Gemeente Amsterdam

Initiatiefdocument
Herontwikkeling Zeeburgerpad 59-64

Verzoek tot afsprakenbrief
(Bijlage behorende bij Afsprakenbrief)



Ontvangstdatum	18 november 2024
Aanvrager	Nieuwevaart BV
Contactpersoon	Jorrit Vulker
E-mailadres	jorrit@opendevelopment.nl
Adres kavel(s)	Zeeburgerpad 59-64

Inhoud

1 Basisgegevens 3
1.1 Naam initiatief 3
1.2 Locatie 3
1.3 Gegevens erfpachter 3
1.4 Gegevens contactpersoon 3

2 Initiatief 4
2.1 Aanleiding 4
2.2 Algemene beschrijving initiatief (programmatische visie) 5
2.3 Specificaties initiatief 9
2.4 Ruimtelijke principes 10
2.5 Beleid 11
2.6 Parkeren 12
2.7 Duurzaamheidsprincipes 14
2.8 Openbare of openbaar toegankelijke ruimte 17
2.9 Juridisch Planologisch 17

3 Planning 20
3.1 Planning 20

4 Participatie 20
4.1 Participatietraject 20
4.2 Maatschappelijke gevoeligheid 21

5 Risico's 22

6 Bijlagen 24

1 Basisgegevens

1.1 Naam initiatief

Herontwikkeling Zeeburgerpad 59-64

1.2 Locatie

Zeeburgerpad 59 - 64 Gemeente Amsterdam, sectie K, nummers 7060, 7044, 7083

1.3 Gegevens erfpachter

De heer Willem Brouwer
Regentesselaan 3
1217 ED
Hilversum
15-07-1943
info@jw-brouwer.nl

1.4 Gegevens contactpersoon

Jorrit Vulker
Partner/ ontwikkelaar bij OPEN Development
Noordhollandstraat 71
1081AS
Amsterdam
02-05-1987
0625445361
jorrit@opendevelopment.nl

2 Initiatief

Het ontwikkelen en realiseren van 149 woningen aan het Zeeburgerpad 59-64. In deze ontwikkeling heeft ruim 80% van de woningen 3 kamers (2 slaapkamers). Alle woningen hebben een maximale VON prijs van €390.000 (prijspeil 2024), waarbij voorrang verleend wordt aan sleutelberoepen en starters. Gezien de drijfveren van de beoogde doelgroep, is dit bij voorkeur in een gebouw met mensgerichte dynamiek en een bijzondere en levendige plint. Dit vraagt om een compactere woning met een slimme woningplattegrond en met aanvullende gemeenschappelijke functies als verlengstuk van de woning.

2.1 Aanleiding

Op 2 mei 2024 heeft Nieuwevaart BV (ontwikkelaar OPEN development) een koopovereenkomst gesloten met de huidige erfpachter (voormalig eigenaar Onderneming Balkonhekken) van Zeeburgerpad 59-64 (perceel K7060, K7044, K7083). In 1921 is de voorloper van Onderneming Balkonhekken opgericht. Op 300 meter van Zeeburgerpad 59-64 werd destijds een werkplaats opgericht voor het bewerken van staal, ijzer en andere materialen. Na de tweede wereldoorlog is de kerntaak omgezet naar de productie van balkon- en dakterrashekwerken. Voor deze hernieuwde kerntaak zijn de huidige loodsen en een opslagterrein van Zeeburgerpad 59-64 als huisvesting gebruikt. In Bijlage A is de kadastrale kaart opgenomen, in Bijlage B het voor- en getekende blad van de koopovereenkomst.



Figuur 1: Voormalige indeling van een van de loodsen voor het productieproces van balkonhekken.

Nieuwevaart BV heeft de ambitie om op deze drie percelen woningbouw te ontwikkelen, met creatieve functie/ bedrijfsvoering in de plint aan de straatzijde. Om deze ambitie waar te maken heeft sinds begin mei een intensief onderzoek plaatsgevonden naar de plek, de leefstijl van huidige bewoners in de omgeving, en de mismatch tussen de wensen van de woningzoekende en het huidige aanbod (Bijlage C).

De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald naar een programmatische visie (zie paragraaf 2.2 van dit initiatiefdocument), welke vervolgens ruimtelijk vertaald is naar een concept schetsontwerp (Bijlage D). Bij dit proces van onderzoekend ontwikkelen/ontwerpen is de gemeente nauw betrokken geweest. Mede dankzij de ervaring en aanvullende input (met name stedenbouwkundig en programmatisch) vanuit het gemeentelijk projectteam van Zeeburgerpad en Cruquius (Natascha van Bennekom, Domien Kamsma, Jeroen Bouwman, en Al Naji) zijn beide documenten tot stand gekomen. Dit initiatiefdocument beschrijft de belangrijkste zaken uit de programmatische visie en concept schetsontwerp, met daarbij tevens alle overige belangrijke onderdelen voor de transformatie en toetsingsonderdelen door gemeente. Dit document is de basis voor het verzoek tot het maken van een afsprakenbrief.

2.2 Algemene beschrijving initiatief (programmatische visie)

De plek en de huidige bewoners
Het Zeeburgerpad, een smalle lange dijk tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, ligt op de grens van verschillende wijken in Amsterdam Oost. Aan de zuidzijde ligt de Indische buurt, aan de noordzijde het Oostelijk havengebied. De buurten aan de zuidzijde verschillen duidelijk van de buurten aan de noordzijde. Leefstijlonderzoek (drijfveren van mensen) toont dit aan.



Figuur 2: Het Zeeburgerpad ligt tussen twee duidelijke gebiedsidentiteiten in

In de Indische buurt is het kenmerkende karakter van Amsterdamse wijken en buurten nog goed zichtbaar. Woningen met 4 tot 6 etages, met in de hoofdstraten winkels in de plint. In algemene zin hebben de mensen die er wonen voornamelijk een extraverte houding en zijn mens georiënteerd. Ze zijn te omschrijven als interactief, assertief, inspirerend, hoge sociale oriëntatie, en invloedrijk vanwege hun enthousiaste instelling. Uit demografisch onderzoek blijkt dat de bevolking in de Indische Buurt in de categorieën 15 -24 jaar en 25 - 44 jaar boven het gemeentelijk gemiddelde ligt.



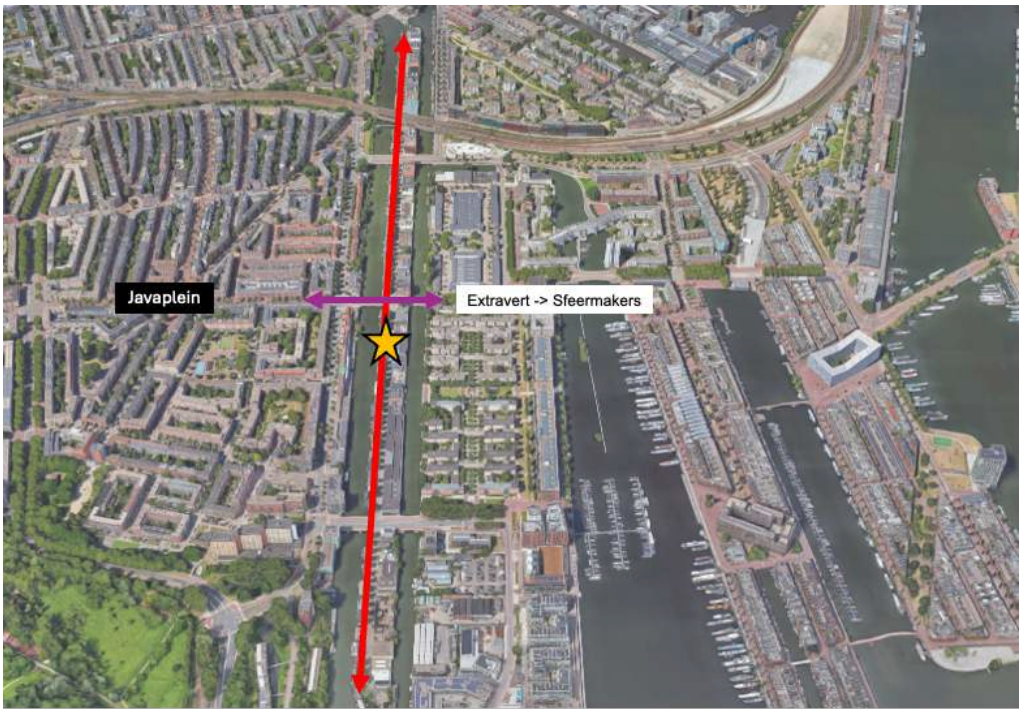
Figuur 3: Kenmerkend beeld uit de Indische buurt

