Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Oost
Onderwerp adviesaanvraag:	Voorontwerpbestemmingsplan Cruquius Brug Nieuwe Vaart e.o.
Portefeuille:	Ruimtelijke ordening
Meegestuurde stukken:	Verbeelding, regels en de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan Cruquius Brug Nieuwe Vaart e.o.;
Procesbegeleider:	Jasper John
Datum weekstart/staf:	4 september 2023
Datum stadsdeelcommissie:	19 september 2023 voorbereidend / 3 oktober 2023 besluitvormend
Datum dagelijks bestuur:	10 oktober 2023
Registratienr. (optioneel):	Z-23-52793

Over adviesaanvragen door het DB: Het dagelijks bestuur vraagt de stadsdeelcommissie om advies als het voornemens is een product in het kader van een gebiedscyclus op te stellen of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij een uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is (art. 19 lid 2 verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022). Bij de besluitvorming maakt het DB inzichtelijk wat het advies van de commissie is. Het advies is zwaarwegend (het DB neemt het advies over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en past binnen de stedelijke en budgettaire kaders). Afwijkingen van het advies motiveert het DB schriftelijk.

Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

Adviesvraag

Staat de stadsdeelcommissie positief tegenover het bestemmingsplan dat als doelstelling heeft het mogelijk maken van de realisatie van een nieuwe vaste uitneembare brug voor langzaamverkeer over de Nieuwe Vaart. En als gevolg daarvan ook de mogelijkheid voor vervanging van een woonschip door een woonark.

Toelichting op het plan waarover de adviesvraag is gesteld

Aanleiding

In 2012 zijn met het vaststellen van spelregels en spelregelkaart de ruimtelijke kaders vastgesteld voor transformatie van het gehele Cruquiusgebied van industrieterrein naar een gemengd woon- en werkgebied. Op de spelregelkaart zijn indicatief nieuwe langzaamverkeerverbindingen aangegeven. Een van die nieuw beoogde routes loopt van Cruquius over de bestaande Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart naar het Flevopark. Om deze nieuwe verbinding tot stand te brengen, is de bouw van een brug over de Nieuwe Vaart noodzakelijk. Gekozen is voor een vaste uitneembare brug. In vergelijking met het alternatief van een ten allen tijden te openen brug heeft een dergelijk type brug op deze locatie voor- en nadelen. Een nadeel is de beperking van vrije in- en uitvaart voor schepen met een bepaalde hoogte. De belangenafweging daarover resulteert in de keuze om op een bestaande woonbootligplaats achter de nieuwe beoogde brug, toe te staan dat een woonboot van het type woonschip mag worden vervangen door een woonboot van het type woonark. Dit met het oog op een goede ruimtelijke ordening.

De locatie van de op de spelregelkaart aangegeven nieuwe brug over de Nieuwe Vaart is nog niet eerder in een van de bestemmingsplannen voor de transformatie van Cruquius vastgesteld en daardoor nog in strijd met regels van het geldende bestemmingsplan. Dit betekent dat voor de realisatie van de brug een planologisch-juridische procedure moet worden doorlopen. Dit geldt ook voor de gevolgtrekking van het effect van de brug, namelijk het toestaan van een woonark op een locatie waar in de bestaande situatie alleen een woonschip is toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op beide onderdelen. Ter voorbereiding is het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Volgens de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 is ook het advies inwinnen van het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel onderdeel van de voorbereiding.

Doel
Voorliggend voorontwerp bestemmingsplan heeft als doelstelling het mogelijk maken van een nieuwe vaste uitneembare brug voor langzaamverkeer over de Nieuwe Vaart. En als gevolg daarvan ook de mogelijkheid voor vervanging van een woonschip door een woonark. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan het actuele toetsingskader om omgevingsvergunningen te verlenen.

Begrenzing plangebied
Het bestemmingsplangebied ligt in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam en bestaat uit meerdere deelgebieden, namelijk het plangebiedsdeel 'brug', het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' en het plangebiedsdeel 'pad'. Het plangebiedsdeel 'brug' betreft het oostelijk deel van de Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart. Het plangebiedsdeel 'brug' sluit aan de noordzijde aan op de Nieuwevaartweg en aan de zuidzijde op het pad op het dijklichaam tussen de Nieuwe Vaart en de voorboezem van het Lozingskanaal. Dit pad is een verlengd deel van de Westelijke Merwedekanaaldijk voor de ontsluiting van het gemaal Zeeburgerdijk 801. Een klein deel van dat bestaande, nu nog niet openbaar toegankelijke pad maakt onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplangebied (plangebiedsdeel 'pad'). Dit omdat dat deel van het bestaande pad, in tegenstelling tot de rest van het pad, nog geen verkeersbestemming heeft en dat wel nodig is voor het langzaamverkeer bereikbaar maken van de brug. Het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' betreft de woonbootlocatie Zeeburgerdijk 585. De grens van dit plangebiedsdeel betreft de grens van de toegestane ligplaats in het Lozingskanaal zoals die in het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is vastgelegd.

