Gemeente Amsterdam



Principenota

Zeeburgerpad

6-11-2024

1 Samenvatting

Het Zeeburgerpad biedt grote kansen voor verdichting en het verbeteren van de verblijfskwaliteit. De straat ligt tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. Deze centraal gelegen straat ligt voor een deel in stadsdeel Centrum en voor een deel in stadsdeel Oost. Het is een belangrijke schakel tussen verschillende buurten. Om deze kansen te benutten, de transformatie van het gebied te stimuleren en de openbare ruimte op te knappen, is een investeringsbesluit van de gemeenteraad nodig. De voorliggende principenota formuleert de opgave voor het Investeringsbesluit. Een Investeringsbesluit bestaat uit een Investeringsnota en een grondexploitatie.

Hoewel het Zeeburgerpad in twee stadsdelen ligt, zien we het pad als één samenhangend projectgebied. Hierdoor kunnen we private partijen beter begeleiden bij hun plannen voor het Zeeburgerpad. Verschillende bouwinitiatieven voor verdichting en transformatie zijn al in ontwikkeling. Hiervoor is een proces ontworpen zodat het voor zowel de gemeente als de initiatiefnemers duidelijk is wat wanneer wordt verwacht.

Uitgangspunt is het Bestemmingsplan Zeeburgerpad (stadsdeel Oost), het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (stadsdeel Centrum). In dat kader is al veel onderzoek gedaan. In de Investeringsnota zullen daarom actuele inzichten worden verwerkt, maar de bedoeling is om deze ‘lean en mean’ te houden.

In de Investeringsnota zullen we een schetsontwerp van een groenere openbare ruimte opnemen. Dat wordt gemaakt na advies van belanghebbenden zoals bewoners -langs het Zeeburgerpad liggen 78 woonboten-, bedrijven en externe partijen. Er is daarvoor een participatieplan opgesteld. We willen ook afspraken maken om het privégebruik van de wal te beëindigen. Hierdoor kunnen we de kant van het Lozingskanaal een aantrekkelijkere inrichting geven. Het opnieuw inrichten van de openbare ruimte draagt bij aan een verbetering van het woon- en leefklimaat.

In de Investeringsnota is aandacht voor duurzaamheid (onder andere voor hemelwateropvang, fietsroute). Daarnaast wordt gelijktijdig een nieuw welstandskader opgesteld. Dit is nodig omdat het bestaande kader op sommige onderdelen niet goed aansluit op het Zeeburgerpad met nieuwe functies. In het welstandskader zal ook aandacht zijn voor de kades aan de kant van de Nieuwe Vaart. We willen hiermee eigenaren en erfpachters aanmoedigen om de kades op dezelfde manier te herstellen. Er is extra onderzoek nodig om de staat van de (openbare) kade aan de zuidzijde (Lozingskanaal) te bepalen. Hieruit kunnen we bepalen of op bepaalde plekken herstel nodig is. Het hoogwaterbemalingsgebied en de beperkingen die dat meebrengt zijn het uitgangspunt.

Inschatting is dat aan het Zeeburgerpad met de nu bekende plannen ca 35.000 m^2 bvo wonen (700 tot 900 woningen) kunnen worden toegevoegd en 11.000 m^2 ruimte voor andere functies als werken en voorzieningen. In de Investeringsnota zullen we kijken we naar extra kansen voor intensivering in het gebied door mogelijke uitbreiding van het programma. Hierbij houden we rekening met een goed evenwicht tussen wonen en werken. Borging van voldoende meters bedrijfsbestemming (minimaal 25% terreinoppervlak) is onderdeel van de ontwikkelstrategie. Ook stellen we een verwervingsstrategie op voor het wegnemen van hindercontouren en/of voor gewenst programma als extra woningen, bedrijvigheid en voorzieningen. Risico’s worden gezien in de recent in werking getreden Omgevingswet. Bestuurlijk valt het Zeeburgerpad onder twee stadsdelen. Na het nemen van het Principebesluit door het College van Burgemeester en Wethouders is de Gemeenteraad het orgaan dat de beslissingen neemt over het Investeringsbesluit.

Gezien de marktomstandigheden is het mogelijk dat transformaties niet, of zeer moeizaam, tot stand komen. Daardoor kan het erg lang duren voordat de middelen beschikbaar komen om de openbare ruimte aan te pakken. Het is denkbaar dat niet alle gewenste functies passen in de beperkte openbare ruimte. Een betrouwbare elektriciteitsvoorziening is zowel gezien de benodigde ruimte voor trafo’s in de openbare ruimte als door netcongestie een belangrijk risico.

Voor het principebesluit is niet uitgebreid met alle belanghebbenden gecommuniceerd. Dit komt omdat er in het verleden al veel overleg heeft plaatsgevonden over het bestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). In de vervolgfase zullen volgens het participatieplan belanghebbenden worden geconsulteerd over de openbare ruimte. We maken daarbij gebruik van verschillende communicatiemiddelen.

De financiële verkenning laat een negatief saldo zien van -0,8 miljoen euro. In de grondexploitatie (grex) van het investeringsbesluit zal gezocht worden naar verbetering van de opbrengsten en aanvullende fondsen.