De straten in de buurten ten noorden van het Zeeburgerpad en in het Oostelijk havengebied komen vrij anoniem en introvert over. Er zijn meer grotere vrijstaande complexen met weinig activiteit in de plint, en bij de woningen zien we vaker een gesloten front met hekwerk. Er is een duidelijk verschil tussen publiek en privaat. Uit leefstijlonderzoek blijkt dat mensen vooral individueel zijn georiënteerd en bewust bezig met hun eigen ambities en 'taken'. In algemene zin zijn deze type bewoners te omschrijven als consciëntieus, statusgericht, calculerend, hebben een hoge professionele norm en houden niet van verrassingen of onduidelijkheden. Een doelgroep die past bij een meer planmatig aangelegd gebied. Uit demografisch onderzoek blijkt dat de bevolking in het Oostelijk havengebied in de categorieën 25-44 jaar en 44-64 jaar boven het gemiddelde ligt. De bewoners in het Oostelijk havengebied lijken in verhouding tot de bewoners van de Indische buurt iets ouder te zijn.



Figuur 4: Kenmerkend beeld uit het Oostelijk havengebied

Wie wil er wonen aan het Zeeburgerpad?
Het Zeeburgerpad wordt gekenmerkt als een bedrijvengebied, met een brede mix van maak-bedrijven. Aan de andere kant is er ook een woonfunctie. Met de woonboten, de woningen aan de Zeeburgerkade aan de overzijde van het Lozingskanaal en het appartementengebouw aan de Veebrug. Door het rauwe en onvoltooide karakter spreekt het gebied een groep aan die het niet erg vindt om in een transformatie-gebied te wonen. Een plek waar het nog niet precies duidelijk is wat er gaat gebeuren; het kan immers zo zijn dat je lange tijd naast een bestaande autogarage woont. Een extraverte (jonge) doelgroep ('sfeermakers'), zoals we die kennen uit de naastgelegen Indische buurt, vind dit niet erg. Bovendien staat Zeeburgerpad 59-64 middels de Veebrug in vrijwel directe verbinding met het kloppende hart van de Indische Buurt: de Molukkenstraat en het Javaplein. Ook zij die hun eerste woning kopen, kunnen zich thuis voelen bij deze rauwe rand. Een meer introverte - taakgerichte doelgroep zal (nu nog) teveel onzekerheid voelen bij het vooralsnog ontbrekende 'totaalplaatje'. Toekomstige ontwikkelingen aan het Zeeburgerpad kunnen dit gebied op termijn wel aantrekkelijk maken voor deze meer introverte doelgroep.



Figuur 5: De projectlocatie (ster) heeft een directe verbinding met het hart van de Indische Buurt

Huidig woningaanbod en mismatch woningzoekende
Een ander verschil tussen de bewoners in het Oostelijk havengebied en de Indische buurt is dat de bewoners in het Oostelijk havengebied kapitaalkrachtiger zijn. In algemene zin is dit zichtbaar in leefstijlonderzoek maar ook op buurtniveau op basis van demografisch onderzoek (CBS). Tevens is dit terug te zien in het marktonderzoek van woningvraag- en aanbod.

Opvallend in het woningaanbod van het Oostelijk havengebied is dat circa 85% van het huidige aanbod van woningen een oppervlakte heeft van groter dan 80m^2.-De gemiddelde oppervlakte van een woning in het aanbod is circa 125m^2, en heeft een gemiddelde prijs van €938.000. De gewenste oppervlakte van een woningzoekende ligt tussen 75m^2 en 125m^2, bij voorkeur met 3 kamers. De gewenste prijsklasse van de zoekers ligt tussen €500.000 en €750.000. De gewenste woningformaten zijn aanwezig, echter komt de prijs van het aanbod niet overeen met de vraag. Vooral kapitaalkrachtige kopers kunnen zich een woning veroorloven in dit gebied.

In de Indische buurt bestaat het aanbod voor ruim 50% uit woningen van maximaal 65m^2, voornamelijk met 2 kamers (1 slaapkamer). De gemiddelde vraagprijs is circa €485.000 met een formaat van 65m^2. De grootste vraag is naar woningen met een formaat tussen 50-70m^2, maar dan vooral met de functionaliteit van 3 kamers (2 slaapkamers). Een woning met 3 kamers in de Indische buurt heeft veelal een formaat van >65m^2, waardoor de woningprijs aanzienlijk hoger is dan de gewenste prijsklasse. De gewenste prijsklassen van woningzoekende in de Indische buurt ligt tussen €375.000-€500.000. Er ontstaat daardoor een mismatch tussen vraag en aanbod, wat vooral problematisch is voor starters en mensen met sleutelberoepen met een middeninkomen. Een trend die helaas al langer gaande is: deze groepen kunnen zich door de hoge prijzen geen

geschikte woning veroorloven. Voor sommigen is dit een reden om de stad te verlaten en elders ook te werken.

Toekomstperspectief voor starter en koper met sleutelberoep
Kortom, de extraverte (jonge) doelgroep die zich aangetrokken voelt tot de Indische buurt maar daar momenteel geen geschikte en betaalbare woning kan vinden, vindt die wel bij de herontwikkeling van Zeeburgerpad 59-64. Dit vraagt wél om een compactere woning met een slimme woningplattegrond, met aanvullende gemeenschappelijke functies als verlengstuk van de woning, en een bijzondere en levendige plint. Eventueel met een voorrangsregeling voor jonge mensen met een middeninkomen, en/of een sleutelberoep, die de stad Amsterdam juist zo hard nodig heeft.