Wat verandert er ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan?
Het voorliggende (voorontwerp)bestemmingsplan vervangt een deel van het bestemmingsplan Cruquius dat op 9 april 2013 is vastgesteld en een deel van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark dat op 8 juni 2010 is vastgesteld. Het water ter plaatse van het plangebiedsdeel 'brug' wordt met voorliggend bestemmingsplan mede bestemd voor wegverkeer op fiets- en voetpaden op een brug. De bedrijfsbestemming ter plaatse van het plangebiedsdeel 'pad' wordt gewijzigd in de bestemming Verkeer. En ter plaatse van het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats' wordt bepaald dat de ligplaats niet alleen ingenomen mag worden door een woonschip, maar als alternatief ook door een woonark. Voorts worden de regels van het op 7 oktober 2021 vastgestelde paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders overgenomen in het voorliggende plan. Dat geldt ook voor de regels van het paraplubestemmingsplan Drijvende bouwwerken dat op 18 september 2019 is vastgesteld.

Programma
Het bestemmingsplan maakt de bouw en toegang mogelijk van een brug voor langzaamverkeer en biedt de mogelijkheid voor vervanging van een woonboot van het type woonschip door een woonboot van het type woonark.

Duurzaamheid
In het kader van het aspect "duurzaamheid" wordt de brug met het oog op de doelen van 'Natuur inclusief bouwen' voorzien van maatregelen voor het kunnen overbruggen van het water door dieren.

Participatie – informeren omgeving
In de opstartfase van de concretisering van het initiatief voor de brug zijn omwonenden met een bewonersbrief van 3 oktober 2017 geïnformeerd en is de Machine- en motorenfabriek Kleijer ambtshalve in een overleg geïnformeerd.

Het doorlopen van het proces van ophalen van eisen en randvoorwaarden maakte in 2017 en 2018 inzichtelijk dat de aanleg van een langzaamverkeerroute op deze locatie weliswaar wenselijk is om meerdere redenen, maar dat het ook een aantal beperkingen met zich mee brengt die onderling tegenstrijdig zijn. Zo werkt het voordeel van een lage brug voor het comfort van de gebruiker van de langzaamverkeersroute nadelig op de bestaande kruisende scheepvaart en omgekeerd. Op deze locatie is geen variant realiseerbaar, waarvan beide gebruikers doelgroepen optimaal gebruik kunnen maken. Voorts spelen financiën een rol. Dit maakt dat een keuze gemaakt moet worden en dat de voorbereiding relatief lang heeft geduurd door veelvuldig overleg en afstemming. In de inventarisatie van vele deelbelangen springen er twee in het bijzonder uit:

