

# **Keuzenotitie**

Bestemmingsplannen

## **Oostelijk Havengebied Noord**

**&**

## **Cruquius**

Datum DB:

31 mei 2011

Datum Vaststelling Stadsdeelraad:

27 september 2011

## INHOUD

<b>Aanleiding</b>	<b>3</b>
Plan van Aanpak Actualisatie bestemmingsplannen 2011-2013	3
<b>Doel</b>	<b>3</b>
Bestemmingsplan	3
Keuzenotitie	3
<b>Vigerende bestemmingsplannen</b>	<b>4</b>
Bestemmingsplangebied Oostelijk Havengebied Noord	4
Bestemmingsplangebied Cruquius	4
<b>Plangrenzen</b>	<b>5</b>
<b>Gebiedsbeschrijving</b>	<b>6</b>
Oostelijk Havengebied Noord	6
Cruquius en Zeeburgerpad	9
<b>Beleidskader</b>	<b>11</b>
<b>Ontwikkelingen</b>	<b>13</b>
Oostelijk Havengebied Noord	13
Cruquius	13
<b>Specifieke keuzevoorstellen per gebied</b>	<b>14</b>
Java-eiland en KNSM-eiland	14
Oostelijke Handelskade	17
Cruquius en Zeeburgerpad	18
De Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West	21
<b>Participatie en Inspraak</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>25</b>

# Aanleiding

De Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) verplicht gemeenten om bestemmingsplannen<sup>1</sup> elke 10 jaar opnieuw vast te stellen. Daarnaast geldt er voor gemeenten de verplichting om voor het gehele grondgebied vóór 1 juli 2013 actuele bestemmingsplannen te hebben. Actuele bestemmingsplannen zijn bestemmingsplannen die op 1 juli 2013 niet ouder dan 10 jaar zijn (na vaststelling). Wanneer op 1 juli 2013 de bestemmingsplannen niet actueel zijn, kan de gemeente geen rechten (lees: leges) heffen voor verleende diensten die verband houden met het desbetreffende bestemmingsplan.

Voor Stadsdeel Oost betekent dit dat voor een groot gebied de geldende bestemmingsplannen geactualiseerd moeten worden in het kader van deze verplichting en op basis van de wens om actuele toetsingskaders vast te stellen die inspelen op economisch en maatschappelijke trends en ontwikkelingen.

## Plan van Aanpak Actualisatie bestemmingsplannen 2011-2013

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost heeft op 1 maart 2011 het Plan van Aanpak Actualisatie bestemmingsplannen 2011-2013 vastgesteld. Hierin staat beschreven waarom het stadsdeel de bestemmingsplannen actualiseert en wat per bestemmingsplan de belangrijkste uitgangspunten zijn. Tevens is in het plan van aanpak per bestemmingsplan een globale planning opgenomen.

De voorliggende keuzenotitie vormt de basis voor twee nieuw op te stellen bestemmingsplannen:

1. Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord
2. Bestemmingsplan Cruquius

# Doel

## Bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bevat regels over gebruik en bouwen. Alle in het bestemmingsplan begrepen gronden dienen een bestemming te krijgen waarbij regels worden opgenomen over het gebruik van die gronden en de zich daarop bevindende bouwwerken. Ook bevat het bestemmingsplan regels over bouwen, waarbij de maximale afmetingen van gebouwen vaak zijn voorgeschreven in de planregels of op de verbeelding. Om tot de juiste gebruiks- en bouwregels te komen zal een aantal beleidskeuzes moeten worden gemaakt die inspelen op onder andere maatschappelijke en economische ontwikkelingen en geldend beleid. Deze beleidskeuzes worden beschreven in de voorliggende keuzenotitie.

## Keuzenotitie

Het doel van deze keuzenotitie is om in een vroeg stadium uitgangspunten te formuleren en beleidskeuzes te maken voor het nieuwe bestemmingsplan. Op basis van voorliggende keuzenotitie wordt een bestemmingsplan opgesteld dat een actueel en helder toetsingskader vormt voor bouwaanvragen voor de komende 10 jaar. Een belangrijk algemeen uitgangspunt bij de actualisatie van de bestemmingsplannen is het behoud van bestaande rechten. Op grond van beleid (of andere overwegingen) kunnen voorstellen worden gedaan om bepaalde bouw- en gebruiksmogelijkheden uit de geldende bestemmingsplannen niet op te nemen in het nieuwe bestemmingsplan. Binnen elke keuzevoorstel wordt aangegeven wat de bestaande rechten zijn en in hoeverre deze in het nieuwe bestemmingsplan worden overgenomen.

---

<sup>1</sup> Zie verder over bestemmingsplannen de in bijlage 2 opgenomen memo: Het bestemmingsplan, de opgave in stadsdeel Oost, van februari 2011.

## Vigerende bestemmingsplannen

De nieuwe bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord en Cruquius vervangen de volgende bestemmingsplannen inclusief de bij deze plannen behorende planologische besluiten (ontheffingen/bestemmingsplanherzieningen) welke niet allemaal zijn opgenomen in de tabel.

### Bestemmingsplangebied Oostelijk Havengebied Noord

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
KNSM-eiland	28 november 2000	7 maart 2001
Java-eiland	2 april 1997	4 november 1998
Kop Oostelijke Handelskade	8 juli 1998	18 september 1998
Oostelijke Handelskade	17 november 1999	30 mei 2000
Algemeen Uitbreidingsplan	2 maart 1938	28 december 1938
Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg	7 juli 2010	n.v.t.

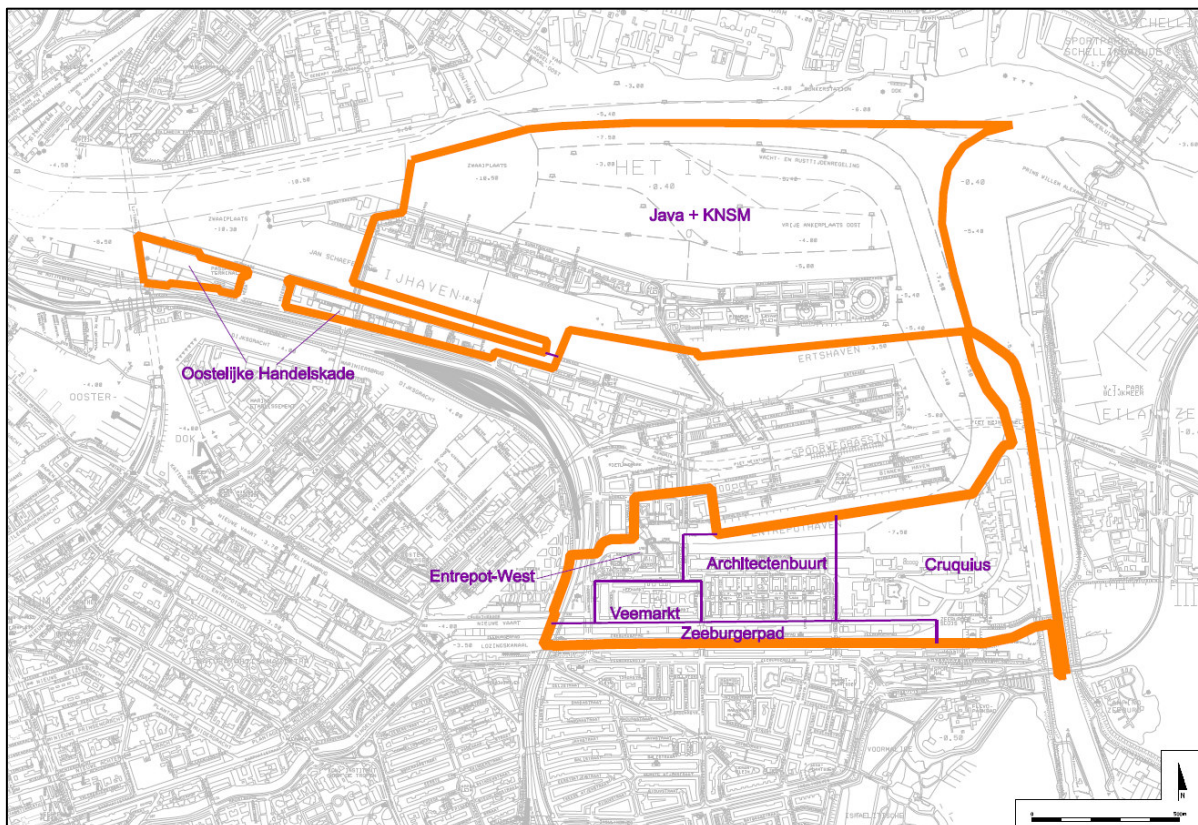
### Bestemmingsplangebied Cruquius

Entrepot-West	25 april 2000	28 november 2000
Veemarkt	19 oktober 1983	11 december 1984
Cruquius industriegebied	26 maart 1996	19 november 1996 (deels vernietigd RvS 5 maart 1999)
Abattoir- en Entrepotterrein	27 juni 1985	30 september 1986
Uitbreidingsplan Industrieterreinen	21 mei 1943	
Panamaweg-Zeeburgerpad	1 december 1993	12 april 1994

# Plangrenzen

De nieuwe bestemmingsplannen sluiten aan bij de plangrenzen van de geldende bestemmingsplannen Borneo, Sporeburg en Rietlanden (2007), Indische Buurt en Flevopark (2010) en Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg (2010).