2.3 Specificaties initiatief

- Totaaloppervlakte perceelnummers 7060 – 7044 – 7083: 2650,6 m²
- FSI (Floor Space Index) conform omgevingsplan: 3,0
- Maximaal brutovloeroppervlakte (conform NEN 2580): 7952 m²
- Minimum aandeel bedrijfsruimte in initiatief: 25% van bruto vloeroppervlakte eerste bouwlaag conform het bestemmingsplan. In ons eerdere initiatiefdocument (d.d. 2-8-2024) was onjuist 20% vermeld.
- Bruto vloeroppervlakte in initiatief: 7.904 m²
- Aantal bovengrondse bouwlagen in initiatief: 5
- Ondergrondse bebouwing niet in initiatief
- Aantal woningen in initiatief: 149
- Woningprogrammering: 100% betaalbare (sociale) koopwoningen
- Type woningen:
    - A – 111 stuks (74,50%) 3 kamer doorzon woning van 43m² gebruiksoppervlakte
    - B – 8 stuks (5,37%) 3 kamer enkelzijdig waterwoning van 43m² gebruiksoppervlakte
    - C – 6 stuks (4,03%) 3 kamer enkelzijdig straatwoning van 43m² gebruiksoppervlakte
    - D – 8 stuks (5,37%) 2 kamer enkelzijdig breed van 43m² gebruiksoppervlakte
    - E – 10 stuks (6,71%) 2 kamer met groot dakterras van 39m² gebruiksoppervlakte
    - F – 6 stuks (4,03%) studio's 34m² gebruiksoppervlakte
- VON prijs per woning: tussen €290.000 en maximaal €390.000 (prijspeil 2024), conform gemeentelijk beleid betaalbare koop.
- BVO's niet woonprogramma in initiatief: 1 ruimte van in totaal circa 229m² BVO. Functie conform omgevingsplan (creatieve functie/bedrijven). We gaan onderzoeken of ondergeschikte horeca tot mogelijkheden behoort. Hoewel horeca IV is toegestaan op de 'Gemengd' aangewezen gronden, gaan we dit niét integreren in ons plan.
- Extra voorzieningen:
    - 2 gemeenschappelijke dakterrassen
    - 1 gemeenschappelijke inpandige ruimte (voor organiseren evenementen zoals verjaardag)
    - 1 verbindende openbare ruimte tussen Zeeburgerpad en de Nieuwevaart
- Minimaal 3 natuurinclusieve maatregelen

- Nutsvoorzieningen: in de bestaande opstal is een (particuliere) traforuimte gehuisvest. In vervolgfase wordt met de nutspartijen onderzocht hoe we deze kunnen inzetten. In het concept schetsontwerp is hiervoor al ruimte gereserveerd.
- Zie omschrijving duurzaamheid, energie, parkeren in volgende paragrafen.

2.4 Ruimtelijke principes

Zoals eerder beschreven is het Zeeburgerpad een smalle lange dijk tussen de Nieuwe Vaart aan de noordzijde en het Lozingskanaal aan de zuidzijde. Vroeger had men aan weerszijden uitzicht over de polders en was het een populaire wandelbestemming. In de loop van de jaren is er aan de noordzijde een lintbebouwing ontstaan van aaneengesloten bedrijfshallen. Nu transformeert het Zeeburgerpad naar een woon-werkgebied.

Ons initiatief is een langgerekt volume van 115 meter dat past bij de lengte van de dijk en de hallen die er stonden. Het volume bestaat uit 5 bouwlagen, de bovenste laag heeft een setback aan het Zeeburgerpad. In het gebouw creëren we drie doorzichten, waarvan twee voor de fiets- en autoparkeerplekken én een in het midden van het gebouw. Het doorzicht in het midden bestaat uit een grote poort over 2 bouwlagen. Hier ervaart men door het doorzicht weer de smalle dijk en het gevoel dat er aan weerskanten water is, zoals het vroeger was. De doorbraak is uitgelijnd met de bebouwing aan de overkant van het water in de Architectenbuurt. Het pleintje dat ontstaat door de doorbraak vormt de hoofdentree en de ontmoetingsplek van het gebouw, dit is de lobby van het gebouw. Een spectaculaire rode spiraaltrap in het midden van het pleintje doorsnijdt het volume en verbindt het pleintje met de verdiepingen en het collectieve dakterras erboven. Via het trapgat komt er bovendien daglicht van boven op het pleintje. De trap is het herkenningspunt van het gebouw en refereert in zijn rode signaalkleur en stoere uitstraling aan het nautisch industriële verleden van de plek, geïnspireerd op boeien, lichtschepen en havenkranen. Aan de waterzijde van de Nieuwe Vaart is een brede trap naar beneden gemaakt die iedereen toegang geeft tot de Nieuwe Vaart geeft. Het centrale plein, de doorzichten én de functiemenging op de begane grond zorgen voor een levendige plint. Dit maakt het bovenal een bijzondere plint, wat de eerder beschreven doelgroep aanspreekt.

Compact wonen met veel kwaliteit
Het gebouw heeft 149 compacte woningen van voornamelijk circa 43 m2 gebruikersoppervlakte in een zestal types. De woningplattegrond was leidend in het ontwerp van het gebouw, eerst is een compacte plattegrond met veel woonkwaliteit getekend. Het belangrijkste daarin is de aanwezigheid van een tweede slaap- of werkkamer ondanks het formaat van de woning. Er is gekozen voor een ondiepe doorzonwoning, waardoor aan weerszijden kamers met daglicht en ventilatie gemaakt kunnen worden. Het leefoppervlak is gemaximaliseerd door de verkeersruimte in de woning te minimaliseren. Er is veel aandacht geweest voor de lay-out, bergruimte en doorzichten om zo een ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De woningen krijgen bovendien een eigen balkon over de breedte van de woonkamer (formaat ca. 39m^2). Door het compacte formaat zijn de woningen betaalbaar voor een brede doelgroep en hebben een functionaliteit van een traditionele 50-70m^2 woning. De woningen op de begane grond aan de straatzijde spreekt aan bij

de extraverte doelgroep die we met ons initiatief willen bereiken. De buitenruimten van deze woningen versterken het open karakter van de plint.

Gemeenschappelijk programma als verlengstuk van de woning
Essentieel voor de beoogde doelgroep is een ondersteunend gemeenschappelijk programma. Zo komen er op het dak twee gemeenschappelijke daktuinen die met zowel de lift en de trap voor bewoners bereikbaar zijn. Hier komen lounge- en zitplekken en veel planten. Daarnaast is er in de plint op de hoek van het centrale pleintje een gemeenschappelijke huiskamer opgenomen, in eigendom en beheer van de vereniging van eigenaren. Deze ruimte kan gebruikt worden voor gemeenschappelijke activiteiten of gehuurd worden door bewoners voor het geven van een feestje. Aan het centrale pleintje kunnen de puien worden geopend, waardoor de sociale interactie in de omgeving bevordert. Een ruime en lichte gemeenschappelijke fietsenstalling is eenvoudig gelijkvloers te bereiken vanaf de straat. Daarnaast is een compacte parkeergarage opgenomen voor 26 auto's. Door gebruik te maken van een semi-automatische parkeerlift kunnen er boven elkaar 2 auto's geplaatst worden. Er zijn in totaal 26 parkeerplekken op 149 woningen.

De patio's
In het hart van het gebouw aan weerszijden van de centrale rode trap is een open patio van waaruit de woningen bereikbaar zijn. De voordeuren zijn steeds per 4 woningen bij elkaar geplaatst, een brug overspant van de ene naar de andere kant van de patio. Zo ontstaat er een entreeplaats voor 4 woningen. Tussen deze bruggen hangt de galerij als een loopbrug in het hart van de patio op afstand van de woningen. Zo valt er veel daglicht diep het gebouw in langs de gevels. Ook is er meer afstand tussen deze kamers en het looppad, zo is er meer privacy en een betere inbraakwerendheid. De loopbruggen krijgen een speelse ronde vormgeving waardoor een bijzondere en herkenbare binnenwereld ontstaat, die karakter aan het pand geeft. Onder de gaten zijn op de onderste laag grote plantvakken waar regenwater wordt opgevangen. Een aantal grote ramen geeft hier een doorzicht door de fietsenstalling en parkeergarages naar de straat.