2 Principenota Zeeburgerpad

Inleiding

Het Zeeburgerpad is een smalle strook land. Het ligt tussen het water van de Nieuwe Vaart aan de noordkant en het Lozingskanaal aan de zuidkant. De straat ligt in stadsdeel Centrum en in stadsdeel Oost. Het pad is ongeveer 1,6 kilometer lang en ongeveer 35 a 40 meter breed (van kade tot kade). Aan de noordzijde zijn met name bedrijven gevestigd. Aan de zuidkant liggen 78 woonboten (16 in Centrum en 62 in Oost). De openbare ruimte maakt een rommelige en versleten indruk. Het Zeeburgerpad vormt een van de laatste rafelrandjes, centraal gelegen in de stad met een eigen charme.

Het Zeeburgerpad biedt volop kansen voor binnenstedelijke verdichting en het hoogwaardiger inrichten van de openbare ruimte. Voor een aantal kavels zijn hiervoor al bouwplannen gemaakt en uitgevoerd. Bijna alle kavels zijn in erfpacht uitgegeven. Sommige kavels zijn in vol eigendom van private partijen.

De aanleiding en urgentie

Om de openbare ruimte van het Zeeburgerpad op te knappen en om er nieuwe gebouwen te bouwen, is het nodig dat de gemeenteraad als vervolg op het Principebesluit een investeringsbesluit (bestaande uit een Investeringsnota en een grondexploitatie) neemt. Hiermee worden middelen beschikbaar gesteld voor het opknappen van de openbare ruimte. Deze principenota formuleert de opgave voor het Investeringsbesluit Zeeburgerpad.

Door het hele Zeeburgerpad als één projectgebied te beschouwen kan meer samenhang aangebracht worden en kunnen initiatiefnemers beter gefaciliteerd worden. De investering in de openbare ruimte zal bijdragen aan een verbetering van het woon- en leefklimaat. Daarnaast is de opgave om te kijken naar extra kansen voor intensivering in het gebied.



Oostpunt Zeeburgerpad (19 juli 2006), Stadsarchief Amsterdam Doriann Kransberg

Planologische situatie van het gebied

De “Omgevingsvisie 2050 Een menselijke metropool” laat het Zeeburgerpad zien als onderdeel van de Gemengde gebieden. Dit wordt gekenmerkt door stadsbuurten met een hoge dichtheid aan woningen. Hierbij moet er wel een aantrekkelijke afwisseling zijn tussen rustig wonen en plekken met levendige voorzieningen.

Het Zeeburgerpad wordt noord-zuid gekruist door drie straten. Hiervan is de Veelaan aangemerkt als “Langelijnen fietsnetwerk”. De Panamalaan is aangemerkt als “stadslaan”. De Th.K. van Lohuizenlaan heeft geen bijzonder kenmerk in de omgevingsvisie.

Het Zeeburgerpad is in de Bedrijvenstrategie gemeente Amsterdam 2020-2030 (14 april 2020) aangewezen als bedrijventerrein met transformatieplannen.

Voor het gedeelte van het Zeeburgerpad dat is gelegen in stadsdeel Oost, is in 2020 een bestemmingsplan in werking getreden. Dit bestemmingsplan geeft op een aantal plekken mogelijkheden voor intensivering met woningbouw en bedrijvigheid. Hier is rekening gehouden met de hindercontouren van bestaande bedrijven, de industriezone Cruquius en het spoor. Voor het gedeelte van het Zeeburgerpad dat is gelegen in stadsdeel Centrum geldt nog het conserverende bestemmingsplan Oostelijke Eilanden uit 2010 met nu vooral bedrijfsbestemmingen. Beide bestemmingsplannen zijn met het ingaan van de Omgevingswet opgegaan in het Omgevingsplan Amsterdam.

In Stadsdeel Centrum is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld door de gemeenteraad op 28 april 2020. Dit laat de ruimtelijke en programmatische voorwaarden zien waarop de gemeente wil meewerken aan de afwijkingen van het omgevingsplan.



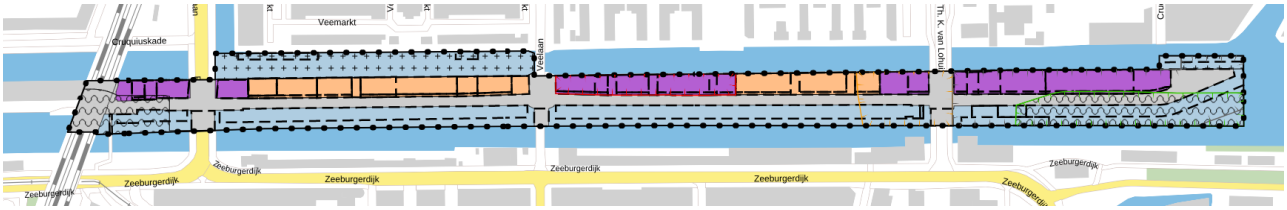
Stadsdeelkaart Omgevingsvisie 2050 Amsterdam



Kaart bestemmingsplan Oostelijke Eilanden - stadsdeel Centrum, bron: ruimtelijkeplannen.nl



SPvE Zeeburgerpad (Centrum)



Kaart bestemmingsplan Zeeburgerpad - stadsdeel Oost, bron: ruimtelijkeplannen.nl

De opgave voor het plangebied

Het Zeeburgerpad spreekt tot de verbeelding. Het was ooit een bedrijvenstrook aan de rand van de stad. Nu ligt het centraal tussen gewilde en stedelijke buurten. Het vormt de schakel tussen buurten met een heel verschillend karakter. Hier ligt ook de potentie van het gebied: het versterken van deze verbindende kwaliteit, door de aanliggende functies en de verblijfskwaliteit te verbeteren. Voor zowel het SPvE van stadsdeel Centrum als het Bestemmingsplan Zeeburgerpad van Oost is al veel geïnventariseerd en veel onderzoek gedaan. Voor de op te stellen investeringsnota is de opgave dit beleid waar nodig aan te vullen met actuele inzichten, maar “lean en mean” te houden. Het is niet de bedoeling om werk en besluitvorming opnieuw te doen, maar daar waar nodig aan te vullen en te actualiseren.