Een deel van het Java-eiland (Kop Java) en de Piet Heinkade is grootstedelijk gebied. Het deel Oostelijke Handelskade dat behoorde tot het grootstedelijke project Zuidelijke IJ-oever is begin 2010 overgedragen aan het stadsdeel. Het betreft het inmiddels ontwikkelde gebied van Muziekgebouw aan het IJ tot en met nieuwbouwproject Argentinië. Voor wat betreft het gebied dat nu nog grootstedelijk is geldt dat de juridische bevoegdheden voor dit gebied bij de centrale stad ligt. Er is geen signaal dat er vóór 1 juli 2013 een verdere overdracht van bevoegdheden en gebieden plaatsvindt.

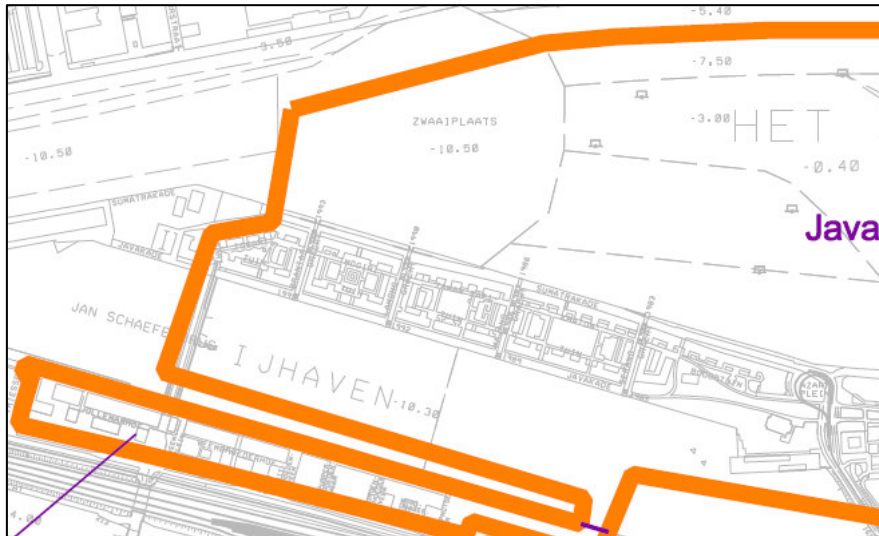


Figuur: Plangrenzen Bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord (noordelijk deel) & Cruquius (zuidelijk deel)

# Gebiedsbeschrijving

## Oostelijk Havengebied Noord

Het gebied Java-eiland, KNSM-eiland en Oostelijke Handelskade is in de afgelopen decennia getransformeerd van een verouderd (en verlaten) havengebied naar een stedelijk woongebied met een hoge dichtheid waarbij de bestaande havenstructuur behouden is gebleven.



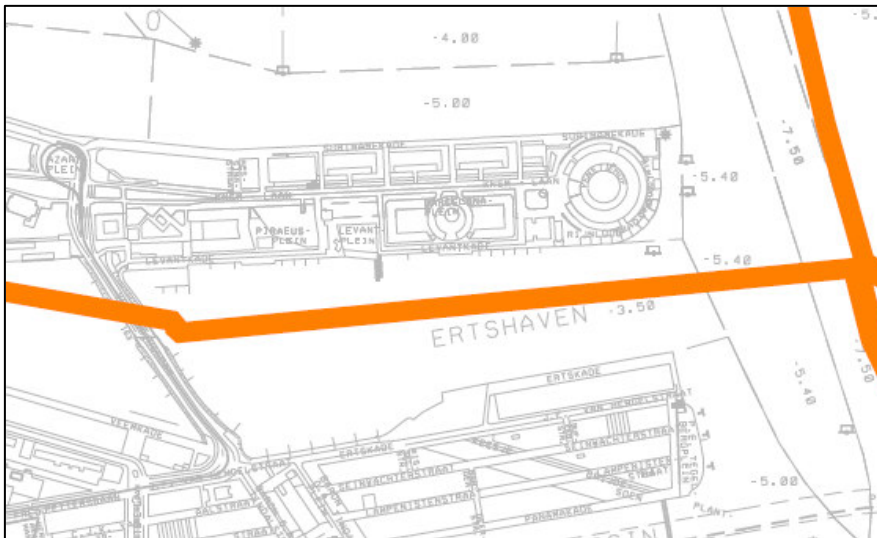
### *Java-eiland*

Het Java-eiland is een woonwijk die gekenmerkt wordt door gevarieerde hoge appartementengebouwen die in langgerekte linten langs de kades staan en laagbouw in nieuwerwetse grachtenpanden dwars daarop aan de dwarsgrachtjes. Aan de noordzijde liggen aan de kade binnenvaartschepen, aan de zuidzijde woonschepen.



### *KNSM-eiland*

Het KNSM-eiland is, net als het Java-eiland, overwegend een woonwijk maar met de nodige bedrijvigheid in vorm van kleinschalige units en een bedrijfsverzamelgebouw (Loods 6).

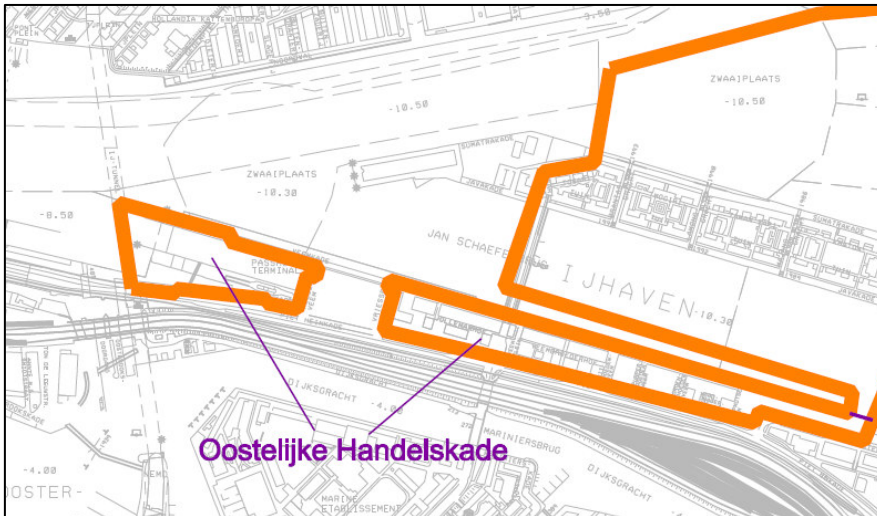


Hoogbouwblokken en een toren met appartementen overheersen, met uitzondering van de laagbouwvilla's aan de oostpunt. Veelal is sprake van grote, semi-gesloten bouwblokken, afgewisseld met restanten van oorspronkelijke havengebouwen. Ook het KNSM-eiland kent een havenkarakter, met aan de noordzijde binnenvaart en aan de zuidzijde woonschepen.



### Oostelijke Handelskade

Het gebied van de Oostelijke Handelskade is nog steeds in ontwikkeling. Het gebied wordt gekenmerkt door een hoogstedelijk karakter met een menging van (hoogwaardig) wonen, stedelijke voorzieningen, cultuur, uitgaan en kantoren.



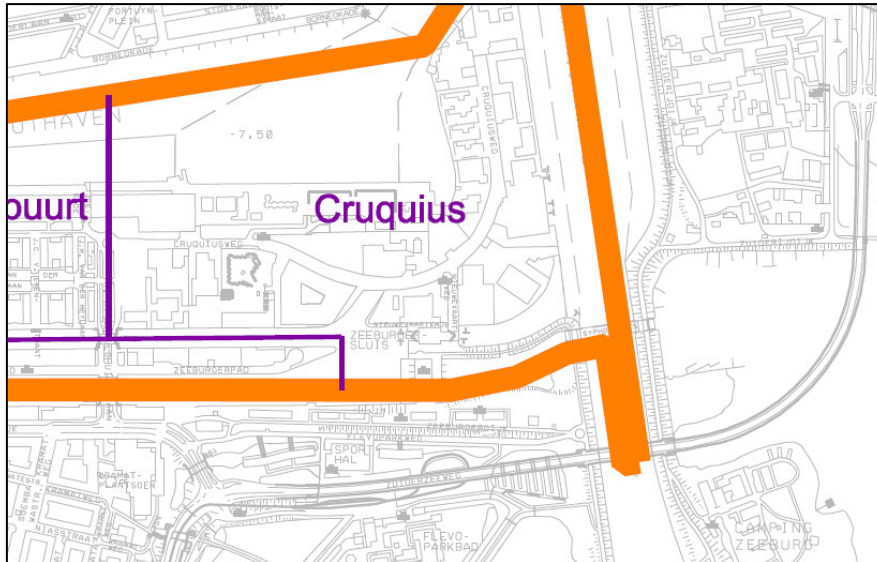
Voorbeelden daarvan zijn o.a. de Passagiers Terminal Amsterdam en het muziekgebouw aan het IJ met het BIM-huis. De bebouwing kenmerkt zich door een mix van hoogbouw en oorspronkelijke gebouwen zoals loodsen en pakhuisen.