2.5 Beleid

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in totaal 149 woningen in het middensegment. Conform gemeentelijk beleid is het bij particuliere transformaties mogelijk om af te wijken van het uitgangspunt '40-40-20' of '30-40-30'. Een van de afwijkingen die mogelijk is, indien de transformatie een los gebouw is met ambtelijk opdrachtgever het stadsdeel en niet Grond en Ontwikkeling, betreft 100% middeldure huursegment. Op basis van het beleidsdocument 'Woningbouwplan 2022-2028' wordt door het college voorgesteld om betaalbare (sociale) koop onderdeel te maken van de categorie '40% middensegment', waaronder ook de middeldure huur valt. Er is veel vraag naar betaalbare koop, en het college wil daarom graag de koopmarkt toegankelijker maken voor betaalbare koop. Op basis van recente ervaring weten wij dat de maximale verkoopprijs is gesteld op € 390.000,00 (prijspeil 1 januari 2024). Deze maximale verkoopprijs is inclusief BTW of overdrachtsbelasting, kadastrale kosten, notariskosten en de afkoopsom erfpacht.

Zoals eerder omschreven poogt dit initiatief een oplossing aan te dragen voor een maatschappelijk probleem: de afnemende toegankelijkheid voor kopers met een sleutelberoep en starters tot de Amsterdamse woningmarkt. Voor veel starters is overbieden op het aanbod uit de bestaande voorraad eerder regel dan uitzondering. Daarnaast kampen werkgevers in sleutel-arbeidssectoren - zoals onderwijs, zorg en politie - met personeelstekorten. Onderzoek (kenniscentrum Ongelijkheid i.s.m. UvA) toont aan dat het niet kunnen vinden van geschikte, betaalbare woonruimte in de stad als een van de redenen voor deze personeelstekorten wordt genoemd. Veel van deze sleutelberoepen behoren tot de middeninkomens. De huidige woningmarkt maakt het voor deze twee groepen steeds lastiger om zich blijvend en betaalbaar in de stad te vestigen. Voor sommigen een reden om de stad te verlaten en elders ook te werken.

Onze ontwikkeling wil voor deze twee groepen een toekomstperspectief bieden. Als private partij kunnen wij koopwoningen toewijzen aan woningzoekenden met specifieke kenmerken. In de afsprakenbrief moeten hierover concreet afspraken worden gemaakt, waarna we in de vervolgfase al kunnen starten met een belangstellendenregistratie via bijvoorbeeld een website.

2.6 Parkeren

Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobiliteit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Juist in stedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik. Deze visie op duurzame mobiliteit komt overeen met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030). Voor parkeren is onder meer aangegeven: minder parkeren op straat realiseren voor het creëren van een betere openbare ruimte en meer doorstroming.

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 zal de beoogde doelgroep voornamelijk bestaan uit jonge starters, in de leeftijd van 24 tot 35 jaar. Deze leeftijdscategorie staat aan het begin van hun woon- en werkcarrière en blijkt aan de hand van het onderzoek van Goudappel aanzienlijk minder autobezit te hebben.

Fietsen is voor de doelgroep de meest gebruikelijke vorm van mobiliteit. De fiets heeft om die reden een bovengemiddeld ruime plek met enkellaagse fietsrekken op de begane grond gekregen zodat bewoners hun fiets gemakkelijk kunnen pakken. Dit stimuleert het gebruik en zet aan tot beweging. Om dit te versterken zit er overmaat in het aantal fietsparkeerplaatsen in het ontwerp. Conform beleid zijn er minimaal 305 fietsparkeerplaatsen benodigd (2 fietsen maal 149 woningen + 2,9 maal 100m² BVO bedrijven, waarvan 229m² BVO in ons initiatief zit). In het ontwerp zijn 314 fietsplekken opgenomen en 4 bakfietsplekken (totaal 318 fietsen).
De ruime fietsenstalling van 470 m² BVO biedt bovendien voldoende capaciteit om afwijkende

maten die niet in een standaard fietsrek passen, zoals bakfietsen, kratfietsen, fatbikes en scooterachtige voertuigen, te accommoderen. Dit kan worden bereikt door een paar enkellaagse fietsrekken te vervangen door dubbellaagse fietsparkeerplaatsen, waardoor er meer ruimte ontstaat voor fietsen met afwijkende maten en scooters. De concrete invulling van de fietsenstalling, zowel in aantal als in vorm, wordt tijdens de voorlopige ontwerp fase (VO) verder uitgewerkt, bij voorkeur met de afdeling verkeer/parkeren.

De ontwikkeling aan het Zeeburgerpad ligt binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel bestemmingen liggen namelijk op loop- en fietsafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een actieve mobiliteit (lopen en fietsen). Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

Binnen het gemeentelijke beleid is er momenteel geen specifieke richtlijn voor de autoparkeernorm voor betaalbare (sociale) koopwoningen. Wel is een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning vastgesteld, gebaseerd op de woningoppervlaktes in ons plan. De Mobiliteitsaanpak 2030 van de gemeente Amsterdam heeft echter als doel de paradox te doorbreken dat Amsterdam qua autobezit behoort tot de meest autoluwe steden van Europa. Dit heeft ons ertoe aangezet kritisch te kijken naar de parkeernorm voor dit project, wat resulteerde in een onderzoek door Goudappel (zie bijlage E). Op basis van de bevindingen van Goudappel, wordt voor deze ontwikkeling de aanbeveling gedaan om een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats per woning te hanteren. Dit is onder de voorwaarde dat toekomstige bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Gedurende het verkoopproces gaan we daarom de toekomstige bewoners expliciet informeren over het beperkte aantal parkeerplaatsen en het dus kan voorkomen dat men een woning koopt zonder parkeerplaats. Dit stelt de koper in staat een weloverwogen keuze te maken. Deze lagere parkeernorm draagt bij aan de stimulering van alternatieve vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, wat in lijn is met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en de ambities van de stad op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid.

Door het beperkt aantal parkeerplekken gaan we in ons initiatief deelmobiliteit integreren, zodat de bewoners gebruik kunnen maken van een auto zonder dat ze deze privé hoeven te bezitten. De trend van gebruiken in plaats van bezitten wordt namelijk steeds actueler. In ons plan reserveren we daarom zes parkeerplaatsen voor deelauto's. Dit is in lijn met de "handreiking deelmobiliteit en hubs in gebiedsontwikkelingen" van de gemeente Amsterdam, waarin per 25 woningen een deelauto wordt nagestreefd.

De parkeerplaatsen voor deelmobiliteit komen in eigendom van de op te richten Vereniging van Eigenaren (VVE). Met een kettingbeding in de eigendomsakte kunnen deze parkeerplaatsen nooit individueel door de VVE verkocht worden. De VVE kan bij een extern leasebedrijf via een abonnement deelauto's afnemen, waarbij tevens onderhoud en/of schoonmaak vaak via de leasemaatschappij georganiseerd kunnen worden.

Auto
Het plan beschikt over 26 parkeerplaatsen, waarvan 6 parkeerplaatsen voor deelauto's, voor 149 woningen. Daarmee voldoet het aantal parkeerplaatsen ruim aan de door Goudappel aanbevolen parkeernorm van 0,15. Toekomstige bewoners worden bij de verkoop van de woningen nadrukkelijk geïnformeerd dat ze geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen zijn gesitueerd aan het uiteinde van het gebouw, waarmee ze minder centraal in het plan gesteld worden. Uitgangspunt voor bezoekersparkeren is dat dit wordt opgelost in de openbare ruimte. Voor de bedrijfsruimte wordt geen parkeerplaats toegekend.

