gedefinieerd.

- stadsverzorgende bedrijven, maximaal milieucategorie 3.1, minimaal 25% van het bedrijventerreinoppervlak (anno 2009) blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
- stedelijke oriëntatie, bereikbaar via stedelijke hoofdnetten
- menging met wonen, voorzieningen en kleinschalige kantoren (zie kantorenstrategie)
- intensieve terreininrichting, parkeren op eigen terrein en bouwen in een hoge dichtheid
- terughoudend zijn met hoogbouw > 30m.

Het bestemmingsplan Zeeburgerpad past binnen de uitgangspunten van de typologie 'woon-werk gebied', zoals die in de gemeentelijke structuurvisie staan beschreven.

3.3.2 Woonvisie: Wonen in de Metropool

Het uitgangspunt voor de woonvisie is de ongedeelde stad waarin mensen ongeacht inkomen, opleiding en achtergrond in alle wijken kunnen wonen en keuzemogelijkheden hebben op de woningmarkt. Oost is deel van Amsterdam en de regio. Het woonbeleid van het stadsdeel is daarmee ook onderdeel van een groter geheel. Er is geen eigenstandig functionerende woningmarkt in het stadsdeel. Kaders voor woonruimteverdeling, nieuwbouwbeleid en afspraken met corporaties worden grotendeels op stedelijk en regionaal niveau gemaakt, mede bepaald door de woningmarkt op dat niveau. Deze woonvisie draagt bij aan de stedelijke ambities zoals verwoord in de Woonvisie van Amsterdam.

Het Zeeburgerpad is onderdeel van het Oostelijk Havengebied en is in de Woonvisie ingedeeld in gebied 1: Centraal Stedelijke Zone. Het Oostelijk Havengebied was de afgelopen 15 jaar de jonge, hippe en witte wijk van Amsterdam. De wijk verandert echter steeds meer naar een gebied waar vooral ook gevestigde 50+'ers wonen. Het Oostelijk Havengebied zal de komende jaren sterk vergrijzen en het kindertal neemt geleidelijk af. De sterke aantrekkingskracht voor nieuwe stedelingen en zeker de westerse allochtonen heeft het Oostelijk Havengebied de afgelopen jaren gehandhaafd. Nergens anders in het stadsdeel maken de westerse allochtonen zo'n groot deel van de bevolking uit. Net als op IJburg heeft de economische crisis het Oostelijk Havengebied relatief hard getroffen. Dit is niet zozeer vanwege de werkgelegenheid (die neemt namelijk nog steeds toe) maar wel vanwege de toename van werkloosheid.

De vraag naar stedelijk wonen is enorm en door de unieke kwaliteiten van het Centrum en de aangrenzende gebieden heeft dit gebied weinig concurrentie in de regio. Het centrumgebied is zich langzaam aan het uitbreiden.

Als speerpunten in de centraal stedelijke zone worden genoemd:

- behoud van groot deel kleine oude woningen
- behoud van gemengdheid
- creëer aanbod in het middensegment

- het hoogstedelijke woonmilieu is uitgangspunt bij nieuwbouw
- benutten van locaties voor topsegment
- creëer en behoud oases in de stad
- toevoegen ouderenwoningen, zowel in nieuwbouw als bestaande bouw
- meer mogelijkheden bieden voor short stay
- bestrijding illegale hotels en woonfraude.

Het is de bedoeling om woningen toe te voegen in het plangebied. Dit zal in hoofdzaak gaan om appartementen. Niet overal op het pad zijn echter woonfuncties mogelijk. Dit komt met name door geluid van aanwezige bedrijven en van het spoor. Met de toevoeging van woonfuncties binnen de bestemming 'Gemengd' wordt voldaan aan de woonvisie en wordt tegemoetgekomen aan de vraag naar stedelijk wonen.

3.3.3 Beleidsnotitie Short Stay

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

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

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

Consequenties voor dit plan

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

3.3.4 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B en W (deze bevoegdheid is gedelegeerd naar het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Consequenties voor dit plan

Alle in het voorliggende plangebied aanwezige woonboten zijn in het bezit van een ligplaatsvergunning.

3.3.5 Beleidsnotitie woonboten en oeversgebruik

In stadsdeel Oost zijn een groot aantal gebieden gelegen die een sterke band hebben met water, waaronder het Zeeburgerpad. Vanuit historisch perspectief is het water zeer bepalend geweest bij de ontwikkeling van deze gebieden. In de huidige tijd speelt het water en het gebruik daarvan nog steeds een belangrijke rol. Deze rol heeft betrekking op de beleving van de openbare ruimte van diverse gebieden. Waarbij de verschillende wateren in Oost een eigen dynamiek en uitstraling hebben. Zo biedt de Amstel een andere beleving dan IJburg en nog weer een andere dan het Oostelijk Havengebied.

Op 25 juni 2013 is de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik vastgesteld door de deelraad. Op 27 september 2011 is hiervoor het startschot gegeven door het vaststellen van de startnotitie integraal woonboten- oeverbeleid door de deelraad van Oost. Het voorliggende document vormt in samenhang met de kaart en regels hiervan het sluitstuk. De ambitie is om de hoofdlijnen ten aanzien van woonboten en oevergebruik in het bestemmingsplan te regelen, zoals de locatie van ligplaatsen en de hoeveelheid woonboten die daar zijn toegestaan. Een van de uitgangspunten van de notitie is dat de bestaande situaties, mits legaal, toegestaan blijven. Onder bestaande situaties vallen zowel de woonboten als het oevergebruik, aldus de beleidsnotitie. Een ander uitgangspunt is dat de oevers bij de woonboten in stadsdeel Oost onderdeel zijn van de openbare ruimte en dat het gebruik van de oever zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel niet is toegestaan. Indien schriftelijke toestemming wordt verleend, is van belang dat de oever niet zal worden gebruikt voor opslag, schuurtjes en parkeerplaats voor boten.

In haar uitspraak inzake het vastgestelde bestemmingsplan "Cruquius" heeft de Raad van State geoordeeld dat de verwijzing in het bestemmingsplan naar het woonboten beleid, voor wat betreft de maatvoering van de woonboten, onvoldoende gemotiveerd was. Verder geldt onder bepaalde omstandigheden dat een woonboot als bouwwerk in de zin van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo kan worden aangemerkt: de woonboot bestaat uit een constructie van enige omvang die op indirecte wijze met de grond is verbonden door middel van een afhouder, een loopplank, een tros en twee stalen kabels, die aan in de kade verankerde bolders zijn bevestigd en aansluitingen op nutsvoorzieningen. Bij beantwoording van de vraag of een woonboot als bouwwerk moet worden aangemerkt, is niet bepalend hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar is doorslaggevend dat de woonboot is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren.

De woonboten die aanwezig zijn in het plangebied zijn allen aan te merken als een bouwwerk in voornoemde zin. Gelet hierop is het noodzakelijk om ter plaatse van de woonboten bouwregels in het bestemmingsplan op te nemen. Er kan niet alleen worden volstaan met een aanduiding 'ligplaats' zoals is opgenomen in het bestemmingsplan Cruquius. Om die reden is de maatvoering inzake woonboten uit de Beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik d.d. 25 juni 2013 overgenomen in de planregels.

3.3.6 Kantorenstrategie Amsterdam

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

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

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

De locatie Zeeburgerpad valt binnen het segment 'Bedrijventerrein' en is binnen de gebiedstypering van de kantorenstrategie aangeduid als "krimpgebied". Op basis hiervan is terughoudendheid ten aanzien

van de realisatie van kantoren op bedrijventerreinen noodzakelijk. Voor de bedrijventerreinen geldt dat de omvang van de totale kantorenvoorraad dient te worden beperkt. Het is wel toegestaan om op de bedrijventerreinen kantooruimte te realiseren die in omvang ondergeschikt is aan de bedrijfsruimte en hier ondersteunend aan is. Voor een aantal van de genoemde bedrijventerreinen in Amsterdam geldt dat transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd woon-/werkmilieu gewenst is.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan neemt enkel de bestaande zelfstandige kantoorlocaties op en maakt geen nieuwe zelfstandige kantoren mogelijk. Dit uitgangspunt sluit geheel aan op de beleidsuitgangspunten van de Kantorenstrategie.

3.3.7 Woonvisie Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het stadsdeel kiest daarmee voor verbetering van de woon- en leefomgeving van mensen met een laag inkomen, wonen met zorg, veilig wonen, samen wonen en gezond wonen. In de woonvisie wordt daarom voor diverse doelgroepen als de primaire doelgroep, de middeninkomens, mensen die zorg nodig hebben en studenten/jongeren aangegeven op welke wijze het stadsdeel zich voor de betreffende doelgroep wil gaan inzetten.

Stadsdeel Oost is deel van Amsterdam en de regio. Het woonbeleid van het stadsdeel is daarmee ook onderdeel van een groter geheel. Er is geen eigenstandig functionerende woningmarkt in het stadsdeel. Kaders voor woonruimteverdeling, nieuwbouwbeleid en afspraken met corporaties worden grotendeels op stedelijk en regionaal niveau gemaakt, mede bepaald door de woningmarkt op dat niveau. Deze woonvisie draagt bij aan de stedelijke ambities zoals verwoord in de Woonvisie van Amsterdam. Het voorliggende plangebied is in de Woonvisie oost 2011-2015 onderdeel van het deelgebied Oostelijk Havengebied. Het Oostelijk Havengebied was de afgelopen 15 jaar de jonge wijk van Amsterdam.

De wijk verandert echter steeds meer naar een gebied waar vooral ook gevestigde 50+'ers wonen. Het Oostelijk Havengebied zal de komende jaren sterk vergrijzen en het kindertal neemt geleidelijk af. Het Zeeburgerpad ligt in 'Gebied 1: Centraal stedelijke zone' van de Woonvisie Oost 2011-2015. Hierover is het volgende opgenomen: "*Het Centrum met het aanliggende Amsterdam Zuid, Zuideramstel, Oud-West en het Oostelijk Havengebied vormen samen de Centraal stedelijke zone van Amsterdam. Ze worden ook wel eens de Gouden Band of de Witte Wig genoemd. Dit woongebied heeft duidelijk de wind mee. De vraag naar stedelijk wonen is enorm en door de unieke kwaliteiten heeft dit gebied weinig concurrentie in de regio. Veel mensen willen juist hier wonen, de dichtheid van bebouwing, voorzieningen en activiteiten is er heel hoog.*"

Consequenties voor dit plan

In het bestemmingsplan worden, waar mogelijk, nieuwe woningen toegevoegd. Hiermee wordt voldaan aan de vraag naar stedelijk wonen.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader en kwalificatie plangebied

Kader

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

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. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies zoals bedrijven of kantoren voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer.

milieucategorie	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

tabel: richtafstanden VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

Kwalificatie plangebied

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

Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een spoorlijn, wegen, woonfuncties (onder meer in woonboten) en bedrijvigheid worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat

van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Daar is in dit geval sprake van.