## Cruquius en Zeeburgerpad

De bedrijventerreinen Cruquius en Zeeburgerpad lagen van oudsher aan de rand van de stad en werden gedomineerd door industriële bedrijven. In de loop der jaren is de omgeving sterk veranderd. Nu liggen deze bedrijventerreinen in de stad, ingeklemd tussen de Indische Buurt, het Oostelijk Havengebied en IJburg. De oorspronkelijke functie als werk/industriegebied is aan het veranderen. De gebieden maken een rommelige indruk, met een mix van lege terreinen, nieuwbouw, zware industrie, kleinschalige bedrijvigheid in oude loodsen en tijdelijke creatieve functies.



De beide bedrijventerreinen voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Hoewel veel van de oorspronkelijke industrie inmiddels niet meer actief is, is er in het gebied nog een tweetal grote lawaaimakers (A-inrichtingen) aanwezig, waardoor het gebied formeel een gezoneerd industriegebied is.



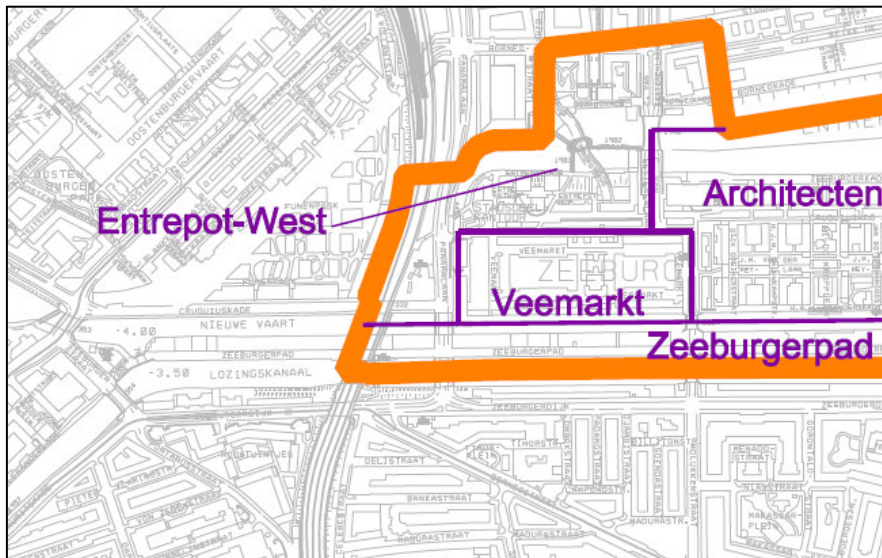
## Van Lohuizen

Het gebied Van Lohuizen wordt gekenmerkt als een overgangsgebied tussen bedrijventerrein Cruquius (waarop bedrijven zijn gevestigd met een relatief hoge milieuhinder), de woningbouw van de Architectenbuurt (gestapelde woningbouw; stadsvernieuwing uit de jaren '80), een monumentale strook verbouwde pakhuizen aan de Zeeburgerkade en het havenbekken van de Entreporthaven. De geplande en deels uitgevoerde herontwikkeling van het gebied moet samenhang brengen tussen

deze losse fragmenten en is gebaseerd op de principes van intensief ruimtegebruik en duurzaam bouwen.

#### *Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West*

De Architectenbuurt is een woonbuurt met voornamelijk sociale woningbouw en weinig functiemenging. De blokken variëren in hoogte tussen 4-5 bouwlagen en zijn niet geheel gesloten. De pakhuizen zijn zijn maximaal 28 meter hoog.



Het Veemarkterrein ligt in de zuidwestelijke hoek van het Oostelijk Havengebied. Van oudsher was het terrein een overloopgebied voor (hinder)bedrijven uit de stad. Inmiddels is het gebied veranderd van karakter en is het type bedrijvigheid veranderd. Hoewel bedrijvigheid nog steeds belangrijk is voor de stad, zal een keuze gemaakt moeten worden over de gebruiksmogelijkheden die wenselijk zijn in dit gebied.



Het gebied Entrepot-West is een overwegende woonbuurt met menging van functies zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en enige horeca. Door deze menging van functies is een stedelijk gebied ontstaan. De niet-woonfuncties bevinden zich voornamelijk in de plint.

# Beleidskader

## Structuurvisie

De Wro bevat de verplichting dat de gemeenteraad voor het gehele gemeentelijke grondgebied één of meer structuurvisies vaststelt. De Wro bepaalt verder dat een structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling in het betrokken gebied aangeeft, waaronder de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. Verder geeft de structuurvisie aan op welke wijze de gemeenteraad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te verwezenlijken. De wetgever ziet de structuurvisie, onverschillig of deze van het rijk, de provincie of de gemeente is, als een zuiver beleidsdocument. Om deze reden staat dan ook geen bezwaar en beroep tegen een structuurvisie open. Wel bindt hij het overheidsorgaan dat hem heeft vastgesteld: de gemeenteraad, en in Amsterdam daarmee ook de stadsdelen. Het overheidsorgaan is gehouden aan een door hem vastgestelde structuurvisie en mag daar alleen na zorgvuldige weging van de betrokken belangen van afwijken. Er bestaat geen hiërarchische verhouding tussen de structuurvisies van rijk, provincie en gemeente en dus ook niet tussen de structuurvisie van de centrale stad en een (deel)structuurvisie van een stadsdeel. De structuurvisie is immers bij uitstek een strategisch beleidsdocument zonder dat derden daaraan in juridisch opzicht gebonden zijn. De juridische afdekking van de structuurvisie krijgt pas zijn beslag in het bestemmingsplan.

## Structuurvisie 'Amsterdam 2040'

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 17 februari 2011 de structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam, vastgesteld. Hierin worden keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Een structuurvisie is een wettelijk verplichte lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling die laat zien wat er de komende jaren op de stad afkomt, wat voor stad we willen zijn en wat we daarvoor moeten doen.

Het motto voor deze structuurvisie is 'Amsterdam: economisch sterk en duurzaam'. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkeld als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool slaat Amsterdam de volgende richting in:

- *Een aantrekkelijke stad*
- *Systeemsprong regionaal openbaar vervoer*
- *Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte*
- *Investeren in recreatief gebruik groen en water*
- *Het postfossiele brandstoftijdperk*
- *Olympische Spelen Amsterdam 2028*

In de structuurvisie staat beschreven tot welke ingrepen motto, ambitie en visie leiden. De bedoelde ingrepen staan op de visiekaart en reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeemsprong openbaar vervoer, zelfs tot na die periode. Amsterdam wil laten zien welke kant de stad op wil ontwikkelen. Het tempo waarin dit kan wordt bepaald door de financiële (on)mogelijkheden, het ritme van de wereldeconomie en politieke prioriteiten. De richting echter blijft overeind: de ontwikkeling van een economisch sterke en duurzame kernstad van Metropoolregio Amsterdam, met een intensiever gebruik van de kernstad, goede verbindingen met de regio en het koesteren van de landschappen.

## Opgave in Oost

Voor de nieuwe bestemmingsplannen Oostelijk Havengebied Noord en Cruquius is de opgave en ambitie voor stadsdeel Oost van belang. De opgave voor het stadsdeel is als volgt beschreven in de Structuurvisie.

Stadsdeel Oost staat voor drie hoofdogaven. Het gaat om:

1. de verdere uitbouw van de nieuwe gebieden IJburg en Zeeburgereiland, als onderdeel van de 'waterfrontontwikkeling'.
2. het afmaken van de transformatie/intensivering van het gebied Sciencepark/Middenmeer Noord tot knooppunt van kennis en innovatie, als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu naar het oosten.

3. de transformatie/intensivering rond Wibaut aan de Amstel, ov-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu in zuidoostelijke richting. Hoewel deze gebieden grotendeels los van elkaar staan, zijn er wel raakvlakken in de vorm van verkeersverbindingen en groengebieden, die deze deelgebieden onderling verbinden. In het kader van het verbinden van ontwikkelingen langs Wibaut aan de Amstel, ov-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg met ontwikkelingen in Zuidoost wordt een Verkeers- en Vervoersplan Zuidoostlob gemaakt.

### **Instrumentarium**

De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen, zoals bestemmingsplannen van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in het instrumentarium.

### ***Cruquius en Zeeburgerpad***

In de structuurvisie zijn het werkgebied Cruquius en het Zeeburgerpad aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein met transformatiemogelijkheden (op basis van nog te verrichten onderzoeken) naar resp. werk-woongebied en woon-werkgebied.

Deze bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een (relatief) beperkte milieuruimte (qua geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonering hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn. Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt in afwachting van de kantorenstrategie vooralsnog tegengegaan. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen mogelijk is. Voor een aantal bedrijventerreinen (waaronder Cruquius en Zeeburgerpad) kan worden onderzocht of op termijn menging met wonen mogelijk is.

### ***Veemarktterrein***

Het Veemarktterrein is aangegeven als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein zonder transformatiemogelijkheden. Onder voorwaarden is wel perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure mogelijk, alsmede kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen.

### **Doorwerking in bestemmingsplan**

Ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, dienen in algemene zin te passen binnen de doelstellingen van de structuurvisie. De centrale toetsing omvat de beoordeling of een bestemmingsplan daarmee in overeenstemming kan worden geacht. In het bijzonder worden plannen getoetst aan het instrumentarium zoals verwoord in de structuurvisie.