Initiatieven voor transformaties

Op basis van de inventarisatie die gedaan is naar het huidige gebruik en de initiatieven voor transformaties, is de opgave om het proces voor transformaties beter te stroomlijnen. Ook wordt er meer in samenhang bezien. Het is hierdoor voor zowel de gemeente als de initiatiefnemers duidelijk wat wanneer wordt verwacht. Projecten met woningbouw en bedrijvigheid kunnen daardoor sneller tot uitvoering komen. Daarnaast zijn er ook andere zaken die de transformaties kunnen helpen, zoals het faciliteren van het proces en het verduidelijken van de mogelijkheden voor warmtevoorziening. Daar waar mogelijk kan hulp worden geboden bij het vinden van een nieuwe locatie voor bestaande bedrijvigheid, bijvoorbeeld via de stadsloods.

Nu al en en gedurende het opstellen van en de besluitvorming over de investeringsnota, worden initiatiefnemers zo goed mogelijk gefaciliteerd door de gemeente. Op dit moment zijn er ongeveer 5 kavels waar aan transformatieplannen wordt gewerkt. In de bijlage bij de financiële paragraaf is een overzicht opgenomen van lopende initiatieven. In het totaal zouden er op basis van de bestaande initiatieven ongeveer 53.000 m^2 bvo wonen (afhankelijk van de typologie 700 a 900 woningen) op het Zeeburgerpad kunnen komen en ruim 11.000 m^2 ruimte voor werken. Mogelijk komen er meer initiatieven bij.

Schetsontwerp Openbare ruimte

In het Investeringsbesluit wordt een schetsontwerp van de openbare ruimte van het gehele Zeeburgerpad opgenomen. Hiervoor is onderzoek nodig naar onder andere de benodigde en gewenste verkeerscirculatie voor fiets en auto, de ondergrondse infrastructuur en benodigde traforuimtes, bodemvervuiling, afvalvoorzieningen, blusvoorzieningen, routes voor nood- en hulpdiensten, de parkeerbehoefte voor auto en fiets, de kwaliteit van de bestaande bomen en de kwaliteit van de bestaande kades.

We informeren en raadplegen belanghebbenden over het schetsontwerp voor de openbare ruimte. Hiervoor is een participatieplan opgesteld dat als bijlage is opgenomen. Het is de ambitie om radicaal te vergroenen. Dat wil zeggen om gebruiks- en ecologisch groen toe te voegen in de straat en op specifieke plekken. Hierbij willen we aantrekkelijke groene onderdelen van de huidige openbare ruimte behouden. Er wordt ook gekeken of wordt voldaan aan de groennorm.

Een aantal woonbootbewoners heeft een deel van de openbare ruimte privé in gebruik genomen. In overleg en eventueel door handhaving moet dit weer aan de openbare ruimte worden toegevoegd. Dit zorgt ervoor dat iedereen deze openbare ruimte weer kan gebruiken. Ideeën en wensen hierover worden met bewoners besproken en aan het bestuur voorgelegd. De regelgeving en de (gedoog)afspraken zijn verschillend voor Oost en Centrum. Gezien het feit dat het Lozingskanaal Hoogwaterbemalingsgebied is, is er geen ruimte voor eventuele compensatie aan de waterzijde.

Speciale aandacht is nodig voor de veilige oversteken over de Panamalaan, de Veelaan en de Th. K. van Lohuizenlaan, de toekomstige positie van het Zeeburgerpad in het omringende fietsnetwerk en de sociale veiligheid. Daarnaast is de schadelijke plant Japanse duizendknoop (Fallopia japonica) in het gebied aanwezig. Deze zal moeten worden vernietigd om te voorkomen dat hij zich verder verspreidt en (ondergrondse) constructies aantast.

Duurzaamheid

Voor de duurzaamheid van het gebied is de inzet om te kijken of er mogelijkheden zijn voor geveltuinen, groene daken en groene gevels om hemelwater in het gebied vast te houden. Ook is het Zeeburgerpad een veelgebruikte fietsroute. Hier moet bij het ontwerp van de openbare ruimte rekening mee worden gehouden. Wellicht is het mogelijk deze route aan het hoofdnet fiets toe te voegen. Volgens het beleid van de gemeente dient ook rekening gehouden te worden met elektrisch laden van auto’s en natuurwaarden. Daarnaast moet een bodemenergieplan het gebruik van bodemwarmte voor de nieuwe ontwikkelingen reguleren, zodat initiatieven geen last hebben van elkaar.

Aanpassen Welstandskader

Het toetsingskader van de Commissie Omgevingskwaliteit (COK) (ruimtelijk systeem 9 de IJ-Landen 9a verstedelijkt havengebied) wordt als knellend ervaren. Het is niet helemaal geschikt (meer) voor het Zeeburgerpad gezien de nieuwe functies en het formaat en vorm van de kavels. Galerijontsluitingen zijn nu bijvoorbeeld niet gewenst terwijl de diepte van het perceel beperkt is, waardoor dit type ontsluiting bouwtechnisch gezien wel logisch is. Tevens is het aansluiten bij het nautische en industriële karakter nu heel specifiek opgelegd en ontbreekt een kader over de kade langs de Nieuwe Vaart, terwijl daar een bepaalde eenduidigheid gewenst is. Gelijk met het Investeringsbesluit wordt daarom mogelijk ook een meer passend toetsingskader opgesteld. Het welstandsniveau kan dan worden verhoogd naar bijzonder.