4.1.2 Inventarisatie plangebied

4.1.2.1 Aanwezige bedrijven

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

Inrichting	adres	VNG cat.	afstand rustige woonwijk	afstand gemengd gebied
Machine- en motorenfabriek Kleijer	Zeeburgerpad 102	4.1	200 m	100 m
Kapiteijn Metaalrecycling	Zeeburgerpad 112-114	3.2	100 m	50 m
Lakfa Verffabriek	Zeeburgerpad 116	3.2	100 m	50 m
Brouwerij 't IJ	Zeeburgerpad 55	3.1	50 m	30 m
Balkonhekken B.V.	Zeeburgerpad 60-71	3.1	50 m	30 m

tabel: aanwezige inrichtingen Zeeburgerpad met bijbehorende richtafstanden inzake VNG-brochure

Het uitgangspunt in dit bestemmingsplan is waar mogelijk te mengen (woonwerkgebied). Dat zal echter niet in alle gevallen mogelijk zijn vanwege de afstanden die in acht moeten worden genomen tussen bedrijven en gevoelige functies, zoals wonen. Voor deze gebieden is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen. In het onderstaande is voor de bedrijven in bovenstaande tabel bekeken of het mogelijk is voor bovenstaande bedrijven de afstand te verkorten ten opzichte van gevoelige functies.

Balkonhekken B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 60-71 en produceert galerij- en balkonhekken. Op basis van de VNG-brochure kan een dergelijk bedrijf worden ingedeeld onder de categorie 'constructiewerkplaats'. In de VNG-brochure wordt onderscheid gemaakt tussen bedrijven met alleen een gesloten gebouw en bedrijven waar de werkzaamheden ook in de openlucht afspelen. Bij gesloten gebouwen met een maximale oppervlakte van 200 m² geldt er milieucategorie 3.1. Tevens is er sprake van een buitenterrein.

De werkzaamheden van Balkonhekken B.V. spelen zich voornamelijk binnen af. De buitenruimte wordt vooral voor opslag gebruikt voor materialen. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 50 meter vanwege het aspect geluid. Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied en er tevens sprake is van de nabije ligging van woonboten (op zo'n 12 meter afstand van het bedrijfsperceel) kan voornoemde afstand worden teruggebracht met tenminste 1 afstandsstap: van 50 meter naar 30 meter. Binnen een afstand van 30 meter gemeten van vanaf de grens van het bestemmingsvlak mogen er geen nieuwe gevoelige functies worden gerealiseerd. Voor het bedrijfsperceel is de bestemming 'Bedrijf'

opgenomen.

Brouwerij 't IJ

Op basis van de VNG-brochure wordt een brouwerij ingedeeld in milieucategorie 4.2, categorie 'bierbrouwerijen'. De hierbij behorende maximale richtafstand bedraagt 300 meter in een gebied dat kan worden gekwalificeerd als een rustige woonwijk. De VNG-brochure maakt geen onderscheid in kleine of grote bierbrouwerijen (omvang). Brouwerij 't IJ betreft een kleinschalige ambachtelijke bierbrouwerij en is qua productie en omvang niet te vergelijken met een grootschalige productie brouwerij als bijv. Heineken of Grolsch. Volgens de meest recente omgevingsvergunning van 30 augustus 2013 (beperkte milieutoets) gaat het om een jaarlijkse productie van maximaal 6500 hectoliter bier. Tevens worden er op locatie grondstoffen opgeslagen voor de productie van bier. Het gebouw heeft een oppervlakte van ongeveer 600 m². De inrichting kan directe hinder naar de omgeving veroorzaken in de vorm van geur en geluidemissies. Dit geldt met name voor het laden en lossen.

Qua milieu impact op de omgeving ligt een indeling in milieucategorie 3.1 meer voor de hand. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 50 meter (geur), 10 meter (stof) en 30 meter (geluid). In het geval van een gemengd gebied kunnen deze afstanden met 1 afstandsstep worden teruggebracht naar respectievelijk 30 meter, 0 meter en 10 meter. Buiten de inrichting is er geen sprake van (geur)overlast. Het productieproces is volgens de omgevingsvergunning een gesloten systeem. Deze dient via een doelmatige ventilatie in de omgevingslucht te worden afgevoerd. De regels hiervoor zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit milieubeheer.

De woningen aan de overzijde van het water liggen op 35 m van de inrichting, de woonboten op 16 m afstand. In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn de grenswaarden voor geluid vastgelegd in art 2.17. Omdat alle activiteiten binnen de inrichting plaatsvinden en er geen laad- en losactiviteiten zijn in de nachtperiode, is geluidhinder voor derden beperkt.

Geurhinder kan ontstaan als ramen en deuren openstaan of voertuigen voor de inrichting stationair blijven draaien. Door het treffen van maatregelen, toezicht en juiste instructies kan hinder voor derden doelmatig worden beperkt. Het optreden van geur- en/of geluidhinder ten gevolge van de inrichting is dan ook niet te verwachten.

Thans is de dichtstbijzijnde woning van derden (gevoelige functie) gelegen aan de Veelaan 22 op een afstand van zo'n 35 meter van de perceelsgrens van de inrichting. De woonarken aan het Zeeburgerpad 157 en 158 liggen op zo'n 16 meter van de inrichting. Dit is de bestaande situatie. Voor nieuwe situaties dient conform voornoemde milieucategorie indeling een afstand van minimaal 30 meter tot de gevel van gevoelige functies (gemeten vanaf het bestemmingsvlak 'Bedrijf') te worden aangehouden. Dit betekent dat gevoelige functies op 30 meter afstand van het bestemmingsvlak mogelijk zijn. Binnen voornoemde afstand zijn geen nieuwe gevoelige functies mogelijk. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen.

Machine- en motorenfabriek Kleijer B.V.

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

Bij nader inzien kan dit bedrijf worden ingedeeld in de categorie 'constructiewerkplaats', p.o. < 2.000 m². De hierbij behorende milieucategorie betreft volgens de VNG-brochure cat. 4.1. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 200 meter vanwege het aspect geluid. Omdat er sprake is van ligging in een gemengd gebied kan voornoemde afstand terug worden gebracht met 1 stap: van 200 meter naar 100 meter. Binnen voornoemde afstand zijn geen nieuwe gevoelige functies mogelijk. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen met de aanduiding cat. 4.1.

Kapteijn Metaalrecycling B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 112-114 en betreft een bedrijf in metaalrecycling en de handel in metalen. In het bestemmingsplan Cruquius is voor dit bedrijf geen specifieke milieucategorie opgenomen. Het bedrijf kan ingedeeld worden in de categorie 'overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1.000 m² (categorie 3.2). De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege het aspect geluid. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan deze afstand met 1 stap worden teruggebracht naar 50 meter. Deze afstand is tevens in overeenstemming met het huidige milieuspoor: het bedrijf valt sinds 1 januari 2014 onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer (maximaal 50 dB(A) op 50 meter).

Kapteijn Metaalrecycling is verder gevestigd op een gedeelte van het bedrijventerrein dat is aangeduid als gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor dit gedeelte van het bedrijventerrein zijn geen gevoelige functies, zoals woningen voorzien. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen.

Lakfa Verffabriek B.V.

Dit bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 116 en betreft een verffabriek. Op basis van de VNG brochure kan een dergelijk bedrijf worden ingedeeld in categorie 3.2. De hierbij behorende richtafstand bedraagt 100 meter vanwege geluid en geur. Vanwege de ligging in gemengd gebied kan dit met 1 afstandsstap worden teruggebracht naar 50 meter. Het betreft een bestaande situatie. Voor dit gedeelte van het bedrijventerrein zijn geen gevoelige functies, zoals woningen voorzien. Voor het bedrijf is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen.

Binnen de bestemming 'Bedrijf' worden geen gevoelige functies toegelaten.

4.1.2.2 Functiemenging

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

categorie A

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

categorie B

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

categorie C

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

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

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

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

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

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

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

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

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

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van het Besluit

luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

4.2.2 Plangebied

Onderhavig bestemmingsplan is voor een gedeelte ontwikkelingsgericht. Binnen de bestemming 'Gemengd' is het mogelijk nieuwe woningen te realiseren. De NIBM-grens voor woningbouwlocaties ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Dit komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen (netto) bij maximaal 1 ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. Een project dat binnen deze grenzen valt is NIBM.

