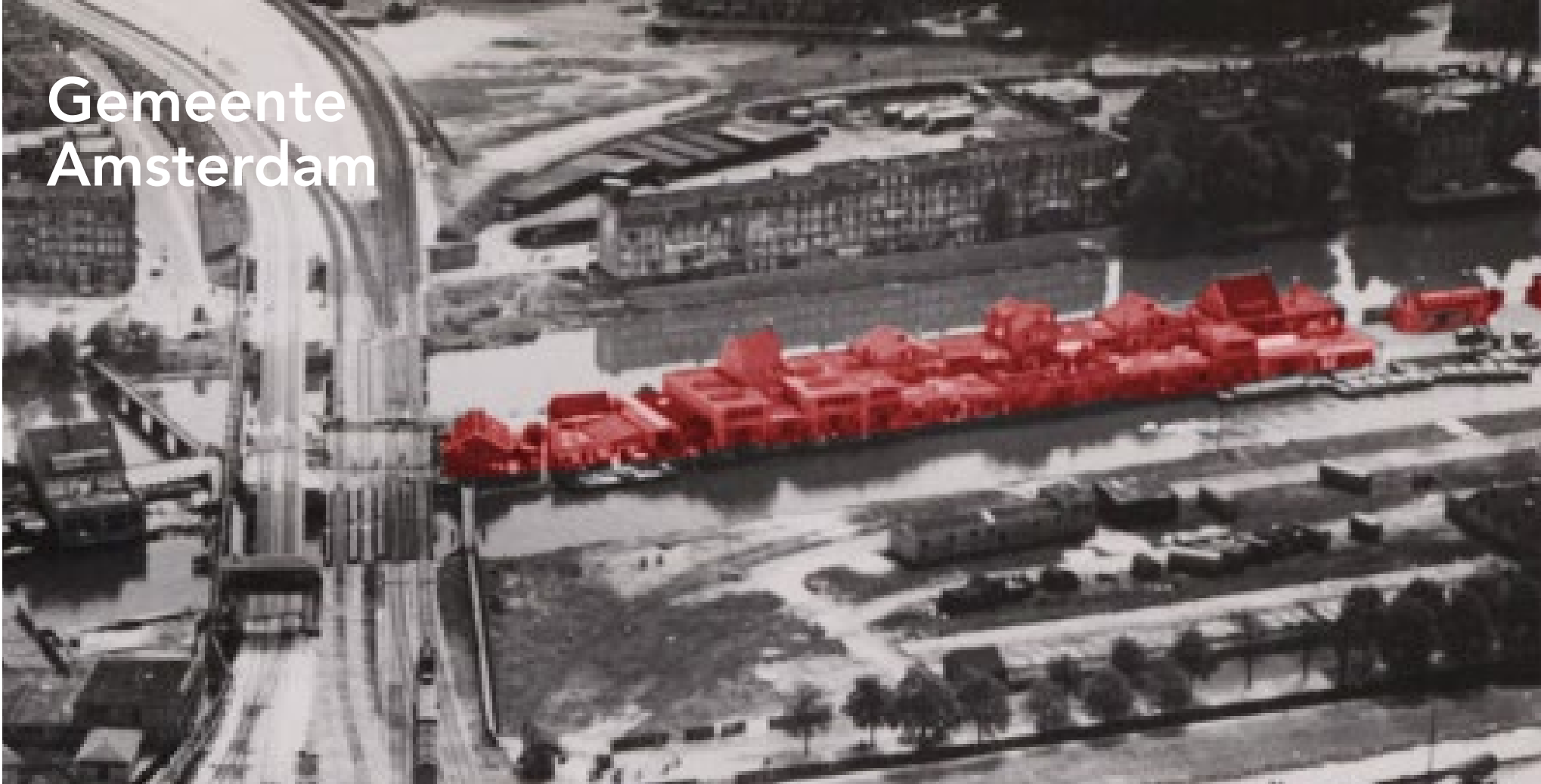




Gemeente
Amsterdam



Stedenbouwkundig Programma van Eisen Zeeburgerpad (Centrum)

concept juli 2018

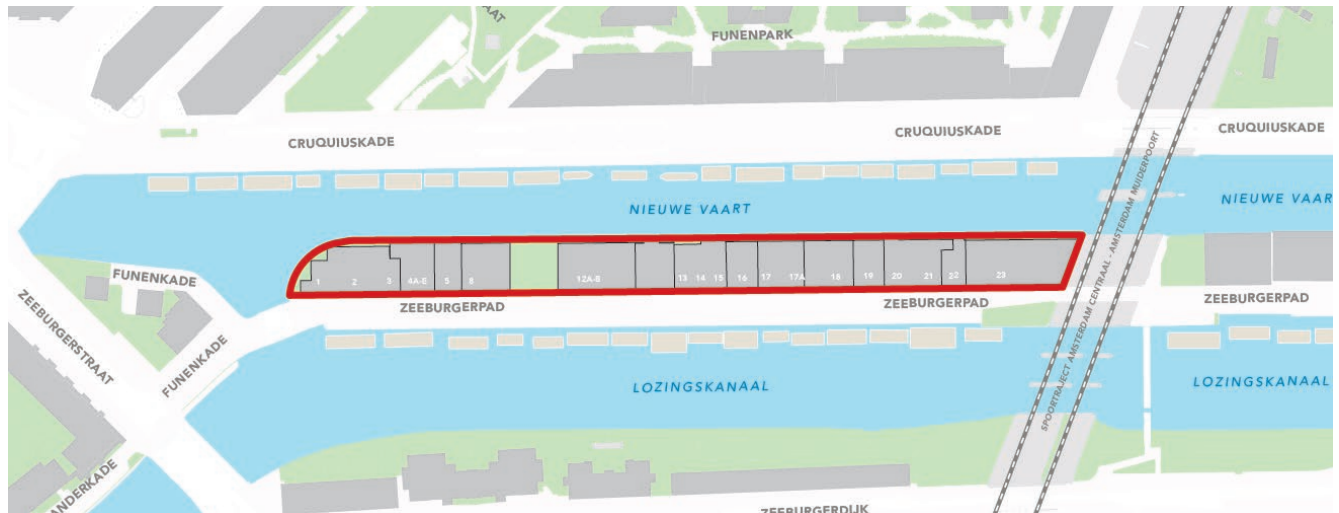


Inhoud

1	Inleiding	5
2	Beleidskader	9
3	Historie en ruimtelijke beschrijving	16
3.1	Cultuurhistorie	16
3.2	Ruimtelijke beschrijving en analyse	19
3.3	Functionele beschrijving	21
4	Ruimtelijke uitgangspunten	24
4.1	Stedenbouwkundige uitgangspunten en welstandscriteria	24
4.2	Functionele uitgangspunten	32
5	Omgevingsaspecten	34
5.1	Verkeer en parkeren	34
5.2	Geluid	34
5.3	Milieuzonering	35
5.4	Luchtkwaliteit	36
5.5	Externe veiligheid	36
5.6	Spoorwegwet	36
5.7	Bodem	37
5.8	Cultuurhistorie	37
5.9	Archeologie	37
5.10	Molenbiotoop	38
5.11	Flora en fauna	38
5.12	Water	38
6	Procedure	40
6.1	Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)	40
6.2	Procedure aanvragen omgevingsvergunning	40



Ligging in de stad



Plangrens plangebied Zeeburgerpad (Centrum)

1 Inleiding

Aanleiding en doel

Het Zeeburgerpad is een ca. 1,6 km lang eiland met een bebouwingsstrook, gelegen tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. Het grootste gedeelte bevindt zich in stadsdeel Oost. Het kleinere gedeelte (westelijk van de spoordijk en ca. 320 meter lang) is gelegen in stadsdeel Centrum.

In de huidige situatie is de hele bebouwingsstrook in gebruik als bedrijventerrein en ook zodanig bestemd. In de *Structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam* is het gebied echter aangemerkt als woon/werkgebied wat betekent dat de langere termijnvisie is dat dit gebied getransformeerd wordt van bedrijventerrein tot een gemengd woon/werkgebied.

Het huidige bestemmingsplan staat voor het deel van het Zeeburgerpad binnen stadsdeel Centrum geen (nieuwe) woningen toe. Om de gewenste transformatie mogelijk te maken is dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) met uitgangspunten opgesteld. Naast functionele uitgangspunten voor het gebruik bevat het SPvE stedenbouwkundige uitgangspunten om af te wijken van de bouwregels van het vigerende bestemmingsplan. Vanwege het afwijkende karakter van het gebied ten opzichte van de rest van de binnenstad worden tevens andere welstandscriteria gehanteerd. Na de vaststelling van dit SPvE dienen de uitgangspunten als toetsingskader voor concrete initiatieven om af

te wijken of er aanleiding bestaat om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan.

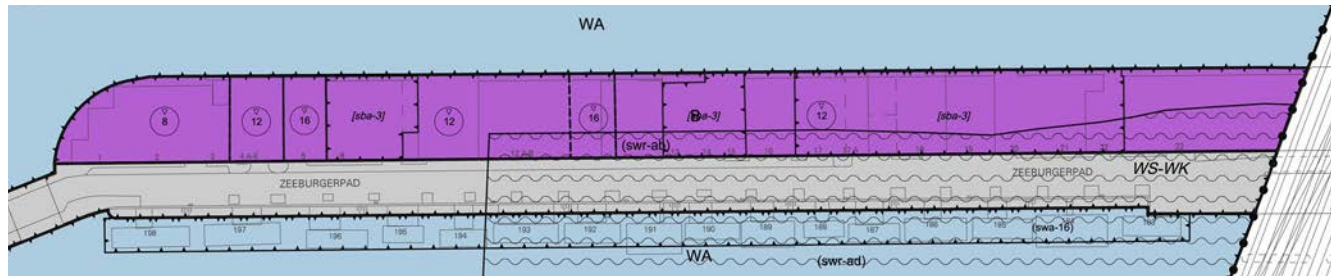
Opzet

Het SPvE is onderverdeeld in 6 hoofdstukken. Na de inleiding komt in hoofdstuk 2 het voor de locatie relevante beleid aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de historische ontwikkeling van het gebied beschreven en is een ruimtelijke beschrijving en analyse (stedenbouwkundig en functioneel) van het plangebied opgenomen. Hierna volgen in hoofdstuk 4 de ruimtelijke uitgangspunten en het welstandskader.

Hoofdstuk 5 gaat in op alle relevante omgevingsaspecten. Afsluitend wordt in hoofdstuk 6 de procedure beschreven, waarbij ingegaan wordt op het gevoerde overleg, de vervolgproucedure m.b.t. dit SPvE en de te volgen procedure bij concrete initiatieven.

Ligging en plangrenzen

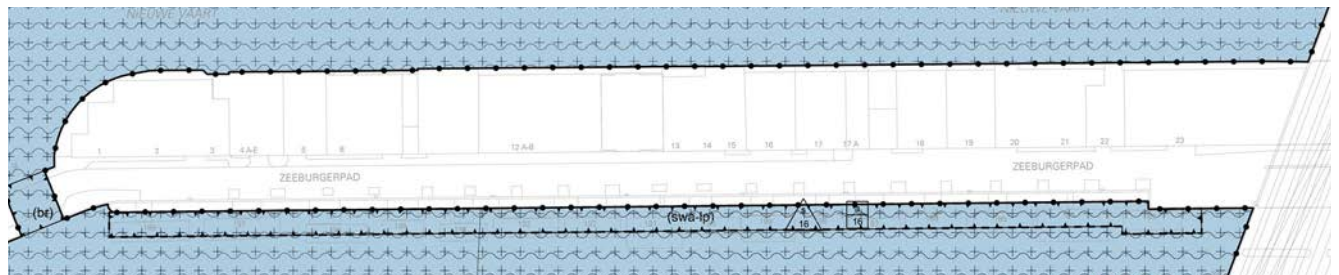
Het Zeeburgerpad (Centrum) – het plangebied van dit SPvE – ligt aan de oostelijke rand van de Amsterdamse binnenstad, ten oosten van de molen *de Gooyer*. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door brug 78 (ten oosten van de Funenkade), aan de noordzijde door de Nieuwe Vaart, aan de oostzijde door de spoordijk van het spoortraject Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort en aan de zuidzijde door het Lozingskanaal.



Verbeelding bestemmingsplan Oostelijke eilanden: uitsnede van het plangebied



(Orde)waarderingskaart Oostelijke eilanden (geel=orde 3): uitsnede van het plangebied



Verbeelding bestemmingsplan Water: uitsnede van het plangebied

Bestemmingsplan Oostelijke eilanden

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden*, vastgesteld door de stadsdeelraad op 1 juli 2010 en onherroepelijk sinds 25 november 2011. Het bestemmingsplangebied wordt in het westen begrensd door de Kattenburgerstraat, in het noorden door de Dijkgracht en de Frans de Wollantstraat (sporenboog), in het oosten door de Keerwal en de Nieuwe Vaart en in het zuiden door de Zeeburgerstraat en het Lozingskanaal.

De bebouwing in het gehele plangebied van dit SPvE is bestemd tot 'Bedrijf', de aangrenzende openbare ruimte is bestemd tot 'Verkeer'.

Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn alleen bedrijven toegestaan en hierbij behorende kantoren, detailhandel en bedrijfswoningen.

Met uitzondering van de kop (waar een maximale bouwhoogte geldt van 8 meter) en twee smalle delen (waar maximaal 16 meter toegestaan is), bedraagt de maximaal toegestane bouwhoogte 12 meter. Voor de panden met een orde 3 waardering geldt de bestaande bouwhoogte als maximaal toegestane bouwhoogte.

In januari 1999 is op kleine onderdelen na de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk sinds 24 januari 2003. De aanwijzing heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden* regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden, waaronder de karakteristiek van het stadsbeeld.

Voor het bestemmingsplangebied is een (orde)

waarderingkaart gemaakt. Op de waarderingkaart is alle bebouwing in het gebied gewaardeerd naar betekenis voor het stadsbeeld.

Het Zeeburgerpad bevindt zich buiten de grenzen van het Beschermd Stadsgezicht. Niettemin zijn de panden aan het Zeeburgerpad voorzien van een ordewaardering. Circa de helft van de panden heeft een orde 3 waardering. De andere panden hebben geen ordewaardering.

Een gedeelte van het plangebied is tevens bestemd tot de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Op gronden met deze dubbelbestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Bestemmingsplan Water

Voor het water dat het Zeeburgerpad aan drie zijden begrenst (geen onderdeel van het plangebied) geldt het bestemmingsplan *Water*. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de stadsdeelraad op 26 juni 2012 en onherroepelijk sinds 20 november 2013.

Het water is bestemd tot 'Water'. Bouwwerken zijn niet toegestaan. Steigers en ligplaatsen zijn alleen toegestaan waar zich op de verbeelding een aanduiding hiervoor bevindt. Het water dat direct grenst aan het plangebied is niet voorzien van functie- en bouwaanduidingen.

Tevens rusten op het water de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 9' en de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied'.

Een gedeelte van het water aan de zuidkant van het Zeeburgerpad heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

2 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het beleid opgenomen dat relevant is voor de beoogde ontwikkeling. Hierbij wordt opgemerkt dat het mogelijk is, dat op het moment van een aanvraag omgevingsvergunning voor een project, het beleid zoals hierna aangegeven is gewijzigd of dat ander beleid is vastgesteld dat van toepassing is. Een aanvraag omgevingsvergunning wordt altijd getoetst aan het beleid dat geldt op het moment van vergunningverlening.

Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Algemeen

Op 16 februari 2011 heeft de gemeenteraad de *Structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam* vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is: Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.

Daarom slaat Amsterdam de volgende richting in:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk.

De Structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Juridisch-planologische plannen en stedenbouwkundige plannen van de stad en stadsdelen worden getoetst aan de structuurvisie.

Stadsdeel Centrum

Het hoogstedelijke centrumgebied wordt steeds intensiever gebruikt en breidt zich uit, zelfs tot over de Ringweg A10 en het IJ. Mensen, ondernemingen en instellingen vestigen zich zo dicht mogelijk bij deze bron. Dit wordt de uitrol van het centrum genoemd. De binnenstad speelt een belangrijke rol bij deze uitrol. Meer nog dan in het verleden vormt het centrum het kerngebied voor de gehele metropoolregio, wat zal leiden tot een verdere stijging van het aantal bezoekers. De projecten bestaan vooral uit investeringen in de publieke ruimte en infrastructuur waarmee het centrumkarakter wordt versterkt en het centrumgebied wordt vergroot zodat er sprake kan zijn van meer spreiding van de bezoekers. Het gaat dan om de ontwikkeling van het Centraal Station en omgeving, de Noord/Zuidlijn, stadsstraten en -pleinen, verbeteren van de binnenring (Marnixstraat – Sarphatistraat) en om de ontwikkeling van de *Rode Loper*. Bij de uitrol van de binnenstad hoort een minder dominante plek van geparkeerde auto's op straat ten gunste van de verblijfsruimte en de ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Belangrijk voor het centrum zijn: het opstellen van bestemmingsplannen die de versterking van het centrumkarakter mogelijk maken en het faciliteren en activeren van de partijen die vorm geven aan die ontwikkeling. Kenmerken van de binnenstad zijn de historische waarde en de grote hoeveelheid en diversiteit aan (kleinschalige) particuliere initiatieven. Het eerste vergt vooral bescherming, terwijl het tweede element om flexibiliteit vraagt. Optimale flexibiliteit dus binnen de grenzen van de historische waarde van de binnenstad.