Kades

De kades aan de noordzijde langs de Nieuwevaart zijn in bouwkundige slechte staat. Deze zijn in erfpacht of eigendom van particulieren en zullen veelal vernieuwd moeten worden. In het nieuwe welstandskader wordt ook aandacht besteed aan de kades, zodat ze bij vernieuwing zoveel mogelijk eenduidig ingericht worden. Vooralsnog lijkt de gemeentelijke kade langs het Lozingskanaal in redelijk goede staat. Onderzoek moet uitwijzen of de levensduur van de kade voldoende is voor de komende decennia. Ook hier dient rekening gehouden te worden met een goede doorstroming van het water richting de het gemaal. De kade bevat interessante planten (muurvarens).

Hoogwaterbemalingsgebied

Belangrijk uitgangspunt voor zowel het water in de Nieuwe Vaart als in het Lozingskanaal, is dat de doorstroming van het hoogwaterbemalingsgebied niet wordt beperkt. Waar mogelijk moet het zelfs worden verbeterd Het is van wege de doorstroming meestal niet mogelijk om bouwwerkzaamheden vanaf het water (drijvend ponton) te verrichten. Dat compliceert mogelijk de bouw. Bouwen in het water is vrijwel uitgesloten. Het hoogwaterbemalingsgebied is van groot belang om een overschot aan water in Amsterdam snel en veilig te kunnen afvoeren richting het gemaal Zeeburg.

Verwervingsstrategie

Door de projectgroep zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn voor verwerving van kavels om daarmee milieuhindercontouren te verkleinen. Hierdoor kunnen er op meer plekken geluidsgevoelige functies (zoals wonen) worden gerealiseerd of andere gewenste functies. De eventueel verworven kavels kan de gemeente door middel van een tender op de markt zetten. Hierbij wordt het gewenste programma aangegeven zoals woningbouw, maatschappelijke functies, groen of bijzondere (bijvoorbeeld watergebonden) bedrijvigheid. Dat wordt bij ten behoeve van Investeringsbesluit nader onderzocht.

Uitbreiding programma

Programmatisch en stedenbouwkundig kan bij het investeringsbesluit gekeken worden naar mogelijkheden om een aantal functies en het (maximale) laadvermogen uit te breiden voor gewenste functies. Daarnaast kunnen in de investeringsnota principes worden geformuleerd op basis waarvan de gemeente eventueel bereid is om mee te werken aan een omgevingsvergunning die afwijkt van het omgevingsplan of het SPvE (bijvoorbeeld minder (fossiele brandstof) autoparkeerplaatsen, (bron)maatregelen om hindercontouren weg te nemen, verwervingen of extra woningen met meer kwaliteit) of uitruil van programma tussen kavels.

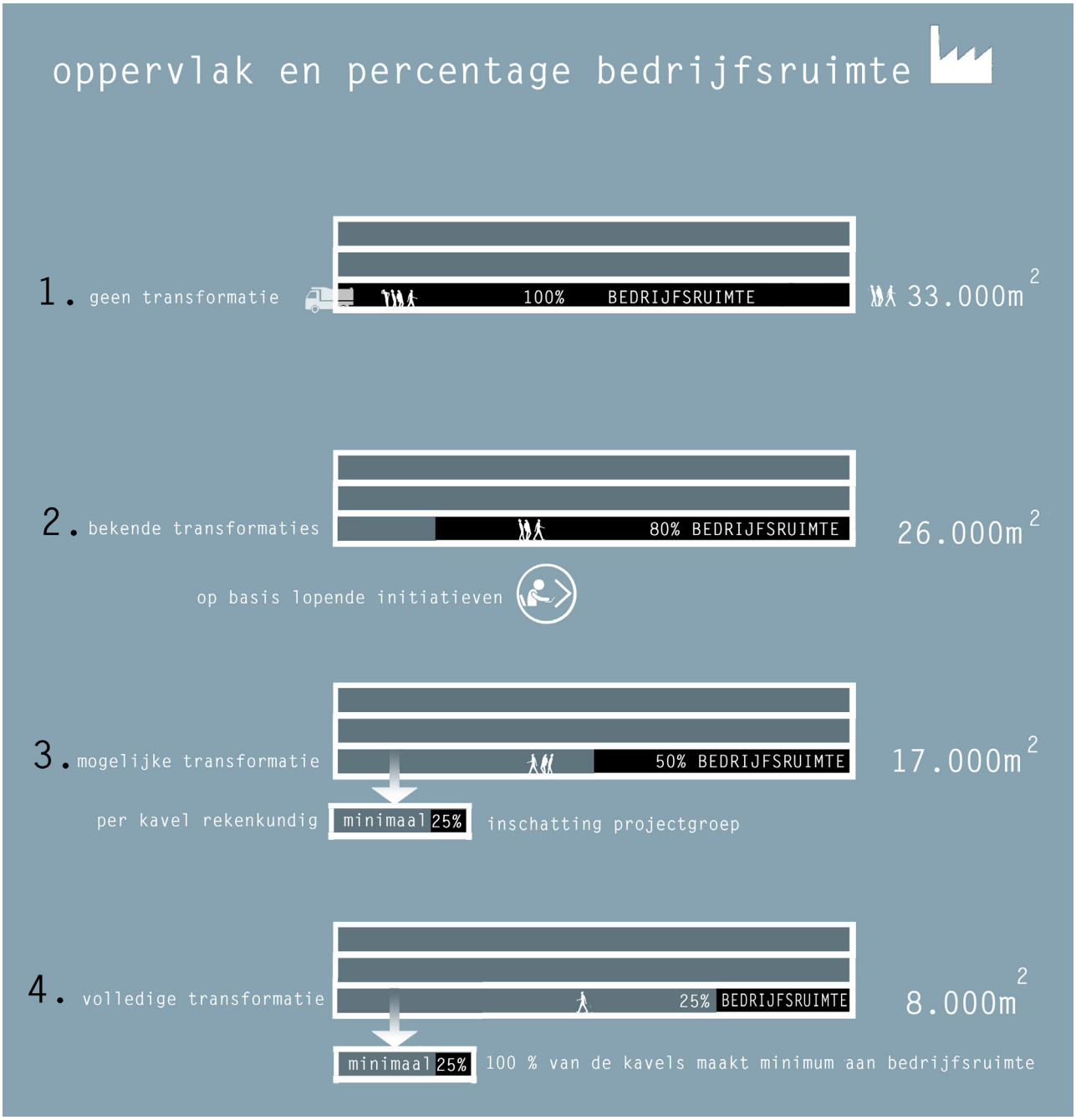
Indien kavels kunnen worden verworven door de gemeente zullen deze programmatisch ingevuld worden met functies die een meerwaarde hebben voor deze plek en de stad. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld extra woningen en/of bedrijvigheid, kunsten en maatschappelijke initiatieven die alleen een lage huur kunnen opbrengen. In het Investeringsbesluit zal worden onderzocht op welke wijze dit het meest wenselijk en haalbaar is.