# Ontwikkelingen

## Oostelijk Havengebied Noord

In het Oostelijk havengebied Noord spelen, los van het bouwproject Argentinië, op korte termijn geen concrete nieuwe ontwikkelingen die een directe relatie hebben met het nieuwe bestemmingsplan.

### *Bouwproject Argentinië*

Het project Argentinië wordt, in tegenstelling tot de zakelijke bebouwing van de Oostelijke Handelskade, gekenmerkt door de stijl van de pakhuizen van vroeger. Aan de oostzijde sluit het complex aan op het naastgelegen gebouw MySide. Aan de westzijde sluit het bouwblok, qua bouwhoogte, aan op het naastgelegen gebouw Wilhelmina. Een deel van het project is momenteel in uitvoering. De onherroepelijke bouwvergunningen en ontheffingen worden als bestaande situatie opgenomen in het bestemmingsplan. Daar waar nog geen bouwvergunning is afgegeven worden de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan als uitgangspunt gehanteerd.

### *Zouthaven*

Er speelt een wens om het eerste gedeelte naast het muziekgebouw (hoge kade) te reserveren voor een op- en afstaplocatie voor passagiersschepen met een lengte van max 65 meter. Hier is nog geen besluit over genomen. Deze ontwikkeling is daarmee nog onvoldoende concreet. Wanneer het bestemmingsplan wordt opgesteld wordt beoordeeld in hoeverre kan worden voorzien in het gewenste gebruik.

## Cruquius

### *Strategienota*

In 2009 is een strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad. Dit besluit geeft op basis van de ruimtelijke visie de investeringsrichting aan. Het strategiebesluit is het kader voor de toekomstige transformatie. Dit kader sluit aan bij de visie van de centrale stad zoals vastgelegd in de nieuwe Stuurvisie voor Amsterdam.

### *Vervolgstappen*

Na vaststelling van de Strategienota zijn de vervolgstappen voor de aanpak van het Cruquiuswerkgebied door de verscherping van de crisis en de fusie van de stadsdelen aangehouden. Binnen de gemeente Amsterdam heeft de crisis geleid tot een andere aanpak en prioriteitsstelling bij de ontwikkeling van projecten. In dat kader is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit gebied dat het stadsdeel alleen regie voert en kaders stelt met betrekking tot de voor het stadsdeel/de overheid essentiële onderwerpen en aspecten waarover zij bevoegd is.

### *Spelregelkaart Cruquiuswerkgebied*

De bedoelde essentiële onderwerpen voor het stadsdeel worden geborgd door een 'spelregelkaart' met bijbehorende spelregels voor het gebied. Uitgangspunt is de Strategienota voor het Cruquiuswerkgebied. De spelregelkaart geeft geen verdere invulling aan functies in het gebied, maar waarborgen wel dat de nodige voorzieningen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden. Verder is ligging en omvang van de openbare ruimte en het behoud van beeldbepalende gebouwen een belangrijk aspect. In tegenstelling tot aanpak uit het verleden wordt er dus geen gemeentelijke grondexploitatie, en dus ook geen stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit oude stijl voor het gebied opgesteld. De spelregelkaart fungeert dan na vaststelling door de stadsdeelraad samen met de Strategienota en de stuurvisie 2040 als beleidskader.

De spelregelkaart wordt, samen met een aanpakvoorstel, in juli ter besluitvorming aangeboden aan de stadsdeelraad. De spelregelkaart geeft randvoorwaarden voor ontwikkeling en fungeert als beleidskader, maar bieden onvoldoende basis om te vertalen in het nieuwe bestemmingsplan.

### *Van Lohuizen*

In het "Stedenbouwkundige Programma van Eisen Van Lohuizen" (SPvE) zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de directe omgeving van de Van Lohuizenlaan beschreven. Het SPvE is vastgesteld door de stadsdeelraad op 18 oktober 2005 en door B&W op 31 januari 2006. Deze uitgangspunten worden, voor zover de haalbaarheid voldoende is aangetoond, meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

De opzet van het plan voor Van Lohuizen omvat de nieuwe Jachthaven Entrepot, de realisering van twee bedrijfsverzamelgebouwen (de zogenaamde gebouwen: Kopgebouw en De Strook), een herinrichting van de Van Lohuizenlaan en een verbeterde ontsluiting van het industrieterrein. Een aantal van deze ontwikkelingen lopen middels een zelfstandige projectprocedure. Zodra deze procedures definitief zijn worden ze opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Tot dat moment is de bestaande situatie het uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

#### *Kanovereniging Zeeburg*

Achter het Veemarkterrein is een kanovereniging gevestigd op tijdelijk door het stadsdeel beschikbaar gestelde grond. De vereniging heeft aan het bestuur van het stadsdeel kenbaar gemaakt zich graag permanent te willen vestigen op deze locatie. Het initiatief past bij de Amsterdamse beleidsnota Sport en Bewegen en ook binnen het programma Sociaal van het stadsdeel. Het initiatief past echter niet in het geldende bestemmingsplan.

In september 2011 zal de stadsdeelraad gevraagd worden een besluit te nemen over de wenselijkheid en haalbaarheid van een permanente huisvesting van de kanovereniging op deze locatie. Na dit besluit zal in het kader van het bestemmingsplan beoordeeld worden in hoeverre de ontwikkeling concreet genoeg is om mee te nemen in het bestemmingsplan.

## **Specifieke keuzevoorstellen per gebied**

In deze keuzenotitie wordt een aantal beleidsmatige keuzes voorgesteld voor het nieuwe bestemmingsplan. Dit levert in deze notitie een beschrijving op van de geldende regelingen, de beleidsuitgangspunten en de voorgestelde regeling voor het nieuwe bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan wordt aan elk stuk grond een bestemming gegeven met gebruiks- en bouwregels. Om bepaalde waardevolle structuren in een buurt te beschermen kan het wenselijk zijn dat de bouwmogelijkheden niet al te ruim zijn. Om meer menging van functies in een buurt mogelijk te maken kan het daarentegen weer wenselijk zijn ruime gebruiksregels op te nemen. De afweging tussen beschermen en ruimte bieden wordt per gebied uitgewerkt en vertaald in een concreet voorstel.

## **Java-eiland en KNSM-eiland**

### **Geldende bestemmingsplanregelingen**

In de geldende bestemmingsplannen zijn de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden specifiek vastgelegd. Zo is in de geldende bestemmingsplannen opgenomen welke niet-woonfuncties mogen worden gerealiseerd, onder welke voorwaarden detailhandel en horeca gerealiseerd mag worden, hoeveel vestigingen mogen worden gerealiseerd en hoe groot een vestiging maximaal mag zijn.

#### *Gebruik*

De geldende bestemmingsplannen maken de realisatie van grote woonblokken mogelijk op het Java- en KNSM-eiland met voornamelijk woningen. In de eerste twee bouwlagen zijn aan de zijde van de Sumatrakade, Javakade en de Levantkade niet-woonfuncties mogelijk. Het gaat om dienstverlening, kantoren en bedrijven. De vestiging van detailhandel en horeca kent beperkingen in aantal vestigingen, oppervlakte per vestiging en totaal oppervlak per bestemming. Op het KNSM – eiland is tevens de vestiging van ateliers en tentoonstellingsruimten mogelijk.

Horeca en detailhandel is in de bestemmingsplannen gemaximeerd tot aantallen per bouwblok of bestemmingsvlak. De maximale grootte varieert tussen 150 m<sup>2</sup> en 350 m<sup>2</sup> (voor horeca) en 200 m<sup>2</sup> tot 500 m<sup>2</sup> (voor detailhandel) waarbij de totale aantallen en/of m<sup>2</sup> aan vloeroppervlak tevens zijn opgenomen. Hiermee is niet specifiek per bouwblok en/of per adres bepaald welke functie is toegestaan.

#### *Water*

Op het KNSM-eiland zijn in de Ertshaven en aan de Levantkade ligplaatsen opgenomen voor maximaal 43 woonschepen. De schepen zijn gebonden aan maximale maten zodat vanaf de wal en de naastgelegen woningen goed zicht op het water blijft en de boten voldoende licht houden. Bij woonschepen zijn per woonschip een onderhoudsvlot of -bootje en een drijvende tuin toegestaan.

Aan de Surinamekade is het gebruik als ligplaats voor binnenvaart- en recreatieschepen mogelijk gemaakt.

In bestemmingsplan Java-eiland is, op grond van het besluit van GS 4 november 1997 waarin goedkeuring is onthouden aan een gedeelte van de regels, het gebruik van het vaarwater als ligplaats voor o.a. (woon)schepen en binnenvaartschepen niet toegestaan. Dit geldt zowel voor de Javakade als voor de Surinamekade. Formeel geldt slechts de bestemming water, waar het gebruik als ligplaats als verboden gebruik is opgenomen. Er is sinds het besluit van GS geen reparatiebesluit genomen waardoor elk gebruik van het water als ligplaats formeel in strijd is met het geldende bestemmingsplan.

#### *Bouwen*

De geldende bestemmingsplannen maken de realisatie van gebouwen mogelijk of leggen een bestaande situatie vast. In de plannen is gewerkt met een minimum en maximum aantal bouwlagen, minimum bouwhoogtes, maximum bebouwingspercentages en maximum bouwhoogtes voor bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Zo bedraagt aan de Sumatrakade het maximum aantal bouwlagen 9 of 10. Aan de Javakade bedraagt dit maximum 5 tot 7 bouwlagen. Aan de Surinamekade varieert het maximum aantal bouwlagen van 4 tot 20. Aan de Levantkade varieert het maximum aantal bouwlagen van 2 tot 9.