Zeeburgerpad

Het Zeeburgerpad is een van de bedrijventerreinen binnen de ringweg A10, waarvoor vanuit de Structuurvisie, transformatie tot woon/werkgebied onderzocht en zo mogelijk uitgevoerd kan worden. Dit betekent dat het Zeeburgerpad kan transformeren naar een woon/werkgebied waarbij conform de Structuurvisie minimaal 25% van het terreinoppervlak behouden dient te blijven voor de werkfunctie.

Koers 2025 – Ruimte voor de Stad

In maart 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders *Koers 2025* vastgesteld. *Koers 2025* operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners.

Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in *Koers 2025*, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Naast het accommoderen van groei wil *Koers 2025* kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie nestelt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden.

De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

Wonen in de metropool, woonvisie Amsterdam tot 2020

De stedelijke woonvisie is in 2008 vastgesteld door de gemeenteraad. De woonvisie bevat een aantal thema's die enerzijds de bestaande stad Amsterdam schetsen en anderzijds de ambities verwoorden. De ambitie is gericht op zowel een attractieve stad met nadruk op de economische kracht als een ongedeelde stad, gericht op het voorkomen van sociale segregatie en ruimtelijke tweedeling. In de woonvisie zijn zeven thema's met speerpunten voor de toekomst beschreven:

- *Emancipatiestad*: nieuwkomers en jongeren moeten zich kunnen blijven vestigen, bewoners moeten wooncarrière kunnen maken;
- *Ongedeelde stad*: binnen de ring A10 bescherming van de onderkant van de woningmarkt, elke buurt blijft toegankelijk voor mensen met lagere inkomens, meer verscheidenheid in woonmilieus, meer aanbod voor gezinnen, ruimte voor verschillen, streven naar gemengdheid;
- *Betaalbare stad*: woningen voor lage inkomensgroepen, lage middeninkomensgroepen en middeninkomens;
- *Vernieuwde stad*: wijkaanpak en transformatie bij wijken waar de leefbaarheid onder druk staat;
- *Topstad*: kwaliteit van woningen en voorzieningen bieden om mensen en talent aan te trekken en te behouden, verruiming (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden voor expats, buitenlandse studenten, kunstenaars en startende ondernemers;
- *Zorgzame stad*: woonservicewijken realiseren, aanpasbaar bouwen, huisvesting dak- en thuislozen;
- *Duurzame stad*: energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, duurzaam en flexibel bouwen, beperken watergebruik.

Stadsdeel Centrum valt in de centraal stedelijke zone, het centrum van de Metropool Amsterdam. Uitwerking van de zeven thema's levert de volgende specifieke speerpunten op:

- Behoud van een groot deel van de kleine oude woningen;
- Behoud van gemengdheid;
- Aanbod creëren in het middensegment, ook voor (kleine) gezinnen;
- Hoogstedelijk woonmilieu is uitgangspunt voor nieuwbouw;
- Benutten van locaties voor topsegment;
- Oases behouden en creëren;
- Toevoegen ouderenwoningen, zowel in nieuwbouw als bestaande bouw;
- Illegale hotels en woonfraude bestrijden.

Amsterdamse woonagenda 2025

Op 19 juli 2017 heeft de gemeenteraad de *Woonagenda 2025* vastgesteld. De *Woonagenda 2025* is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025 en heeft als uitgangspunt voldoende betaalbare en goede woningen. Uit berekening komt naar voren dat in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad. De ambitie is om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar aan te laten sluiten.

De meest in het oog springende actie uit de *Woonagenda* is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (koop en huur) en 20% dure huur en koop. Het college van burgemeester en wethouders heeft voor de toepassing van dit uitgangspunt spelregels vastgesteld (Collegebesluit 20 juni 2017).

Het uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering geldt nadrukkelijk ook voor particuliere transformatieprojecten, en is dus ook van toepassing op de transformatieprojecten op het Zeeburgerpad. Dit beleid voor particuliere transformaties is op dit moment nog in ontwikkeling en zal nog verder in nadere regels worden uitgewerkt.

Initiatieven worden getoetst aan het op dat moment geldende woonbeleid, dat is (vooralsnog) 40% geregleerde huur, 40% middelduur (koop en huur) en 20% dure huur en koop.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Op 18 juli 2017 heeft het college van B&W de nota *Ruimte voor de Economie van Morgen* vastgesteld. *Ruimte voor de Economie van Morgen* is de economische uitwerking van *Koers 2025*, het plan van de gemeente om 50.000 woningen te bouwen voor 2025. Voor toekomstige gebiedsontwikkeling agendaert het college ruimte voor nieuwe werkgelegenheidsgroei in Amsterdam. Deze ruimte is nodig omdat steden als Amsterdam zich ontwikkelen als economische motoren voor een grotere stedelijke regio. *Ruimte voor de Economie van Morgen* biedt bouwstenen voor stedelijke menging van kantoren en bedrijven in nieuwe gebiedsontwikkelingen, die nader worden uitgewerkt in ruimtelijke projecten, gronduitgifte en de nieuwe kantorenstrategie van Amsterdam.

Amsterdam heeft jarenlang een groot overschot gehad aan leegstaande kantoren. Dat overschot begint door allerlei ontwikkelingen te dalen. Om niet onder het niveau van de frictieleegstand te komen wordt gekeken waar initiatieven voor nieuwe kantoren mogelijk zijn.

Eén van de mogelijkheden die worden genoemd voor de korte termijn is om bij de transformatie van panden in de stadsdelen Zuid en Centrum mogelijkheden voor

kantoorontwikkeling mee te nemen.

Ruimte voor de Economie van Morgen biedt een inventarisatie van economische kansen die verder worden uitgewerkt in gebiedsontwikkeling, ruimtelijke projecten en bij gronduitgifte voor kantoor- en bedrijventerreinen. Bij deze inventarisatie wordt onderscheid gemaakt tussen woon/werkgebieden, kantoorgebieden en productiezones.

Voor het bepalen van de economische potentie van nieuwe woon/werkgebieden wordt gekeken naar de netwerkverbondenheid van een wijk, in relatie tot de dichtheid, aanwezigheid van economisch DNA en logistieke bereikbaarheid in de toekomst. Bij de woon/werkgebieden wordt onderscheid gemaakt tussen woonwijken, creatieve wijken, productieve wijken en stadsstraten.

Betekenis voor het plangebied

Pure kantoren (gebouwen waarin enkel en alleen de kantoorfunctie is ondergebracht) waren op het Zeeburgerpad op grond van de oude Kantorenstrategie tot voor kort niet toegestaan.

Het Zeeburgerpad waar transformatie tot een woon/werkgebied wenselijk is, kan met de benadering van de nota *Ruimte voor de Economie van Morgen* worden gezien als een 'creatieve wijk'. Creatieve wijken kenmerken zich door gemengde informele werkmilieus die aansluiten op het bestaande centrummilieu van Amsterdam binnen de ring A10. Deze milieus voorzien in de groeiende behoefte aan kleinschalige kantoorruimte en 'co-working spaces' voor start-ups, creatieve bedrijvigheid, en midden- en kleinbedrijven in stedelijke woon-werkwijken.

Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 – 2022

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad het *Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 – 2022* vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Amsterdam gaat de komende jaren flink groeien,

transformeren en verdichten. In *Koers 2025: Ruimte voor de stad* zijn locaties voor woningbouw in kaart gebracht. Actueel beleid voor detailhandel is van belang om te kunnen bepalen hoeveel winkels op welke locatie nodig zijn

Voor bestaande winkelgebieden is het van belang dat duidelijkheid wordt gegeven aan ontwikkelaars/initiatiefnemers wanneer de gemeente, onder voorwaarden, meewerkt aan het vernieuwen, uitbreiden of verbouwen van winkels.

Het detailhandelsbeleid *Amsterdam winkelstad: een diversiteit aan winkelgebieden* (2011) geeft de algemene kaders. Het *Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 – 2022* is een update hiervan.

In het nieuwe beleid zijn 16 algemene regels opgenomen die gelden voor winkelgebieden in heel Amsterdam. Hieronder een aantal van deze regels:

- Meer diversiteit in het winkelaanbod;
- Geen losstaande winkels, maar een clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden;
- Behoud, vernieuwing of uitbreiding van supermarkten als belangrijke trekkers is mogelijk in kansrijke winkelgebieden;
- Winkels in dagelijkse artikelen worden in stadsstraten geclusterd rondom de supermarkt(en);
- Maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier;
- Markten en staanplaatsen zijn versterkend aan het winkelaanbod.

Een initiatiefnemer van een winkelplan kan met behulp van de checklist nagaan of er een kans bestaat dat de gemeente wil meewerken aan het initiatief.

Omdat er een grote verscheidenheid aan winkelgebieden is, worden richtinggevende uitspraken gedaan over detailhandel in verschillende delen van de stad. Er wordt uitgegaan van de volgende drie zones : kernzone, centrumzone en stadszone. Aan iedere zone zijn specifieke criteria gekoppeld.

Het Zeeburgerpad valt binnen de centrumzone. Naast de eerder genoemde algemene regels die relevant zijn voor de centrumzone, bestaat in deze zone al een ruim aanbod aan algemene warenmarkten, staanplaatsen, kiosken.

In het (in ontwikkeling zijnde) marktbeleid wordt onderzocht of er ruimte is voor toevoeging van enkele nieuwe versmarkten in dit gebied.

Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016

Op 14 september 2016 heeft gemeenteraad de welstandsnota *De Schoonheid van Amsterdam 2016* vastgesteld. In De Schoonheid van Amsterdam zijn de welstandscriteria en welstandskaders opgenomen aan de hand waarvan wordt bekeken of een plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

In 2011 is er besloten één gezamenlijke nieuwe welstandsnota te maken voor de gehele stad: een nota die praktisch is in het gebruik en goed is afgestemd op actuele thema's zoals duurzaamheid, herbestemming en ruimte voor particulier initiatief. De nota zelf is sterk vereenvoudigd, ook de procedure van de welstandstoets is simpeler geworden.

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

Voor het gebied binnen de grenzen van stadsdeel Centrum gelden – op het Funen na – de criteria van het ruimtelijk systeem Binnenstad. De binnenstad van Amsterdam is sinds 1999 beschermd stadsgedicht. Bovendien is de grachtengordel in 2010 aangewezen tot werelderfgoed. Het spreekt voor zich dat de criteria voor de binnenstad gericht zijn op het beschermen en behoud van het cultureel historisch erfgoed. Bouwinitiatieven moeten zich voegen naar de bestaande, historisch gegroeide structuur en architectuur van de binnenstad.

Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aardgasloos maken van de stad. De markt wordt uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen.

In de *Agenda Duurzaamheid* (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 maart 2015) zijn deze doelstellingen/ambities verwoord. De Agenda zet in op: duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad.

Duurzame energie

Een duurzame stad heeft een laag energieverbruik en draait op hernieuwbare bronnen. De energievraag wordt zoveel mogelijk beperkt door het ontwikkelen van energiezuinige gebouwen. Onderzocht kan worden of

op een duurzame wijze kan worden voorzien in de (overblijvende) warmte- en koudevraag. Gedachten gaan uit naar energieopslag gecombineerd met warmtepompen op lucht/water en zonnepanelen voor de opwekking van elektriciteit.

» *Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)*

De energieprestatiecoëfficiënt (EPC) drukt de energetische prestatie van een woning/gebouw uit. Een woning/gebouw met een EPC van 0,6 gebruikt nog maar 60 % van de energie die zo'n woning 20 jaar terug zou hebben gebruikt. Vanaf 2015 is de EPC-norm voor woningen veranderd naar 0,4 (eis van het Bouwbesluit). Amsterdam streeft naar energieneutraal bouwen (EPC van 0,15).

» *Aardgasloos*

Amsterdam gebruikt veel aardgas. Ongeveer 90% van de warmte in bedrijven en woningen is afkomstig van deze energiebron. Het gemeentebestuur wil dat de stad overstapt naar andere, duurzamere energiebronnen. Aardgas is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de CO₂-uitstoot en dus voor de klimaatverandering. In december 2016 heeft de gemeenteraad daarom de *Strategie Naar een stad zonder aardgas* vastgesteld. Hierin wordt de strategie beschreven hoe de stad in 2050 aardgasloos kan zijn.

Schone lucht

De ambitie voor het thema schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om aan mobiliteit gerelateerde maatregelen en een (stedenbouwkundig) ontwerp, met bijvoorbeeld autoluwe gebieden, dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

Circulaire economie

In een circulaire economie wordt slim omgegaan met energie, water, grondstoffen en voedsel. Het is een economie waar 'afval' een grondstof is en energie komt van duurzame bronnen. De gemeente Amsterdam wil een koploperspositie verwerven in deze transitie naar een circulaire economie en een actieve rol innemen in het stimuleren hiervan. Hiervoor heeft het college van burgemeester en wethouders in november 2016 een aanpak vastgesteld *Amsterdam Circulair, leren door te doen* waarin staat dat de gemeentelijke inzet zich vooral richt op de waardeketens bouw en organische reststromen.

» *Circulair en flexibel bouwen*

Circulair bouwen is het zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten houden van grondstoffen en bouwmaterialen: in Amsterdam wordt daarom breed ingezet op hergebruik van grondstoffen en bouwmaterialen. Daarnaast wordt ingezet op flexibel bouwen. Gebouwen moeten flexibel kunnen worden heringericht en zich in de tijd voor nieuwe functies kunnen aanpassen.

Klimaatbestendige stad

De stad moet robuust worden gemaakt tegen extremer weer en moet klimaatbestendiger worden bebouwd. Het college van burgemeester en wethouders heeft hiertoe in 2014 de intentieverklaring *Ruimtelijke adaptatie* ondertekend. Klimaatadaptatie is ook één van de thema's in de *Agenda Duurzaamheid*. Een onderdeel is

het initiatief 'rainproof'. Dit initiatief heeft tot doel om samen met bewoners, bedrijven, kennisinstellingen en de overheid, de stad bestand te maken tegen de vaker voorkomende hoosbuien.

Wat betreft de opvang van regenwater zijn de volgende algemene uitgangspunten in het *Gemeentelijk Rioleringsplan 2016 – 2021* opgenomen:

- De ambitie van de gemeente is om 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
- Bij nieuwbouw, herbouw, uitbouw of bijvoorbeeld de aanleg van een dakterras wordt geadviseerd om per m² (toename) verharding 60 mm hemelwater vast te kunnen houden. Om voldoende buffer te hebben voor de volgende bui moet het vastgehouden water vertraagd binnen 24 uur worden afgevoerd of worden geborgen voor later gebruik, bijvoorbeeld voor koeling van dakoppervlak, of het besproeien van tuinen.
- De perceeleigenaar is in principe verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater op eigen terrein. (Her)gebruik van regenwater heeft de voorkeur boven direct lozen in het riool.

Ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming volgen elkaar snel op. Concrete aanvragen omgevingsvergunning worden getoetst aan dan geldende (beleids) kaders. Het inzetten op de ambities uit de *Agenda Duurzaamheid* bij planontwikkeling wordt gestimuleerd.

Beleidsplan binnenstad

De binnenstad is door de eeuwen heen het centrum geweest van economische activiteiten. Het feit dat er ongeveer evenveel mensen in de binnenstad wonen als werken, is uniek en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. In 1993 is het beleid voor de binnenstad uiteengezet in het *Beleidsplan Binnenstad*. Hoewel dit beleidsplan intussen ca. 25 jaar oud is zijn de

doelstellingen nog steeds actueel en is het beleid nog steeds van kracht.

De belangrijkste hoofddoelstelling is toen geformuleerd als: het versterken van de centrumpositie en het handhaven van de functiemenging.

Deze hoofddoelstelling is nog steeds actueel, evenals de andere hoofddoelstellingen. Dit zijn:

- Behoud van de kwaliteit van het historisch stadsbeeld;
- Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid;
- Verbeteren van de bereikbaarheid.

Met de vaststelling van het *Meerjarenperspectief Binnenstad* in 1999 is een vijfde hoofddoelstelling toegevoegd: zorgen voor een adequaat activiteiten- en voorzieningenniveau voor bewoners.

Het vinden van de juiste balans tussen wonen, werken en vrijetijdsbesteding en tussen de verschillende economische functies onderling is de voortdurende opdracht voor bestuurders, ondernemers en bewoners van de binnenstad.

Uitvoeringsnotitie Horeca 2014 (Stadsdeel Centrum)

De *Uitvoeringsnotitie Horeca 2014* is door de stadsdeelraad vastgesteld op 28 januari 2014 en nog niet vervangen door geharmoniseerd stedelijk horecabeleid.

De Oostelijke binnenstad is gebaat bij meer levendigheid en bedrijvigheid. Uitbreiding van horeca kan hier aan bijdragen maar mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het wonen in Oost.

Het aantal horecavestigingen per straat (cafés, restaurants) dat kan worden toegestaan is afhankelijk van de grootte van de straat, de bijdrage aan de functiemenging in een buurt en het effect op het woon- en leefklimaat.

Overnachtingsbeleid Amsterdam 2017

Het overnachtingsbeleid, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, is sinds 1 januari 2017 in werking. De gemeente verleent geen medewerking aan nieuwe hotels in een groot deel van de stad. In een beperkt deel van de stad is het uitgangspunt 'nee, tenzij...'