In het plangedeelte tussen de Panamalaan en de Veelaan zijn maximaal 228 woningen mogelijk. In het plangedeelte tussen de Veelaan en de Van Lohuizenlaan zijn maximaal 297 woningen mogelijk. Dit is inclusief het gedeelte dat is aangeduid als wijzigingsgebied. Dat is samen maximaal 525 woningen. Dit aantal blijft binnen de hiervoor genoemde grenzen en is dus NIBM. Het bestemmingsplan is derhalve in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

Conclusie

Het maximale aantal woningen (525) dat met dit bestemmingsplan mogelijk kan worden gemaakt blijft binnen de grenzen en is derhalve NIBM.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Kader

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

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

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe

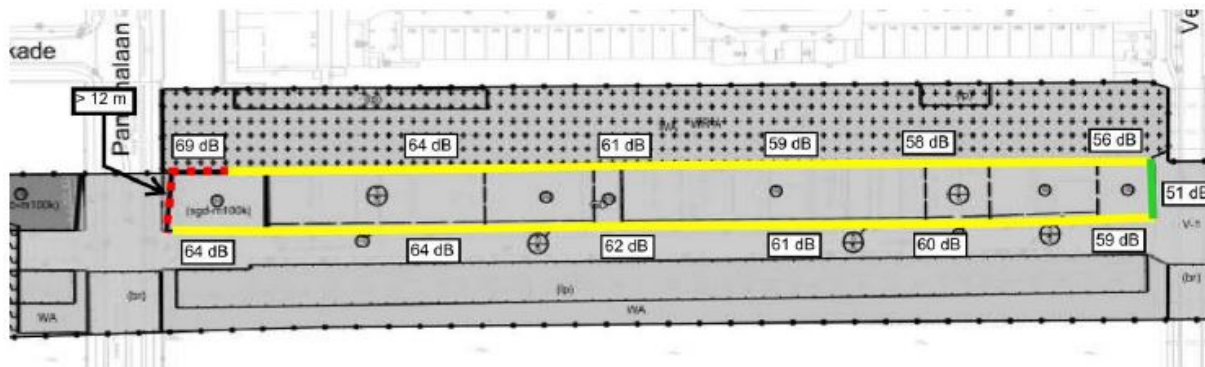
geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

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

4.3.2 Geluidbelasting spoorverkeer

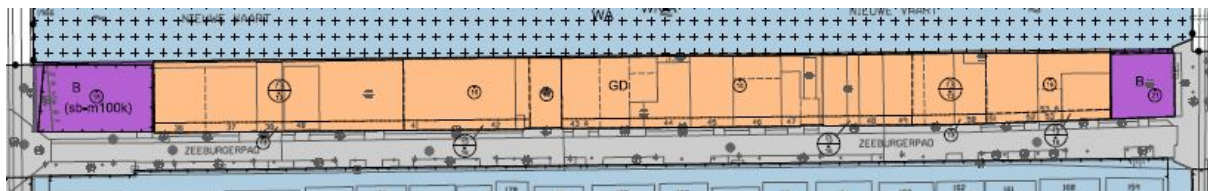
Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de zonekaart spoorwegen bedraagt de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Centraal (traject nr. 376) 600 meter. Een gedeelte van het voorliggende plangebied valt binnen deze zoning. Voor het bestemmingsvlak tussen spoor en Panamalaan treden geluidbelastingen Lden op van maximaal 84 dB. Omdat hier ook de maximale ontheffingswaarden van 68 dB worden overschreden is besloten om hier geen woningbouw toe te staan.

Vanwege spoorverkeer treden ter plaatse van nieuwe woningen in de zone geluidbelastingen Lden op van maximaal 69 dB. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden en op enkele locaties ook de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. In onderstaand figuur is een overzicht gegeven van de dove gevels en de woninggevels van het plangebied tussen de Panamalaan en de Veelaan.



Afbeelding: spoorverkeer: overzicht dove gevels (rood), gevels met hogere waarde (geel) en geluidluwe zijden (groen) voor plangebied tussen Panamalaan en Veelaan

Het pand op het adres Zeeburgerpad geheel links op bovenstaande afbeelding is een bestaand bedrijfsverzamelgebouw (kantoor) en zal ook in de nieuwe situatie als zodanig worden bestemd (Bedrijf). Dit geldt eveneens voor de locatie Zeeburgerpad 54 (geluidluwe zijde). Dit pand heeft eveneens de bestemming Bedrijf (zie onderstaande afbeelding).



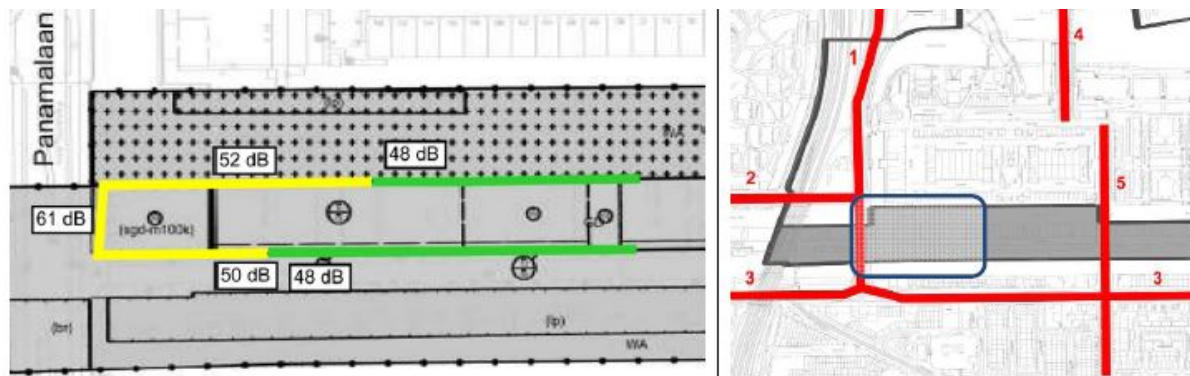
Afbeelding: ontwerp verbeelding voor plangebied tussen Panamalaan en Veelaan

4.3.3 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). Op het Zeeburgerpad is er sprake van stedelijk gebied met 1-2 rijstroken.

Geluidbelasting wegverkeer Panamalaan

Vanwege verkeer over de Panamalaan treden ter plaatse van nieuwe woningen geluidbelastingen Lden op van maximaal 61 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de woninggevels met een hogere waarde en de geluidluwe zijden.



Afbeelding: wegverkeer Panamalaan: overzicht gevels met hogere waarde (geel) en geluidluwe zijden (groen)

Geluidbelasting wegverkeer Cruiquiuskade

Vanwege verkeer over de Cruiquiuskade treedt een geluidbelasting Lden op van maximaal 46 dB. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Geluidbelastingen wegverkeer Zeeburgerdijk

Vanwege verkeer over de Zeeburgerdijk treedt een geluidbelasting Lden op van maximaal 50 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van een klein deel van de zuidgevel van het bouwvlak ten oosten van de Panamalaan overschreden.

Geluidbelastingen wegverkeer Cornelis van Eesterenlaan

Vanwege verkeer over de Cornelis van Eesterenlaan treedt een geluidbelasting Lden op van maximaal 40 dB. Overal wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Geluidbelastingen wegverkeer Veelaan/Molukkenstraat

Vanwege verkeer over de Veelaan/Molukkenstraat treden ter plaatse van nieuwe woningen geluidbelastingen Lden op van 62 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van nieuwe woningen ten westen van de Veelaan overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden.



Afbeelding: wegverkeer Veelaan/Molukkenstraat: overzicht gevels met hogere waarde (geel) en geluidluwe zijden (groen)

Geluidbelastingen wegverkeer Th.K. van Lohuizenlaan

Vanwege verkeer over de Th.K. van Lohuizenlaan bedraagt de geluidbelasting maximaal 40 dB. Overal wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Geluidbelastingen wegverkeer Cruquiusweg

Vanwege verkeer over de Cruquiusweg treedt een geluidbelasting Lden op van minder dan 30 dB. Overal wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Geluidbelastingen wegverkeer Flevoweg

Vanwege verkeer over de Flevoweg treedt een geluidbelasting Lden op van maximaal 32 dB. Overal wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Geluidbelastingen wegverkeer Zuiderzeeweg

Vanwege verkeer over de Zuiderzeeweg treedt een geluidbelasting Lden op van maximaal 31 dB. Overal wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

4.3.3.1 Geluidbelasting industrie

Het project is gelegen binnen de geluidzone rond industrieterrein Cruquius. Voor nieuwe woningen binnen een geluidzone van een industrieterrein geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Vanwege industrieterrein Cruquius treedt een geluidbelasting Letmaal op van maximaal 46 dB(A). Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

4.3.4 Gemeentelijk geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met het dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien viesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

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

In de bijlagen bij de toelichting is het (ontwerp) Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder opgenomen, alsmede het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Deze voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid.

4.3.5 Cumulatieve geluidbelasting

Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd moeten extra maatregelen worden getroffen teneinde te voldoen aan de op het wegverkeerslawaai afgestemde grenswaarde van LVL,cum = 66 dB (63+3).

De gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum bedraagt maximaal 66 dB. Er wordt overal voldaan aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: 63+3 = 66 dB). Op basis van de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen extra dove gevels of viesgevels benodigd.

4.3.6 Conclusie voor plangebied

Woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de zones langs diverse wegen binnen de bebouwde kom, de spoorweg Amsterdam Muiderpoort–Amsterdam Centraal en industrieterrein Cruquius. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder verricht.

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.
- industrielawaai: voorkeursgrenswaarde 50 dB(A), maximale ontheffingswaarde 55 dB(A).

De berekeningen van de geluidbelastingen Lden zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

Vanwege geluid dat afkomstig is van het spoortraject Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort, de Panamalaan, de Zeeburgerdijk en de Veelaan/Molukkenstraat worden de woerkeursgrenswaarden overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor spoorweglawaai wordt op enkele locaties overschreden, op deze locaties zijn dove gevels benodigd.

De gecumuleerde geluidbelastingen LVL,cum voldoen overal aan de in het Amsterdams geluidbeleidgestelde grenswaarde (hier: 63+3 = 66 dB). Er zijn ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelastingen geen aanvullende maatregelen in de vorm van dove gevels of viesgevels benodigd.

Ter plaatse van de bestemming 'Gemengd' ten westen van de Veelaan zijn direct geluidluwe zijden. Ter plaatse van de bestemming 'Gemengd' ten oosten van de Veelaan zijn nergens direct geluidluwe zijden. Er zijn gebouwmaatregelen benodigd door middel van balkon- of loggiaconstructies, zo nodig geheel verglaasd.

In het rapport wordt geadviseerd om voor de woningen de volgende hogere waarden aan te vragen:

- Spoorweg Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort: 68 dB.
- Panamalaan: 61 dB.
- Zeeburgerdijk: 50 dB.
- Veelaan/Molukkenstraat: 62 dB.

Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan zal tevens het ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage worden gelegd.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Kader

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

4.4.2 Plangebied

Voor het plangebied is in januari 2016 een zogeheten verkennend bodemonderzoek ('*Quick scan te verwachten bodemkwaliteit Zeeburgerpad*') uitgevoerd vanwege de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan (wonen/werken). Hiertoe is de actuele informatie t.a.v. de kwaliteit van de bodem geraadpleegd in het bodeminformatiesysteem (NAZCA-I) van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het onderzoek is als Quick scan bodemkwaliteit opgenomen in de bijlagen van de toelichting.