#### **Beleid**

De geldende bestemmingsplannen zijn opgesteld om de realisatie van woongebouwen met niet-woonfuncties mogelijk te maken (Java-eiland) en om een bestaande situatie te beheersen (KNSM-eiland). Inmiddels is het hele gebied ontwikkeld op basis van de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit de geldende bestemmingsplannen. Het uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan is dan ook om de bestaande situatie op te nemen in het nieuwe bestemmingsplan.

#### *Gebruik*

De bouwblokken op beide eilanden worden, met uitzondering van gebouwen zoals Loods 6, gedomineerd door de woonfunctie. De mogelijkheden voor het vestigen van niet-woonfuncties vanuit de geldende bestemmingsplannen zijn in de bestaande situatie niet altijd benut.

Om recht te doen aan de gerealiseerde situatie (beheren) en tevens flexibiliteit te bieden ten aanzien van de aanwezige niet-woonfuncties is het wenselijk dat alle aanwezige niet-woonfuncties een gemengde bestemming krijgen waarbinnen het gebruik als detailhandel, dienstverlening, kantoren en bedrijven is toegestaan.

Het is wenselijk dat bestaande horecavestigingen specifiek worden bestemd in het bestemmingsplan. Uitbreiding van het aantal vestigingen wordt daarmee niet mogelijk gemaakt. Het is wel wenselijk om flexibiliteit te bieden op het KNSM-eiland, zodat bij vertrek van een horecavestiging op de ene plek een nieuwe horecavestiging kan komen op een andere plek. Het aantal vestiging dient niet toe te nemen.

#### *Water*

Het is wenselijk dat zowel het maximaal toegestane aantal (43) woonschepen aan het KNSM-eiland en bijbehorende voorzieningen en de maximale afmetingen (H:5xB:5.05xL:32) worden opgenomen in het bestemmingsplan en daarmee geen ruimere mogelijkheden worden gecreëerd dan het geldende bestemmingsplan biedt aan de Levantkade. Bestaande afwijkingen die met een ligplaatsvergunning zijn gerealiseerd worden als uitzondering opgenomen in het bestemmingsplan. Ook de ligplaatsen voor binnenvaart- en recreatieschepen aan de Surinamekade zullen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Het is wenselijk dat het besluit van GS uit 1997 in het nieuwe bestemmingsplan gerepareerd wordt door middel van het opnemen van ligplaatsen op basis van ligplaatsvergunningen met maximale afmetingen. Deze worden in het kader van het bestemmingsplan nader gedefinieerd.

#### *Bouwen*

De gebouwen op beide eilanden zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan (of het bestemmingsplan daarvoor, inclusief de daarin opgenomen eisen ten aanzien van het aantal bouwlagen en de bouwhoogte van de verschillende bouwlagen). Het is niet langer noodzakelijk en wenselijk eisen op te nemen ten aanzien van aantallen bouwlagen en

bebouwingspercentages. Het is wenselijk de maximaal toegestane hoogtes uit de geldende bestemmingsplannen, die in overwegende mate overeenkomen met de gerealiseerde bouwhoogtes, op te nemen. Hiermee krijgt het nieuwe bestemmingsplan een beheerskarakter.

## **Voorstel regeling**

---

### **Gebruik**

- *alle aanwezige niet-woonfuncties krijgen een gemengde bestemming waarbinnen het gebruik als detailhandel, dienstverlening, kantoren en bedrijven is toegestaan.*
  - *bestaande horecavestigingen worden specifiek per pand bestemd. Uitbreiding van het aantal vestigingen is niet toegestaan.*
  - *verplaatsing van horecavestigingen op het KNSM-eiland wordt onder voorwaarden mogelijk.*
  - *Loods 6 conform geldende rechten bestemmen. Daarbij bedraagt de maximale oppervlakte van detailhandel 500 m<sup>2</sup> per vestiging.*
  - *ander specifiek gebruik (zoals buurthaven) wordt specifiek bestemd conform bestaande rechten en bestaande (vergunde) situatie.*
- 

### **Water**

- *Levantkade en Surinamekade: gebruik, maximum aantal en maximum afmetingen uit het geldende bestemmingsplan KNSM-eiland worden overgenomen.*
  - *uitzonderingen worden op basis van ligplaatsvergunning specifiek aangeduid.*
  - *Javakade en Sumatrakade: ligplaatsen voor woonschepen mogelijk maken op basis van verleende ligplaatsvergunningen (inclusief maximale afmetingen) als uitwerking van het GS besluit uit 1997.*
  - *ligplaatsen voor overige schepen mogelijk maken op basis van wenselijk gebruik kades op grond van nader op te stellen beleid.*
- 

### **Bouwen**

- *Voor gebouwen: bouwhoogte en bouwvlak opnemen conform bestaande situatie.*
-



## Oostelijke Handelskade

### Geldende bestemmingsplanregelingen

In de geldende bestemmingsplannen zijn, als basis voor de reeds gerealiseerde herontwikkeling, de bebouwingmogelijkheden globaal en zijn gebruiksmogelijkheden specifiek vastgelegd.

#### *Gebruik*

De geldende bestemmingsplannen maken de realisatie van grote bouwblokken mogelijk aan de Oostelijke Handelskade met woningen en stedelijke functies. In de eerste twee bouwlagen zijn onder andere niet-woonfuncties mogelijk. Het gaat om kantoren, bedrijven en publieksfuncties (detailhandel, dienstverlening, ateliers, galerieën, showrooms, horeca). De functies horeca, bedrijven en detailhandel zijn in het bestemmingsplan gemaximeerd in oppervlakte per vestiging en per bestemming of kennen specifieke vestigingseisen.

#### *Bouwen*

De geldende bestemmingsplannen maken de realisatie van de woon- en andere gebouwen aan de Oostelijke Handelskade mogelijk. De regels zijn ontwikkelgericht en gaan uit van een bepaalde mate van flexibiliteit door het opnemen van maximale bebouwingspercentages binnen grote bestemmingsvlakken. De bestemmingsvlakken kennen tevens een maximale bouwhoogte.

De woongebouwen aan de Oostelijke Handelskade kennen een maximale bouwhoogte van 33,5 meter aan de zijde van de Piet Heinkade en 21,5 meter aan de zijde van de Veemkade.

### Beleid

Het uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan is om de geldende bebouwings- en gebruiksrechten over te nemen om recht te doen aan zowel de bestaande situatie als de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan.

#### *Gebruik*

De bouwblokken worden gedomineerd door de woonfunctie. De mogelijkheden voor het vestigen van niet-woonfuncties vanuit de geldende bestemmingsplannen zijn in de bestaande situatie benut. Ten aanzien van de niet-woonfuncties dienstverlening, kantoren, bedrijven, detailhandel en horeca is het, om flexibiliteit te bieden ten aanzien van functies, wenselijk dat deze functies onderling uitwisselbaar zijn. Om te voorkomen dat grote vestigingen ontstaan is een maximum van 500 m<sup>2</sup> per vestiging wenselijk.

#### *Bouwen*

De gebouwen zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan of het bestemmingsplan daarvoor inclusief de daarin opgenomen eisen ten aanzien van het bebouwingspercentage en de bouwhoogte. Het is wenselijk om de gerealiseerde situatie vast te leggen en de maximale bouwhoogte op te nemen conform de maximaal toegestane hoogtes uit het geldende bestemmingsplan. Hiermee krijgt het nieuwe bestemmingsplan een beheerskarakter.

### Voorstel regeling

---

#### **Gebruik**

- *alle aanwezige niet-woonfuncties krijgen een gemengde bestemming waarbinnen het gebruik als detailhandel, dienstverlening, kantoren, horeca en bedrijven is toegestaan.*
  - *overige niet-woonfuncties (zoals PTA en Muziekgebouw aan het IJ) worden conform bestaande situatie bestemd.*
  - *De oppervlakte bedraagt maximaal 500 m<sup>2</sup> per vestiging.*
- 

#### **Bouwen**

- *Voor gebouwen: bouwhoogte en bouwvlak opnemen conform bestaande situatie.*
-

## Cruquius en Zeeburgerpad

### Geldende bestemmingsplanregelingen en besluiten

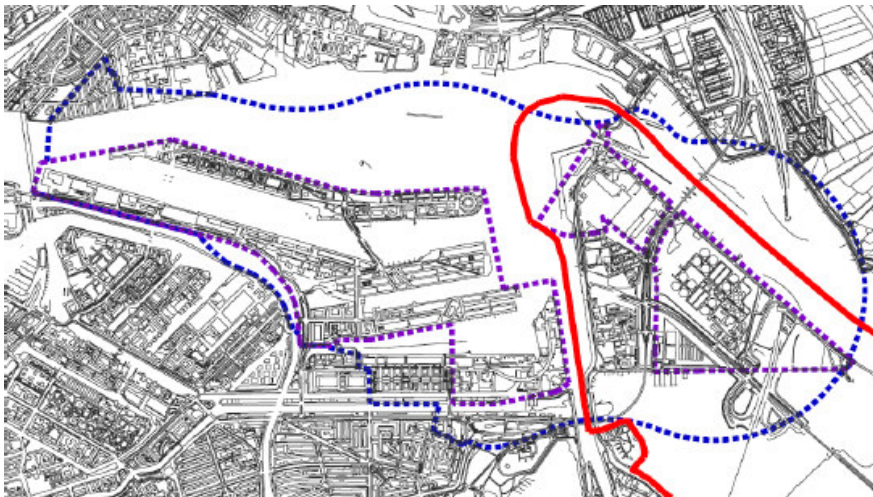
In het geldende bestemmingsplan voor het Cruquiuswerkgebied (1996) zijn zeer globale regels opgenomen ten aanzien van bouwen en richt het toegestane gebruik zich primair op de functie van dit gebied als gezoneerd industrieterrein. Het plan kent slechts drie bestemmingen: bedrijven, verkeersareaal en water. Voor (delen van) het water en het Zeeburgerpad geldt geen bestemmingsplan, maar zijn bij verordening door de Burgermeester bouwvoorschriften vastgesteld op basis van de toen geldende Woningwet. De gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor de uitoefening van bedrijven van handel en nijverheid. Bouwregels ontbreken.