Stadsdeel Centrum is vrijwel geheel aangewezen als gebied waar nieuwe hotelontwikkeling op voorhand onmogelijk is. Alleen in het gebied ten oosten van de lijn Oosterdok – Eilandenboulevard – Zeeburgerpad geldt het principe 'nee, tenzij...'

Nieuwe initiatieven worden alleen in behandeling genomen als buurtbewoners zijn geconsulteerd en er een plan ligt op het gebied van sociaal ondernemen. Daarnaast is een duurzaamheidstest vereist. Deze eisen komen bovenop de bestaande criteria: concepten worden onder andere getoetst op verbinding met de buurt, vernieuwing binnen de hotelsector en de hoeveelheid andere hotels in de omgeving.

Concrete aanvragen worden getoetst aan het dan geldende beleid.

Nota Parkeernormen Auto

Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad de *Nota Parkeernormen Auto* vastgesteld. In de nota zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

Betekenis voor het plangebied

Voor het Zeeburgerpad betekent dit dat voor auto's en fietsen van bewoners en werknemers geen plek is in de openbare ruimte. Nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat.

Voor het parkeren van auto's gelden bij nieuwbouw voor woningen de volgende parkeernormen:

- *Sociale huurwoningen*: geen verplichting voor parkeerplaatsen op eigen terrein; maximaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein
- *Middeldure huurwoningen*: geen verplichting voor parkeerplaatsen op eigen terrein; maximaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein
- *Vrije sectorwoning tot 30 m² bruto vloeroppervlak (BVO)*: minimaal 0,1 parkeerplaats per woning, maximaal 1 parkeerplaats per woning
- *Vrije sectorwoning van 30 m² tot 60 m² BVO*: minimaal 0,3 parkeerplaats per woning, maximaal 1 parkeerplaats per woning
- *Vrije sectorwoning groter dan 60 m²*: minimaal 0,6 parkeerplaats per woning, maximaal 1 parkeerplaats per woning.

Hoewel maar voor een deel van de woningbouw een verplichting wordt gesteld om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken, worden alle woningen uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat, ongeacht of er parkeerplaatsen op eigen terrein zijn of niet.

Voor bedrijven geldt dat alleen bij bedrijven met een forse bezoekersstroom een verplichting geldt om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Ook bedrijven worden uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat. Dit is ongeacht of het bedrijf wat in de huidige bebouwing zit terugkeert in de nieuwe situatie en in de oude situatie wel een parkeervergunning voor op straat heeft.

Bij kleine ontwikkelingen waarbij het aantal parkeerplaatsen lager uitkomt dan 4 parkeerplaatsen geldt een standaard vrijstelling. Dit betekent dat de ontwikkelaar dan geen verplichting heeft om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het project wordt wél uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat.

Parkeren fiets en scooter

Naar verwachting wordt de nota *Parkeernormen fiets en scooter* begin 2018 vastgesteld door de gemeenteraad.

Woningen

Het is belangrijk dat bij woningen goede inpandige fiets- en bij voorkeur ook scooterparkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Zonder goede voorzieningen parkeren bewoners hun fiets en/of scooter in de openbare ruimte, met als gevolg dat er niet voldoende ruimte overblijft voor groen, voetgangers, terrassen, etc. Tevens hebben te veel gestalde fietsen in de openbare ruimte negatieve gevolgen voor het straatbeeld.

Het Bouwbesluit schrijft bij nieuwbouw van woningen een individuele berging van minimaal 5 m² voor, onder andere voor het stallen van fietsen. Een gelijkwaardige oplossing in de vorm van een goed bruikbare gezamenlijke stalling heeft echter de voorkeur. *De Bouwbrief 2015-130* (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) beschrijft onder welke voorwaarden een gezamenlijke fietsenberging als gelijkwaardig beschouwd kan worden. Het aantal fietsparkeerplaatsen is afhankelijk van de gebruiksoppervlakte van de woningen. Elke woning groter dan 50 m² moet daarnaast ook een extra interne berging hebben van minimaal 2,7 m². De stalling moet goed toegankelijk zijn en een comfortabele verbinding hebben met de woningen. Bij voorkeur is de stalling ook geschikt en toegankelijk voor fietsen met afwijkende maten (bakfietsen en dergelijke) en scooters. Voor meer informatie zie: *Bouwbrief 2015-130*.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigd oppervlak interne berging (m ²)
<50	2	n.v.t.
>50 - <75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet volgens *Bouwbrief 2015-130* voldoen aan bovenstaand schema. Bij woningen moet rekening worden gehouden met scooters van bewoners. In de (ontwerp)nota *Parkeernormen fiets en scooter* wordt een norm van 0,13 scooterparkeerplaats per woning gehanteerd, gebaseerd op het scooterbezit per woning in Amsterdam (peildatum 2015).

Niet-woonfuncties

In de (ontwerp)nota *Parkeernormen fiets en scooter* zijn normen opgenomen voor een breed scala aan functies. De norm varieert van 2,9 fietsparkeerplaatsen (fpp) per 100 m² voor kantoren tot 20 fpp per 100 m² voor horeca (bijv. café, restaurant). Ook voor scooters zijn normen opgenomen. Uitgangspunt is dat fiets- en scooterparkeervoorzieningen op eigen terrein worden aangeboden, in ieder geval voor lang parkeren door bijvoorbeeld personeel, medewerkers, studenten. Kort parkeren kan in de openbare ruimte worden opgelost als daarvoor voldoende ruimte beschikbaar is.

Concrete aanvragen worden getoetst aan het dan geldende beleid.

Amsterdams Geluidbeleid 2016

De *Wet geluidhinder* geeft regels en grenswaarden bij de bouw van geluidgevoelige gebouwen binnen de in de wet bepaalde zones. Onderscheid wordt gemaakt tussen voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare waarden. De wet geeft de mogelijkheid om voor nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere waarde vast te stellen indien – bijvoorbeeld in stedelijke gebieden – niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. Hier kunnen voorwaarden aan worden verbonden. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting.

Burgemeester en wethouders hebben in hun vergadering van 12 juli 2016 het beleid voor het bouwen op door geluid belaste locaties vastgelegd: *Amsterdams Geluidbeleid, hogere waarde Wet geluidhinder, 2016*. Het doel van het Amsterdams geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen (inclusief plaatsen voor woonwagens/woonschepen) en andere geluidgevoelige functies op door geluid belaste locaties). Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat blootstelling aan een te hoge geluidbelasting invloed heeft op de gezondheid. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is in elk geval nachtrust van essentieel belang. In dat verband is belangrijk dat geslapen kan worden met geopend raam bij een aanvaardbare geluidbelasting.

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dat iedere woning een stille zijde heeft.

Een stille of geluidluwe zijde is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager.

Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Een woning die moet worden uitgevoerd

met een dove gevel dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde.

Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven.

Bij het Zeeburgerpad is sprake van een geluidbelasting vanwege verkeer, spoor en bedrijven.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

3 Historie en ruimtelijke beschrijving

3.1 Cultuurhistorie

Inleiding

De smalle strook land tussen Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal was lang poldergebied, maar werd tijdens de periode van de Cityvorming vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw in rap tempo ontwikkeld, tezamen met het oostelijk havengebied en het abat-toirterrein. De gebouwen en de functies waren daarbij te karakteriseren als industrieel. Waar de Oostelijke eilanden zijn herontwikkeld als woongebied, daar heeft het Zeeburgerpad haar eigen karakter behouden. De ontwikkeling van de Indische buurt aan de andere kant tot woongebied heeft voornamelijk dit bijzondere karakter evenmin kunnen beïnvloeden.

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het Zeeburgerpad maakt deel uit van de zeedijkstructuur die vanaf de middeleeuwen de stad en de omliggende gebieden beschermde tegen de getijden van het IJ. De dijk is in de loop van de tijd diverse malen verlengd en verlegd, voorzien van een zomerdijk om uiteindelijk na de bouw van de Oranjesluizen buiten gebruik te raken. De oude benaming Anthoniszdijk ging ter hoogte van het Zeeburgerpad over in de benaming Diemer- en Muiderzeedijk, waarmee tegelijkertijd een route geduid werd. De belangrijkste route van Amsterdam naar Diemen en Muiden zou echter die via de Muiderpoort, dwars door de Watergraafmeer blijven (Middenweg).



Twee routes naar Muiden (18^e eeuw)

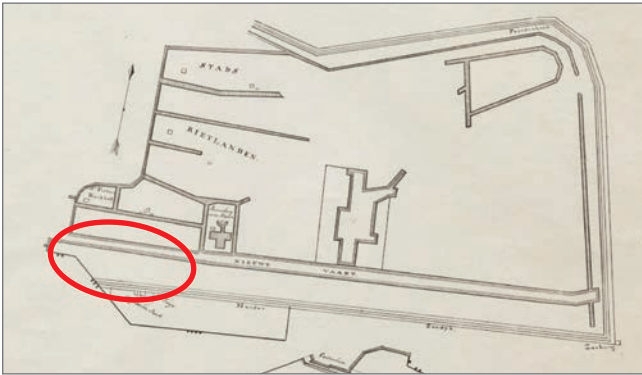
De dijk tussen de bolwerken en het IJ bevond zich op het scharnierpunt van Amsterdam, Nieuwer Amstel, Diemen en Diemerdam en doorkliefde de Oetewaler polder. Infrastructureel is er een connectie met de Vierde uitleg, in die zin dat de dijk parallel loopt aan de Nieuwe Vaart, voorafgaand aan de grote stadsuitleg gegraven om een goede doorstroming te bevorderen. Vanaf de stadsgrenzen heette de Nieuwe Vaart ook wel de Zeeburgervaart. Parallel aan de Nieuwe Vaart werd veel later, vanaf 1881, aan de voet van de dijk, eveneens buitendijks, een tweede, zeer breed kanaal afgegraven, het Lozingskanaal. Het Lozingskanaal, bedoeld om het vuile water van de grachten te lozen, was nauw verbonden met de Tweede Gouden eeuw en de aanleg van de oostelijke eilanden en zou de structuur van het Zeeburgerpad op een smalle industriële eilandstrook definitief op de kaart zetten.



Verzamelplan 1811-1832. In de cirkel het Zeeburgerpad binnen de grenzen van stadsdeel Centrum, in geel de Muiderzeedijk.



Eskes, circa 1840



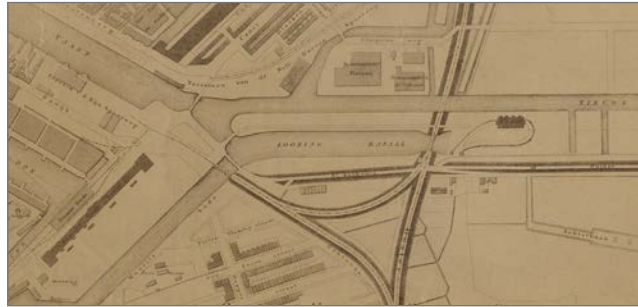
1850, Buurt ZZ, Moertier buurtatlas kaarten



De strook is onderverdeeld in drie kavels, de Stads buitenlanden genaamd, 1851. De Zeeburgervaart is geen kaarsrecht kanaal.



1867, Publieke Werken



1881, het Lozingskanaal wordt aangelegd. Bijna de helft van de strook wordt afgegraven.



Eind 19^e eeuw, het spoor – nu ook de grens tussen de stadsdelen – snijdt de kop van de Stads buitenlanden af. Op de kop ontstaat de eerste bebouwing.



Scharnierpunt tussen de nieuwe wijken. Alle kavels lopen door tot de Nieuwe Vaart. De Archipelbuurt wordt uitgerold, circa 1900. De bruggen in het verlengde van de Molukkenstraat, een vaste brug over het Lozingskanaal en een draaibrug over de Nieuwe Vaart naar het abattoir en iets later ook de entreporthaven waren al – met vooruitziende blik – in 1883 gebouwd (bruggen 261, 262).

In eerste instantie zouden de Stads buitenlanden niet ontwikkeld worden en was hier slechts een vuilnisbelt te midden van de weilanden. Maar meer naar het einde van de 19de eeuw ontstond de hier zo karakteristieke bebouwing, met de achterkanten aan het water van de Nieuwe Vaart en de voorgevels aan het Zeeburgerpad met uitzicht over het Lozingskanaal. Aan de overkant zouden vanaf 1875 – 1900 als onderdeel van de 19^e-eeuwse Ring compleet nieuwe wijken uit de grond gestampt worden, de Dapperbuurt en de Archipelbuurt. Het wonen aan de noordzijde van de Nieuwe Vaart was van veel later datum, de herinvulling van het abattoirterrein en de Stads Rietlanden.

Ongeveer tegelijk met de ontwikkeling van de 19^e-eeuwse Ring nam ook het treinvervoer sterk toe. Een nieuwe boog doorsneed de langwerpige strook, waardoor de tweedeling een feit was. Vanaf 1881, toen het Lozingskanaal werd gegraven, ontstond aldus een in twee delen geknipt (schier)eiland. De kop werd in hoog tempo bebouwd en behoort nu tot stadsdeel Centrum, het tweede deel tot stadsdeel Oost. Dat het Lozingskanaal en de Nieuwe Vaart oorspronkelijk op het open IJ afwaterden, is door de aanleg van Zeeburgereiland – ook al rond 1900 – en de structuur van het Amsterdam-Rijnkanaal (Merwedekanaal) dwars door het Nieuwe Diep minder goed zichtbaar.



1942, Publieke Werken. Kaartblad D7. De bedrijfsmatige bebouwing is nu over het hele eiland, met op de kop het Zeeburgerdorp (voor asociale gezinnen).



Jacob Olie 1896, rechts het Zeeburgerpad, links de (gesloopte) Funenkerk (Ger.). De loodsen en de kleine (bedrijfsgebonden) woonhuisjes aan het pad zijn ook alle gesloopt.



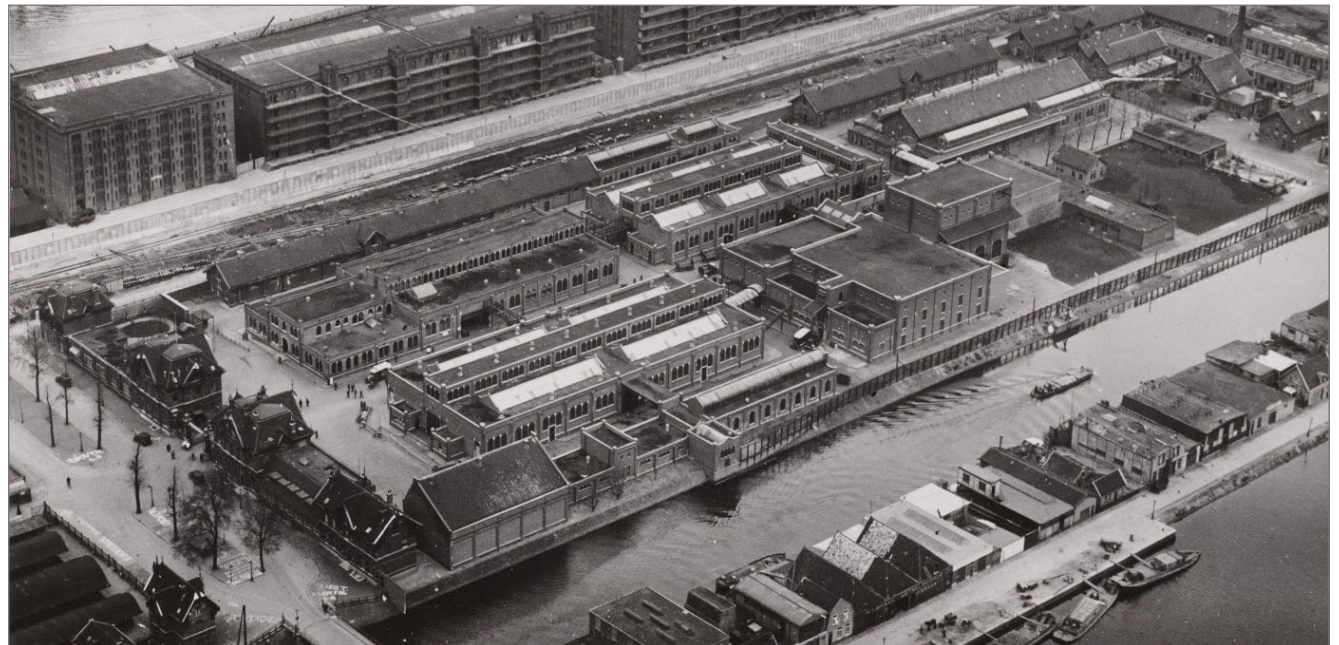
Ongeveer dezelfde locatie als bovenstaande foto, 1901. NB: een woonboot.

Bebouwing

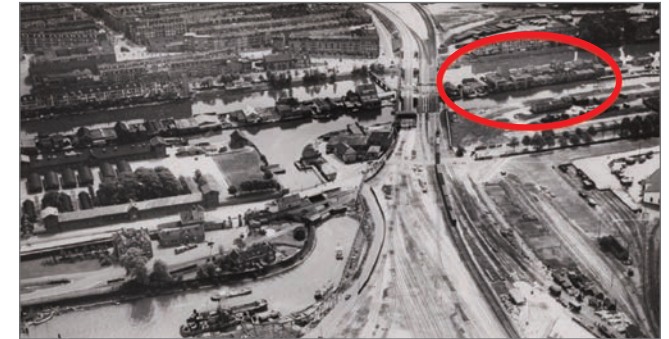
Het karakter van de voormalige rafelrand van Amsterdams industriële expansie is behouden gebleven in de bebouwing. Deze is sterk divers, georiënteerd haaks op de lijnen van de infrastructuur en sterk bedrijfsmatig van functie.