Fiets
Voor alle gebruikers van het gebouw is een gezamenlijke ruime fietsenstalling voorzien, gelegen aan de straat. Deze fietsenstalling biedt parkeerruimte voor zowel bewoners en werknemers van de bedrijfsruimten. Het plan omvat 318 fietsenparkeerplaatsen en voldoet daarmee ruim ten opzichte van het minimum aantal van 305 parkeerplaatsen conform de Nota Parkeernomen Fiets en Scooter (versie 2018). Indien behoefte is aan meer fietsparkeerplaatsen en/of ruimte voor scooterachtige voertuigen en fietsen met afwijkende maten (zoals scooters, kratfietsen en bakfietsen) om het fietsen verder te stimuleren, kan een deel van de enkellaagse fietsparkeerplaatsen worden vervangen door dubbellaagse rekken. Hierdoor komt meer ruimte vrij voor deze grotere of bredere voertuigen/fietsen, zonder dat het aantal fietsparkeerplaatsen afneemt.

2.7 Duurzaamheidsprincipes

Ons initiatief streeft ernaar om zo goed mogelijk de principes vanuit ESG **(**Environmental Stewardship, Social Responsibility en Good Governance) toe te passen. Met name de Environmental Stewardship en Social Responsibility zijn voor dit initiatief van belang en worden hieronder uitgelicht. Good Governance gaat voornamelijk over de interne bedrijfsvoering, wat voor dit initiatiefdocument minder relevant is:

Social Responsibility gaat over maatschappelijke impact. Er wordt onderzoek gedaan naar de plek, leefstijlen, en mismatch tussen woningvraag- en aanbod om een holistisch begrip van de opgave te krijgen. Vanuit dit onderzoek wordt een visie voor het plan ontwikkeld zoals reeds toegelicht in paragraaf 2.2. Andere thema's zoals gezondheid en veiligheid spelen hier ook een rol, ter illustratie: passend bij de leefstijlen maken we een uitnodigende entree die ontmoeting en beweging stimuleert.

Environmental Stewardship gaat over concrete vormen van duurzaamheid met betrekking tot klimaatverandering, circulariteit en het herstel van biodiversiteit. Het plan draagt hier op drie manieren aan bij: het beperken van klimaatverandering, het aanpassen aan klimaatverandering, en het beschermen en herstellen van biodiversiteit en ecosystemen.

Beperking van klimaatverandering
Het beperken van klimaatverandering kan worden beschreven aan de hand van de volgende onderwerpen:
1. toepassing energieconcept
2. circulaire bouwmethoden
3. hergebruik bouwmaterialen

1. Toepassing energieconcept:

Voor het plan heeft Huygen vier energieconcepten verkend en met elkaar vergeleken waarvan twee haalbaar zijn conform wet- en regelgeving (zie alle concepten in Bijlage F):

Concept 1: Bij de eerste variant wordt warmte onttrokken aan het nabijgelegen oppervlaktewater, via een EOW (Energie uit Oppervlakte Water) - systeem Vervolgens wordt door een collectieve warmtepomp op de begane grond van het gebouw de warmte en koude gedistribueerd over de woningen. Voor het gebruik van thermische energie uit oppervlaktewater gaan we zowel afstemming zoeken als een vergunning aanvragen bij het bevoegde gezag (o.a waterschap en Rijkswaterstaat). Er wordt een individuele warmteterugwinning (WTW) voor ventilatie toegepast. Om aan de eisen van BENG1, BENG2 en BENG3 te voldoen, is ongeveer 154 m² aan PV-panelen nodig. Als we daarnaast het hoogstgelegen dak (circa 700 m²) ook met PV-panelen bedekken, kunnen we een BENG3-score van 80% (tweemaal zo goed als de wettelijke eis) en een BENG2-score van 22,5 kWh/m² (meer dan tweemaal zo goed als de wettelijke eis) behalen.

Concept 3: In dit concept wordt warmte en koude opgewekt door een collectieve warmtepomp die warmte onttrekt aan de buitenlucht. De warmtepompen kunnen ook als koelmachine functioneren, waarbij de warmte wordt afgegeven aan de buitenlucht in samenwerking met een TE booster. Hierdoor kan het systeem op lage temperatuur draaien en hoeft alleen op bepaalde momenten met de booster op hoge temperatuur verwarmd te worden. Dit systeem slaat geen energie op. De warmtepompinstallatie bestaat uit een techniekruimte op de begane grond en een geluidsarme dry-cooler voorzien van laagtoerige ventilatoren op het dak. Er wordt een individuele warmteterugwinning (WTW) voor ventilatie toegepast. Om te voldoen aan de eisen van BENG1, BENG2 en BENG3 zijn geen extra PV-panelen nodig. Als we het hoogstgelegen dak volledig bedekken met PV-panelen (ongeveer 700 m²), kunnen we een BENG3-score van 89% (meer dan twee keer zo goed als de wettelijke eis) en een BENG2-score van 10 kWh/m² (bijna ENG) behalen.

In de volgende fase (uitwerking VO) zal het concept energieconcept in samenwerking met Huygen verder worden uitgewerkt tot een definitief energieconcept. Beide concepten laten zien dat we een BENG2- en BENG3-score kunnen realiseren die tweemaal zo goed is als de wettelijke vereiste. In de volgende fase zullen we onderzoeken of we deze scores verder optimaliseren. Het is belangrijk dat beide energieconcepten het plan onafhankelijk maken van stadsverwarming.

2. Circulaire bouwmethoden:

Circulariteit wordt op twee manieren gemeten: de losmaakbaarheid van het gebouw en de herbruikbaarheid van het gebruikte materiaal. Hierbij speelt de keuze van de bouwmethoden een

grote rol. Om flexibel te blijven in de planuitwerking, worden er drie bouwmethodes financieel doorberekend: 100% houtbouw, een hybride vorm (bijvoorbeeld CLT-vloeren met kalkzandstenen wanden), of een ander duurzaam alternatief (bijvoorbeeld gerecycled beton). Aangezien er nog een aantal factoren niet duidelijk zijn, zoals erfpachtprijzen, kunnen de ambities voor materiaalgebruik en MPG-score nog niet geconcretiseerd worden.

3. Hergebruik bouwmaterialen:

Wat betreft hergebruik wordt er op twee manieren naar gekeken. Ten eerste wat kan er blijven staan, en ten tweede wat kan (elders) hergebruikt worden. Helaas zijn de huidige bedrijfshallen niet technisch geschikt voor transformatie tot woningen. In de volgende fase (uitwerking VO) wordt een inventarisatie gemaakt van te hergebruiken materialen. Mogelijk worden stalen spanten hergebruikt voor het ophangen van galerijen in het centraal gelegen hof. Andere materialen worden, indien mogelijk, elders hergebruikt.

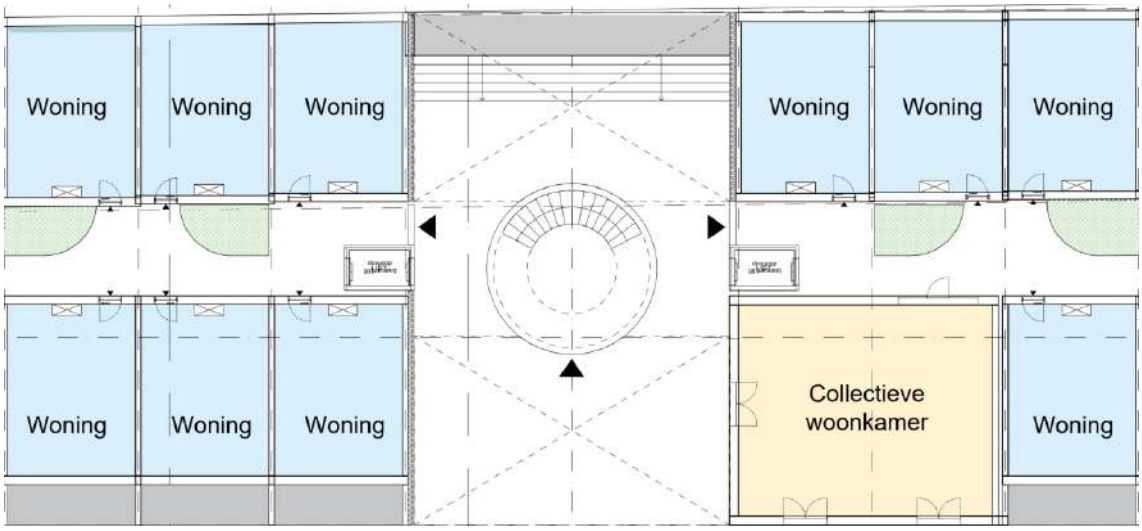
Adaptatie aan klimaatverandering
De integratie van groen draagt bij aan koolstofopslag, betere luchtkwaliteit, beperking van hitte-eilanden en waterberging. Het groen wordt primaire geïntegreerd op drie locaties: de collectieve daktuinen op de vierde verdieping, de ontsluitingsgebieden en bij de setback op de bovenste verdieping. In de volgende fase worden de specifieke soorten bomen, planten en ander groen nader gespecificeerd.