Historische informatie

Het onderzochte gebied wordt begrensd door het spoor (westzijde), de Nieuwe Vaart (noorden oostzijde) en het Lozingskanaal (zuidzijde). De Nieuwe Vaart is al voor 1800 aangelegd als verbindingkanaal tussen de Singelgracht (en later ook het Oosterdok) en het IJmeer. Het gebied ten noorden en ten zuiden van de Nieuwe Vaart (in het zuiden begrensd door de St. Antoniesdijk (tegenwoordig Zeeburgerdijk) maakte tot ca. 1893 deel uit van de Stads Rietlanden. Ten noorden van de Nieuwe Vaart werden rond die tijd veemarkten en abattoirs gevestigd.

Rond 1894 werd tussen de Nieuwe Vaart en de St. Antoniesdijk een tweede kanaal in gebruik genomen, het Lozingskanaal. Tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal ontstond zo een smalle strook land (tegenwoordig het Zeeburgerpad) die tot ca. 1910 braakliggend was. Op basis van de Bodemkwaliteitskaart (Bkk) is het plangebied gelegen in zone 3 (Industrie). Binnen deze zone zijn de boven- en ondergrond over het algemeen licht tot matig verontreinigd.

Tussen 1910 en 1925 ontstond kleinschalige bebouwing op deze strook, vermoedelijk betrof het hier bedrijvigheid met aan- en afvoermogelijkheden langs beide kanalen. In 1930 was de gehele strook bebouwd en in gebruik genomen. Bekend is dat in de loop van de tijd in elk geval een verffabriek,

bouwbedrijven en brandstoffenhandels op het Zeeburgerpad gevestigd zijn (geweest). Dergelijke bedrijfsactiviteiten kunnen bodemverontreinigingen hebben veroorzaakt.

Ophooggeschiedenis

Het plangebied is opgehoogd in de periode 1900-1929. In deze periode werd vaak opgehoogd met verontreinigd materiaal. Regulier is deze ophoogperiode niet verdacht op asbest, echter ten noorden van dit gebied (Cruquiusweg) is vanaf 1912 de asbestcementfabriek Martinit in gebruik geweest, die mogelijk met het proceswater ook asbest heeft geloosd. Gezien het feit dat het Zeeburgerpad ontstaan is als (schier)eiland bij de aanleg van het Lozingskanaal, is vermoedelijk slib en zand uit het Lozingskanaal gebruikt voor de ophoging. Door mogelijke baggerwerkzaamheden vanuit het Lozingskanaal kan er mogelijk ook asbest op de landbodem van het Zeeburgerpad zijn terechtgekomen. Derhalve is naar onze mening het gebied wel verdacht op de aanwezigheid van asbest.

Dempingen/stortlocaties/puntbronnen

In of in de directe omgeving van het onderzoeksgebied zijn puntbronnen. Ter plaatse van Zeeburgerpad 41 tot en met 53 zijn meerdere ondergrondse brandstoftanks bekend. Voor zover bekend uit de beschikbare gegevens hebben deze de bodemkwaliteit niet negatief beïnvloed. Er zijn geen dempingen of stortlocaties naar voren gekomen.

Uitgevoerde bodemonderzoeken, saneringen en verontreinigingscontouren

Binnen het plangebied Zeeburgerpad zijn diverse onderzoeks- en saneringsgegevens bekend. Deze hebben allemaal betrekking op de landbodem (grond en grondwater). Van de waterbodem van het Lozingskanaal en de strook rondom de aanwezige woonboten zijn geen bodemkwaliteitsgegevens bekend. Wel is uit waterbodemonderzoeken van andere watergangen in de omgeving bekend dat de waterbodem (zowel slib als vaste waterbodem) over het algemeen de kwaliteit 'niet toepasbaar' (zowel op de landbodem als onder water) hebben op basis van de aanwezige concentraties zware metalen.

Onderstaand volgt een samenvatting van de meest relevante bodemonderzoeken:

- Bij de realisatie van de nieuwbouw van Zeeburgerpad 31-35 (aan weerszijden van de Panamalaan) zijn in 2007 diverse verontreinigde grondlagen tot een diepte van 4,5 meter beneden maaiveld gesaneerd en verwijderd tot het niveau van de lokale achtergrondwaarde. De ontgravingen zijn deels aangevuld met schoon zand en deels geïsoleerd met de bebouwing;
- Ter plaatse van de kruising van het Zeeburgerpad met de Panamalaan en ter hoogte van Zeeburgerpad 35-37 is een sterke verontreiniging met zware metalen en minerale olie in de ondergrond aanwezig. Verdere details zijn niet bekend, maar aannemelijk is dat deze verontreiniging niet wordt gesaneerd of hoeft te worden gesaneerd vanwege de aanwezigheid van een asfaltverharding;
- Uit een bodemonderzoek in 2015 blijkt dat de bodem ter plaatse van de openbare weg tussen Zeeburgerpad 43 en 55 over het algemeen matig (en plaatselijk sterk) verontreinigd is met lood. Dit komt overeen met het algemene beeld volgens de Bkk.
- Ter plaatse van Zeeburgerpad 54 (voormalig bouwbedrijf) zijn in de bovengrond asbesthoudende puinlagen aangetroffen, en in de ondergrond matig tot sterke verontreinigingen met PAK en lood. De verontreinigingen zijn door middel van een verharding geïsoleerd;
- Ter plaatse van Zeeburgerpad 103 zijn in 2007 in zowel de boven- als de ondergrond lichte tot plaatselijk sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond.

Conclusie

Op basis van historische gegevens is de verwachte algemene bodemkwaliteit van het Zeeburgerpad 'industrie', met plaatselijk (mogelijk gerelateerd aan bedrijfsactiviteiten) uitschieters van verontreinigingen boven interventiewaarde (sterk verontreinigd). Er zijn geen grootschalige gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend die noodzaken tot het spoedig nemen van sanerende maatregelen. Bij een bestemmingswijziging van 'industrie' naar 'gemengd wonen en werken' zullen plaatselijk sanerende maatregelen van de bodem noodzakelijk zijn voor de realisatie van bouwwerken. Indien de huidige isolatie van de bodem gehandhaafd blijft dan zijn er echter geen beperkingen om de functie Wonen te realiseren. Aanbevolen wordt om bij vergevorderde planvorming voor herontwikkeling

verkennend bodemonderzoek uit te voeren in het gehele plangebied. In de openbare weg kan een dergelijk onderzoek zonder problemen worden uitgevoerd. Ter plaatse van de huidige panden/bedrijven kan dit het beste worden uitgevoerd na beëindiging van de bedrijfsactiviteiten.

Aandachtspunten

Op basis van het voorafgaande zijn deze aandachtspunten te noemen:

- De aanwezige verhardingen en wegfunderingen in het gebied moeten nader onderzocht worden voor hergebruik;
- Ter plaatse van de bedrijfspanden dient in elk geval ook in pandig onderzoek plaats te vinden van verhardingen en de onderliggende bodem;
- Op het gebied van archeologie moet rekening gehouden worden met een archeologisch bureauonderzoek, gevolgd door een inventariserend veldonderzoek en/of archeologische begeleiding tijdens de uitvoering;
- De locatie is niet verdacht van explosieven.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

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

De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en Besluit buisleidingen en externe veiligheid. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een 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 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

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

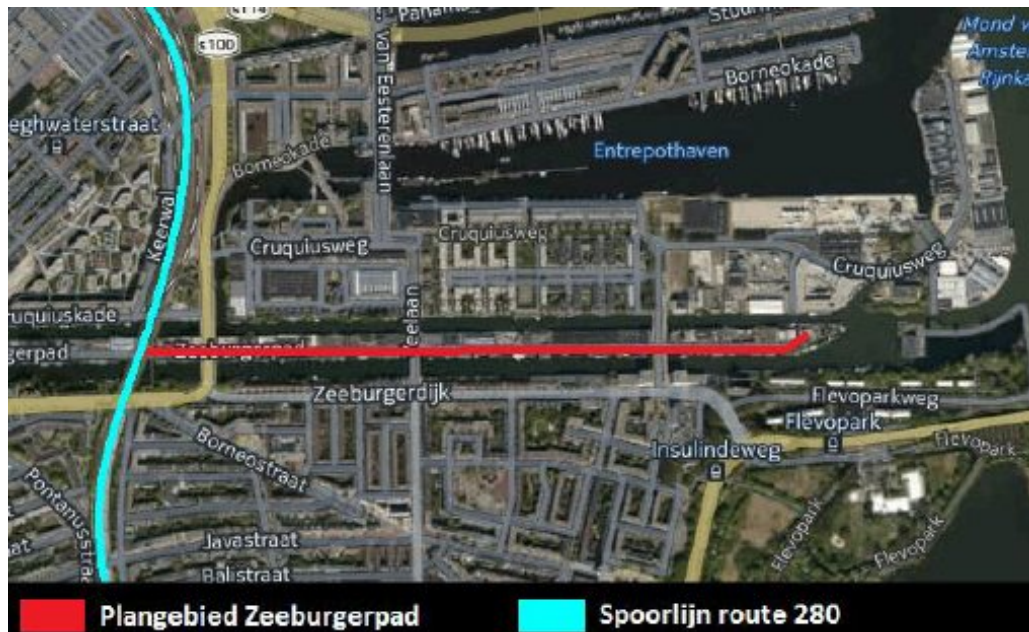
(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een

ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants. In dat kader is advies opgevraagd bij de Brandweer Amsterdam-Amstelland. Het gehele advies is opgenomen in de bijlage.

4.5.2 Plangebied

Over spoorlijn 280 (Duivendrecht - Singelgracht) vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De Regeling basisnet geeft aan dat er verschillende soorten stoffen over het spoortraject vervoerd mogen worden. De spoorlijn vormt de rand van het plangebied. De afstand vanaf het spoor tot de bebouwing is ongeveer 25 meter. Het spoortraject ligt op een viaduct en ligt dus hoger dan de rest van het plangebied.