Hoewel de bebouwing van overwegend jonge datum is – tweede helft 20^e eeuw – en de bebouwing als zodanig laat opkwam, kan toch gesproken worden van authenticiteit: bebouwing en stadsuitleg hebben gelijke tred gehouden. Een opvallend aspect deed zich daarbij voor, volgend uit de smalte van het eiland: de bebouwing kwam met de achtergevel direct aan het water, de noklijnen haaks georiënteerd, te vergelijken met de planmatige uitleg van de westelijke en oostelijke haveneilanden uit de (Eerste) Gouden Eeuw.

Enige nieuwere invullingen zijn meer op wonen gericht en anders gepositioneerd, maar de sfeer, variatie en de typologie van de bebouwing binnen dit scharnierpunt



Exemplarische foto van de bebouwing, ook eind jaren '30 op het eiland (buiten Stadsdeel Centrum, maar niet wezenlijk verschillend).



De tweede generatie loodsen rond 1937, gemiddeld een grotere korrel en een hogere bebouwingsdichtheid, maar nog steeds overwegend éénlaags. Het spoor snijdt de kop er af.

wijken evident af van alle omringende gebieden. Deze bijzondere kwaliteit is in Amsterdam in de 21^e eeuw, waarbij de uitbreidingen uit de Tweede Gouden Eeuw sterk zijn opgeschoven richting wonen, ondertussen zeldzaam geworden.

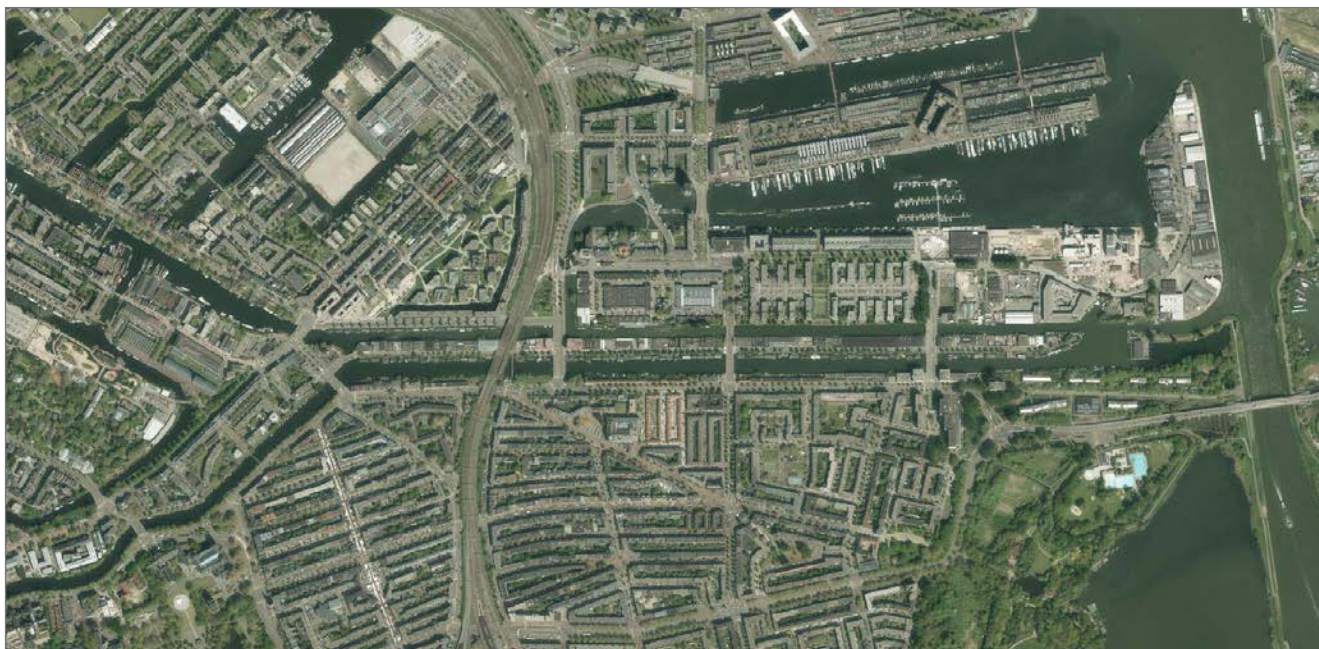
3.2 Ruimtelijke beschrijving en analyse

Context

Het Zeeburgerpad, een langgerekt eiland, bevindt zich aan de rand van de Amsterdamse binnenstad. De ca. 1,6 kilometer lange en slechts 35 meter brede strook is gelegen ten oosten van de molen *de Gooyer*, tussen het Oostelijk havengebied en de Indische buurt. Oorspronkelijk was het Zeeburgerpad buitendijks gebied. De huidige vorm en structuur gaan terug op de aanleg van het Lozingskanaal, parallel aan de Nieuwe Vaart, eind 19^e eeuw.

Tot op de dag van vandaag heeft de strook zijn autonome positie en karakter behouden. Dit komt onder andere doordat het Zeeburgerpad geen deel uitmaakt van het stedelijk wegnennet. Zo ontbreekt er, ondanks de centrale ligging, een functionele verbinding met de stad.

Een andere reden is gelegen in het bijzondere ruimtelijke kenmerk van het gebied: een uitermate lang en smal eiland. De smalle lineaire strook, slechts één kavel diep, kent op de totale lengte slechts vier doorbrekingen: de spoorbrug en de drie wegverbindingen ten oosten van het spoor, die voornamelijk de Indische Buurt en het Oostelijk Havengebied met elkaar verbinden maar als zodanig ook het Zeeburgerpad aansluiten op de stad. Met het omliggende stedelijke weefsel zijn er nauwelijks overeenkomsten. Dit is zichtbaar in de afwijkende stedenbouwkundige structuur en morfologie en een duidelijk lagere bebouwing ten opzichte van de omliggende gebieden aan de noord- en zuidzijde.



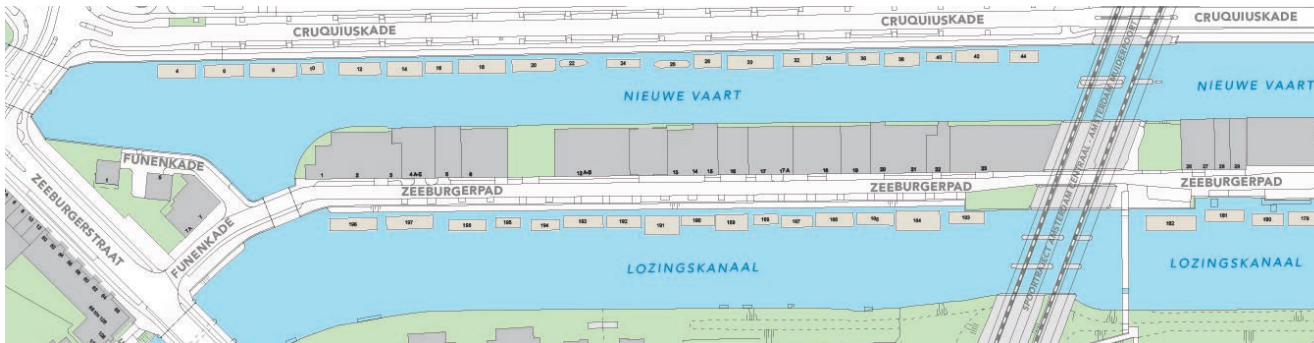
Luchtfoto van het Zeeburgerpad in zijn omgeving



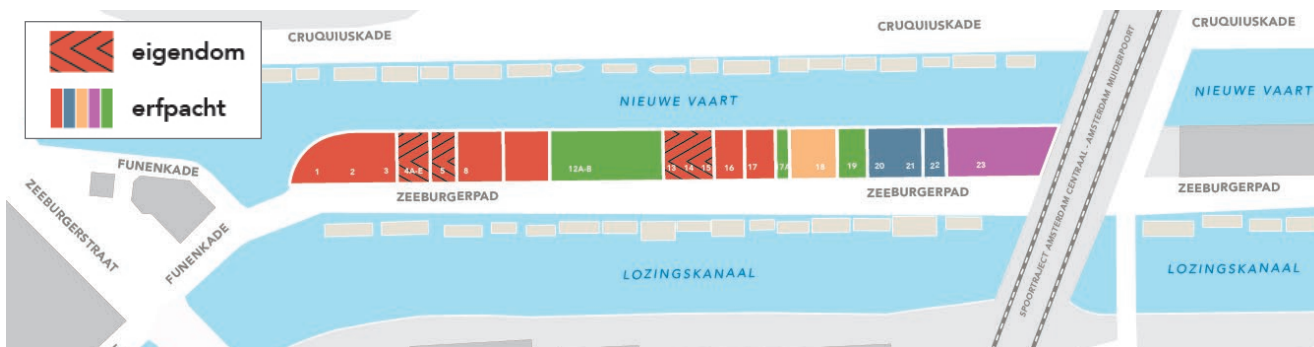
Het oostelijke gedeelte van het Zeeburgerpad (aan de rechter beeldrand tussen de twee vaarten) met de drie wegverbindingen tussen Indische buurt en Oostelijk havengebied
Bron: aerophoto-schiphol.

De functie van de bebouwing versterkt het autonome karakter van het gebied. Te midden van gemengde woon/werkbuurten herbergt het Zeeburgerpad vrijwel alleen bedrijven. Gevolg van dit afwijkend gebruik is een andere gebouwtypologie met een grotere kaveldmaat. De brede percelen zijn op uitzonderingen na grotendeels geheel bebouwd en de bebouwing is aan de noordzijde direct aan de kade gesitueerd. De aan de zuidzijde van de strook gesitueerde straat, het Zeeburgerpad, dient alleen voor de ontsluiting van de aanwezige bedrijven.

Waar ten noorden en ten zuiden de omgeving is veranderd tot gemengd stedelijk gebied bleef het Zeeburgerpad een doelmatig, zij het niet goed onderhouden bedrijventerrein. Het is een niet ontworpen, overgebleven rafelrand en vormt daarmee een unieke ruimte binnen de stad.



Huidige situatie



Kavels in erfpacht en eigen grond (elke kleur betekent een andere eigenaar/erfpachter)



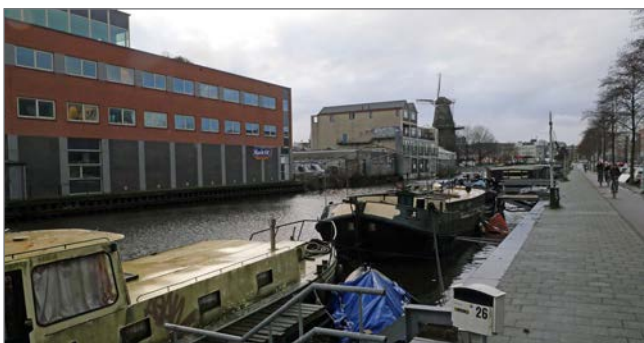
Het plangebied vanuit het zuiden

Plangebied

Het plangebied zelf betreft het westelijke deel van het eiland tot de spoorbrug, tevens de stadsdeelgrens tussen de stadsdelen Centrum en Oost. Dit ca. 320 meter lange gedeelte kent, op een circa 20 meter breed onbebouwd perceelgedeelte na, geen onderbreking in de bebouwing.

Bouwhoogte en korrel wijken duidelijk af van het grootste gedeelte van de binnenstad, als gevolg van het overwegend bedrijfsmatig gebruik. Dit geeft het Zeeburgerpad zijn eigen karakter. De gebouwen zijn plat afgedekt, alleen de kopgebouwen (bij de molen en aan het spoor) hebben een licht schuine kap. De hoogte van de bebouwing wisselt in de westelijke helft tussen 4 en 16 meter. In het oostelijke deel bedraagt de bouwhoogte tussen de 3 en 9 meter. De breedte van de gebouwen varieert – op een uitzondering na – tussen 10 en 49 meter met een gemiddelde maat rond de 20 meter. Deze bouwhoogtes en gebouwbreedtes zijn karakteristiek voor het gebied.

Ondanks de grote variatie van de bebouwing zowel in hoogte, breedte als in typologie (zowel lagere loodsen als hogere bedrijfsgebouwen) is sprake van een herkenbaar horizontaal straatbeeld. De aanwezige bebouwing wisselt van kwaliteit. Bij de meeste gebouwen ontbreekt een hoogwaardige uitstraling. De meeste panden dateren uit de tweede helft van de 20^e eeuw; het meest recente pand is Zeeburgerpad 5 uit 1998. Het grootste gedeelte van de bebouwing bevindt zich op in erfpacht uitgegeven grond. Bij het overige gedeelte is sprake van eigen grond.



Zicht vanaf de Cruquiuskade

Openbare ruimte

Het afwijkende karakter van het plangebied wordt mede sterk bepaald door de openbare ruimte. Alleen het gebied ten zuiden van de bebouwing is openbaar en bestaat uitsluitend uit verkeersruimte. De circa 12 meter brede zone is als volgt opgebouwd: direct naast de bebouwing een smalle stoep, gevolgd door de 6 meter brede, voor tweerichtingsverkeer ingerichte straat met aan beide zijden langspaarvakken.

De parkeervakken aan de waterkant worden op regelmatige afstand afgewisseld door bomen of ander groen. Aan deze (parkeer)zone grenst het Lozingskanaal. Vanaf de straat is het water slechts op een paar plekken zichtbaar. Over de hele lengte van de oever aan de zijde van het Zeeburgerpad zijn woonarken afgemeerd. De boten bevinden zich op circa 4 meter uit de kade. Een groot deel van de oever en de zone tussen het schuine talud en de arken is door de woonbootbewoners geprivatiseerd.



Straatbeeld Zeeburgerpad



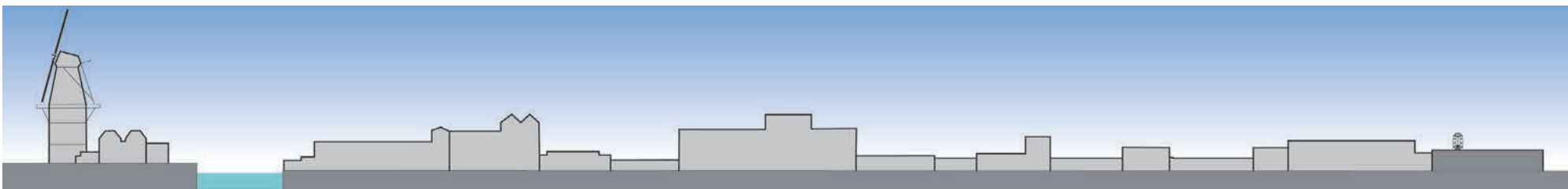
Openbare ruimte Zeeburgerpad

3.3 Functionele beschrijving

In 2017 zijn op de strook de volgende bedrijven aanwezig: Pontmeijer (houthandel), Polder & Van Kleef (tentoonstellingsbouw), Koekkoek (groothandel in sanitair/installatiemateriaal), D.Q.S. (elektrotechnisch installatiebureau), Zeeburg (autoverhuur), Urban Office (architectenbureau), Brouwer (verwarming en sanitair), Kwik Fit en tijdelijk het restaurant Schnitzel & Weizen (vergunning tot 2026). Daarnaast is er een polikliniek tegen huiselijk geweld (de Waag) gevestigd. Ook zijn een paar bedrijfswoningen aanwezig.

Het gebied heeft in het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden* de bestemming 'Bedrijf'. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die vallen in milieucategorie I, II en III van de *Staat van Inrichtingen*. De *Staat van Inrichtingen* is een lijst met een categorale indeling, waarbij per bedrijfssoort de mate van milieuhygiënische hinderlijkheid (geur, gevaar, geluid, stof) wordt aangegeven.

Van de aanwezige bedrijven vallen Pontmeijer en Kwik Fit in milieucategorie III van de Staat van Inrichtingen. De andere bedrijven zijn bedrijven van de categorie I of II.



Schematische gevelwand bestaande situatie



Kop Zeeburgerpad met molen de Gooyer



Zicht vanaf de Cruquiuskade



Zicht vanaf de Funenkade



Zicht op het Zeeburgerpad met afgemeerde woonarken



Zicht vanaf de Cruquiuskade

4 Ruimtelijke uitgangspunten

De ruimtelijke uitgangspunten voor de transformatie van het Zeeburgerpad komen voort uit het relevante beleid, zoals beschreven in hoofdstuk 2 en uit de belangrijke kenmerken van het gebied zoals beschreven in hoofdstuk 3.