Het plan zal voldoen aan de gemeentelijke eisen ten aanzien van Rainproof. In de volgende fase (uitwerking VO) zal het bedrijf DakDokters of een vergelijkbare partij advies geven om de uitwerking hiervan nader te specificeren. Mogelijke systemen, zoals een polderdak voor dynamische waterberging, kunnen worden toegepast. Geschikte locaties hiervoor zijn de daken van de bovenste twee verdiepingen en de ontsluiting op de eerste verdieping.

Beschermen en herstellen van biodiversiteit en ecosystemen
Ter bescherming en herstel van biodiversiteit en ecosystemen verrichten we momenteel onderzoek naar kansrijke initiatieven. Vooruitlopend op de onderzoeksresultaten ter illustratie: mogelijk kunnen we de kade herstellen of vervangen met nieuwe groene kademuren met kalkrijke mortel en vocht voerende substraatlagen om muurplanten, varens, wilde bijen en vlinders te ondersteunen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om in de kade oeverzwaluwwanden en ijsvogelwanden te organiseren, wat kansrijk is bij rustige waterlocaties en noordoost georiënteerd. Tot slot wordt onderzocht om insectenhotels en -stenen in het ontwerp te integreren. In ons initiatief willen wij minimaal drie natuurinclusieve maatregelen integreren.

2.8 Openbare of openbaar toegankelijke ruimte

Openbaar (toegankelijk) gebied op de kavel
Het hart van het gebouw, centraal gelegen in het plan, is bedoeld om openbaar toegankelijk te zijn. Deze opening in het gebouw heeft drie primaire functies. Ten eerste zorgt het voor verbinding, visueel tussen de noordelijke Architectenbuurt en het Zeeburgerpad, en fysiek tussen land en water. Ten tweede fungeert het als entreegebied voor zowel bewoners als gebruikers, met een wenteltrap die toegang biedt tot hun woningen en de gedeelde daktuinen. Ten derde dient als verblijfsruimte voor twee doelgroepen; de bewoners en gebruikers van de openbare ruimte. Door deze gelaagdheid ontstaat een bijzondere plint waarbij ontmoeting wordt gestimuleerd, een belangrijk kenmerk uit de Indische buurt waarop we willen aansluiten. De ruimte beslaat uit circa 320 m^2. Het beheer en de inrichting van deze ruimte worden in overleg met de gemeente Amsterdam in de afsprakenbrief uitgewerkt.



Figuur 6: 2d perspectief van het hart van het gebouw.

2.9 Juridisch Planologisch

Huidige planologisch kader:
Het bestemmingsplan "Zeeburgerpad" (vastgesteld op 1 juli 2020) heeft momenteel de bestemming "Bedrijf" voor de locatie Zeeburgerpad 59-64. Voor ons initiatief is een gehele of partiele wijziging naar de bestemming "Gemengd" nodig. Doordat onze locatie in het gebied met aanduiding 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied' bevindt kan dit onder de volgende voorwaarden in zijn geheel of partieel worden gewijzigd tot de bestemming gemengd:

- De bedrijfsactiviteiten moeten definitief zijn beëindigd.
- De bodemkwaliteit moet voldoen aan de eisen voor wonen.
- De geluidbelasting ter plaatse mag niet hoger zijn dan gemiddeld 50 dB(A) en maximaal 70 dB(A).

Ruimtelijke procedures:
Ten behoeve van bovenstaande functiewijziging en onherroepelijke omgevingsvergunning voor het initiatief is het nodig om twee ruimtelijke procedures te doorlopen. Hieronder volgt een beschrijving op hoofdlijn, zie Bijlage G voor een uitgebreide toelichting:

1. Buitenplanse omgevingsplanactiviteit 'Strijdig Gebruik' & Bouwwerken 'Ruimtelijk Deel' én een verzoek tot het geven van een vergunningsvoorschrift
Met de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn er aanzienlijke wijzigingen doorgevoerd in het planologisch toetsingskader. Belangrijk voor het beoogde plan is dat de bevoegdheid tot het vaststellen van wijzigingsplannen onder de oude Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vervallen. De Omgevingswet voorziet niet in deze instrumenten. Waar het college van burgemeester en wethouders onder de Wro bestemmingsplannen zelfstandig kon wijzigen, heeft het college onder de Omgevingswet deze bevoegdheid niet meer. Voor activiteiten die voldoen aan de regels voor wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten in het tijdelijke deel van het omgevingsplan, biedt de bruidsschat (artikel 22.32) een speciale regeling. Deze regeling maakt het mogelijk om een omgevingsvergunning te verlenen voor binnenplanse omgevingsplanactiviteiten (OPA), mits voldaan wordt aan de wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten.

Artikel 22.32 stelt dat een omgevingsvergunning kan worden verleend voor activiteiten die in strijd zijn met regels in het omgevingsplan, als ze voldoen aan wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten in het tijdelijke deel van het plan. Dit geldt ook voor de toetsing aan het bestemmingsplan zoals dat gold onder het oude recht. De bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen biedt beslissingsruimte, waarbij moet worden beoordeeld of het bouwplan uit een oogpunt van Evenwichtige Toedeling - Functies Aan Locaties (ETFAL) aanvaardbaar is. Hoewel de wijzigingsbevoegdheid in oude bestemmingsplannen niet meer bestaat, biedt de nieuwe wetgeving de mogelijkheid om via een OPA aanpassingen door te voeren.

Afwijking parkeernorm:
Doordat in ons plan wordt afgeweken van de autoparkeernorm in het bestemmingsplan Zeeburgerpad, is sprake van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Hierbij moet worden aangetoond waarom deze afwijking gerechtvaardigd is. Dit wordt gedaan via een verzoek tot het geven van een vergunningsvoorschrift. Het bevoegd gezag kan hier zelfstandig een besluit over nemen.

'Strijdig gebruik' én 'Ruimtelijk deel' onlosmakelijk:
Daarnaast geldt dat voor functiewijzigingen die niet gepaard gaan met bouwactiviteiten, geen gebruik kan worden gemaakt van de regels voor uitwerkings- en wijzigingsplannen. Daarom dient de vergunningsaanvraag voor de omgevingsplanactiviteit 'strijdig gebruik' en omgevingsplanactiviteit ruimtelijk bouwen 'ruimtelijke deel' als een gezamenlijke vergunning te worden aangevraagd. De omgevingsplanactiviteit ruimtelijke bouwen betreft de toetsing van de aanvraag aan de regels voor de fysieke leefomgeving. Dit omvat aspecten zoals bouwhoogte, bebouwingspercentage, en het uiterlijk van het bouwwerk.