Bij transformatie van het Zeeburgerpad zal er een verschuiving plaatsvinden in het programma. De huidige invulling van het Zeeburgerpad met vooral bedrijfspanden zal bij transformatie plaats maken voor woningen en bedrijvigheid. Om bedrijvigheid in de stad te behouden en levendigheid in het straatbeeld te brengen, wordt er voorgeschreven om in elke ontwikkeling op het Zeeburgerpad een deel van het programma als werken uit te voeren[1].



Kade 'achterzijde' Zeeburgerpad Nieuwevaart

[1] In het vigerende Omgevingsplan voor het gedeelte in Centrum is met name bedrijvigheid toegestaan. In het SPvE voor het deel in stadsdeel centrum is opgenomen dat minimaal 25% van het terreinoppervlak (kadastraal perceel) behouden dient te blijven voor bedrijvigheid.
In het bestemmingsplan voor het deel in stadsdeel Oost is opgenomen dat in minimaal 25% van de eerste bouwlaag dient te worden voorzien in bedrijvigheid. Dit moet aan de kant van de straatzijde worden gemaakt.



Op dit moment is er ca 33.000 m² ruimte voor werken op het Zeeburgerpad. In het onwaarschijnlijke theoretische geval (scenario 4) dat alle kavels zouden transformeren naar woon-werkgebouwen, waarbij minimaal 25% van het kavel ruimte voor niet-woonfuncties beschikbaar komt, blijft daarvan ca 8.000 m² over. Op de rest van de begane grond komt ruimte voor een entree, fietsenstalling, autoparkeren en dergelijke. Op de verdiepingen zouden dan met name woningen gerealiseerd worden.

Wonen is op dit moment niet op alle kavels mogelijk, vooral vanwege milieucontouren. Het programma dat er is en wordt gerealiseerd op de kavels is daarnaast afhankelijk van de wensen van de eigenaren en erfpachters. Sommige panden zijn in erfpacht of eigendom van of worden gehuurd door (zittende en goed lopende) bedrijven waardoor transformatie naar de functie wonen onwaarschijnlijk is.

Van een aantal eigenaren en erfpachters is bekend dat ze transformatieplannen hebben voor hun kavel. Op deze kavels is de ruimte voor werken en andere niet-woonfuncties nu ongeveer 20.000 m². Hiervan zou bij doorgang van de transformaties op deze kavels naar inschatting van de projectgroep ongeveer 11.000 m² over blijven en dan o het Zeeburgerpad in het totaal het totaal ca 26.000 m² voor bedrijvigheid. Op deze kavels zouden daarbij ca 35.000 m² bvo woningen gerealiseerd kunnen worden (scenario 2).

Het is zeer wel mogelijk dat een deel van de nu bekende plannen niet doorgaat of verandert het kan ook dat zich juist meer initiatiefnemers melden. De programmamix kan dan anders uitvallen, waarbij er dan bijvoorbeeld 17.000 m² bvo voor werken zal zijn (scenario 3).

In het Investeringsbesluit zal dan ook opnieuw een inschatting gemaakt worden van het beoogde programma van initiatiefnemers tezamen, waarbij wordt gekeken naar kansen voor extra verdichting van dit stukje stad en waarbij een goed evenwicht tussen wonen en werken belangrijk blijft.