Afbeelding: globale aanduiding plangebied met spoorlijn route 280

#	Risicobron Vervoer	Activiteit	Aantallen transporten		
			Basisnet [1]	Werkelijk (2013) Ketel	Container
Spoorlijn Route 280: Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht ¹	A: Brandbaar gas	(LPG)	600 per jaar	0	2
	B2: Toxisch gas	(ammoniak)	200 per jaar	0	0
	B3: Zeer toxisch gas	(chloor)	0 per jaar	0	0
	C3: Zeer brandbare vloeistof	(benzine)	3450 per jaar	73	4
	D3: Toxische vloeistof	(acrylnitril)	200 per jaar	0	0
	D4: Zeer toxische vloeistof	(acroleïne)	100 per jaar	0	0

Afbeelding: maximale transporten per jaar van gevaarlijke stoffen

Binnen het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn van Duivendrecht naar Amsterdam Singelgracht. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk. Daarbij kunnen een explosie, brand of giftige wolk ontstaan die gevolgen kunnen hebben voor het plangebied. Aanwezige personen in het plangebied zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. Het merendeel van de aanwezige personen in het plangebied is zich niet bewust van de mogelijke gevaren. Na een ongeval met gevaarlijke stoffen blijft daardoor naar verwachting snel en op een goede manier handelen uit. Kennis hebben van de mogelijke gevaren vergroot de zelfredzaamheid. Personen moeten een handelingsperspectief hebben om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Weten wat de gevaren zijn bevordert snel handelen. Aanwezige personen in het plangebied hebben de mogelijkheid om te schuilen of te vluchten. Schuilen kan in de verschillende gebouwen in het plangebied, indien deze bestand zijn tegen de hitte en indien

deze volledig af te sluiten zijn. Vluchten kan men van de bron af, in oostelijke richting.

Plaatsgebonden risico vervoer over het spoor

Het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor is lager dan 10-6 per jaar. Het plan voldoet aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico vervoer over het spoor

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico op het traject Amsterdam Muiderpoort - Utrecht is ter hoogte van het Centraal Station en bedraagt circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Ter hoogte van het plangebied is het groepsrisico lager. De circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" geeft aan dat een verantwoording van het groepsrisico (GR) is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met dit bestemmingsplan worden gedeeltelijk nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het GR zal daardoor wel toenemen, maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Verdere verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer per spoor is daarom niet nodig.

4.5.3 Advies

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland adviseert de gemeente Amsterdam om bij het nemen van het besluit de volgende aspecten te betrekken:

- de mogelijke gevaren en gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- het handelingsperspectief dat de aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te vluchten;
- de hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

- bij de constructie en het toepassen van materialen rekening te houden met de effecten en gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- installaties en voorzieningen in de gebouwen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt;
- personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.

4.5.4 Conclusie voor bestemmingsplan

Binnen de eerste 120 meter vanaf de spoorlijn zullen geen gevoelige functies mogelijk worden gemaakt. Dit betreft de eerste ring, zoals genoemd in bijlage 2 van het advies Externe veiligheid. Rechts van de Panamalaan zal de bestemming 'Gemengd' mogelijk worden gemaakt. Op grond van deze bestemming zijn naast de bestaande bedrijvigheid ook gevoelige functies mogelijk. Bij eventuele nieuwbouw zal rekening moeten worden gehouden bij de toepassing van materialen en brandwerendheid.

4.5.5 Risicovolle bedrijven

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) is er in de nabije omgeving van plangebied één risicovol bedrijf aanwezig. Het gaat hier om een metaalverwerkingsbedrijf (Metaal Magnus International B.V., opslag gevaarlijke stoffen) ter plaatse van de Cruquiusweg 152.



Afbeelding: risicokaart.nl met geheel rechts liggend Metaal Magnus, Cruquiusweg 152

Ad 1 Plaatsgebonden risico risicovolle bedrijven

De contour voor het plaatsgebonden risico PR10-6 ligt op het eigen terrein. Voor onderhavig plangebied heeft dit gezien de grote afstand geen consequenties.

Ad 2 Groepsrisico risicovolle bedrijven

Binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico GR liggen enkele bedrijven. De bedrijven ten zuiden van Metaal Magnus zijn bepalend voor de hoogte van het groepsrisico. In de andere richtingen ligt het invloedsgebied van Metaal Magnus voor een groot deel over open water.

De geldende QRA (kwantitatieve risicoanalyse) voor de milieuvergunning van Metaal Magnus is van 27 juni 2007, Rapportnummer VEI 229-2. In deze QRA is uitgegaan van een hoge personendichtheid (150 personen per hectare) voor de bedrijven ten zuiden van Metaal Magnus. Tevens is van een hoge dichtheid (600 personen per hectare) uitgegaan voor de woongebieden rondom Metaal Magnus. Het geïnventariseerde gebied dat voor de berekeningen in kaart is gebracht is groter dan het invloedsgebied voor het groepsrisico. Uit de berekeningen is gebleken dat er geen groepsrisico is, daar het maximum aantal slachtoffers in het invloedsgebied lager is dan 10 personen.

In 2008 is de voorgeschreven rekenmethodiek voor PGS-15 opslagloodsen zoals Metaal Magnus gewijzigd, waardoor de hoogte van het groepsrisico kan zijn veranderd. Voor de volledigheid is een verkennende berekening gemaakt met de nieuwe rekenmethodiek. Daarbij is als "worst case situatie" uitgegaan van een dubbel aantal personen per hectare (300) voor alle bedrijven in de omgeving en een dubbel aantal personen in de woningen. Dit is een onrealistisch hoog aantal. Het doel hiervan is het bepalen van het effect van de verhoging op het groepsrisico. De conclusie van deze 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 invloedsgebied lager is dan 10 personen. Het GR is dus nihil en wordt niet beïnvloed door de ontwikkelingen.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat het metaalverwerkingsbedrijf Magnus geen negatieve effecten heeft op onderhavig bestemmingsplan.

4.5.6 Buisleidingen

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

4.5.7 Transport over de weg

Het Zeeburgerpad is geen aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen. Een gedeelte van de Cruquiusweg is toegewezen route voor het aan en afleveren van gevaarlijke stoffen voor het Cruquiuswerkgebied. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt buiten het invloedsgebied (200 meter) van aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

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

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

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

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie: <http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Breed water

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afmoeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015. Zie <http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Keur

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

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit

ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

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

Waterkeringen

In het plangebied bevindt zich gedeeltelijk in een primaire waterkering. In de verbeelding is de zonering van deze waterkering opgenomen. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. In het kader van het bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering.

Waterberging

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

Wateropgave

Dit bestemmingsplan levert geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.

Demping en verharding

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. In het kader van het project is geen sprake van toename van de verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, er zal dus geen gebruik worden gemaakt van methoden voor alternatieve berging.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

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

Woonboten

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006. De belangrijkste punten uit het beleid zijn hieronder genoemd:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer

kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht (Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud);

- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

Het bestemmingsplan maakt kelders en ondergrondse parkeergarages mogelijk. Het plan wordt voorgelegd aan Waternet ter toetsing.

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

5.2.1 Algemeen

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

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

5.2.2 Beleid, wet- en regelgeving

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

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

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

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

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

In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.- procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de

m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

5.2.3 Kwalificatie gebied

De beoogde ontwikkelingen aan het Zeeburgerpad kunnen worden ingedeeld in categorie 11.2 van de D-lijst:

"De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen."

In de volgende gevallen is er sprake van een m.e.r. beoordelingsplicht:

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het Zeeburgerpad beslaat geen terrein van 100 hectare of meer. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan maximaal 684 woningen mogelijk. De beoogde bedrijfsactiviteiten zijn al mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan Cruquius. Nu de aangegeven drempelwaarden niet worden overschreden kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht in de zin van de Wet milieubeheer. Uit jurisprudentie van de Afdeling blijkt echter het volgende. Hoewel de omvang van een project beneden de geldende grenswaarden ligt, betekent de enkele omstandigheid dat de activiteit opgenomen is in de bijlage, er beoordeeld dient te beoordelen of op grond van de selectiecriteria van bijlage III bij de richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

5.2.4 Beoordeling

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden).
Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.
3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het bij het Zeeburgerpad om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

Naar verwachting zullen de milieueffecten op de omgeving van bedrijfsactiviteiten grotere nadelige effecten hebben op de omgeving dan de voorgenomen nieuwbouw voor wonen. Door de transformatie van bedrijventerrein naar een woon-werkgebied verdwijnen zwaardere bedrijfsactiviteiten. Door de komst van woningbouw en lichtere bedrijvigheid verbetert de milieusituatie. Dit maakt dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling voldoende inzicht biedt voor het bevoegd gezag om gemotiveerd belangrijke nadelige gevolgen uit te kunnen sluiten. De voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken vormen de onderbouwing dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten.

5.3 Mobiliteit

5.3.1 Verkeer

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

Het onderzoeksgebied bestaat uit het Zeeburgerpad (a), de drie aanliggende ongeregelde kruispunten (b) en de geregelde kruispunten op de Zeeburgerdijk (c). Het Zeeburgerpad is voor dit onderzoek opgedeeld in 4 rakken (1a, 1b, 2 en 3).



Afbeelding: onderzoeksgebied verkeersonderzoek

Door het Zeeburgerpad en de aanliggende ongeregelde kruispunten te modelleren in een microsimulatiemodel is het mogelijk om een indruk te krijgen van het functioneren van de verkeersstromen in de toekomst. In het microsimulatiemodel is onder meer het huidige wegprofiel met de huidige wegbreedtes opgenomen. Bij de ongeregelde kruispunten geeft het model aan wat de wachttijden zijn, op het Zeeburgerpad komen eventuele opstoppingen aan het licht. Vanwege de bedrijvigheid op het Zeeburgerpad komt het ook voor dat er laad- en losverkeer op straat parkeert. Ook dit gegeven is gemodelleerd. Hiervoor zijn in het model op meerdere locaties op het Zeeburgerpad obstakels toegevoegd en is bekeken hoe vaak en hoe lang verkeer op tegemoetkomend verkeer moet wachten.

5.3.2 Zichtjaren

De zichtjaren van het verkeersonderzoek zijn 2016 en 2026. In dit onderzoek is gerekend met het toekomstscenario Amsterdams Realistisch. In dit scenario zijn alle juridisch planologisch mogelijke bouwplannen opgenomen en is tevens rekening gehouden met een stads breed realistisch groeiscenario wat betreft inwoners en arbeidsplaatsen. Dit is het scenario dat standaard voor o.a. bestemmingsplannen wordt gebruikt.