Benodigdheden:
Voor deze procedurestap moet een ruimtelijke motivering worden opgesteld die aantoont dat voldaan wordt aan de voorwaarden voor het gebruikmaken van de wijzigingsbevoegdheid. Dit

omvat een motivering voor een Evenwichtige Toedeling - Functies Aan Locaties (ETFAL) met daar bijhorende onderzoek naar bijvoorbeeld: ecologie (incl. stikstof), akoestiek, externe veiligheid, luchtkwaliteit, en andere relevante aspecten. In samenwerking met onderzoeksbureau Aveco de Bondt hebben we voor de meest kritische aspecten onderzoek verricht, zie Bijlage G. De onderzoeken waar een risico uit voortkomt komen terug in hoofdstuk 5 van dit initiatiefdocument, inclusief beheersmaatregel.

Voor het ruimtelijke deel is een ontwerp vereist dat alomvattend genoeg is zodat de gemeente dit volledig kan toetsen. Dit kan na de SO-, VO- of DO-fase. Naast de standaard toetsingscriteria van de gemeente, wordt het plan in deze fase ook beoordeeld door de Welstandscommissie.

Ten slotte moet voor het verzoek om een vergunningsvoorschrift met betrekking tot de afwijking van de parkeernorm een omschrijving van het verzoek én een motivering worden ingediend.

Procedure:
Voor de Omgevingsplanactiviteit geldt de reguliere voorbereidingsprocedure, met een beslistermijn van maximaal 8 weken, welke verlengbaar is met 6 weken.

Planning:
Op het moment dat een afsprakenbrief, definitief schetsontwerp, en de motivering ETFAL gereed zijn, kan gestart worden met de procedure. Naar verwachting is dit Q1-2025.

Resultaat:
Omgevingsvergunning voor deze specifieke aanvraag.

3. Technische Bouwactiviteit
Deze procedure richt zich op de technische kwaliteit van het bouwwerk. Dit omvat constructieve veiligheid, brandveiligheid, gezondheid (bouwfysica), en duurzaamheidseisen zoals MPG (milieuprestatie gebouwde omgeving) en BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

Benodigdheden:
Voor deze aanvraag zijn gegevens nodig over de technische aspecten van het gebouw, zoals constructieve veiligheid, brandveiligheid, vluchtroutes, bouwfysica, en de energieprestatie. Ook moeten details van de bouwwerkinstallaties, nutsvoorzieningen, en riolering ingediend worden.

Procedure:
Voor de technische bouwactiviteit geldt de reguliere procedure, met een beslistermijn van maximaal 8 weken, verlengbaar met 6 weken.

Planning:
Na afronding van de omgevingsvergunningset (OV), te verwachten in Q3 2025.

Resultaat:
Onherroepelijke omgevingsvergunning voor deze specifieke aanvraag.

3 Planning

3.1 Planning

Hieronder volgt de planning op hoofdlijnen met als doelstelling start bouw begin februari 2026

Indiening initiatiefdocument versie 1	- 2 augustus 2024
Indiening definitief initiatiefdocument	- 18 november 2024
Afsprakenbrief definitief	- februari 2025
Indiening omgevingsplanactiviteit 'strijdig gebruik' en 'ruimtelijk deel'	- medio februari 2025
Vergunning omgevingsplanactiviteit	- begin juli 2025
Indiening Technische Bouwactiviteit	- eind augustus 2025
Vergunning Technische Bouwactiviteit	- begin december 2025
Start bouw	- medio februari 2026

Zie Bijlage H voor een gedetailleerde planning, hierin is het gehele ontwerpproces ook geïntegreerd.

4 Participatie

4.1 Participatietraject

Wij geloven dat bij iedere ontwikkeling de gemeenschap een actieve stem moet hebben bij het vormgeven van hun leefomgeving. Door buurtbewoners, lokale ondernemers en toekomstige bewoners actief te betrekken bij het ontwikkelproces, creëren wij projecten die beter aansluiten op de behoeften van de gebruikers en de lokale omstandigheden. Voor ons is participatie niet slechts een middel, maar een essentieel onderdeel van het ontwerp- en ontwikkelproces. Wij organiseren participatie in verschillende fases van het proces. Voor ons initiatief willen wij participatie organiseren tijdens het schetsontwerp en voorlopig ontwerp. Hierdoor nemen wij belanghebbenden mee in de verschillende overwegingen en uitgangspunten van het ontwerp, wat resulteert in projecten die breed gedragen worden.

In augustus tot en met oktober hebben wij oriënterende gesprekken gevoerd met een aantal

nabijgelegen stakeholders,te weten: Studio Zeeburg, Brouwerij 't IJ en de bewoners van Zeeburgerpad 71. Daarnaast hebben we op 18 november een bredere participatiesessie georganiseerd bij Studio Zeeburg met als doel om de dialoog over onze programmatische visie en concept schetsontwerp te voeren. We hebben de bijeenkomst voorbereid in samenwerking met het communicatiebureau De Wijde Blik en Ilse Lubrun, de omgevingsmanager van de gemeente. Op 1 november hebben we in het kader van deze sessie 285 bewonersbrieven bezorgd aan de bewoners van het Zeeburgerpad, van de Th. K. van Lohuizenlaan tot 100 meter nabij de Veebrug. Daarnaast zijn er ook brieven bezorgd bij de bewoners aan de overzijde van de Nieuwevaart, langs de H.A.J. Baanderskade. Voor de bijeenkomst hebben we 14 A1-panelen laten drukken, waarbij diverse thema's worden belicht. Deze thema's zijn gepresenteerd als een doorlopende tentoonstelling, met als doel om het initiatief als verhaal te vertellen. We beginnen met de 'maatschappelijke uitdaging' (het waarom), gevolgd door de doelgroep (voor wie) en het project zelf, dat de naam 'Het Perspectief' draagt (wat). Er is tevens een paneel waarbij bezoekers hun zorgen, maar ook kansen kunnen benoemen. Daarnaast kunnen aanwezigen hun contactgegevens achtergelaten middels een reactieformulier, indien men op de hoogte gehouden wil blijven van het initiatief.