Grondexploitatie: kosten en opbrengsten

Een van de opgaves voor het investeringsbesluit is ook om de opbrengsten voor de gemeente en kosten voor de aanpak van het gebied in kaart te brengen. Dit moet worden vastgelegd in een grondexploitatie. Opbrengsten worden gehaald uit de transformaties van kavels. Waar mogelijk wordt dit aangevuld met gelden uit andere bronnen. Kosten zijn er met name voor de herinrichting van de openbare ruimte en mogelijk de verwerving van kavels. Eventuele eerdere opbrengsten worden vanaf het principebesluit al voor de toekomstige grondexploitatie gereserveerd.

Krachtenveldanalyse en de risicoverkenning

Krachtenveldanalyse

Voor het project is een krachtenveldanalyse uitgevoerd. Er bevinden zich veel woonboten langs het Zeeburgerpad. Veel woonbootbewoners wonen er al vele jaren en hebben destijds meegedacht bij het opstellen van het bestemmingsplan en het SPvE. Het is belangrijk om de bewoners opnieuw goed te informeren en te raadplegen over de plannen voor met name de openbare ruimte.

Op dit moment zijn er nog weinig andere bewoners in het gebied, maar dat zullen er snel meer worden. Dit komt door de transformaties naar woningbouw die al zijn gerealiseerd en nog zullen plaatsvinden. Ook bewoners van omliggende wijken (Cruquiuskade, Cruquius) moeten worden geïnformeerd over plannen. Andere belanghebbenden zijn erfpachters, grondeigenaren en zittende bedrijven.

In de bijlage is een infographic opgenomen met de huidige zittende bedrijven langs het Zeeburgerpad. Een aantal eigenaren en erfpachters is al bezig met plannen voor transformaties. De uitkomst van de krachtenveldanalyse toont de noodzaak van samenwerking tussen gemeente en private partijen om de verdichting en transformatie voor elkaar te krijgen. Daarbij moet voldoende rekening gehouden worden met de huidige bewoners en bedrijven. Ten behoeve van het schetsontwerp openbare ruimte als onderdeel van het Investeringsbesluit is een participatieplan opgesteld, dat ter besluitvorming voorligt.

Riscoverkenning

Op hoofdlijnen worden de volgende risico's voorzien, waarbij wordt aangegeven welke beheersmaatregelen kunnen worden genomen:

Een risico voor het verloop van het project is de inwerkingtreding van de Omgevingswet sinds 1 januari 2024. Daarbij hoort ook de onbekendheid van precieze uitwerking en de (technische) tekortkomingen van het nieuwe stelsel. Er kunnen zich ook problemen voordoen met het aanpassen van milieucontouren en de zonering. Het is van belang dat dit zo goed mogelijk in kaart wordt gebracht door de projectgroep. Indien nodig zullen er voor deze situatie oplossingen worden gezocht.

De bestuurlijke aansturing van het project is verdeeld. Bestuurlijk valt het project onder de stadsdelen Centrum en Oost. Stadsdeel Oost en stadsdeel Centrum hebben de publiekrechtelijke bevoegdheid voor vergunningen en handhaving. Echter het College is na consultatieconsultatie van het dagelijks bestuur van beide stadsdelen bevoegd om het Principebesluit vast te stellen en (via het Vereveningsfonds) middelen voor proceskosten toe te kennen. De gemeenteraad beslist na consultatie van de stadsdelen over het toekomstige Investeringsbesluit. Het is mogelijk dat stadsdeel Centrum en Stadsdeel Oost verschillend denken over de toekomst van het Zeeburgerpad. Indien mogelijk wordt gezamenlijke besluitvorming georganiseerd.

De financiële haalbaarheid van het project is een belangrijk risico dat meegewogen moet worden. Dit heeft betrekking op de transformaties en de stijgende kosten voor het inrichten van de openbare ruimte. Het risico bestaat dat transformaties niet van de grond komen vanwege de huidige markt en het niet rond krijgen van een haalbare business cases. Mochten de opbrengsten van de ontwikkelingen te laag zijn, kan deze niet volgens het ontwerp ingericht worden of duurt het erg lang voor er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor middelen voor mogelijke verwervingen. Gezocht wordt ook naar aanvullende financiën hiervoor.

Stedenbouwkundig zijn er ook enkele risico's. Bij voorkeur bestaat niet het hele woningbouwprogramma uit kleine studio's. Het risico hiervan is een hele hoge doorstroming en architectonisch armoede in het gevelbeeld. Mogelijk kan het Zeeburgerpad aangewezen worden als stadsdeel waar splitsen van appartementsrechten niet is toegestaan. Het is ook een risico dat ontwikkelende partijen hun kavel vullen tot de maximale mogelijkheden. Hierdoor ontstaat er een saai en eenduidig daklandschap zonder plastiek. Hier dient bij het op te stellen welstandskader op ingespeeld te worden. Om te voorkomen dat er aan de kant van de Nieuwe Vaart rommelige en minder aantrekkelijke achterkanten ontstaan, wordt ook de kade betrokken bij het nieuwe welstandskader. Hiermee kan er worden gezorgd dat erfpachters en eigenaren de kade van de Nieuwe Vaart meer eenduidig opknappen.

De openbare ruimte is beperkt. Niet alles past vermoedelijk binnen de standaard-maten zoals voldoende ruimte voor voetganger, fietser, groen, autorijden, auto en fiets parkeren, afvalbakken enzovoorts. Vergroenen gaat mogelijk ten koste van een rijrichting en/of parkeerruimte. Er dient een parkeeronderzoek uitgevoerd te worden en een parkeerstrategie opgesteld te worden. Daarna moet er een concept ontwerp voor de openbare ruimte gemaakt worden. De verschillende mogelijkheden worden afgewogen en de keuze wordt in het investeringsbesluit opgenomen. In dit concept ontwerp van de openbare ruimte is (sociale) veiligheid ook een belangrijk aandachtspunt. De vermoede criminaliteit, sociale en verkeersveiligheid dient hierin ook meegenomen te worden.