5.3.3 Varianten

In totaal zijn er voor dit onderzoek 3 varianten onderzocht:

- 2016 referentie (huidige situatie)
- 2026 variant 1 (75% wonen en 25% bedrijven)
- 2026 variant 2 (100% wonen)

Variant 1 is een invulling conform structuurvisie van het maximaal mogelijke programma Zeeburgerpad. Hierin is tevens het huidige juridisch en planologisch programma van het achterliggende Cruquiusgebied (deelgebied 1) opgenomen. Variant 2 is een worst case invulling voor wat betreft verkeersgeneratie van het maximaal mogelijke programma Zeeburgerpad. Hierin is tevens het huidige juridisch en planologisch programma van het achterliggende Cruquiusgebied (deelgebied 1) opgenomen.

5.3.4 Conclusie

Door de voorgenomen ontwikkelingen nemen de verkeersintensiteiten en de parkeerdruk toe. Dit leidt echter nergens tot knelpunten.

Doorstroming Zeeburgerpad

Uit de microsimulatie volgt dat er geen grote wijzigingen zijn te verwachten wat betreft de verkeersdoorstroming op basis van de berekende verkeersprognoses. Deze conclusie heeft betrekking op alle drie de kruispunten (de kruispunten van het Zeeburgerpad met de Panamalaan, Veelaan en Th.K. van Lohuizenlaan) en geldt ook voor de situaties waarin er laad- en losverkeer aanwezig is op het Zeeburgerpad.

Doorstroming Zeeburgerdijk

Uit de doorrekening van de twee geregelde kruispunten op de Zeeburgerdijk (kruispunten Zeeburgerdijk-Panamalaan en Zeeburgerdijk-Molukkenstraat) volgt dat de huidige profielen de worst case situatie tot en met het jaar 2026 nog voldoende kunnen verwerken. De verkeersregelingen blijven voldoen aan de Amsterdamse randvoorwaarden.

Parkeren

Door de programmavarianten (programmavariant 1: 75% wonen 25% bedrijven), programmavariant 2: 100% wonen) ontstaat een hogere parkeerdruk dan in de huidige situatie. In programmavariant 1 leidt dit op werkdagmiddagen tot een parkeerdruk van 90% en lijkt daarmee te leiden tot een knelpunt. Het vraagoverschot kan echter naar verwachting worden opgevangen in de omgeving, binnen de huidige capaciteit van bedrijfsgebied Veelaan en de Architectenbuurt.

Het aspect verkeer vormt op basis van het verkeersonderzoek geen belemmering voor het bestemmingsplan. Voor de details van het onderzoek en de conclusie wordt verwezen naar bijlage Verkeersonderzoek.

Naar aanleiding van het uitgevoerde verkeersonderzoek is er tevens een second opinion uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Volgens het onderzoeksbureau is er uitgegaan van een juiste onderzoeksmethode en geven de conclusies vertrouwen. Voor de details van de second opinion wordt verwezen naar de bijlage Second opinion verkeersonderzoek.

5.4 Parkeren

5.4.1 Beleid

5.4.1.1 Nota Locatiebeleid

Op basis van de variabelen stedelijkheid, bereikbaarheidsklasse en andere gebiedskenmerken is tot een onderverdeling in gebieden gekomen. Onderstaande kaart betreft een gebiedsindeling van stadsdeel Oost. Het plangebied Zeeburgerpad is ingedeeld in gebied 2.

Gebied 2: Schil/Overloop gebied

Combinatie van stedelijkheidsklasse (zeer) sterk stedelijk en bereikbaarheidsklasse B.

Locaties in dit gebied zijn goed per openbaar vervoer bereikbaar. Het zijn locaties gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Het grootste gedeelte van stadsdeel Oost valt in dit gebied aangezien het goed met het openbaar vervoer ontsloten is. Voorwaarde is dat de frequentie van de OV-verbindingen minimaal tweemaal per uur is. Deze gebieden komen overeen met B locaties uit de Nota Locatiebeleid en de Schil/Overloopgebieden die het CROW hanteert. Het openbaar vervoer is een volwaardige modaliteit om deze locaties te bereiken. De bereikbaarheid per auto is relatief ondergeschikt aan de bereikbaarheid met andere modaliteiten. Toch zullen er in dit gebied hogere minimumnormen gelden dan in gebied 1. De auto neemt immers een aanzienlijk aandeel van het mobiliteitsvraagstuk. In dit gebied moet ten behoeve van autoparkeren parkeergelegenheid op eigen terrein of inpandig worden ontwikkeld.

(op basis van onderzoeken en gebruikerservaringen).

Dit resulteert in verschillende parkeernormen per woningbouwcategorie en per gebied. De parkeernormen in gebied 1a en 1b zijn meer sturend dan die in gebied 2. Gebieden 1a en 1b zijn immers uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar; de behoefte aan parkeergelegenheid is dan ook lager dan in andere gebieden. De parkeernormen in gebied 2 gelden als norm met bandbreedte. Dit maatwerk wordt echter opgesteld in lijn met de gedachtegang van de parkeernormen in gebied 1 en 2.

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

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

Categorie	Definitie	Bandbreedte
Sociale en goedkope huur	Huur onder liberalisatiegrens	0,7 - 1,0
Middeldure huur en middeldure koop	Huur van liberalisatiegrens tot en met 950 euro en koopprijs onder 260.000 Euro	0,9 - 1,4
Dure huur en koop	Huur boven 950 Euro en koopprijs boven 260.000 Euro	1 - 2
Serviceflat/aanleunwoning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen	0,2 - 0,6
Kamerverhuur	Divers	0,15 - 0,6
Bezoekersparkeren	Divers	0,1

Tabel: parkeernormen per woning in gebied 2

5.4.1.1.2 Parkeernormen niet-wonen functies

De parkeernormen voor niet-wonen functies zijn (in tegenstelling tot de parkeernormen voor woonfuncties) wel stedelijk bepaald. De parkeernormen voor niet-wonen functies zijn afkomstig uit de Nota Locatiebeleid Amsterdam. De parkeernormen uit de Nota Locatiebeleid zijn sturend. Dat wil zeggen dat door het beperkt toelaten van parkeergelegenheid bij functies actief wordt gestuurd op het autogebruik. De parkeernormen uit de Nota Locatiebeleid zijn dan ook uitsluitend maximumnormen.

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor niet-wonen functies per gebied omschreven. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de Nota Locatiebeleid en/of een vertaling van de kencijfers van het CROW. Als functies niet zijn opgenomen in de bijlage bij het Nota Locatiebeleid dan worden de kencijfers van het CROW gebruikt en aangepast aan de Amsterdamse en lokale situatie. Belangrijk voor het bepalen van de parkeernorm voor niet-wonen functies is veelal het Bruto Vloeroppervlak (BVO).

Categorie	Gebied 2
Bedrijven	1 parkeerplaats per 125 m ² bvo
Kantoren	1 parkeerplaats per 125 m ² bvo
Overig niet-wonen	Nota Locatiebeleid (bijlage 1) aangevuld met CROW kencijfers aangepast aan Amsterdamse situatie

Tabel: parkeernormen niet-wonen functies in gebied 2

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

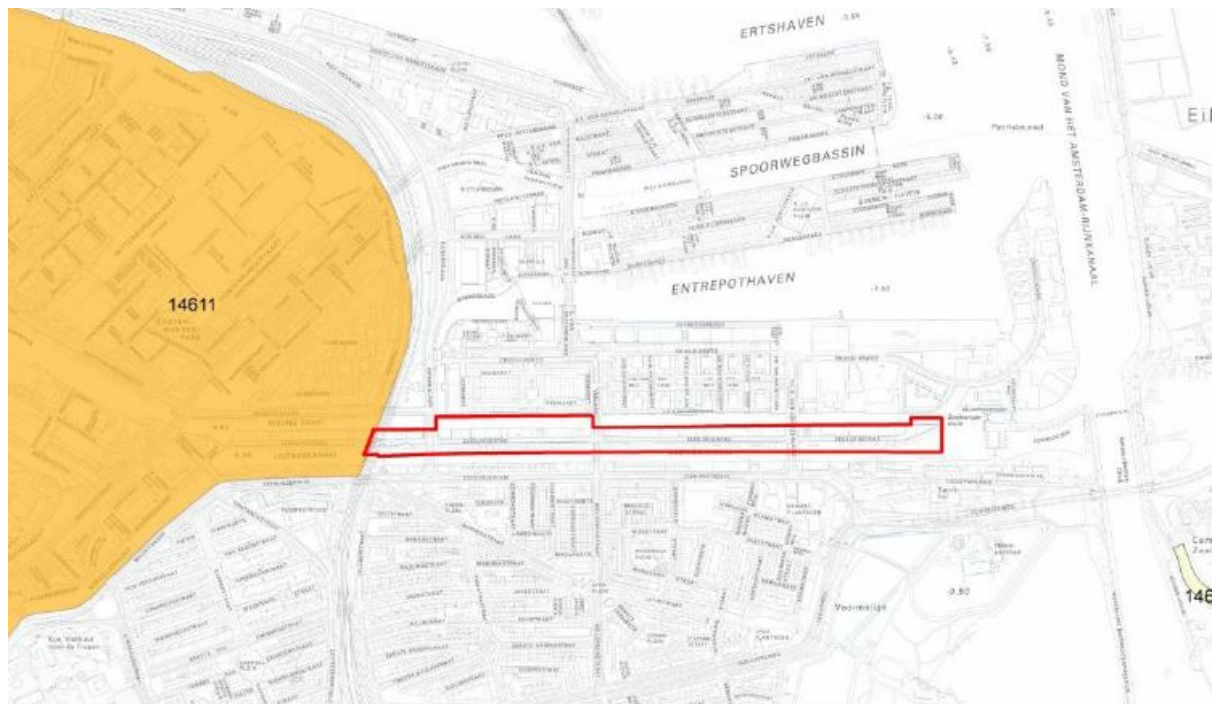
Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) 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 verwittigt 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

Voor het plangebied is op 19 januari 2016 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het bureauonderzoek geeft een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied en omgeving. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel op basis waarvan de beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. Wel valt de meest westelijke rand van het plangebied binnen een zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde (zie onderstaande afbeelding). Dit betreft het gebied ten westen van de spoorlijn.