4.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten en welstandscriteria

Om het bijzondere karakter van het Zeeburgerpad te waarborgen en om voldoende rekening te houden met de omgeving van het plangebied zijn de volgende aspecten van belang:

Gebiedskarakteristiek en randvoorwaarden

- Het plangebied is een gedeelte van een grotere ruimtelijke eenheid: het gehele Zeeburgerpad. In de huidige situatie is dit eiland ook als één geheel leesbaar. Voor de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en het behoud van een herkenbare stedenbouwkundige structuur van de stad is het van belang dat het hele gebied een eenheid blijft en ook als zodanig te ervaren blijft.
- Het Zeeburgerpad is een eiland en vormt, zoals in hoofdstuk 3 beschreven, een autonoom onderdeel van het stedelijk weefsel. Deze autonomie is o.a. afleesbaar in bouwhoogte, typologie, uitstraling en situering van de bebouwing. Inzet op het behoud van het karakter van het gebied waarborgt het behoud van de nog aanwezige cultuurhistorische waarden.
- De strook is in de huidige situatie ondergeschikt aan de gebieden ten noorden en ten zuiden ervan. Dit komt vooral door de lagere bouwhoogte van de panden aan het Zeeburgerpad. De transformatie van het gebied van bedrijventerrein naar stedelijk woon/werkgebied zal invloed hebben op de ruimtelijke uitstraling en de relatie tot de omliggende gebieden. Belangrijk is dat een hogere bouwhoogte, die het gevolg zal zijn van de beoogde transformatie, er niet toe leidt dat de strook een ruimtelijke barrière gaat vormen tussen beide gebieden. Voor de manier waarop de gevelwand ervaren wordt speelt niet alleen de hoogte een rol maar ook de breedte van een individueel gebouw en de verdiepingshoogte. Te brede gebouwen kunnen een te massaal beeld opleveren.
- Om het beeld van individuele panden te versterken is een aparte beëindiging van elk gebouw in de vorm van een vrijliggende dakopbouw (bijzondere bouwlaag) denkbaar.
- De snelheid van de transformatie is niet te voorspellen. Binnen de strook is sprake van versnipperd eigendom. De breedte van de kavels verschilt sterk van elkaar. Hoewel ervan kan worden uitgegaan dat de lagere bebouwing uiteindelijk vervangen zal worden door hogere panden, is het van belang dat ook in de tussenfase ruimtelijk een aanvaardbare situatie ontstaat.
- Bijzonder is het lineaire karakter van de strook. Om dit kenmerk te benadrukken zijn te grote verschillen in bouwhoogtes (in het eindbeeld) en (stedenbouwkundige) hoogteaccenten niet wenselijk. Een gootlijn zonder een enkele hoogtevariatie (in het eindbeeld) is daarentegen ook niet gewenst omdat hierdoor een beeld kan ontstaan dat te ongedifferentieerd en te massaal is.
- Om de samenhang van het Zeeburgerpad als geheel te waarborgen is het van belang dat er een onderlinge samenhang is in typologie en uitstraling van de bebouwing. Welstandscriteria die voor de hele strook gelijk zijn, dragen hieraan bij.
- Het Zeeburgerpad als geheel heeft twee duidelijke koppen. Het westelijke einde bevindt zich binnen het plangebied, direct tegenover de molen *de Gooyer*. Deze molen vormt een iconisch hoogteaccent. Een hoogteaccent direct tegenover de molen zou het iconische beeld van de molen afzwakken. Om de strook te voorzien van een duidelijk begin is de kop lager dan de overige bebouwing. Een bijzondere plek aan de kop is wel denkbaar.
- Aan de noordzijde van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal zijn over de hele lengte van het plangebied woonarken afgemeerd. Een verruiming van de toegestane bebouwingsmogelijkheden mag geen onevenredige aantasting van de zonlichttoetreding op deze woonboten tot gevolg hebben.
- De eerste bouwlaag van een gebouw (plint) is van cruciaal belang voor de relatie tussen gebouw en omgeving. Het gebied zal een gemengd karakter krijgen. Niet-woonfuncties op de begane grond met een transparante uitstraling dragen bij aan zowel het gemengd karakter als een goede relatie tussen gebouw en omgeving. Van belang zijn tevens ingangen aan de straat en een royale hoogte van de plint. Inpandig parkeren dient om deze reden

niet aan de straatzijde te zijn gesitueerd en vindt bij voorkeur verdiept of ondergronds plaats. Het aantal in- en uitritten is tot een minimum beperkt en zo veel mogelijk verspreid over de totale straatwand. Het is wenselijk dat initiatiefnemers onderling in overleg treden om tot gezamenlijke oplossingen te komen.

- Alle vier de zijden van het plangebied zijn geluidbelast. Naast de spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort is de geluidbelasting zo groot dat het meest in het oosten gesitueerde gedeelte van het plangebied uitgesloten wordt van de woonfunctie. Gevolg van de geluidbelasting (zie hoofdstuk 5.2) is dat oplossingen moeten worden bedacht om voor de woningen een stille zijde te creëren. Oplossingen mogen de karakteristiek van het plangebied niet aantasten.
- De rooilijnen dragen in belangrijke mate bij aan het lineaire karakter van het gebied. De zijde aan het Zeeburgerpad is meer stedelijk dan de zijde aan de Nieuwe Vaart. Ten behoeve van het behoud van dit onderscheid is het van belang dat de voorgevelrooilijn aan de meer formele stedelijke ruimte niet te veel sprongen heeft. Vanwege het meer informele karakter van de achterzijde is aan de Nieuwe Vaart reliëf in de gevel denkbaar.
- Het Zeeburgerpad heeft een voor Amsterdam unieke relatie met het water. Aan de noordzijde zijn de panden direct aan de Nieuwe Vaart gelegen. Tevens is er vanwege de geringe diepte van de strook een zichtrelatie tussen de bebouwing en beide aangrenzende waterwegen. Het karakteristieke kenmerk van bebouwing direct aan de kade is het behouden waard. Een functionele relatie kan tot een meerwaarde leiden. Bouwen of toevoegen van objecten in het water is niet mogelijk vanwege het feit dat de Nieuwe Vaart onderdeel uitmaakt van het gevoelig gebied, waar de afvoer van water het grootste belang heeft (zie hoofdstuk 5.12).
- Buitenruimtes hebben gevolgen voor het aanzicht van een gebouw en het woon- en leefklimaat.



Huidige situatie



Mogelijke eindsituatie

Dakterrassen dienen dan ook integraal onderdeel uit te maken van een ontwerp. Dakterrassen boven op de bijzondere bouwlaag (dakopbouwen) zijn ruimtelijk niet wenselijk. De exacte positionering van dakterrassen zal per initiatief worden beoordeeld.

- Niet inbandige installaties vormen een visuele aantasting van het plangebied en de omgeving. Tevens kunnen deze negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat. Daarom dienen installaties in beginsel inbandig te worden gerealiseerd.
- Het is wenselijk dat initiatieven voldoen aan de duurzaamheidsambities van de Gemeente Amsterdam. Rainproof is een aspect hiervan. Door het realiseren van groene daken wordt hieraan uitwerking gegeven.
- Voor de openbare ruimte zijn in dit document geen uitgangspunten opgesteld. Bij een herinrichting vormt het *Handboek Puccinimethode* de basis voor het ontwerp.

Concrete uitgangspunten

De gebiedskenmerken en omgevingsaspecten resulteren in de volgende concrete stedenbouwkundige uitgangspunten voor sloop-nieuwbouwontwikkelingen en welstandscriteria. Aan deze uitgangspunten zullen concrete initiatieven worden getoetst. Tevens zal bij de ruimtelijke beoordeling van een initiatief gekeken worden of dit recht doet aan de aspecten zoals benoemd onder gebiedskarakteristiek en randvoorwaarden.

1. Gebouwbreedte

- a. De maximale breedte van een gebouw bedraagt 30,0 meter.
- b. Gebouwen zijn zelfstandig en mogen niet met elkaar worden samengevoegd.
- c. In afwijking van b. mogen gebouwen met elkaar worden verbonden ten behoeve van parkeervoorzietingen (auto en fiets).

2. Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte is per bouwzone vastgelegd, zie afbeelding 'Bouwzones en rooilijnen'. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde maaiveldhoogte aan de zijde van het Zeeburgerpad van 0,80 meter + NAP. Alle hoogtes in het vervolg zijn gerelateerd aan dit maaiveldniveau.

2.1 Zone A

- a. De maximale bouwhoogte bedraagt 15,0 meter.
- b. Binnen deze bouwhoogte mogen maximaal 4 bouwlagen worden gerealiseerd.
- c. Per gebouw is een bijzondere 5^e bouwlaag (dakopbouw) toegestaan met een maximaal oppervlak van 40% van het gebouwoppervlak (footprint). Hierbij geldt dat deze bouwlaag aan de straatzijde minimaal 2,0 meter ten opzichte van de rooilijn en aan de waterzijde minimaal 7,0 meter ten opzichte van de rooilijn (kade) terug ligt. De onderlinge afstand tussen de dakopbouwen van verschillende gebouwen bedraagt minimaal 5,0 meter. In afwijking van a. bedraagt de bouwhoogte van het gebouw, incl. deze bijzondere bouwlaag, maximaal 18,0 meter.
- d. Tussen individuele gebouwen onderling is er een verschil in bouwhoogte van minimaal 0,5 meter. Dit hoogteverschil geldt voor de bouwhoogte excl. én incl. de bijzondere bouwlaag. Het hoogteverschil dient niet alleen in de dakopstand te worden opgelost, maar ook in de dakvloer van de 4^e bouwlaag en, indien aanwezig, de dakvloer van de bijzondere bouwlaag.

2.2 Zone B (kop, naast molen)

- a. De maximale bouwhoogte bedraagt 12,0 meter.
- b. Binnen deze bouwhoogte mogen maximaal 3 bouwlagen worden gerealiseerd.
- c. Per gebouw is een bijzondere 4^e bouwlaag toegestaan. Hierbij geldt dat deze bouwlaag aan de straatzijde minimaal 2,0 meter ten opzichte van de voorgevelrooilijn en aan de waterzijde minimaal 5,0 meter ten opzichte van de rooilijn (kade) terug ligt. De laag mag direct aansluiten aan de bebouwing van zone A. De laag is niet breder dan één gebouw met een maximum breedte van 24,0 meter, gemeten vanaf de scheidingslijn tussen zone A en B. In afwijking van a. bedraagt de bouwhoogte, incl. deze bijzondere bouwlaag maximaal 15,0 meter.

2.3 Zone C (naast het spoor)

- a. De maximale bouwhoogte bedraagt 18,0 meter.
- b. Binnen deze bouwhoogte mogen maximaal 5 bouwlagen worden gerealiseerd.

3. Dakbeëindiging

De gebouwen zijn plat afgedekt.

4. Ondergrondse bouwlagen

Er zijn naast de onder 2. omschreven bovengrondse bouwlagen maximaal twee ondergrondse bouwlagen (incl. mogelijk souterrain aan waterzijde) toegestaan ten behoeve van stallinggarages (auto's en fietsen), bergingen en installaties.



5. Rooilijnen

De positie van de rooilijnen komt overeen met de grenzen van het bestemmingsvlak 'Bedrijf' van het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden*. De rooilijnen zijn aangegeven op de afbeelding 'Bouwzones en rooilijnen'.

5.1 Straatzijde (Zeeburgerpad)

De gevel bevindt zich verplicht in de rooilijn tot een hoogte van minimaal 10,0 meter. In afwijking hiervan is de gevel van de bebouwing in zone C over de gehele hoogte van het gebouw in de rooilijn gesitueerd.

5.2 Waterzijde (Nieuwe Vaart)

- De kade bevindt zich verplicht in de rooilijn.
- De 1^e bouwlaag mag maximaal 2,0 meter terug liggen ten opzichte van de rooilijn met dien verstande dat per gebouw minimaal 60% van de gebouwbreedte in de rooilijn gesitueerd moet zijn.
- De 2^e en 3^e bouwlaag bevinden zich voor minimaal 60% van de gebouwbreedte in de rooilijn.
- De 4^e bouwlaag ligt minimaal 2,0 meter terug ten opzichte van de rooilijn.
- In afwijking van b. t/m d. geldt voor de bebouwing in zone C dat de gevel verplicht in de rooilijn is gesitueerd.

5.3 Ronding kop

- De kade bevindt zich verplicht in de rooilijn.
- De gebouwen mogen zowel in als binnen de rooilijn worden gesitueerd.

5.4 Spoorzijde

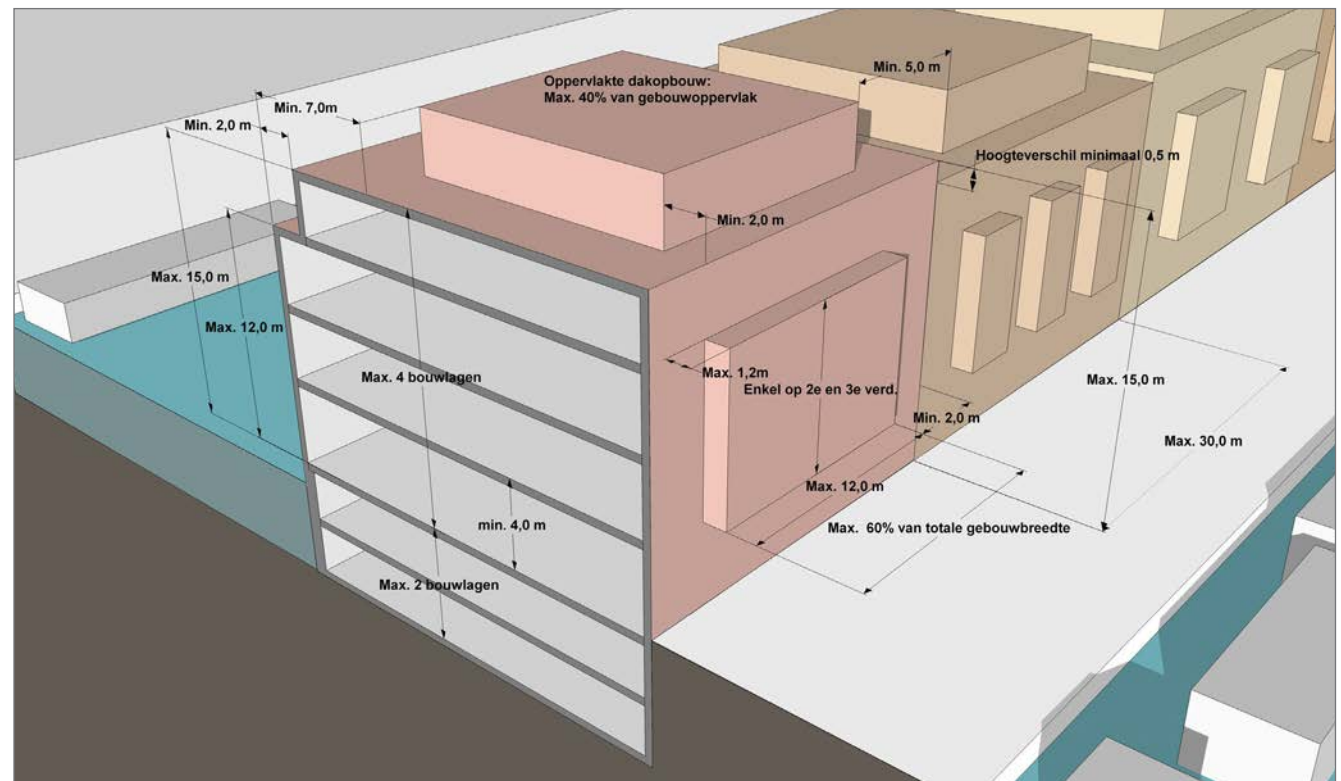
Indien er geen belemmeringen vanuit de spoorwetten zijn bevindt zich de gevel aan de spoorzijde over de gehele hoogte van het gebouw in de rooilijn.

6. Plint

- De 1^e bouwlaag (begane grond) heeft aan de zijde van het Zeeburgerpad (over een diepte van minimaal 10,0 meter vanaf de voorgevelrooilijn) een minimale hoogte van 4,0 meter (gerekend vanaf maaiveld tot bovenkant 1^e verdiepingsvloer) en is gelegen op maaiveldniveau.
- Voor het aan de waterzijde gesitueerde gedeelte van de plint is een lagere verdiepingshoogte toegestaan met dien verstande dat het niveauverschil gelegen is in de vloer van de 1^e bouwlaag (begane grond). Het niveau van de 1^e verdiepingsvloer mag niet worden verlaagd.
- De plint heeft een transparante uitstraling aan de straatzijde.

7. Ondergeschikte elementen (balkons, erkers)

- In zone A zijn aan de zijde van het Zeeburgerpad uitkragingen toegestaan in de vorm van erkers en balkons over maximaal 60% van de gebouwbreedte met een maximale breedte van 12,0 meter per element.
- De maximale diepte van een erker of balkon bedraagt 1,20 meter.
- De erkers of balkons zijn minimaal 2,0 meter uit de zijrand van een gebouw (hart van de bouwmuur van een gebouw) gesitueerd.
- Erkers zijn toegestaan op de 2^e en 3^e bouwlaag.
- Balkons zijn toegestaan op 2^e t/m 4^e bouwlaag.



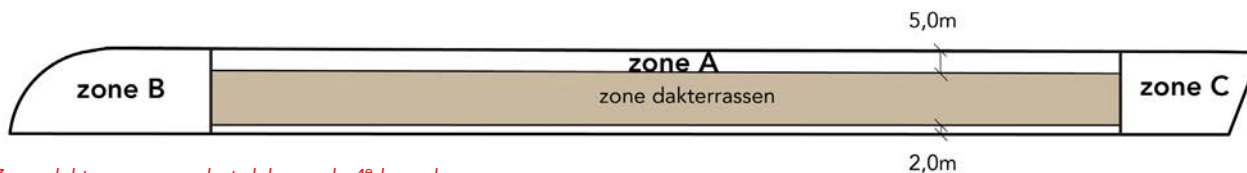
Verbeelding uitgangspunten 1 t/m 7 (zone B)

8. Dakterrassen

- Dakterrassen zijn alleen toegestaan ten behoeve van de woonfunctie met dien verstande dat er geen gemeenschappelijke dakterrassen zijn toegestaan.
- Dakterrassen zijn in het ontwerp geïntegreerd.
- Op het dak van een bijzondere bouwlaag zijn geen dakterrassen toegestaan.
- Dakterrassen op het dak van de 4^e bouwlaag bevinden zich in de zone van de bijzondere bouwlaag, zie afbeelding Zone dakterrassen op het dak van de 4^e bouwlaag.
- Afrasteringen en privacyschermen, indien noodzakelijk, worden per situatie beoordeeld en zijn in het ontwerp geïntegreerd.
- Dakterrassen in zone B worden per initiatief afgewogen.