Door de toenemend elektriciteitsverbruik is het waarschijnlijk dat er extra transformatorhuisjes nodig zijn. Er is echter een mogelijkheid dat dit lastig inpasbaar is op de kavels en in de openbare ruimte is hier weinig plek voor. Om dit risico te beheersen is het belangrijk om onderzoek te doen naar de beste mogelijkheden voor een nutsruimte in de openbare ruimte. Het is ook mogelijk dat het plaatsen van dergelijke ruimtes vertraagt door het gebrek aan personeel bij de netbeheerders. Het is daarom noodzakelijk dat er door de projectgroep tijdig afspraken worden gemaakt met de nutsbedrijven.

Daarnaast is er sprake van netcongestie in Amsterdam. Met name niet-woonfuncties kunnen last hebben van de wachtlijst die Liander hiervoor heeft. De gemeente zal initiatiefnemers in een vroegtijdig stadium wijzen op dit probleem, zodat ze zich kunnen melden om op de wachtlijst te komen.

De condities van de omgeving brengt ook enkele risico's met zich mee. Zo is er mogelijk sprake van bodemverontreiniging, beschermde flora en fauna, slechte technische staat van de kademuren en onvoldoende kwaliteit van de bruggen. Het is belangrijk dat hiervoor onderzoeken in gang worden gezet.

Kansenverkenning

Naast risico's zijn er ook extra kansen voor het Zeeburgerpad. De opbrengsten in de toekomstige grondexploitatie worden hoger als er meer erfpachters en eigenaren initiatieven ontwikkelen voor transformatie. Het snel en goed faciliteren van initiatieven en het opknappen van de openbare ruimte kan nieuwe initiatieven voor verdichting stimuleren.

De financiële verkenning laat een licht negatief saldo zien. Voor het Investeringsbesluit kan gekeken worden of door aanpassing van het woningbouwprogramma er meer opbrengsten kunnen worden gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een ander programmamix. De verdeling wordt dan geen 40-40-20, maar bijvoorbeeld 30-40-30 of 33-33-33. Dit hangt ook af van de wensen van initiatiefnemers, de programmamix in omliggende wijken en wordt bij het Investeringsbesluit nader onderzocht.

Daarnaast kan ook gekeken worden naar aanvullende fondsen zoals middelen voor (groot) onderhoud, een bijdrage vanuit de Vervoerregio en middelen uit andere grondexploitaties. Ook kan worden gekeken naar het Vereveningsfonds voor verwervingen als een verwerving bijdraagt aan de doelstellingen van andere gebiedsontwikkelingen (zoals Cruquius).

De ontwikkelstrategie

Essentieel voor het behalen van resultaten in dit transformatiegebied is het goed faciliteren van initiatieven. Een gemeentelijke projectgroep waarin de benodigde disciplines vertegenwoordigd zijn kan dit doen. Zij kan een investeringsnota opstellen inclusief een verwervingsstrategie, een mogelijke aanpassing van de gebiedscriteria in de welstandsnota en een schetsontwerp voor de openbare ruimte. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van andere expertise die bij de gemeente aanwezig is op het gebied van bijvoorbeeld economische zaken en verkeer.

Gezien de beperkte beschikbare ambtelijke capaciteit wordt de inzet van de projectgroep voor initiatieven geprioriteerd op kansrijkheid van het initiatief en grootte van het kavel. Contractvorming door een afsprakenbrief met een grondprijs vindt zo spoedig mogelijk en parallel aan de planvorming plaats. Hierdoor krijgen zowel de initiatiefnemer als de gemeente duidelijkheid.

De planning en het proces

We slaan de fase van het projectbesluit over. Dit is mogelijk vanwege de omvang van het project en het feit dat de ambities voor het overgrote deel aansluiten bij het bestaande bestemmingsplan Zeeburgerpad voor het oostelijk deel en het SPvE Zeeburgerpad voor het deel in stadsdeel Centrum. We werken direct toe naar een Investeringsbesluit met een grondexploitatie. De ambitie is om dat binnen een jaar na het principebesluit gereed te hebben voor besluitvorming.
Parallel worden lopende en nieuwe initiatieven voor transformatie zo goed mogelijk gefaciliteerd. In de bijlage is een processchema opgenomen voor initiatiefnemers. Uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte is afhankelijk van de voortgang van de initiatieven en financiën.

Consultatie, participatie en communicatie

Voor het Bestemmingsplan voor het oostelijk gedeelte uit 2020 en het SPvE heeft al consultatie en inspraak plaatsgevonden. Voorafgaand aan het principebesluit is niet uitgebreid met alle bewoners gecommuniceerd. Dit komt omdat dit principebesluit de uitgangspunten van beide producten nauwelijks wijzigen. Wel is een aantal gesprekken gevoerd met bewoners die zichzelf hebben gemeld. Er zijn tevens gesprekken gevoerd met initiatiefnemers voor transformaties. Ook zijn beleidsdiensten en het gebiedsteam bevraagd.