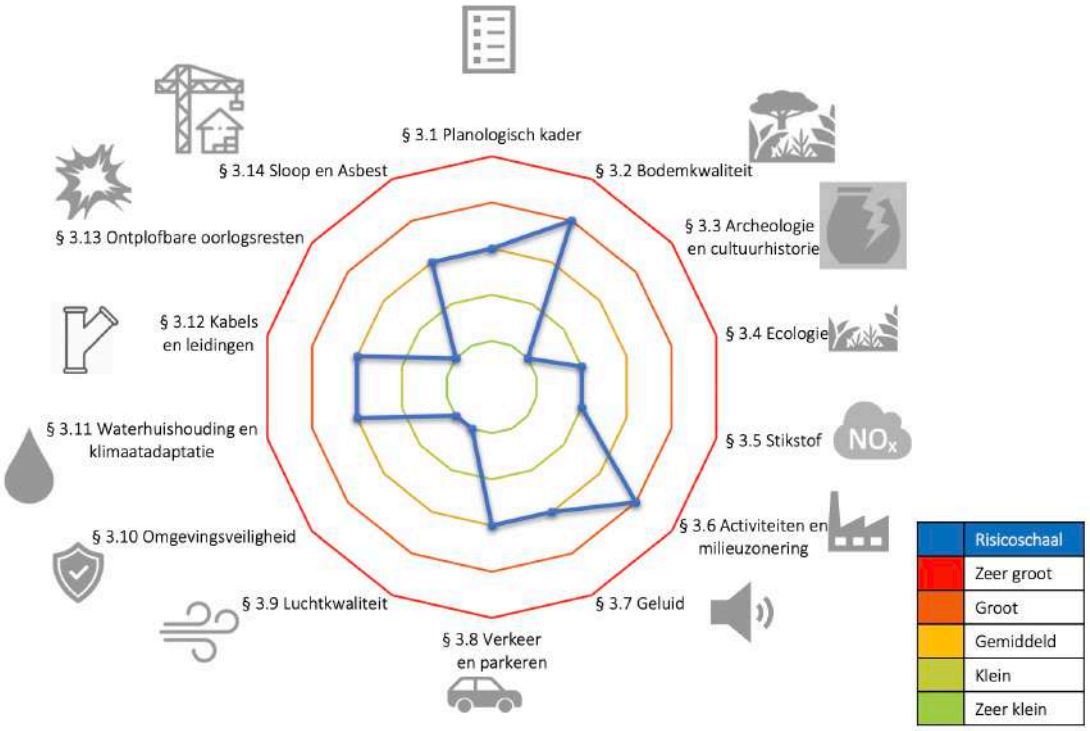
Het doel van de sessie is om deze interactief te maken. We willen de buurt niet alleen informeren over ons plan, maar ook hen de gelegenheid geven om zorgen of ideeën te uiten die we mogelijk kunnen meenemen in het ontwerp. Het verslag van de participatiebijeenkomst wordt opgesteld door De Wijde Blik. De verzamelde feedback wordt geanalyseerd en, waar mogelijk, verwerkt in de vervolguitwerking van de plannen. Het verslag wordt in de week van 18 tot 25 november nagezonden, en vormt uiteindelijk bijlage K van dit initiatiefdocument.

4.2 Maatschappelijke gevoeligheid

Er is in Amsterdam een groot tekort naar betaalbare koopwoningen in het middensegment. Enerzijds voor starters, anderzijds voor mensen met een sleutelberoep. Het initiatief voorziet in appartementen die beantwoorden aan de vraag naar passende woningen in de omgeving. De verrijking van de omgeving met 149 appartementen in het genoemde segment voorziet daarmee in een prangende behoefte, en zal daarmee in lijn liggen van de ladder voor duurzame verstedelijking. De commerciële ruimte (creatieve functie/ bedrijven) levert een bijdrage aan het beoogde woonwerkgebied van het Zeeburgerpad. Daarnaast draagt het initiatief bij aan de beoogde transformatie van de het gehele Zeeburgerpad.

5 Risico's

Aveco de Bondt heeft omgevingsonderzoeken (in de vorm van een QuickScan) verricht en op basis daarvan de belangrijkste risico's in kaart gebracht. In de onderstaande afbeelding (figuur 7) zijn de risico's per omgevingsaspect inzichtelijk gemaakt. Het volledige omgevingsonderzoek is te vinden in Bijlage I.



Figuur 7: Risicomatrix omgevingsaspecten vanuit adviesnotitie Aveco de Bondt

Op basis van de adviesnotitie zijn hieronder de belangrijkste risico's opgesomd:

Bodem
De grond en het grondwater in het plangebied zijn verontreinigd met zware metalen en PAK tot een diepte van 2 meter, wat kan leiden tot hogere saneringskosten. Hoewel afdekken met een fundering meestal voldoende is, kan er bij diepere verontreiniging ontgraving nodig zijn. Om vermenging van verontreinigde lagen te voorkomen worden grondverdringende palen gebruikt. Grondwaterverontreiniging vormt geen grote beperking; echter, bemaling zal extra aandacht vereisen met betrekking tot de lozing. Na de afsprakenbrief wordt een bodemsanerings-deskundige ingeschakeld voor een raming van de kosten en procedurevereisten.

Geurzone Brouwerij 't IJ
Een geuronderzoek uitgevoerd door Witteveen+Bos uit 2021 toont aan dat de geuremissie van Brouwerij 't IJ deels over het plangebied ligt, wat mogelijk een beperkingen kan zijn. Het onderzoek suggereert echter wel dat het aantal bedrijfsuren mogelijk overschat is, wat een vertekend beeld geeft van de situatie. Daarnaast is het huidige geurbeleid verouderd en wordt het momenteel herzien. Na het vaststellen van de afsprakenbrief zal een actualiserend geuronderzoek plaatsvinden om de geurcontouren te actualiseren. Aanvullend zullen mogelijke maatregelen bepaald worden om aan het beleid te voldoen. Ook zal worden nagegaan wat de stand van zaken is met betrekking tot de herziening van het geurbeleid en of er ruimte is om een ruimere norm toe te passen in het nieuwe geurbeleid.

Geluid
Rondom het plangebied is bedrijvigheid die mogelijk geluid produceert, specifiek Studio Zeeburg aan het Zeeburgerpad 58. De geluidseisen voor Brouwerij 't IJ zijn al nageleefd. Het plangebied ligt buiten de geluidzones van industrieterreinen, spoorwegen en luchthavens, en geluid van pleziervaart en wegverkeer vormt een klein risico. In de VO-fase worden de geluidseffecten van Studio Zeeburg en het wegverkeer verder onderzocht aan te tonen dat er aan de geluidregels en -beleid voldaan wordt. In het concept schetsontwerp zijn er geen gevelopeningen toegepast aan de oost- en westgevel.

Waterhuishouding en klimaat adaptatie
De gemeente Amsterdam en het waterschap eisen 60 mm waterberging per m² verhard oppervlak, wat vooral op het dak gerealiseerd moet worden. Verdere onderzoeken voor dakwaterberging zullen nader worden gedefinieerd zoals beschreven onder het kopje: Rainproof. Om hittestress tegen te gaan worden maatregelen zoals bijvoorbeeld zonwering, groene daken en luifels toegepast. Dit wordt nader uitgewerkt in de vervolgfase.

Kabels en leidingen
In het plangebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Na de vaststelling van de Afsprakenbrief zal een (gemeentelijk) civieltechnisch adviseur in een bouwteamverband worden ingeschakeld om te bepalen of verlegging van bestaande kabels en leidingen nodig is en welke nieuwe aansluitingen georganiseerd moeten worden.

Sloop en asbest
Voor de sloop van de bestaande bedrijfsruimten dient een destructief asbestinventarisatierapport te worden opgesteld. Op basis van het bouwjaar en beschikbare gegevens wordt de aanwezigheid van asbest en chroom-VI als gemiddeld risico ingeschat. De sloopwerkzaamheden zullen gedegen worden voorbereid, inclusief een destructief rapport, aanvullend onderzoek naar de aanwezige verhardingsmaterialen, tijdige afkoppeling van nutsvoorzieningen, en omgevingsmanagement voor en tijdens de uitvoering. De sloopwerkzaamheden evenals de sloopvergunning worden door de huidige erfpachter geregeld. Nadere afspraken over de sloop worden opgenomen in de afsprakenbrief.

6 Bijlagen

Bijlage A:	Kadastrale kaart Zeeburgerpad 59-64
Bijlage B:	Voor- en getekend blad van de koopovereenkomst Zeeburgerpad 59-64
Bijlage C:	Programmatisch onderzoek
Bijlage D:	SO ontwerpboek
Bijlage E:	Adviesnotitie parkeren
Bijlage F:	Adviesnotitie energieconcepten
Bijlage G:	Adviesnotitie planologische procedure
Bijlage H:	Planning initiatief tot start bouw
Bijlage I:	QuickScan omgevingsonderzoeken
Bijlage J:	Artist impression
Bijlage K:	Participatierapport