9. Parkeervoorzieningen

- Inpandige autoparkeervoorzieningen en fietsstallingen zijn gesitueerd in een ondergrondse bouwlaag of op de 1^e bouwlaag in de zone langs de kade. Op de 1^e bouwlaag is deze zone gemeten vanuit de kade maximaal 12,0 meter diep.
- Aan de straatzijde (op straatniveau) bevindt zich alleen de inrit.
- Een inrit tot een parkeervoorziening heeft een maximale breedte van 3,0 meter. Het aantal inritten ten behoeve van de stallingsgarages is beperkt tot een minimum.



Zone dakterrassen op het dak van de 4^e bouwlaag

10. Installaties

Installaties dienen inpandig te worden geplaatst. Niet-inpandige plaatsing van condensatoren, koel- en luchtbehandelingsinstallaties en centrale verwarmingsinstallaties is alleen mogelijk indien aantoonbare technische redenen uitwijzen dat de bedoelde onderdelen niet (geheel) inpandig kunnen worden gerealiseerd en onder de volgende voorwaarden:

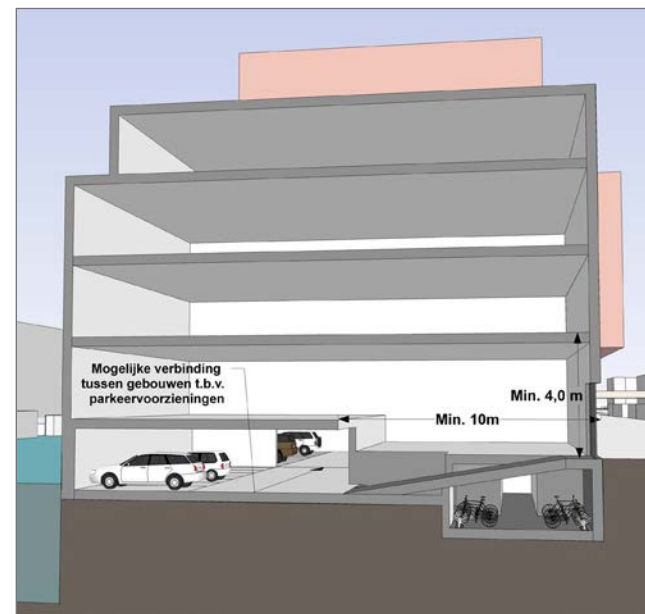
- Deze installaties zijn zo klein als technisch mogelijk;
- Deze installaties bevinden zich zoveel mogelijk uit het zicht vanaf de openbare ruimte;
- Het daklandschap wordt niet onevenredig aangetast.

11. Water

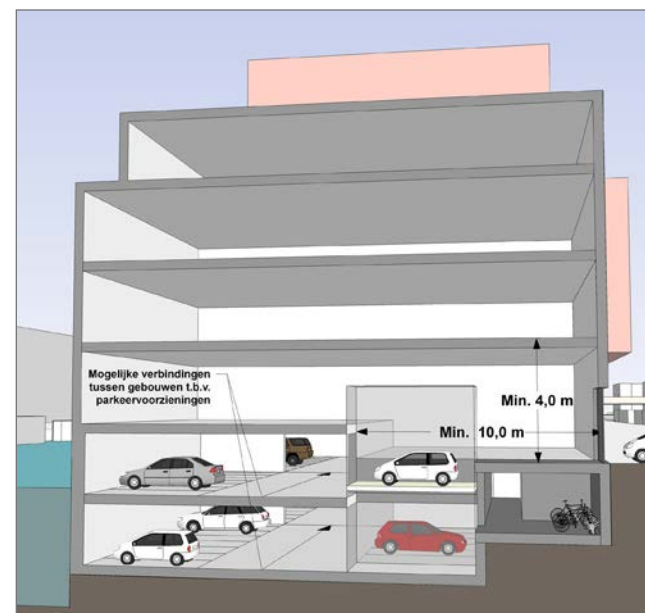
In het water en boven het water mag niet worden gebouwd.

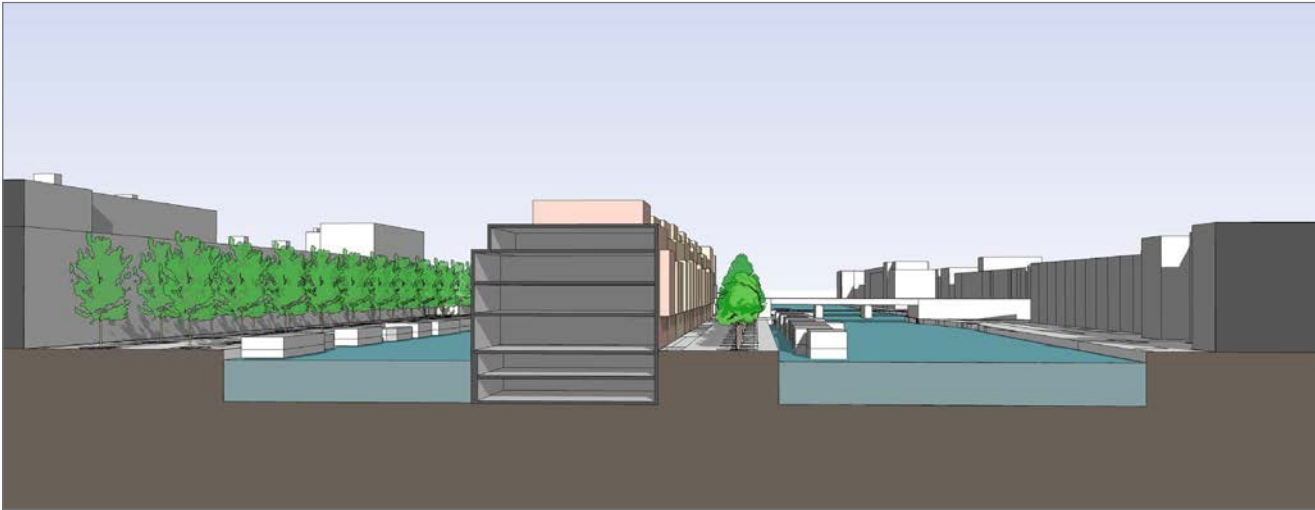
12. Welstandscriteria

In afwijking van het voor stadsdeel Centrum geldende welstandskader geldt voor het plangebied als welstandskader: *Verstedelijkt havengebied (9a)*, zie bijlage 8.

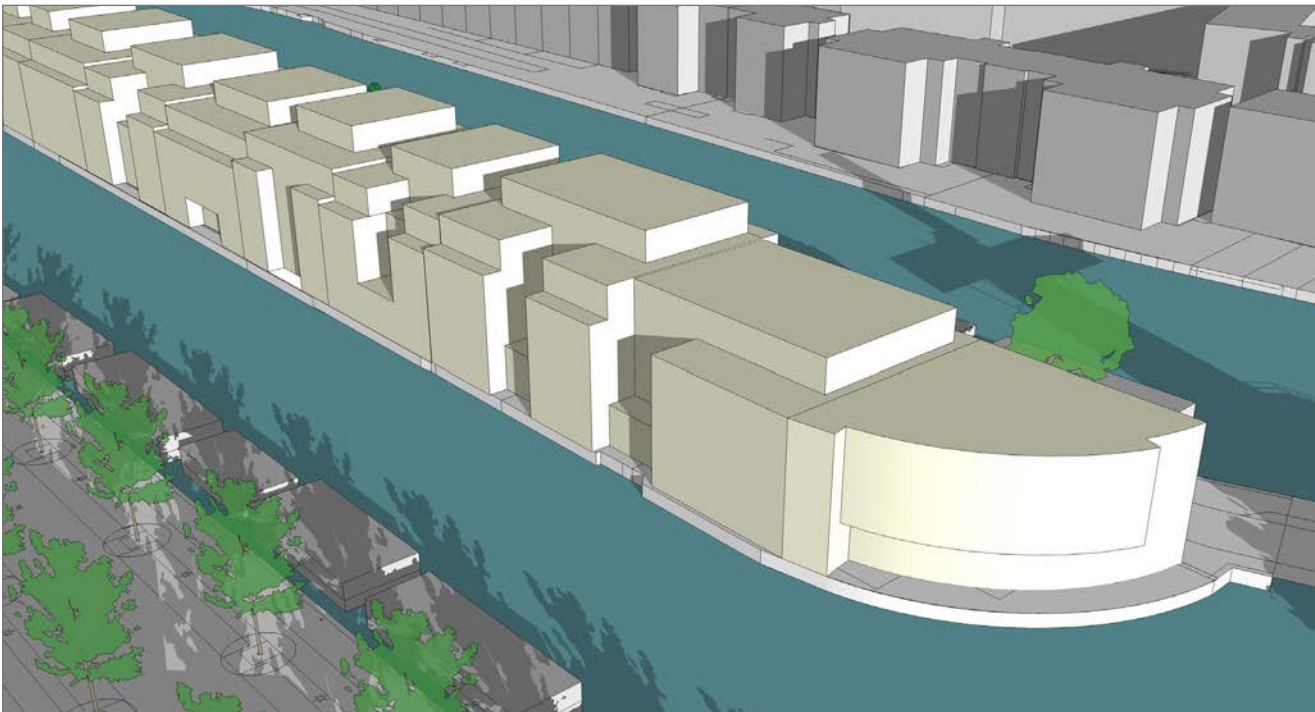


Principes met een lagere begane grond aan de Nieuwe Vaart en parkeren in het souterrain

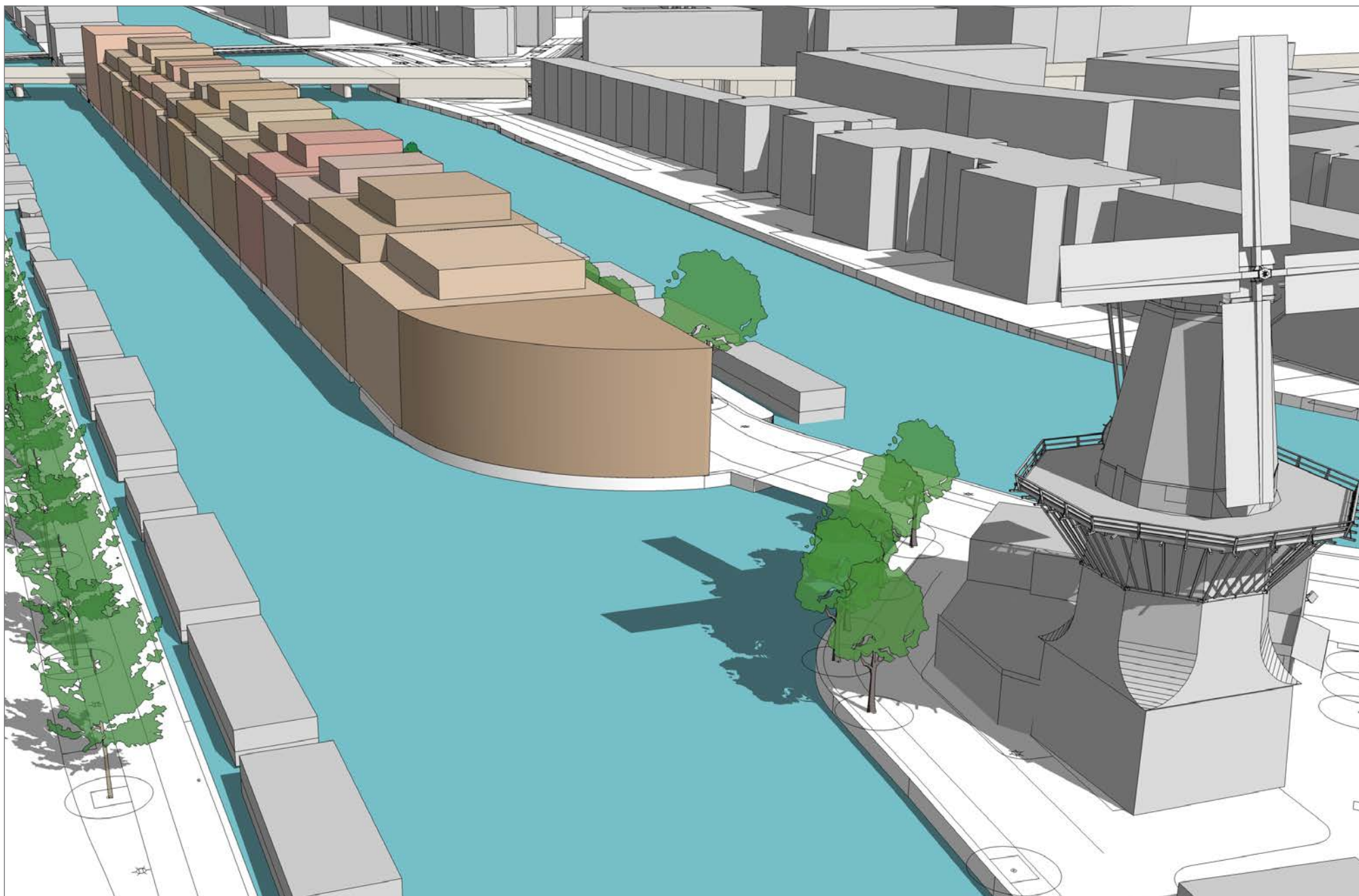




Profiel tussen Cruquiuskade en Zeeburgerdijk



Mogelijk reliëf aan de Nieuwe Vaart



Vogelvlucht vanaf de Cruquiuskade



Zicht vanaf de Cruquiuskade onder de spoorbrug



Zicht vanaf de Dageraadsbrug



Zicht vanaf de Funenkade



Zicht vanaf het Zeeburgerpad

4.2 Functionele uitgangspunten

Het Zeeburgerpad is een van de bedrijventerrenen binnen de ringweg A10, waarvoor vanuit de Structuurvisie, transformatie tot woon/werkgebied onderzocht en zo mogelijk uitgevoerd kan worden. Dit betekent dat het Zeeburgerpad kan transformeren naar een woon/werkgebied waarbij conform de structuurvisie minimaal 25% van het terreinoppervlak behouden dient te blijven voor een werkfunctie ten behoeve van de werkgelegenheid voor de stad Amsterdam.

Uitgangspunt voor de functionele transformatie van het Zeeburgerpad is zoals hierboven genoemd: het mogelijk maken van een woon/werkgebied. Zoals de volgorde al aangeeft, ligt de nadruk op wonen. Met deze transformatie zal in het gebied een grotere diversiteit aan functies ontstaan. Het gebied gaat ook meer overeenkomst vertonen met het deel van het pad aan de andere zijde van het spoor, de direct omliggende buurten in stadsdeel Oost en de rest van de binnenstad. Tegelijkertijd is vanuit de omgeving (de direct omwonenden en gebruikers van het gebied) de wens geuit dat het oorspronkelijke karakter van de locatie, ook wat functies betreft, herkenbaar blijft. Dit wordt bereikt door het situeren van de werkfunctie aan de straatzijde op straatniveau.

Gedacht wordt aan kleinschalige productieve, ambachtelijke bedrijven en aan creatieve functies. Tot de creatieve functies worden onder andere kunstenaarsateliers, architecten- en reclamebureaus en interieur- en modeontwerpers gerekend.

Variatie komt niet tot stand door enkel woningen toe te voegen. Variatie komt ook van de mensen die er werken en wonen. Dit wordt ondersteund door het toevoegen van verschillende typen woningen en werkruimten.

Concrete uitgangspunten

Het bestemmingsplan Oostelijke eilanden blijft van kracht. De toegestane functies als vermeld onder de bestemming 'Bedrijf' blijven derhalve zonder meer mogelijk. Naast het bestemmingsplan zijn de volgende functies toegestaan:

Wonen

Wonen is toegestaan met inachtneming van het volgende:

- Short stay is niet toegestaan;
- Wonen is niet toegestaan in de 1^e bouwlaag (begane grond) aan de straatzijde aan het Zeeburgerpad;
- In geval van nieuwbouw moet minimaal 67% van het totale bruto vloeroppervlak van een gebouw/complex beschikbaar zijn voor de woonfunctie;
- Wonen is niet toegestaan in de zone langs het spoortracé i.v.m. een te grote geluidbelasting (zie afbeelding 'Wonen niet toegestaan i.v.m. geluidbelasting');
- De woningen worden zodanig geluidgeïsoleerd dat de toegevoegde woonfunctie geen belemmering vormt voor de reeds aanwezige categorie III bedrijven uit de *Staat van Inrichtingen*;
- Concrete initiatieven worden getoetst aan het dan geldende woonbeleid.

Niet-woonfuncties

Voor de niet-woonfuncties geldt dat (conform de structuurvisie) minimaal 25% van het terreinoppervlak van de kavel voor de werkfunctie gebruikt moet worden. Bergingen (t.b.v. de woningen), opslag en inpandig auto- en fietsparkeren worden hier niet bij gerekend. Deze 25% moet zijn gelegen aan de straatzijde in de bouwlaag die op straatniveau ligt.