### Gebruik

Het Cruquiuswerkgebied is een gezoneerd bedrijventerrein<sup>2</sup>. In het geldende bestemmingsplan is vastgelegd dat bedrijven tot milieucategorie IV zich mogen vestigen in het gebied. Het geldende bestemmingsplan staat één 'grote lawaaimaker' als opgenomen in bijlage I onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (voorheen, 2.4 lvb of A-inrichting) toe. Daarnaast ligt ook aan het Zeeburgerpad één grote lawaaimaker die onder het AUP valt.

### Zone-besluit 1986

Op 20 augustus 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het zonebesluit (art. 53 Wgh oud) vastgesteld voor het industrieterrein Oostelijk Havengebied-Zeeburg. Deze zone beslaat globaal het gebied dat wordt begrensd door het Centraal Station, het IJ, de Oranjesluizen, het Zeeburgereiland, het werkgebied Cruquius en de spoorlijn Muiderpoort - Centraal Station. Door vaststelling van deze zone is het Cruquiuswerkgebied een gezoneerd industrieterrein geworden.



Figuur 1: Geluidzone 1986

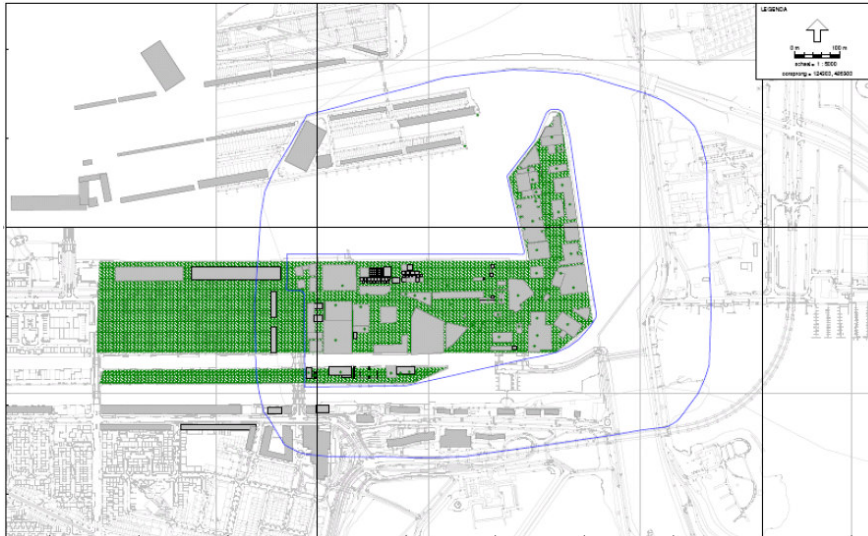
Aangezien het Oostelijk Havengebied in de loop van de jaren is getransformeerd tot woongebied en ook voor het Zeeburgereiland hiervoor plannen in ontwikkeling zijn is het gewenst om de oorspronkelijke zone te actualiseren. Omdat door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren alleen nog "A-inrichtingen" aanwezig zijn op werkgebied Cruquius (Albeton) en het Zeeburgerpad (Firma Kleijer Scheepsmotoren) kan de geluidzone worden ingekrompen tot het gebied rondom werkgebied Cruquius en het Zeeburgerpad.

### Zone-voorstel DMB 2009

Ten behoeve van de wijziging van de geluidzone is een akoestisch onderzoek (Actualisatie geluidzone Oostelijk havengebied – Zeeburg, akoestisch onderzoek behorende bij het facetbestemmingsplan, Dienst Milieu en Bouwtoezicht gemeente Amsterdam) uitgevoerd. Bij dit onderzoek zijn bij de beoordeling van de geluidbelasting naast de vergunningsplichtige bedrijven tevens de niet-vergunningsplichtige bedrijven (Activiteitenbesluit A&B inrichtingen) meegenomen. Ook is voor leegstaande kavels en panden geluidruimte gereserveerd. Daarbij is uitgegaan van de grenswaarden in het Activiteitenbesluit dan wel de opgelegde nadere eisen/maatwerkvoorschriften. De geluidzone omvat de 50 dB(A) contour van de bedrijven op Cruquius. Hierdoor worden de zittende bedrijven op het industrieterrein door aanpassing van de zone niet beperkt in hun

<sup>2</sup> Zie verder over de geluidzone Oostelijk Havengebied in Bijlage 1.

bedrijfsvoering. Het zone-voorstel van DMB kan alleen middels een bestemmingsplan worden vastgesteld.



*Figuur 2: Zone voorstel DMN 2009*

#### *Facetherziening Geluidzone Oostelijk Havengebied-Zeeburg 2010*

In de facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied – Zeeburg (onherroepelijk 3 sept. 2010, kenmerk: NL.IMRO.0363.G0902BPGST-OH01) is deze zone voor het gedeelte dat als grootstedelijk gebied is aangemerkt gewijzigd. In bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark en voor het gedeelte van de zone die in dat plangebied ligt is deze zone vastgelegd in het bestemmingsplan.

Daarmee is het zone-voorstel van DMB deels vastgelegd door vaststelling van een facetbestemmingsplan voor het grootstedelijk gebied en de vaststelling van bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (2010). Voor het overige gebied, waaronder het werkgebied Cruquius en het Zeeburgerpad, is tot nu geen nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

#### *Bebouwing*

Het geldende bestemmingsplan voor het Cruquiuswerkgebied kent zeer globale bebouwingsregels welke uitgaan van een maximale bouwhoogte tussen de 10 en 15 meter met een maximum bebouwingspercentage van 80% per bestemmingsvlak.

#### *Water*

In het Lozingskanaal ligt al jaren een groot aantal woonboten. Het gebied valt binnen de oude voorschriften uit 1943. Voor alle gronden in dat gebied geldt dat ze uitsluitend gebruikt mogen worden voor de uitoefening van bedrijven van handel en nijverheid. Woonboten vallen daar niet onder.

#### **Beleid**

In 2009 is een strategienota opgesteld die ten grondslag heeft gelegen aan het strategiebesluit Cruquiuswerkgebied en Zeeburgerpad. Dit besluit geeft op basis van de ruimtelijke visie de investeringsrichting aan. Het strategiebesluit is het kader voor de toekomstige transformatie. Dit kader sluit aan bij de visie van de centrale stad zoals vastgelegd in de Structuurvisie 2040 voor Amsterdam. De strategienota wordt, in combinatie met de spelregelkaart, gebruikt als beleidskader voor nieuwe initiatieven.

#### *Gebruik*

Om recht te doen aan de vergunde situatie wordt deze met de bijbehorende hinder- en geluidruimte als uitgangspunt gehanteerd voor het nieuwe bestemmingsplan. Om maximaal in te spelen op de wens tot transformatie is het gewenst om het gezoneerde industrieterrein zoveel mogelijk te reduceren rond bedrijven waar dit echt nodig is. Via zelfstandige projectprocedures kunnen dan, met (eventueel) ontheffingsprocedure hogere waarde, gevoelige functies mogelijk worden gerealiseerd.

Of en in hoeverre de omvang van het industrieterrein gereduceerd kan worden zal in het kader van het bestemmingsplan nader onderzocht worden en is afhankelijk van recente wetgeving ten aanzien

van dit aspect. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek<sup>3</sup> geldt het zone-voorstel van DMB uit 2009 als uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan.

#### *Bebouwing*

In het Cruquiuswerkgebied en het Zeeburgerpad is het grondgebruik extensief. De gebouwen staan met de rug naar het water en het gebied is weinig levendig. Omdat het gewenste toekomstbeeld voor dit gebied vanuit de strategienota echter nog onvoldoende concreet is wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van de geldende bebouwingsmogelijkheden en niet van toekomstgerichte wensbeelden. Er is onvoldoende uitgewerkt om daar in een bestemmingsplan invulling aan te geven.

#### *Water*

In het Lozingskanaal ligt een groot aantal woonboten. Het is wenselijk dat de woonboten conform de ligplaatsvergunningen worden opgenomen in het bestemmingsplan en dat vervanging mogelijk is. Er dient vanuit nautisch belang bij vervanging wel rekening te worden gehouden met het geldende doorvaartprofiel. Woonboten die nu in het doorvaartprofiel liggen worden positief bestemd. Bij vrijwillige verplaatsing is het wenselijk dat woonboten niet (meer) in het doorvaartprofiel liggen.