Bij het op te stellen Investeringsbesluit zullen we met huidige en toekomstige bewoners en omwonenden en andere belanghebbenden onder andere praten over de inrichting van de openbare ruimte. Hiertoe is een participatieplan opgesteld dat als bijlage is opgenomen. Gedeeltelijk zullen bewoners en gebruikers worden geïnformeerd over de herinrichting van hun straat. Dat gaat met name over de mogelijkheden en onmogelijkheden. Er zijn eisen vanuit de gemeente voor toegankelijkheid voor minder validen, illegaal ingebruikname van openbare ruimte en materiaalgebruik. Voor een ander deel willen we de betrokkenen raadplegen over de keuzes. Dit alles zal plaatsvinden door middel van bewonersbrieven, gesprekken (waarschijnlijk per rak, het deel tussen twee dwarsstraten) en mogelijk een enquête.

Voor de communicatie kunnen de gemeentelijke kanalen gebruikt worden zoals een projectpagina, online nieuwsbrief, bewonersbrieven en informatiebijeenkomsten. Daarnaast kunnen we gebruik maken van overige communicatiekanalen van de gemeente Amsterdam. Denk hierbij aan bestaande kanalen van de afdeling Grond en Ontwikkeling (LinkedIn en amsterdam.nl/vastgoedprofessionals) aan die van de Centrale stad: amsterdam.nl/nieuws, algemene social media kanalen gemeente Amsterdam en de nieuwsbrief.

Voor afstemming van hun plan met bewoners en gebruikers in de omgeving zijn initiatiefnemers van transformaties zelf verantwoordelijk. De projectgroep ziet hier op toe.

Organisatie van het vervolgproces

Bestuurlijk

Het Zeeburgerpad ligt deels in stadsdeel Centrum en deels in stadsdeel Oost. Voor het investeringsbesluit, waar een grondexploitatie onderdeel van uitmaakt, ligt de bevoegdheid voor de vaststelling bij de gemeenteraad. Hierover zal dan eerst advies gevraagd worden aan beide stadsdelen.

Indien initiatieven afwijken van het omgevingsplan (in stadsdeel centrum dus in de regel altijd als er woningen worden toegevoegd) wordt het initiatiefdocument met een omschrijving van het plan en een schetsontwerp voorgelegd aan het betreffende dagelijks bestuur.

De publiekrechtelijke bevoegdheden voor vergunningen en handhaving zijn bij de stadsdelen ondergebracht.

Bestuurlijke besluitvorming over dit principebesluit en daarmee de opdracht voor de projectgroep gebeurt door het College na advies van beide stadsdelen.

Opdrachtgeverschap

Het ambtelijk opdrachtgeverschap voor Zeeburgerpad is gewijzigd van de stadsdelen Oost en Centrum naar Grond & Ontwikkeling. Dit omdat de grondexploitatie groter zal zijn dan 5 miljoen euro. Daarnaast omvat het gebied een gedeelte in zowel stadsdeel Oost als stadsdeel Centrum. Het ambtelijke opdrachtgeverschap dient daarom centraal stedelijk onder gebracht te worden in plaats van bij de stadsdelen.

Organisatie

Voor het Zeeburgerpad is een projectgroep samengesteld met leden vanuit verschillende disciplines. De projectgroep ziet er als volgt uit:

- Natascha van Bennekom (projectmanager PMB)
- Al Naji (junior projectmanager PMB)
- Rasit Dincer (planningsadviseur PMB)
- Jeroen Bouman (Projectleider G&O)
- Max Kruijsse (Planeconoom G&O)
- Carl de Brouwer (communicatieadviseur G&O)
- Patrick Winkel (Projectleider IB)
- Guido Hermans (Openbare Ruimte ontwerper R&D)
- Robrecht Kleine Deters (Jurist R&D)
- Domien Kamsma (Stedenbouwkundige ontwerper R&D)
- Richie Ganpat (Projectondersteuner G&O)
- Ilse Lubrun (omgevingsmanager)

Financiële verkenning

Een eerste doorrekening van de kosten en opbrengsten laten een resultaat zien van 0,8 miljoen euro negatief. De opbrengsten komen uit de transformaties van de erfpachtrechten en het kostenverhaal op eigenaren van kavels. De kosten liggen met name bij de herinrichting van de openbare ruimte. Voor het opstellen van de grondexploitatie in de volgende fase wordt gezocht naar optimaliseringen en aanvullende fondsen. Als uit de op te stellen verwervingsstrategie blijkt dat wordt ingezet op de verwerving van kavels, zijn hier ook kosten aan verbonden. De uitkomst hiervan wordt in de volgende fase meegenomen.

Uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte is afhankelijk van de (inkomsten) van de transformaties. De planning door initiatiefnemers is hiervoor van belang, echter dat is iets waar de gemeente maar beperkt invloed op heeft. Voorgesteld wordt om te besluiten om de inkomsten uit de transformaties vanaf het principebesluit te reserveren voor het investeringsbesluit is genomen en een grondexploitatie is vastgesteld. De complete financiële verkenning is als vertrouwelijke bijlage bijgevoegd.

Voorbereidingskrediet

Dekking voor de proceskosten komt ten laste van het budget Proceskosten van de afdeling Gebiedsontwikkeling/Grond en Ontwikkeling, onderdeel van het Vereveningsfonds. De ambtelijk opdrachtgever is beheerder van dit budget. Er wordt geen voorbereidingskrediet aangevraagd.

3 Lijst met Bijlagen

I. Processchema initiatieven
II. Participatieplan
III. Financiële Verkenning en overzicht initiatieven (Vertrouwelijk)