Bovendien geldt dat maximaal 33% van het bruto vloeroppervlak van het pand/complex mag worden gebruikt voor de werkfunctie.

Voorbeeld:

Pand met vier bouwlagen van 300 m² (dit betekent een BVO van 1200 m²)

In de 1^e bouwlaag moet 25% van het terreinoppervlak beschikbaar zijn voor de werkfunctie (=75 m²)

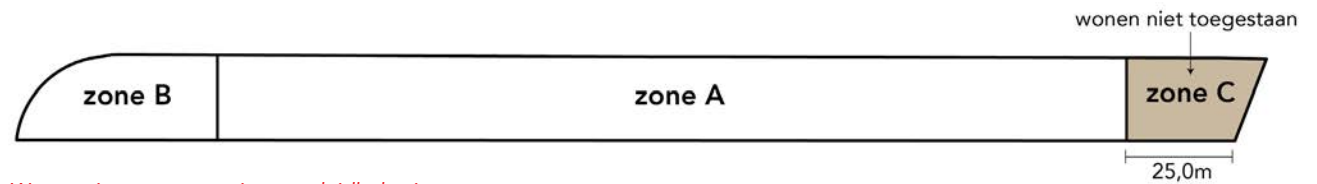
Maximaal 33% van het totale bruto vloeroppervlak mag worden gebruikt voor de werkfunctie (=400 m²)

Dus mag verdeeld over alle bouwlagen maximaal 325 m² extra worden gebruikt voor de werkfunctie.

Met inachtneming van de voorafgaande alinea zijn de volgende niet-woonfuncties toegestaan:

- Bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze deel uitmaken van de Staat van Inrichtingen behorend bij het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden*. Deze bedrijven moeten vallen in milieu-categorie I, II en in categorie III voor zover het bestaande bedrijven betreft;
- Kantoren;
- Voorzieningen (alleen voor zover deze een buurtverzorgende functie hebben, zoals een huisarts, een buurthuis, dans- en yogaruimte);
- Galerries;
- Detailhandel (uitsluitend de bij bedrijven behorende productiegebonden detailhandel) met in achtneming dat detailhandel niet is toegestaan bij bedrijven die voedings- en genotsmiddelen produceren. Bij deze bedrijven is een verkoop/afhaalgedeelte direct aan de klant dus niet toegestaan;
- Eén horeca 4 vestiging in de 1^e bouwlaag (hierin is op dit moment (ten tijde van de vaststelling van dit SPvE) reeds voorzien met de nu tijdelijk verleende horeca 4 vestiging aan het begin van het Zeeburgerpad bij de molen). Voor verdere horeca-initiatieven geldt het dan geldende horecabeleid;
- Inpandige en ondergrondse fietsenstallingen;
- Inpandige en ondergrondse parkeervoorzieningen met inachtneming van de parkeernormen.

Voor alle andere functies – naast die vermeld in het bestemmingsplan en de hiervoor genoemde – geldt dat deze niet zijn toegestaan. Dit betekent dat o.a. detailhandel (m.u.v. opmerking bij detailhandel hierboven), horeca 1, horeca 2 en horeca 3 niet zijn toegestaan.



Wonen niet toegestaan i.v.m. geluidbelasting



Vogelvlucht vanaf de spoorzijde

5 Omgevingsaspecten

5.1 Verkeer en parkeren

In het plangebied wordt bebouwing met een woon- en werkfunctie mogelijk gemaakt met een BVO van circa 30.400 m². Door de Gemeente Amsterdam, Verkeer en Parkeren is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze ontwikkeling met betrekking tot het verkeers- en parkeeraspect (zie *Verkeersonderzoek Zeeburgerpad Centrum*, d.d. 10 november 2017, bijlage 1).

In het onderzoek wordt uitgegaan van een zogenoemd worst case scenario, dit wil zeggen dat het vertrekpunt het maximum aantal woningen is dat met inachtneming van de uitgangspunten van de structuurvisie gerealiseerd kan worden. In de praktijk zal het aantal echter minder zijn vanwege de geluidbelasting door het spoorverkeer.

De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de beoogde ontwikkeling verkeerstechnisch mogelijk is. Uit doorrekeningen van de geregelde kruispunten in de omgeving van het plangebied blijkt dat de huidige profielen de prognoses voor 2027 nog voldoende kunnen verwerken. De verkeersregelingen blijven voldoen aan de Amsterdamse randvoorwaarden.

Uit toetsing van de drie ongeregelde kruispunten volgt dat ook na transformatie van het Zeeburgerpad, verkeerslichten hier niet noodzakelijk zijn.

De opgemaakte parkeerbalans laat zien dat de huidige parkeer capaciteit voldoende is om de verwachte behoefte aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te vangen.

5.2 Geluid

In de *Wet geluidhinder* zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Met deze normen moet rekening worden gehouden wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies zoals woningen worden gerealiseerd.

Weg- en railverkeerslawaaï

Het plangebied bevindt zich binnen geluidszones van verschillende (spoor)wegen. Het gebied grenst direct aan de spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort, bevindt zich in de nabijheid van een tramlijn en van een aantal 50 km wegen. Het toevoegen van nieuwe woningen is alleen mogelijk nadat is getoetst aan de geldende geluidsnormen en wordt voldaan aan het Amsterdams geluidbeleid, al dan niet na vaststelling van hogere waarden.

Om de haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk te maken is door DPA Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2, *Onderzoek omgevingsgeluid ten behoeve van toe te voegen woningen Zeeburgerpad (Centrumdeel) in Amsterdam*, d.d. 15 november 2017).

Uit het geluidsonderzoek komt naar voren dat de geluidbelasting aan alle vier zijden van de strook hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Vlak aan het spoor wordt zelfs een waarde van meer dan 75 dB bereikt.

De conclusies van het geluidsonderzoek zijn als volgt:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van het spoortraject en de 50 km wegen worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. Voor spoorweglawaaï wordt ook de maximale ontheffingswaarde van 68 dB op enkele locaties overschreden, op deze locaties zijn dove gevels benodigd.
- De gecumuleerde geluidbelastingen voldoen deels niet aan het Amsterdams geluidbeleid. De overschrijdingen vinden plaats op locaties waar ook op basis van de geluidbelastingen vanwege spoorweglawaaï dove gevels noodzakelijk zijn.
- Geluidluwe zijden zijn niet aanwezig. Er zijn bouwkundige maatregelen nodig. Met de huidige stand van de techniek kunnen op locaties met een geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï tot en met circa 75 dB woningen worden gerealiseerd met de vereiste geluidluwe zijde. Er zijn locaties met een geluidbelasting van meer dan 75 dB (maximaal 86 dB).
- Voor de woningen, waar geen van de geluidbelastingen de maximale ontheffingswaarden overschrijden, is het mogelijk om hogere waarden aan te vragen.

De beoogde transformatie, incl. het geluidsonderzoek, is ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA heeft de volgende aandachtspunten:

- TAVGA adviseert geen woningbouw te ontwikkelen op de kavel waar het spoorweglawaai hoger is dan 75 dB. Daarachter kan wel woningbouw gerealiseerd worden met een stille zijde;
- TAVGA geeft de voorkeur aan een natuurlijke stille zijde boven een kunstmatige stille zijde (bouwkundige maatregel aan de gevel); maatregelen zijn echter wel mogelijk. De geluidbelasting komt van de zijkant.
- Er kan geen rekening gehouden worden met gebouwen die er niet staan, fasering in de bouw moet overwogen worden.

Het geluidsonderzoek is uitgevoerd om de algemene haalbaarheid van het realiseren van woningen op deze locatie te onderzoeken. Gezien de conclusies van het onderzoek en de aanbevelingen van het TAVGA worden geen woningen toegestaan in de zone waar de geluidbelasting hoger is dan 75 dB.

De uiteindelijke geluidstoets en eventueel het besluit om hogere waarden vast te stellen dan de voorkeursgrenswaarden, zal pas plaatsvinden bij een concrete aanvraag omgevingsvergunning. Bij elke aanvraag moet opnieuw een geluidsonderzoek worden gedaan dat ter advisering voorgelegd moet worden aan het TAVGA.

Tevens zijn door DPA Cauberg-Huygen de consequenties van de beoogde ontwikkeling op de bestaande bebouwing onderzocht (bijlage 3, *Zeeburgerpad (Centrumdeel) in Amsterdam; geluideffectstudie gewenste gebouwhoogte in relatie tot bestaande woningen Cruquiuskade*, DPA Cauberg-Huygen d.d. 15 november 2017). Conclusie van het onderzoek is dat door de beoogde bebouwing aan het Zeeburgerpad een uiteindelijke geluidbelastingafname verwacht wordt

voor de verder van het spoor gelegen bestaande woningen. Voor de dichter bij het spoor gelegen woningen zullen de geluidbelastingen nagenoeg niet wijzigen.

Industrielawaai

Het plangebied ligt niet binnen de geluidzone van een gezondeer industrieterrein.

5.3 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Het gebruik van milieuzonering biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van (zware) bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken.

In de milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Bij het wel of niet toelaten van bepaalde bedrijvigheid in (woon)gebieden is gelet op onder andere de ligging van (potentiële) bedrijven ten opzichte van de omgeving, de mate van eventueel te verwachten hinder en het na te streven karakter van de buurt/wijk.

In de huidige situatie bevinden zich in het plangebied vier bedrijven die een belemmering kunnen vormen. Om die reden is de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) om advies gevraagd. OD NZKG heeft hierop het memo *Transformatie Zeeburgerpad, Centrum, bedrijfsinventarisatie* d.d. 7 maart 2016 opgesteld, zie bijlage 4. Onderzocht is of deze vier bedrijven op het centrumdeel van het Zeeburgerpad een belemmering kunnen vormen – in de zin van de Wet milieubeheer – voor de beoogde transformatie naar een woon- /werkgebied.

De betreffende bedrijven zijn:

- Zeeburgerpad 12, Kwikfit
- Zeeburgerpad 18, D.Q.S. Elektronische Installatiebureau B.V.
- Zeeburgerpad 19, Plieger
- Zeeburgerpad 23, Pontmeyer

Per bedrijf is bekeken of het transformeren van bedrijventerrein naar een gemengd gebied, juridische gevolgen (Wet milieubeheer) en/of gevolgen op het gebied van bedrijfsvoering heeft als er een geluidsgevoelige functie gerealiseerd wordt op de erfgrans (hier aanpandig) van het te beoordelen bedrijf. De resultaten kennen de volgende onderverdeling:

- 1: Geen invloed
- 2: Consequenties juridisch
- 3: Consequenties bedrijfsvoering
- 4: Consequenties juridisch & bedrijfsvoering

Van elk bedrijf zijn de resultaten in een tabel weergegeven. Daarnaast is de huidige en toekomstige situatie toegelicht en zijn de (on)mogelijkheden om woningbouw naast het bedrijf te plegen, in kaart gebracht.

Als aanvulling op het onderzoek is ook gekeken naar de bedrijfsindeling gebruikt door de gemeente Amsterdam; de *Staat van Inrichtingen* (bron: *Bijlagen bij de Regels van het bestemmingsplan Oostelijke eilanden*, 1 juli 2010). De *Staat van Inrichtingen* is een lijst met een categorale indeling, waarbij per bedrijfsoort de mate van milieuhygiënische hinderlijkheid (geur, gevaar, geluid, stof) wordt aangegeven.

De indeling volgens de *Staat van Inrichtingen* is:

- Zeeburgerpad 12, Kwikfit categorie III
- Zeeburgerpad 18, D.Q.S. categorie II
- Zeeburgerpad 19, Plieger categorie I
- Zeeburgerpad 23, Pontmeyer categorie III

De conclusie uit het onderzoek van de Omgevingsdienst en de *Staat van Inrichtingen* is dat woningbouw naast en nabij de onderzochte bedrijven aan het Zeeburgerpad goed mogelijk is. Bij aanpandige bouw van woningen kan het nemen van extra isolerende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de geluidsnorm die in woningen geldt (binnenwaarde). Per bouwplan zal hiertoe een akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd. Waar nodig kan – mits goed gemotiveerd – met maatwerkvoorschriften extra geluidruimte op de gevel van woningen worden toegestaan.

5.4 Luchtkwaliteit

Indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de ontwikkeling niet leidt tot een niet-in-betekende-mate-bijdrage (NIBM-bijdrage) aan concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het plan, ongeacht de heersende (achtergrond)concentraties ter plaatse van het plangebied.

Voor woningbouwlocaties is in de regeling NIBM vastgelegd dat een ontwikkeling in ieder geval niet-in-betekende-mate- bijdraagt aan de concentraties fijnstof en stikstofdioxide, indien de ontwikkeling voorziet in minder dan 1.500 woningen in geval van één ontsluitingsweg of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn.

Aangezien dit SPvE voorziet in de projectie van circa 235 woningen en/of andere functies zoals kantoren, is het uitgesloten dat de ontwikkeling leidt tot een 'in betekende mate' bijdrage aan de concentraties fijnstof en/of stikstofdioxide.

Uit het voornoemde volgt dat op basis van artikel 5.16, eerste lid, onder c, Wet milieubeheer, het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde transformatie van het Zeeburgerpad.

5.5 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plangebied grenst direct aan de spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort. Op dit traject vinden goederentransporten met gevaarlijke stoffen plaats.

Vanwege de ligging van het plangebied is de Brandweer Amsterdam Amstelland om advies gevraagd. Op 23 november 2017 heeft de brandweer advies uitgebracht, zie *Advies Externe Veiligheid Transformatie bestemming Zeeburgerpad Amsterdam centrum*, bijlage 5.

Conclusie van het advies is dat de beoogde ontwikkeling vanuit het aspect externe veiligheid mogelijk is. In hoofdstuk 7 van het advies zijn de noodzakelijke maatregelen benoemd. De enige noodzakelijke planologische maatregel is dat nabij het spoor geen functies voor minder zelfredzame personen mogelijk gemaakt moeten worden. Tevens is in het advies nog een aantal technische maatregelen genoemd met betrekking tot constructie, vluchtwegen en installaties van gebouwen in de gevarenzone en wordt ingegaan op maatregelen voor de exploitatie van de objecten.

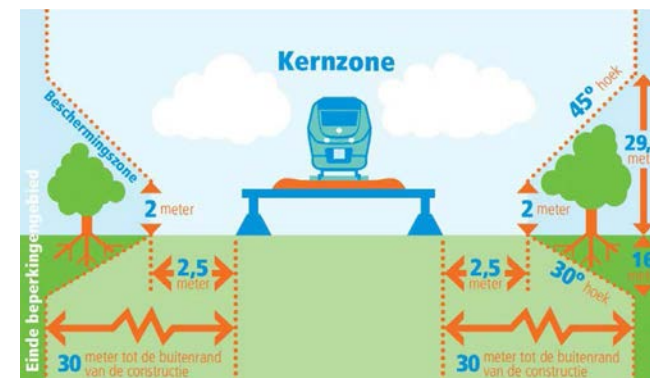
5.6 Spoorwegwet

Vanwege de ligging van het plangebied in de nabijheid van een spoorlijn is de *Spoorwegwet* van toepassing. Deze wet heeft onder ander tot doel om het beheer en het gebruik van spoorwegen te waarborgen en het gebruik van spoorwegen te bevorderen. Artikel 19 bevat voorschriften ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan. Welke werkzaamheden in de directe omgeving van een spoorlijn vergunnings-, ontheffings- of meldingsplichtig

zijn, is in artikel 21 van het *Besluit hoofdspoorweginfrastructuur* bepaald.

In de *Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen* zijn per situatie van het spoor zones vastgesteld.

Ter plaatse van het Zeeburgerpad is sprake van een Spoorweg op een brug of viaduct. Hier bedraagt de kernzone 2,5 meter en de beschermingszone 30 meter.



Aanduiding kernzone en beschermingszone bij een hoofdspoorweg op een brug of viaduct

Binnen de kernzone is het niet toegestaan zonder vergunning werkzaamheden uit te voeren. Voor werkzaamheden in de beschermingszone kan voor bepaalde werkzaamheden een vrijstelling van de vergunningsplicht worden verleend; in die gevallen kan dan volstaan worden met een melding.

Meer informatie hierover is te vinden op:

<https://www.prorail.nl/leveranciers/praktische-informatie/vergunningen-aanvragen>

In dit stadium van de planontwikkeling kan geen uitspraak worden gedaan of bouwen in de kernzone wel of niet mogelijk is en wat eventuele belemmeringen in de beschermingszone zijn. Pas bij een concreet initiatief brengt ProRail advies uit. Bij het uitwerken van een initiatief is het ook van belang om rekening te houden met mogelijke privaatrechtelijke belemmeringen.

Bij initiatieven binnen de kern- en beschermingszone wordt dan ook geadviseerd om een door ProRail gecertificeerd adviesbureau te consulteren. Er dient rekening mee gehouden te worden dat de wetgeving kan wijzigen. De actuele wetgeving kan achterhaald worden via de website van ProRail of via www.wetten.nl.

5.7 Bodem

In de *Wet bodembescherming* zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet tevens worden voorkomen dat gevoelige functies op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)* en de *Bouwverordening* is het verboden te bouwen op verontreinigde grond.