Ten behoeve van de bereikbaarheid van woonboten zijn in veel gevallen voorzieningen (steigers/loopplank) zonder vergunning gerealiseerd. Ten behoeve van de noodzakelijke bereikbaarheid is het gewenst dat dit soort voorzieningen gerealiseerd kunnen worden tussen wal en woonboot. Bouwwerken, anders dan strikt noodzakelijk voor de bereikbaarheid, zijn niet gewenst. Het uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan is om de bestaande situatie te legaliseren en algemene regels op te stellen voor nieuwe situaties.

### **Voorstel regeling**

---

#### ***Gebruik***

- *Het gebied krijgt een bestemming conform de vergunde situatie met bijbehorende hinder- en geluidruimte.*
  - *Nader onderzoek wordt uitgevoerd óf en in hoeverre de omvang van het industrieterrein als bedoeld in het zone-voorstel van DMB verder gereduceerd kan worden waardoor de omvang van het industrieterrein en de geluidzone verkleind kan worden.*
  - *Wanneer nader onderzoek een verkleining van het industrieterrein en de geluidzone ten opzichte van het zone-voorstel van DMB uitsluit, wordt het zone-voorstel van DMB uit 2009 opgenomen in het bestemmingsplan.*
- 

#### ***Bouwen***

- *De bouwmogelijkheden worden gebaseerd om de vergunde situatie (onherroepelijke vergunningen) en geldende planologische regelingen.*
- 

#### ***Water***

- *Woonboten worden op basis van ligplaatsvergunningen opgenomen.*
  - *Noodzakelijk voorzieningen tussen wal en ark ten behoeve van de bereikbaarheid van woonboten worden algemeen mogelijk gemaakt.*
  - *Woonboten binnen een doorvaartprofiel worden opgenomen met de bevoegdheid om bij vrijwillige verplaatsing de ligplaats te schrappen.*
- 

<sup>3</sup> Nader onderzoek wordt tijdens en na de besluitvorming van deze keuzenotitie door een extern adviesbureau uitgevoerd. De resultaten zijn nu niet bekend en worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

## De Architectenbuurt, Veemarkt en Entrepot-West

### Geldende bestemmingsplanregelingen

Het geldende bestemmingsplan voor de Architectenbuurt is opgesteld om te voorzien in de realisatie van sociale woningbouw op het abattoirterrein. Het bestemmingsplan ging bij vaststelling uit van ongeveer 1050 nieuwe woningen en kleinschalige voorzieningen op enkele locaties. In het geldende bestemmingsplan is slechts op enkele locaties een mogelijkheid tot het vestigen van niet-woonfuncties.

Het Veemarktterrein ligt in de zuidwestelijke hoek van het Oostelijk Havengebied. Het geldend bestemmingsplan voorziet in de vestiging van (voornamelijk) bedrijven en kantoren. Binnen deze bestemmingen zijn bedrijven van categorie I tot en met IV mogelijk. De maximale bouwhoogte binnen de bouwvlakken varieert van 9 tot 17 meter.

Het bestemmingsplan voor Entrepot-West is gericht op het beheer van een overwegende woonbuurt met menging van functies zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en enige horeca.

### Beleid

Het uitgangspunt voor het nieuwe bestemmingsplan is om de geldende bebouwings- en gebruiksrechten over te nemen om recht te doen aan zowel de bestaande situatie als de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan.

### *Gebruik*

De Architectenbuurt en Entrepot-West zijn typische woonbuurten met enkele niet-woonfuncties. Het is niet wenselijk dat er een groei plaats kan vinden van het aantal niet-woonfuncties. Wel is het wenselijk dat functies onderling uitwisselbaar zijn.

Het Veemarktterrein is in de onlangs vastgestelde Structuurvisie Amsterdam 2040 aangemerkt als stadsverzorgend bedrijventerrein. Het stadsdeel ondersteunt dit uitgangspunt waarbij het terrein een belangrijke functie heeft voor bedrijven waardoor menging met andere functies onwenselijk is. Het percentage aan kantooroppervlak per bedrijfsvestiging dient, om verkantoring te voorkomen, gemaximeerd te worden. Op het veemarktterrein is een aantal woningen aanwezig in de historische vakwerkhuisen. Het betreffen zelfstandige woningen die sinds 1987 verhuurd worden door een woningbouwcorporatie.

### *Bouwen*

De gebouwen zijn reeds gerealiseerd op grond van het geldende bestemmingsplan of het bestemmingsplan daarvoor. Het is wenselijk om de gerealiseerd situatie vast te leggen en de maximale bouwhoogte op te nemen conform de maximaal toegestane hoogtes uit het geldende bestemmingsplan. Hiermee krijgt het nieuwe bestemmingsplan een beheerskarakter.

### *Water*

In het gebied ligt een aantal bedrijfsvaartuigen die op basis van bestaande rechten worden opgenomen in het bestemmingsplan. De oude douane steiger is onlangs verkleind. Deze zal conform de bestaande situatie worden opgenomen in het bestemmingsplan. Ten aanzien van de drijvende tuinen wordt een nadere beleidskeuze gemaakt. Afhankelijk van de concretisering van deze keuze zal dit aspect meegenomen worden in het bestemmingsplan.

### Voorstel regeling

---

### **Gebruik**

#### *Architectenbuurt en Entrepot-West:*

- *alle aanwezige niet-woonfuncties krijgen een gemengde bestemming waarbinnen het gebruik als detailhandel, dienstverlening, kantoren en bedrijven is toegestaan*
- *bestaande horecavestigingen worden specifiek per pand bestemd. Uitbreiding van het aantal vestigingen is niet toegestaan.*

*Veemarktterrein:*

- *het gebied krijgt een bedrijfsbestemming met maximum percentage aan ondergeschikte kantoorfunctie.*
  - *bedrijven met een hoger percentage aan kantoor worden specifiek opgenomen.*
  - *Woningen en andere afwijkende functies, zoals dienstverlening, detailhandel en horeca, worden (afhankelijk van rechten en het feitelijke gebruik) als uitzondering specifiek opgenomen.*
- 

**Bouwen**

- *Voor gebouwen: de gerealiseerde situatie (bouwvlak) opnemen met een maximum bouwhoogte conform geldende maximale hoogtes.*
-

## **Participatie en Inspraak**

Elk bestemmingsplan wordt voorbereid op grond van de Wro waarbij een ontwerp bestemmingsplan voor een ieder ter inzage wordt gelegd. Om dubbele en lange procedures te voorkomen is het wenselijk dat er geen aparte inspraak wordt georganiseerd op basis van een voorontwerp van het bestemmingsplan. Wel vindt vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro plaats.

De eerste mogelijkheid voor bewoners en ondernemers om te reageren op het plan is bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan. In het kader van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan wordt door het stadsdeel een informatieavond georganiseerd.

## Bijlage 1

# Geluidzone Oostelijk Havengebied

### **Wettelijke grondslag**

Op grond van art. 40 Wet geluidhinder wordt in het bestemmingsplan waarbij een industrieterrein wordt gecreëerd rondom dat industrieterrein een zone vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Een zone (rond een industrieterrein) kan alleen worden gewijzigd of opgeheven bij vaststelling van een bestemmingsplan (lid 1, Artikel 41 Wgh). Een (gedeeltelijke) opheffing van een zone is natuurlijk alleen mogelijk als de bestemming van het terrein zodanig wordt gewijzigd dat het geen gezoneerd industrieterrein meer is (grote lawaaimakers mogen zich dan niet meer vestigen). Artikel 41, vierde lid, van de Wgh (toegevoegd door de CHW) geeft de gemeenteraad de mogelijkheid om bij apart besluit de afbakening van het gezoneerde industrieterrein eenduidig vast te leggen.

Een verkleining van een zone kan er niet toe leiden dat er buiten de zone een geluidsbelasting ontstaat van meer dan 50 dB(A) door de vergunde geluidsruipe van alle op basis van de Wabo (artikel 2.1, lid 1, onder e Wabo) vergunningsplichtige inrichtingen (artikel 41, lid 2 Wgh). Hiermee worden bestaande rechten van vergunningsplichtige bedrijven beschermd.

### **Zonebesluit 1986**

Op 20 augustus 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het zonebesluit vastgesteld voor het industrieterrein Oostelijk Havengebied-Zeeburg. Deze zone beslaat globaal het gebied dat wordt begrensd door het Centraal Station, het IJ, de Oranjesluizen, het Zeeburgereiland, het werkgebied Cruquius en de spoorlijn Muiderpoort - Centraal Station.

Ten tijde van de vaststelling van het zonebesluit was in het Oostelijk Havengebied nog industrie aanwezig. Wel werd toen al gewerkt aan beëindigingen van bedrijfsactiviteiten en de ontwikkeling van woningbouwplannen.

In verband met deze ontwikkelingen is in het zonebesluit beschreven dat de geluidzone in vier stappen gefaseerd zou worden ingekrompen al naar gelang de voortgang van de woningbouw in het Oostelijk Havengebied. De laatste stap, fase 4 genoemd, behelsde een geluidzone rondom het Cruquius werkgebied en het Zeeburgereiland.