Afbeelding: het plangebied op de Archeologische Monumenten Kaart

Conclusie

Binnen het plangebied zijn volgens de AMK geen archeologische monumenten aangewezen. Op basis van bovenstaande inventarisatie zijn in de Nieuwe Vaart in het water gegooid of gevallen losse voorwerpen te verwachten die verband houden met scheepvaart of andere activiteiten op de wal. Deze hebben een wijde spreiding. Het Zeeburgerpad betreft een gedempt deel van de Nieuwe Vaart. De archeologische kwaliteit van de oorspronkelijke waterbodem is hier aangetast door zetting ten gevolge van de demping. Bij de aanleg van het Lozingskanaal is de bodem van de Nieuwe Vaart doorgraven. Hier worden geen archeologische resten meer verwacht. Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten. Voor de details van het onderzoek wordt verwezen naar het Archeologisch bureauonderzoek dat als bijlage in de toelichting is opgenomen. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig plan.

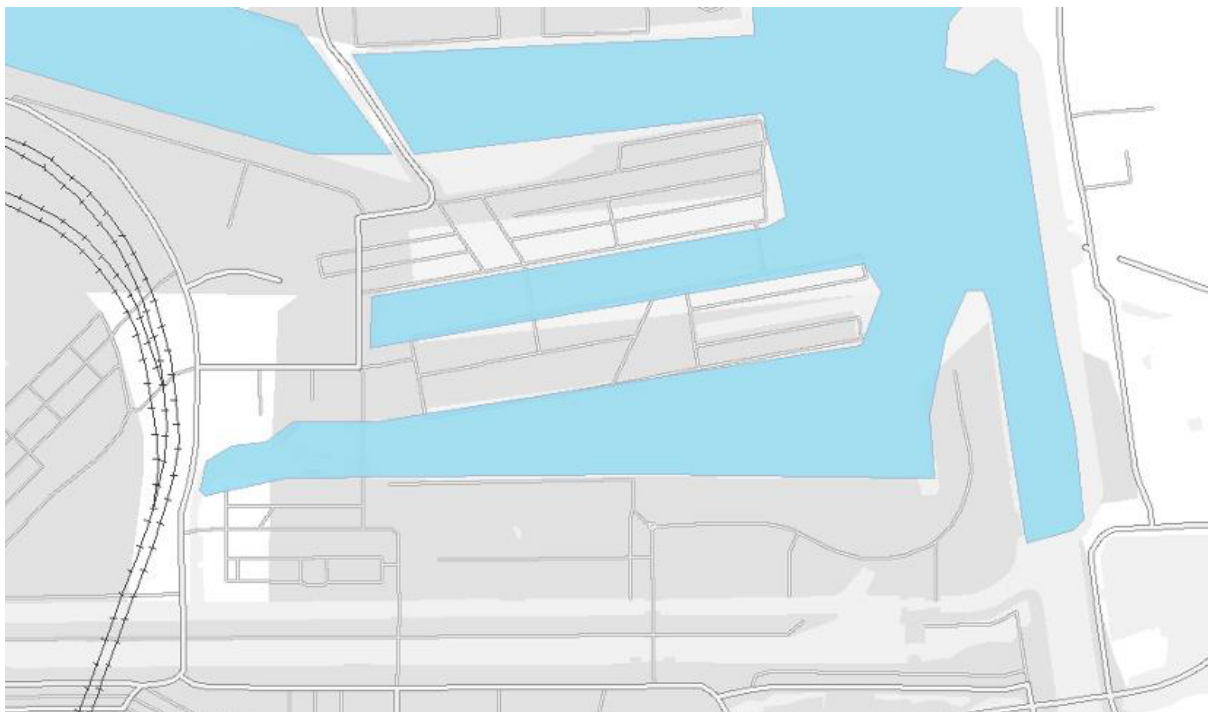
5.5.2 Cultuurhistorie

Beleid

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

Plangebied

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



Afbeelding: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap en Cultuurhistorie

Voor het voorliggende plangebied heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Dit onderzoek 'Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg

e.o.' (C 12-046 Amsterdam 2012) is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan.

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

Conclusie

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten. Het aspect cultuurhistorie levert derhalve geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.5.3 Duurzaamheid

Motie Van Doorninck en Van Pinxteren

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 college zegt toe begin 2008 met een notitie te komen over de milieuambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om deze te implementeren middels de gunning van bouwenvelopen.

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 CO₂-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 klimaatneutrale 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

CO₂-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 oude 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 CO₂ 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.

Per maatregel wordt aangegeven of en hoe het voorliggende bestemmingsplan dit mogelijk maakt.

Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Vooral in de Watergraafsmeer zijn groene daken van belang omdat het hemelwater daar moeilijker weg kan. 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 afwijkingmogelijkheid 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. Zo'n bouwwerk is vergelijkbaar met een dakopbouw t.b.v. de toegang van het dakterras) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden.

Buitengevelisolatie

Buitengevelisolatie zal in veel gevallen aan de binnenkant van de (oorspronkelijke) gevel plaatsvinden. In deze gevallen is extra gevelisolatie mogelijk binnen de diverse bestemmingsplannen. 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 (bouwvlak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen als volgt te formuleren in het bestemmingsplan:

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings- en bouwgrenzen te overschrijden ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, gevelisolatie, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,3 meter."

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 (zie hiervoor).

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien zo'n 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 +/- 1,5 meter hoog. Deze palen zijn m.n. gewenst binnen de bestemmingen 'verkeer'. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn.

De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de bestemmingen 'verkeer'; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming. Binnen deze bestemming is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen deze bepalingen.

5.6 Flora en fauna en ecologie

5.6.1 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.

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 verstoring 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. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringstoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

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

toekomst. 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 andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

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

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

5.6.2 Plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora- en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de Habitatrichtlijn mede toetsingskader. Het plangebied is thans geheel verhard en bebouwd. In het plangebied kunnen algemene broedvogels en de huismus voor komen waarvan het nest jaarrond is beschermd. Daarnaast is niet uit te sluiten dat de kade langs het Zeeburgerpad groeiplaatsen voor beschermde muurplanten herbergt en dat verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn in het plangebied.

5.6.3 Conclusie

Nader onderzoek naar de aanwezigheid en het gebruik van het plangebied door huismus, meermuizen en muurplanten zal meer inzicht geven in de functie van het plangebied voor deze beschermde soorten. Op grond van de verspreiding van beschermde soorten in het plangebied en de functie van het plangebied voor deze soorten kan exact bepaald worden welke negatieve effecten te verwachten zijn. Op basis hiervan kunnen maatregelen getroffen worden (zoals alternatieve verblijfplaatsen voor meermuizen en nestgelegenheid en leefgebied voor huismussen) waardoor negatieve effecten grotendeels gemitigeerd en/of voorkómen worden. Deze mitigatie is noodzakelijk, omdat ruimtelijke ontwikkeling waaronder de voorgenomen ingreep geschaard kan worden geen wettelijk geldig belang vormt vanuit Vogel- of Habitatrichtlijn. Een ontheffing voor vernietiging of beschadiging van nest of verblijfplaatsen kan daarom niet worden verleend.

Wanneer echter nesten en/of verblijfplaatsen aanwezig zijn in het te slopen gedeelte, vindt altijd verstoring plaats van de aanwezige nesten en/of verblijfplaatsen. Voor deze verstoring is ontheffing van de Flora- en faunawet nodig of dient volgens een goedgekeurde Gedragscode (muurplanten) gewerkt te worden. Voor verstoring is geen wettelijke belang vanuit de Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn nodig, omdat verstoring niet in de Europese Richtlijnen wordt genoemd. Voor verstoring kan toetsing daarom plaatsvinden aan alle in de Flora- en faunawet genoemde belangen (waaronder ruimtelijke ontwikkeling).

Een ontheffing is (mogelijk) nodig voor het verstoren van huismus en meermuizen. Voor overige broedvogels volstaat het werken buiten het broedseizoen of het ongeschikt maken van broedlocaties tijdens het broedseizoen. Voor muurplanten dient gewerkt te worden volgens de gedragscode van de Gemeente Amsterdam. Het is aannemelijk dat negatieve effecten op beschermde soorten voorkómen kunnen worden en/of ontheffing verkregen kan worden voor het verstoren van nest- en verblijfplaatsen.

Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor bouwen en bij sloop van panden zal nader onderzoek moeten worden uitgevoerd naar het al dan niet concreet aanwezig zijn van beschermde soorten. Op grond van het voornoemde levert het aspect flora en fauna op voorhand geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

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

6.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.3 Bestemmingsregels

Bedrijf

Voor het gedeelte van het plangebied waar geen woningen mogelijk zijn vanwege milieuzonering is de bestemming voor bedrijven opgenomen. Gronden met deze bestemming mogen gebruikt worden voor bedrijven vallend in milieucategorie 1, 2, en 3 zoals genoemd in de bij de regels behorende bijlage 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Bestaande bedrijven met een hogere milieucategorie zijn als zodanig aangeduid op de verbeelding. Daarnaast zijn er enkele bedrijfswoningen aanwezig (en vergund) die ook als zodanig zijn aangeduid op de verbeelding. Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn geen gevoelige functies, zoals woningen, mogelijk.

Tevens zijn erven, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. De maximale bouwhoogte en het maximum aantal bouwlagen creëren een contour waarbinnen meer ruimte is dan de maximale verdichting (FSI) die gerealiseerd mag worden. Dit betekent dat als een gebouw het totale oppervlak van het kavel vult, het maximaal 3 bouwlagen hoog mag zijn. Als het gebouw hoger is (tot een maximum van 16 meter), dan mag niet het hele kavel bebouwd worden. Ondergrondse parkeervoorzieningen tellen bij het bepalen van de FSI niet mee. Hierbij dient te worden uit te gaan van het bruto vloeroppervlak. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. Voor bepaalde locaties geldt voornoemde FSI niet. Voor deze percelen geldt vanwege eerder verleende omgevingsvergunningen een afwijkende bouwhoogte (hoger dan 16 meter).

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

In de planregels is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Binnen dit gebied is het onder de aldaar beschreven voorwaarden toegestaan de bestemming te wijzigen naar 'Gemengd'. Het bestemmingsplan faciliteert zo veel mogelijk de toekomstige mogelijkheden voor een gemengde bestemming, maar legt ze niet dwingend op. Volgens dat principe worden de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden gerespecteerd. In sommige plangebieddelen kan nog niet direct een gemengde bestemming gerealiseerd worden vanwege het aspect geluid. Mocht een bedrijf stoppen dan kan onder bepaalde voorwaarden de bestemming van betreffende locatie worden gewijzigd naar de bestemming Gemengd. De voorwaarden staan genoemd in het artikel 3.4 van de bestemming Bedrijf.

Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd zijn naast woonfuncties ook bedrijfsfuncties mogelijk die passen bij wonen. In het 2e lid zijn de bouwregels opgenomen. De maximale bouwhoogte en het maximum aantal bouwlagen creëren een contour waarbinnen meer ruimte is dan de maximale verdichting (FSI) die gerealiseerd mag worden. Dit betekent dat als een gebouw het totale oppervlak van het kavel vult, het maximaal 3 bouwlagen hoog mag zijn. Als het gebouw hoger is (tot een maximum van 16 meter), dan mag niet het hele kavel bebouwd worden. Ondergrondse parkeervoorzieningen tellen bij het bepalen van de FSI niet mee. Hierbij dient te worden uit te gaan van het bruto vloeroppervlak. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om in alle bouwlagen de genoemde functies te realiseren (behalve horeca IV), met dien verstande dat minimaal 25% van de eerste bouwlaag aan de straatzijde dient te worden voorzien in bedrijvigheid. Het laatstgenoemde is een uitwerking van de wens voor een levendige bedrijvenplint. Dit is als volgt opgenomen in de planregels: in minimaal 25% van de eerste bouwlaag dient te worden voorzien in bedrijvigheid, zoals wordt bedoeld met de in lid 4.1 onder a en b opgenomen functies, en dient gesitueerd te zijn aan de straatzijde.

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

Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

Verkeer - 1

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, (onbebouwde) parkeervoorzieningen en in- en uitritten. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' zijn bruggen toegestaan. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer -1' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.

Verkeer - 2

Het in het plangebied aanwezige verblijfsgebied is deel bestemd als 'Verkeer - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor pleinen, fiets en/of voetpaden. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug toegestaan. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer-2' zijn uitsluitend bestaande kelders en souterrains 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.

Verkeer – Railverkeer

De westelijk gelegen spoorzone is bestemd als 'Verkeer - Railverkeer'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor spoorwegen en railverkeer. Tevens zijn geluidswerende voorzieningen, wegen, nutsvoorzieningen, berm en taluds, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst toegestaan. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer - railverkeer' mag het grondoppervlak voor maximaal 300 m², met een maximale bouwhoogte van 3 meter worden bebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering, voorzieningen voor het railverkeer en verkeersregulering van 12 meter. Voor objecten van beeldende kunst geldt een maximale hoogte van 4 meter. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter. Het dagelijks bestuur kan bij een omgevingsvergunning afwijken van ten behoeve van geluidswerende voorzieningen tot een maximale bouwhoogte van 8 meter.

Water

Het in het plangebied aanwezige water is bestemd als 'Water'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor water, natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging, extensief recreatief mede-gebruik, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en wissellocaties.

De ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen en woonboten zijn door middel van een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Het maximum aantal ligplaatsen voor woonschepen is aangegeven middels de aanduiding 'maximum aantal ligplaatsen voor woonboten'.

Voor alle boten geldt dat er maximaal één toegangsvoorziening is toegestaan. De breedte van o.a. toegangsvoorzieningen voor bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen bedragen maximaal 2 meter. De breedte van toegangsvoorzieningen, terrassen, vloten en vlonders voor woonboten (met uitzondering van de wissellocaties) bedraagt gezamenlijk maximaal 12 meter, met dien verstande dat deze niet breder mag zijn dan de lengte van de woonboot. Voor woonboten geldt een maximale bouwhoogte voor schuttingen langs de kade van 1,5 meter. Woonboten mogen tussen de woonboot en de aangrenzende

kade een berging bouwen met een maximum oppervlakte van 6 m² en maximum hoogte van 2,7 meter.

De maximaal toegestane afmetingen voor woonboten zijn tevens opgenomen. Deze afmetingen komen uit de 'Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost'. In deze notitie worden woonboten onderscheiden in woonschepen, woonarken en woonvaartuigen. Voor elke categorie zijn maximale afmetingen opgenomen in de planregels. In het plangebied liggen woonboten met een afwijkende (grotere) maatvoering op basis van een verleende ligplaatsvergunning. Deze uitzonderingen zijn opgenomen in bijlage 4 van de planregels. Voor de adressen die in deze bijlage zijn genoemd, geldt de maatvoering uit de geldende ligplaatsvergunning als maximale maat, maar uitsluitend voor die onderdelen (hoogte, breedte en/of lengte) die de maatvoering in de planregels overschrijden.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1 meter voor steigers en 2 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Waarde - Archeologie - 2

De bestemming Waarde - Archeologie - 2 is van toepassing op de Nieuwe Vaart. Vanwege de lage verwachting geldt dat bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 10.000 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Deze lage archeologische verwachting is uitgewerkt in de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' (dubbelbestemming).

Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkeringen, waterstaatkundige voorzieningen, het onderhoud en instandhouding van dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering, watersystemen als fysiek systeem van waterlopen en andere met de waterhuishouding samenhangende voorzieningen. Binnen de bestemming 'Waterstaat -Waterkering' mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de bestemming en de aldaar genoemde medebestemming, met dien verstande dat het Dagelijks Bestuur advies inwint bij de beheerder alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, waarbij de beheerder (Waternet) in de gelegenheid wordt gesteld om binnen 4 weken advies uit te brengen aan het Dagelijks Bestuur.

Anti-dubbeltelbepaling

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

Algemene bouwregel

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

Algemene gebruiksregels

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

inrichtingen als ongewenst worden beschouwd. In het eerste lid zijn voor de bestemmingen Gemengd, Water en Bedrijf toegelaten bedrijfscategorieën opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar de bij de regels behorende bijlagen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging' en 'Staat van bedrijfsactiviteiten'.

Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'industrieterrein' zijn de gronden aangewezen als een industrieterrein zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrieterrein Cruquius op geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen of geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen. Tevens is bepaald dat geluidsgevoelige gebouwen en terreinen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrieterreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. In dit artikel zijn ook regels opgenomen voor de bescherming van de aanwezige primaire waterkering. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van ontwikkelingen die het onderhoud, de instandhouding en/of de versterking van de primaire waterkering kunnen belemmeren.

Algemene afwijkingsregels

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

Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. In lid 1 zijn enkele onderwerpen opgenomen waarop de aanvullende werking bouwverordening van toepassing is. Het betreft hier onder andere de bereikbaarheid van gebouwen gehandicapten. Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de regels in 'Waterstaat - Waterkering', in de tweede plaats de regels voor 'Waarde - Archeologie' en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling. Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

7.2 Plangebied

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

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

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

Het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie stadsdeel Oost heeft op 10 december 2015 de keuzenotitie voor het bestemmingsplan Zeeburgerpad vastgesteld. Met het vaststellen van de keuzenotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De keuzenotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

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 besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Wel is het conceptbestemmingsplan ter inzage voorgelegd. Op 19 april 2016 is een inloopmiddag/avond georganiseerd voor de bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de gronden in het plangebied. Het conceptbestemmingsplan met bijbehorende bijlagen konden worden ingezien. Tevens was er gelegenheid tot het stellen van vragen dan wel het plaatsen van opmerkingen. Reacties op het concept konden schriftelijk worden ingediend tot 30 april 2016. Alle reacties met beantwoording zijn opgenomen als bijlage in de toelichting in het document Nota van Beantwoording op schriftelijke reacties concept bestemmingsplan. Op 21 juni 2016 heeft het AB unaniem ingestemd met het ontwerp bestemmingsplan.

8.3 Vooroverleg

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

- VROM inspectie: geen reactie ontvangen.
- Provincie Noord-Holland: reactie ontvangen.
- Waternet: reactie per email
- Brandweer Amsterdam-Amstelland: geen reactie. Plan is wel eerder ter advisering voorgelegd voor onderdeel externe veiligheid. Dat advies is geheel overgenomen.
- Rijkswaterstaat: geen reactie.

Niet alle adressanten hebben derhalve gereageerd. Hieronder samengevat de reacties van de overlegpartners die wel hebben gereageerd:

- Provincie Noord-Holland: telefonische reactie op 21 juni 2016 dat er geen opmerkingen zijn op het plan.
- Waternet:
Het zou mooi zijn als de woonboten dicht bij de kant komen te liggen ivm doorstroming naar gemaal Zeeburg. Ik kan me voorstellen dat dit in projectverband (inventarisatie, voorlichting en communicatie) gerealiseerd zou kunnen worden met de regels in het bestemmingsplan als kader. In de regels staat nu een breedte van 2 meter voor de toegangsvoorzieningen. Is het mogelijk deze regel bij vervanging alvast te beperken tot bijvoorbeeld max. 1 meter? Verder wordt er op gewezen dat een extra berging volgens de Keur van waterschap AGV niet in het water mag liggen en door enkel het oppervlak in de regels op te nemen, kan ook dit ertoe leiden dat tussen kade en woonboot er meer ruimte wordt gecreëerd waardoor het doorvaartprofiel juist kleiner wordt. Dit is geen acceptabele ontwikkeling. In het bestemmingsplan moet aandacht worden besteed aan een betere doorstroming in het Lozingskanaal en de Nieuwe Vaart. Daarom wordt geadviseerd het volgende in het bestemmingsplan aan te passen:
 - in de toelichting in te gaan op het hoogwaterbeschermingsgebied, de afspraken die daarbij gemaakt zijn en de intenties die daaruit volgen;

- de regels met betrekking tot een berging of toegangsvoorziening aan te scherpen en te verduidelijken.

Reactie gemeente: De woonboten in het plangebied maken deel uit van een bestaande situatie zoals die eerder werd bestemd in het bestemmingsplan Cruquius. De aldaar bestemde ligplaatsen met bestaande rechten zijn overgenomen in het bestemmingsplan voor het Zeeburgerpad.

Daarnaast zijn in de planregels de bepalingen overgenomen die afkomstig zijn uit de beleidsnotitie 'Woonboten en oevergebruik' d.d. 25 juni 2013. Bij de totstandkoming van voornoemd beleid is overleg gevoerd met Waternet. De reactie leidt derhalve niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

De vooroverlegreacties hebben niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

8.4 Zienswijzen

Van xx tot en met xx heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn xx zienswijzen ingediend. In bijlage xx zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.