Daarom moet voorafgaand aan het realiseren van een project door de initiatiefnemer onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit van de locatie. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van het project tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

5.8 Cultuurhistorie

In het kader van de aanwijzing van de Amsterdamse binnenstad tot Beschermd stadsgezicht heeft een inventarisatie van de gehele bebouwing plaatsgevonden waarbij alle panden van vóór 1940 zijn gewaardeerd naar betekenis voor het stadsbeeld. Bij het opstellen van het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden* is de waardering in de vorm van een specifieke bouwaanduiding op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen. Hoewel het plangebied buiten de grenzen van het Beschermd stadsgezicht valt is ook de bebouwing

aan het Zeeburgerpad orde-gewaardeerd. Een aantal panden heeft de waardering 'orde 3'. Bouwwerken met waardering orde 3 zijn bouwwerken van vóór 1940, die wat schaal en detaillering betreft, passen in de gevelwand, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Binnen de orde 3-panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Door een kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Op 3 augustus 2017 is een kwaliteitstoets opgesteld voor de panden met een orde 3-waardering, bijlage 6 *Kwaliteitstoets Zeeburgerpad*. Conclusie van de kwaliteitstoets is dat sloop van de aanwezige orde 3-panden geen invloed heeft op de aanwezige cultuurhistorische waarden.

5.9 Archeologie

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het *Verdrag van Malta* opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen.

De wet ter uitvoering van het *Verdrag van Malta*, de *Wet op de archeologische monumentenzorg*, is per 1 september 2007 definitief van kracht. De wetgeving schrijft voor dat rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Voor het centrumgedeelte van het Zeeburgerpad geldt het bestemmingsplan *Oostelijke eilanden*.

In het kader van het opstellen van dit bestemmingsplan is een *Beleidskaart Archeologie* opgesteld. Volgens deze beleidskaart heeft het plangebied een hoge archeologische verwachting. Het is een mogelijke archeologische vindplaats.

In het bestemmingsplan is aan gebieden met een hoge archeologische verwachting de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie B' gekoppeld. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de andere aan de gronden gegeven bestemmingen. Dat betekent dat bij de beoordeling van aanvragen op deze gronden primair de archeologische waarden beoordeeld en beschermd worden.

Bij bouwprojecten vanaf 50 m² en een diepte van 0,5 meter wordt een archeologisch rapport verlangd. Dit rapport dient door een initiatiefnemer bij de indiening aanvraag omgevingsvergunning worden ingediend.

Daarnaast geldt dat de werkzaamheden in de bodem vanaf een bepaalde omvang en diepte zijn gekoppeld aan een aanlegvergunning. Dit betekent dat de werkzaamheden pas mogen worden uitgevoerd als het college de betreffende aanlegvergunning heeft verleend.

Aan zowel de omgevingsvergunning als de aanlegvergunning kunnen voorschriften worden verbonden met het oog op de archeologische monumentenzorg.

Indien voor het realiseren van een project ook werkzaamheden in de Nieuwe Vaart plaats vinden gelden daar de bepalingen van het bestemmingsplan *Water*. De Nieuwe Vaart heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 9'.

5.10 Molenbiotoop

Direct aan de westzijde van het plangebied bevindt zich de molen *de Gooyer*. Deze molen is een van de weinige molens in Amsterdam. Meer bijzonder is dat deze molen nog functioneert. Om te kunnen blijven functioneren is het belangrijk dat er minimale belemmering van wind in de omgeving is.

Onder de naam *molenbiotoop* zijn daarom landelijke richtlijnen ontwikkeld die aangeven wat wel en niet mogelijk is in de buurt van een molen. De *molenbiotoop* zal dan ook als uitgangspunt dienen om het functioneren van molen *de Gooyer* te waarborgen.

De maximaal aanvaardbare hoogte van obstakels rond de molen wordt berekend met de zogenoemde biotoopformule.

De molen heeft een stellinghoogte van 17,8 meter. De lengte van het gevlucht (wiekenkruis) bedraagt 26,6 meter. Het omringende maaiveldniveau van de molen bevindt zich op 2,2 meter + NAP.

Uit de berekening volgt dat in een omtrek van ca. 580 meter van de molen de bebouwing niet hoger mag zijn dan de stellinghoogte van de molen.

Het gemiddelde maaiveld van het Zeeburgerpad (gedeelte binnen het plangebied) bedraagt ca. 0,8 meter + NAP. Om te voldoen aan de molenbiotooprichtlijnen betekent dit dat aan het Zeeburgerpad niet hoger mag worden gebouwd dan 19,2 meter (20,0 meter + NAP).

De maximale bouwhoogte die dit SPvE mogelijk maakt bedraagt 18,0 meter.

5.11 Flora en fauna

Op grond van de *Wet Natuurbescherming*, in werking getreden per 1-1-2017, is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, te verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfsplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen.

Bij sloop en/of grootschalige renovaties is het noodzakelijk om met behulp van een gespecialiseerd onderzoek vast te stellen of er al dan niet vleermuizen of andere beschermde soorten (broedvogels, mussen) in/ bij een pand verblijven, en zo ja welke maatregelen ter bescherming worden genomen. Dit geldt ook bij ingrepen in de kademuur van de Nieuwe Vaart. Het onderzoeksrapport dient door de initiatiefnemer te worden overlegd.

Vervolgens zal door de gemeente bij het Ministerie van Economische Zaken een 'verklaring van geen bedenkingen' voor de afgifte van de omgevingsvergunning worden aangevraagd. Hierbij kan nadere informatie worden verzocht en kunnen eventueel nader te nemen beschermingsmaatregelen worden opgelegd.

5.12 Water

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek (AGV). Waternet voert voor de AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de drinkwater-, afvalwater-, hemelwater- en grondwaterzorgtaken.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied zelf bevindt zich geen oppervlaktewater. Ten behoeve van het realiseren van een project kan het echter noodzakelijk zijn om de gronden van het aangrenzende oppervlaktewater van de Nieuwe Vaart tijdelijk te gebruiken, zoals voor het afzetten van het bouwterrein met tijdelijke damwanden.

De Nieuwe Vaart maakt deel uit van het zogenoemde gevoelig gebied en is om deze reden in het bestemmingplan Water bestemd tot de 'dubbelbestemming Waterstaat – Waterbergingsgebied'.

Het gevoelige gebied Gemaal Zeeburg omvat de Nieuwe Vaart ten oosten van de keersluis, het Lozingskanaal, de Onbekende Gracht, de Nieuwe Keizersgracht, de Nieuwe Herengracht, de Nieuwe Prinsengracht en de Nieuwe Achtergracht, de Plantage Muidergracht, de doorgang tussen Entrepotdok en Nieuwe Vaart en de Singelgracht voor zover gelegen tussen Amstel en Lozingskanaal. Gemaal Zeeburg verzorgt de hoogwaterbemaling van een groot deel van het achterliggende beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Deze afvoerrote naar gemaal Zeeburg functioneert niet goed. Dit heeft tot gevolg dat er wateropstuwing plaats kan vinden vooral in de Amstel ten zuiden van Amsterdam. In het afvoersysteem zitten hydraulische knelpunten. Dit zijn te nauwe grachten en te veel dikke pijlers van bruggen, waardoor er extra wateropstuwing ontstaat en het water aan het begin van het afvoersysteem (o.a. aan de oevers van de Amstel ten zuiden van Amsterdam) te hoog komt te staan. Daarnaast zorgen deze knelpunten ervoor dat er niet voldoende water bij gemaal Zeeburg kan komen. Naast bruggen, zorgen ook (drijvende) voorwerpen zoals woonboten en schepen, steigers, afmeerpalen etc. voor extra opstuwing van het water.



Uitsnede van de Keurkaart AGV 2006 Regio Amsterdam met in paars het gevoelig gebied

Het dempen van water is dan ook slechts toegestaan als dit ruimtelijk voor 100% wordt gecompenseerd, en dit niet leidt tot een verslechtering van de doorstroming. Het compensatiewater moet in hetzelfde peilgebied worden gegraven met dien verstaande dat de demping niet dicht bij het Gemaal Zeeburg is gelegen dan het aangebrachte compensatiewater. De waterberging moet gerealiseerd zijn voordat het oppervlaktewater wordt gedempt, omdat het belangrijk is dat er geen waterbergingstekort ontstaat. Het (gedeeltelijk) dempen van watergangen is op grond van de Keur van AGV vergunningplichtig.

De ruimtelijke uitgangspunten maken bouwen in het water niet mogelijk. De situatie van het oppervlakte water blijft dan ook ongewijzigd. Echter kan het voor het realiseren van een project noodzakelijk zijn om het oppervlaktewater tijdelijk te dempen, zoals voor het afzetten van het bouwterrein met tijdelijke damwanden.

Ook het tijdelijk dempen van het oppervlaktewater of het tijdelijk plaatsen van werken in het water is in principe niet toegestaan. Gezien de specifieke situatie en het feit dat ook kademuuren moeten kunnen worden vervangen is Waternet, de ambtelijke adviseur van

het Hoogheemraadschap AGV, bereid toestemming te verlenen voor tijdelijke werken onder de volgende voorwaarden:

- De noodzaak voor het plaatsen van een tijdelijke damwand in het water moet worden aangetoond;
- Het werk in het water is tot het minimum beperkt;
- De kademuur komt niet verder het water in dan in de bestaande situatie;
- Indien de bestaande kademuur de kadastrale grens overschrijdt wordt deze bij vervanging teruggelegd op de kadastrale grens;
- Er mag maximaal 1 werk in het water komen (dus het realiseren van meerdere projecten tegelijkertijd op het Zeeburgerpad, is niet toegestaan);
- Indien nodig moeten nadere afspraken worden gemaakt over de grootte van het werk in het water: afhankelijk van de breedte waarover de kademuur moet worden vervangen kan het nodig zijn om deze in fasen op te delen;
- De kademuurvervanging dient altijd in afstemming met het waterschap te gebeuren;
- De maximale duur van het plaatsen van een werk bedraagt 3 maanden.

Indien het dempen van het water langer dan 3 maanden duurt is hiervoor bestuurlijke toestemming van het Hoogheemraadschap AGV noodzakelijk. Waternet zal hierover adviseren. Er zal per geval moeten worden bekeken wat de mogelijkheden zijn. Dit is afhankelijk van grootte, duur en aard (b.v. meerdere tijdelijke vernauwingen). De aanvrager zal in een onderbouwing moeten aantonen waaruit de noodzaak blijkt om af te wijken van het beleid (duur van het werk niet langer dan 3 maanden) en waaruit ook de gevolgen voor het watersysteem blijken.

Van belang is een goede afstemming met het waterschap voordat de watervergunning wordt aangevraagd. Dit voortraject, van afstemmen en bestuurlijke goedkeuring neemt in de praktijk minimaal 3 maanden in beslag.

Grondwater en waterkeringen

Ondergronds bouwen, zoals het realiseren van ondergrondse parkeervoorzieningen, mag niet leiden tot een verslechtering van de stand en kwaliteit van het grondwater. Tevens mag ondergronds bouwen geen negatief effect hebben op aanwezige waterkeringen. Om inzicht te krijgen op de effecten van ondergrondse bouwlagen is door het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam een (Grond)watertoets uitgevoerd, zie bijlage 7, (Grond)watertoets Zeeburgerpad d.d. 6 november 2017.

In het onderzoek zijn de effecten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op het Zeeburgerpad op het freatische grondwatersysteem inzichtelijk gemaakt door middel van simulaties met het grondwatermodel. Uit de gesimuleerde grondwaterstanden blijkt dat de ontwikkeling voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm. De grondwaterstijging blijft beperkt tot enkele centimeters waarbij er geen negatieve (omgevings)effecten optreden. Dezelfde conclusies gelden ook voor de situatie met klimaatverandering. Daarnaast blijkt uit de verschillende varianten dat er geen grondwaterdaling optreedt.

Vanuit de aanwezige waterkeringen gelden geen bouwbeperkingen.

Wat betreft oppervlaktewater is er geen wateropgave omdat het verhard oppervlak naar verwachting afneemt. Mocht er toch een verhardingstoename van meer dan 1.000 m² optreden, dan kan extra oppervlaktewater of een waterbergingsvoorziening (conform de Keur AGV) op de kavel worden aangelegd.

Een van de aanbevelingen van het rapport is om geen grond met omringende garagekelders in te sluiten in verband met verdroging van de grond. Het is niet noodzakelijk voor elke aanvraag omgevingsvergunning een nieuw geohydrologisch onderzoek uit te laten voeren.

6 Procedure

6.1 Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)

Om de gewenste transformatie mogelijk te maken is onderhavige 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Zeeburgerpad (Centrum)' opgesteld. Het SPvE bevat functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten voor de transformatie van het deel van het Zeeburgerpad dat in het Centrum ligt. Tevens is in het SPvE opgenomen dat als welstandskader geldt 'Verstedelijkt havengebied (9a)' uit de welstandsnota *De schoonheid van Amsterdam*.

De functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten zijn het resultaat van het vertalen van beleid en het analyseren van de situatie en omgeving. De haalbaarheid van de uitgangspunten is onderzocht op alle relevante omgevingsaspecten.

In september 2016 heeft een informatieavond/werkbijeenkomst plaatsgevonden om in overleg met de buurt wensen te formuleren en mogelijkheden te bespreken voor de beoogde transformatie. De opgehaalde informatie heeft input gegeven voor het formuleren van de uitgangspunten van het SPvE.

De concept uitgangspunten zijn op hoofdlijnen in een tweede bijeenkomst in juli 2017 aan de buurt gepresenteerd. Bij de bijeenkomst waren ongeveer 40 belanghebbenden aanwezig. Onderwerpen die aandacht hebben van de bewoners zijn het behoud van zon en privacy, duurzaamheid en de toename van geluid en verkeer. Bij de uitwerking van het SPvE is aandacht aan deze aspecten besteed.

Voorafgaand aan de vaststelling wordt op grond van de Algemene Inspraakverordening Amsterdam het ontwerp van het SPvE ter inzage gelegd en kan eenieder een zienswijze indienen. Na de terinzagelegging en verwerking van de zienswijzen wordt de procedure voor vaststelling door de gemeenteraad vervolgd. Dit SPvE wordt na de vaststelling gehanteerd als toetsingskader bij de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning indien afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan.

6.2 Procedure aanvragen omgevingsvergunning

Initiatiefnemers zullen voor de realisatie van bouwprojecten op het Zeeburgerpad die in strijd zijn met het vigerende bestemmingsplan, naast een omgevingsvergunning voor het bouwen, ook een omgevingsvergunning voor planologisch afwijkend gebruik moeten aanvragen.

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan zal in vrijwel alle gevallen (sloop/nieuwbouw, stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in Besluit milieueffectrapportage (mer)) vallen onder artikel 2.12 lid 1 en onder ten 3^e, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (projectafwijking). In dat geval is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Onderdeel van deze procedure is dat een initiatiefnemer de aanvraag moet voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. In de ruimtelijke onderbouwing krijgen de relatie met het geldende bestemmingsplan, een overzicht van het bestaande beleid (waaronder dit SPvE) op relevante onderdelen, de milieuaspecten (onderzoeken) en de argumentatie om af te wijken een plaats. Nadere onderzoeken en aanvullende motiveringen toegespitst op het concrete bouwplan zullen moeten worden uitgevoerd en bijgevoegd.

Als de aanvraag omgevingsvergunning betrekking heeft op het ontwikkelen van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1 onder i van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de ruimtelijke onderbouwing te worden beschreven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte (artikel 3.1.6 tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening).

Per 16 mei 2017 is een wijziging van de Wet milieubeheer in werking getreden, waarmee de mer-wetgeving in lijn is gebracht met de herziene Europese mer-richtlijn. Per 7 juli 2017 is een daarmee verband houdende wijziging van het Besluit-mer in werking getreden. Dit betekent dat indien de aanvraag omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in kolom 1, onderdeel D van de bijlage bij het Besluit-mer, zoals een stedelijk ontwikkelingsproject, in ieder geval een vormvrije mer-beoordeling dient te worden opgesteld. Indien de ondergrens als genoemd in kolom 2, onderdeel D wordt overschreden dan dient een formele

mer-beoordeling te worden opgesteld.

De regeling en inhoud van deze vormvrije mer-beoordeling (aanmeldnotitie) zoals deze thans geldt is te vinden in de artikelen 7.16 e.v. van de Wet milieubeheer. Aan de hand van de aanmeldnotitie beslist het college of gelet op de gevolgen voor het milieu een formele mer-beoordeling dient te worden uitgevoerd.

De aanvraag omgevingsvergunning, de ruimtelijke onderbouwing en eventuele (vormvrije) mer-beoordeling worden ambtelijk getoetst aan wettelijke regelingen, het vigerend bestemmingsplan en onderhavige SPvE.

Bij akkoord wordt een ontwerp-omgevingsvergunning opgesteld, gepubliceerd en gedurende zes weken ter inzage gelegd. Eenieder mag zienswijzen indienen.

Vervolgens wordt een definitief besluit op de aanvraag genomen. Indien de vergunning wordt verleend, wordt tevens een overeenkomst met de aanvrager afgesloten, waarbij het risico van eventuele planschade voor rekening van de aanvrager komt.

Het definitieve besluit wordt gepubliceerd.

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken in beroep gaan.

Voorziet de aanvraag in de bouw van twaalf of meer woningen, dan zijn – bij ongewijzigde wet- en regelgeving – de regels van de versnelde procedure uit de Crisis- en herstelwet van toepassing bij beroep en hoger beroep.