In het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, d.d. 13 januari 1987, is aan deze gefaseerde inkrimping van de zone goedkeuring onthouden. Voor elke volgende fase diende een specifiek daartoe gericht nieuw besluit genomen te worden. Gebleken is dat deze latere besluiten nooit zijn genomen waardoor de oorspronkelijke geluidzone uit 1986 formeel nog geldt.

Aangezien het Oostelijk Havengebied in de loop van de jaren is getransformeerd tot woongebied en ook voor het Zeeburgereiland hiervoor plannen in ontwikkeling zijn is het gewenst om de oorspronkelijke zone te actualiseren. Omdat door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren alleen nog "A-inrichtingen" aanwezig zijn op het werkgebied Cruquius kan de geluidzone worden ingekrompen tot het gebied rondom werkgebied Cruquius en Zeeburgerpad.

### **Akoestisch onderzoek DMB (oktober 2009)**

Ten behoeve van de wijziging van de geluidzone is een akoestisch onderzoek (Actualisatie geluidzone Oostelijk havengebied – Zeeburg, akoestisch onderzoek behorende bij het facetbestemmingsplan, Dienst Milieu en Bouwtoezicht gemeente Amsterdam) uitgevoerd. Bij dit onderzoek zijn bij de beoordeling van de geluidbelasting naast de vergunningsplichtige bedrijven tevens de niet-vergunningsplichtige bedrijven (Activiteiten besluit type-B bedrijven) meegenomen. Ook is voor leegstaande kavels en panden geluidsruipe gereserveerd. Daarbij is uitgegaan van de grenswaarden in het Activiteitenbesluit dan wel de opgelegde nadere eisen/maatwerkvoorschriften.

De geluidzone omvat de 50 dB(A) contour van de bedrijven op Cruquius. Hierdoor worden de zittende bedrijven op het industrieterrein door aanpassing van de zone niet beperkt in hun bedrijfsvoering.



## Bijlage 2

### Memo

## Het bestemmingsplan, de opgave in stadsdeel Oost

Februari 2011

### Waarom nieuwe bestemmingsplannen?

#### *Wet ruimtelijke ordening*

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) stelt bestemmingsplannen verplicht voor het hele gemeentelijke grondgebied. Deze moeten elke 10 jaar worden vastgesteld. De wet voorziet in een 'overgangperiode' van 5 jaar waardoor per 1 juli 2013 alle bestemmingsplannen geactualiseerd dienen te zijn (welke dan maximaal 10 jaar oud mogen zijn). Voor zover bestemmingsplannen niet of niet elke 10 jaar worden geactualiseerd (vastgesteld), volgt de sanctie direct uit de wet: er mogen dan geen leges meer in rekening worden gebracht voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Economische en maatschappelijke ontwikkelingen geven ook aanleiding om bestemmingsplannen te actualiseren om daarmee een actueel toetsingskader te hebben. Samen met de verplichting uit de wet vormt dit de aanleiding bestemmingsplannen in stadsdeel Oost te actualiseren.

#### *De opgave*

De actualisatieopgave in stadsdeel Oost wordt gevormd door de gezamenlijke opgave van de voormalige stadsdelen Oost/Watergraafsmeer en Zeeburg. Daarmee staat stadsdeel Oost voor een grote opgave om alle bestemmingsplannen per 1 juli 2013 actueel te hebben.

Een groot deel van de bestemmingsplannen is inmiddels actueel. Er worden tot 1 juli 2013 nog ongeveer 15 nieuwe bestemmingsplannen opgesteld.

### Hoe maakt het stadsdeel nieuwe bestemmingsplannen?

#### *Bindende regels*

Een nieuw bestemmingsplan betekent nieuwe bindende regels over waar gebouwd mag worden en hoe gronden en gebouwen gebruikt mogen worden. Deze regels zijn bindend voor bewoners, ondernemers en voor het stadsdeel zelf.

Het bestemmingsplan bestaat uit een drie onderdelen: de planregels, de verbeelding en een toelichting. De belangrijkste onderdelen vormen de planregels en de verbeelding, omdat deze een juridische status hebben. De planregels en verbeelding worden altijd in onderlinge samenhang gelezen.

Het bestemmingsplan vormt aan de ene kant een weigeringsgrond voor (bouw)plannen die niet in het bestemmingsplan passen. Aan de andere kant kunnen (bouw)plannen die wel in het bestemmingsplan passen niet geweigerd worden. De regels van een bestemmingsplan zijn daarmee bindend voor het afgeven van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen.

#### *Keuzenotitie*

Om tot de juiste gebruiks- en bouwregels te komen wordt voor de meeste bestemmingsplannen een aantal beleidskeuzes gemaakt die inspelen op onder andere maatschappelijke en economische ontwikkelingen en geldend beleid. Deze beleidskeuzes worden beschreven in een keuzenotitie welke door de stadsdeelraad wordt vastgesteld. Het doel van deze keuzenotitie is om in een vroeg stadium uitgangspunten te formuleren voor het nieuwe bestemmingsplan. De keuzenotitie wordt vervolgens vertaald in een bestemmingsplan.

### Wat is een bestemmingsplan?

#### *Toelatingsplanologie*

Een bestemmingsplan regelt feitelijk twee zaken: bouwen en gebruik van gronden. Het bestemmingsplan geeft bindende regels over het bouwen en het gebruik, maar kan burgers of overheid tot niets verplichten. Omdat een bestemmingsplan geen dwingend instrument is, maar bouwen en gebruik 'toelaat', kan een bepaald gebruik of een bepaalde bouwhoogte niet middels een bestemmingsplan afgedwongen worden. Wel moet altijd aangetoond worden dat de mogelijkheden die een bestemmingsplan biedt uitvoerbaar zijn. Dit wil in de praktijk echter niet zeggen dat ook alle mogelijkheden in bouwen en gebruik in de planperiode van 10 jaar benut worden of benut moeten worden.

Ook betekent dit dat het opnemen van eisen ten aanzien van bijvoorbeeld vormgeving, materiaalgebruik, beloopbaarheid van daken e.d. niet thuishoren in het bestemmingsplan en zeker niet afdwingbaar zijn. Deze aspecten zijn niet ruimtelijk relevant en worden via andere instrumenten (zoals welstand en subsidies) geregeld.

Samenvattend: het bestemmingsplan laat een bepaald volume aan bebouwing toe en regelt welk gebruik is toegestaan. De concrete invulling, detaillering en uitvoering wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.

### *Bestemmingen*

Elk stuk grond heeft een bestemming. Die bestemming kan Wonen zijn maar ook bijvoorbeeld Gemengd, Verkeer of Groen. Binnen zo een bestemming zijn regels opgenomen over bouwen en gebruik. Zo is in de bestemming Wonen vaak geregeld dat daar alleen gewoond mag worden en is ten aanzien van het bouwen vaak een maximum bouwhoogte opgenomen. In een gemengde bestemming is een menging van functies mogelijk. In een bestemmingsplan wordt vaak heel nauwkeurig vastgelegd binnen welke grenzen gebouwd mag worden en hoe hoog gebouwen en andere bouwwerken mogen zijn. Ook kan geregeld worden hoe groot een winkel of een bedrijf mag zijn.

### **Wat regelt een bestemmingsplan?**

Het bestemmingsplan vindt zijn juridische grondslag in de Wro. De Wro vereist dat het bestemmingsplan (en elk ruimtelijk plan) voldoet aan "goede ruimtelijke ordening". Om hieraan te voldoen, is het aantonen van de haalbaarheid van het bestemmingsplan noodzakelijk en mogen alleen ruimtelijk relevante aspecten geregeld worden in een bestemmingsplan.

### *Gebruik*

Er mag in het kader van goede ruimtelijke ordening onderscheid aangebracht worden in bijvoorbeeld functies als dit onderscheid ruimtelijk relevant is. Dit aspect vertaalt zich bijvoorbeeld in een onderscheid tussen soorten (categorieën) horeca en een onderscheid in functies (maatschappelijk vs. wonen en bedrijven vs. detailhandel). Welke specifieke vorm van dienstverlening wenselijk is regel je niet in een bestemmingsplan. Ook regelt het bestemmingsplan niet welke branche van detailhandel in een bepaalde straat wenselijk is. Bij bedrijven ligt dit anders omdat daar de mate van (milieu) hinder voor de omgeving een belangrijke rol speelt. Er wordt in het bestemmingsplan bepaald welke mate van hinder als acceptabel wordt geacht in een buurt.

### *Bouwen*

Ook is het bepalen van maximale bouwhoogte ruimtelijk relevant en kan in het bestemmingsplan de locatie van gebouwen worden bepaald. Wanneer meer flexibiliteit gewenst is kan bijvoorbeeld bepaald worden dat binnen een bestemmingsvlak een gebouw van een maximum omvang is toegestaan. Dat staat de exacte locatie niet vast, wel de maximale afmetingen. Zoals eerder gesteld kan niet afgedwongen worden dat een gebouw ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

### *Digitalisering en standaarden*

Om bestemmingsplannen in Nederland met elkaar te kunnen vergelijken zijn er standaarden afgesproken waar iedere gemeente zich aan moet houden. Deze afspraken gaan over onder andere de naamgeving van bestemmingen, de regels en de verbeelding ervan. Ook is de gemeente vanaf 1 januari 2010 verplicht om bestemmingsplannen digitaal vast te stellen, beschikbaar te stellen en raadpleegbaar te maken.