- Machine- en motorenfabriek, Firma Kleijer: De firma heeft aangegeven niet positief te staan tegenover de komst van de brug. Dit vanwege de bedrijfseconomische schade die verwacht wordt als de locatie van het bedrijf niet langer meer bereikbaar is voor hogere schepen. Uit de gemaakte planschade risico analyse wordt opgemaakt dat daarvan in dit geval sprake kan zijn. De belangen van de brug wegen in dit specifieke geval echter zwaarder dan het behoud van de beschikbaar van deze locatie in Amsterdam voor reparatie van grote hoge schepen. Dit met medeweging van de verandering van de omgeving van voorheen monofunctioneel industrieterrein aan de rand van Amsterdam in een meer en meer centraal komen te liggen gemengd woon- en werkgebied. En dit met medeweging van de wettelijke mogelijkheid die aan de belanghebbende bij inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak de mogelijkheid biedt tot het indienen van een verzoek om tegemoetkoming. De gemeente houdt hier in financieel opzicht rekening mee en is daarover met belanghebbende in overleg.
- Eigenaresse woonschip "Hoop op Welvaart": De eigenaresse heeft aangegeven niet positief te staan tegenover de komst van de brug. Dit onder meer omdat hierdoor een beperking ontstaat ten aanzien van het recreatief gebruik van het woonschip en als gevolg daarvan, dat onderhoud van het schip om het voor dat doel varend te houden, voor haar nodeloos kostbaar wordt. De eigenaresse gaf aan dat het onderhouden van een woonboot van het type woonschip zoals de "Hoop op Welvaart" duurder is dan het onderhouden van woonboot van het type een woonark. Dat is een type woonboot die elders in de omgeving veelvuldig aanwezig is. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderscheidt de gemeente Amsterdam in veel van haar vastgestelde bestemmingsplannen doorgaans een "woonschip" van een "woonark". Een "schip" wordt in ruimtelijke ordening gerelateerd Amsterdams beleid verondersteld een boot te zijn die herkenbaar is als een (van origine/authentiek) varend schip en daarbij behorende kenmerken. En woonarken zijn woonboten die zijn opgebouwd uit een rechthoekige (betonnen) drijvende bak met daarop een doorgaans rechthoekige bovenbouw. De eigenaresse heeft aangegeven dat de keuze van de gemeente voor een vaste uitneembare brug mogelijk rechtmatig kan zijn, maar dat dit voor haar onrechtvaardig aanvoelt. Het argument dat daarvoor is aangegeven, is dat zij als koper en eigenaar van een woonboot die in 1914 is gebouwd om te kunnen varen en daarna is verbouwd om er ook permanent op te kunnen wonen, relatief gezien meer onderhoudskosten moet maken dan een koper en eigenaar van een woonark die niet specifiek voor de vaart gebouwd is en onderhouden wordt. De eigenaresse geeft aan dat zij derhalve het gevoel heeft dat zij in twee opzichten zwaarder wordt getroffen door de keuze van de gemeente voor een vaste uitneembare brug dan eigenaren van een woonarken in het Lozingskanaal of Nieuwe Vaart, namelijk het ontnemen van de recreatiemogelijkheid en financieel. De uitkomst van het proces van overleg met de eigenaresse is de keuze om met voorliggend bestemmingsplan toe te staan dat het woonschip mag worden vervangen door een woonark. De specifieke afweging daartoe is casuïstisch en is weergegeven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.3.6 met verwijzing naar paragraaf 2.2.1).

Cruquiuscafés:
De gemeentelijke projectgroep voor de transformatie van Cruquius organiseert specifiek voor de transformatieopgave van het Cruquiusgebied met enige regelmaat buurtbijeenkomsten, de zogeheten 'Cruquiuscafés'. Belangstellenden worden op die momenten geïnformeerd en de gelegenheid gegeven voor het stellen van vragen over de voortgang van de transformatie van het Cruquiusgebied. Op deze avonden zijn over de langzaamverkeersbrug zowel positieve, als negatieve meningen geuit. Onder andere door bewoners die inmiddels in reeds gerealiseerde transformatiedeelgebieden zijn komen te wonen. Een van de negatieve meningen die tijdens het Cruquiuscafé van 11 juli 2023 is geuit, is het als lang ervaren tijdsbestek tussen planfase en daadwerkelijke realisatie. De betreffende bewoners willen graag dat de brug er zo snel mogelijk komt. Het tijdsbestek wordt echter mede bepaald door de zorgvuldigheid die met het oog op de belangenafweging in acht moet worden genomen in de voorbereidingsfase. Een andere negatieve mening was de vrees voor geluidsoverlast van brommers. Dit omdat de brug voorzien wordt van hellingbanen. De brug is echter geen onderdeel van een doorgaande route, is niet bedoeld voor bromfietsers / scooters en is van meet af aan onderdeel geweest van de spelregelkaart voor de transformatieopgave. Voorts worden de hellingbanen op advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) aangelegd voor mindervaliden. Indien de hellingbanen niet worden aangelegd dan benadeelt dat die doelgroep en dat is niet wenselijk.

Advies stadsdeelcommissie: *Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur*
De stadsdeel commissie heeft besloten niet anders of aanvullend te willen adviseren.

Reactie DB: *Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie*
Recentelijk is tijdens een informatieavond aan het licht gekomen dat een belanghebbende partij niet is mee genomen tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan. Het betreft een bedrijf dat onder andere schepen ombouwt naar elektrische vaartuigen. Door de aard van het bedrijf is het bedrijf afhankelijk van de bereikbaarheid via het water en heeft de komst van de brug, die door deze wijziging in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, direct invloed op de bedrijfsvoering. Het is nu nog onduidelijk wat de gevolgen precies zijn voor het bedrijf en welke invloed dit heeft op de wijziging van het bestemmingsplan. Het DB heeft de stadsdeelcommissie toegezegd om extra aandacht te hebben voor deze belanghebbende en om tot een acceptabele oplossing te komen.